

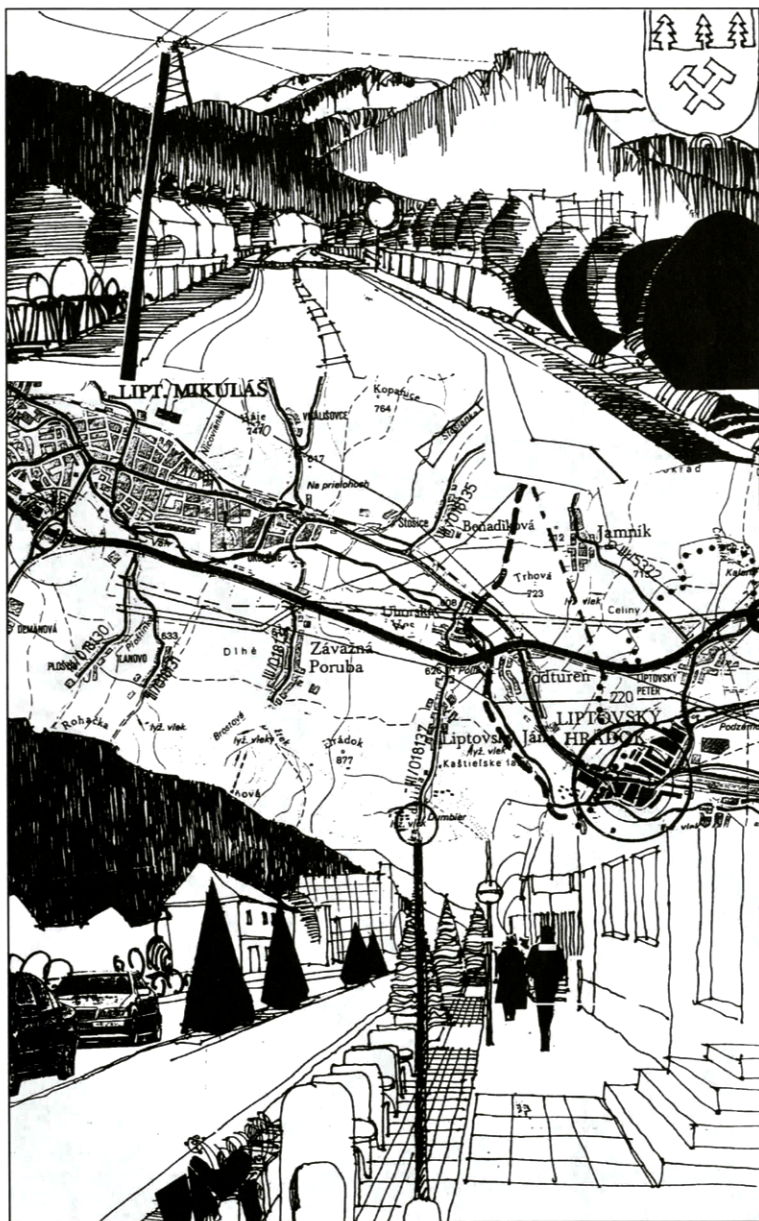
Vidiek obeťou dopravy

Doprava bola a je výrazným činiteľom života vidieka. Obchodné cesty určovali jeho životaschopnosť, dediny sa stavali na hradských či cestách, čo ich spájali s mestom. Bez ciest niet života na vidieku. Spojenia vystriedali dochádzky, vidiek sa stal závislý od miest. Mesto znamená prácu, viac peňazí. Doprava je každodenným sprievodcom vidieckeho človeka. Vidiek sa stal obrazom dopravy. Doprava neslúži už len miestnym spojeniam, prekonala hranice potrieb regiónov a sídel, prestala už slúžiť domácomu človeku, stáva sa dokonca jeho nepriateľom tam, kde si štátne cesty podriaďujú prirodzený rytmus vidieckych sídel. Intenzita dopravnej prevádzky stúpa, dediny na štátnych cestách I. triedy sú v najvyššom štádiu ohrozenia. Už je pomaly nemožné bezpečne prejsť cez cestu. Ulica ako spoločenský priestor prestáva existovať, doprava nemilosrdne preťala prirodzený krvný obeh života mnohých dedín. V dopravných koridoroch Slovenska východ-západ, doprava nebezpečne ohrozuje životné prostredie, mnoho dedín a mestečiek sa stáva obeťou zvyšujúcej sa tranzitnej dopravy. Slovensko stojí pred úlohou zachrániť vidiek na všadeprítomných trasách štátnych ciest vyššieho významu. Geografický profil krajiny odsúdil sídla existovať na trasách sústredenej dopravy. Na rozdiel od obchvatov miest, dediny musia existovať na cestách, ktoré nekompromisne prechádzajú ich stredom. Vidiek volá o pomoc.

Predstavím dva príklady z mnohých. Prvým je obec **Ladce** na Považí. Dlho nepovšimnutý osud Ladiec sa zásadne mení. Okolo pôjde diaľnica. Z osudu Ladiec sa treba poučiť. Intenzita dopravy tam dosiahla taký stupeň, že otriasa domami, deti a starci nemôžu

bez pomoci bezpečne prejsť cez cestu. Ulica už dávno prestala existovať pre ľudí. Patrí ťažkým nákladným a bezohľadným rýchlym osobným automobily. Prítom tu, v okolí dediny, sa hromadne využívajú bicykle,





Liptovský Hrádok

ako hlavný dopravný prostriedok na nákupy, do kostola, do poľa. Štátnou cestou I. triedy vstupujú domáce autá do dvorov. Koncentrácia smogu je nepochybná. Ladce sú obeťou dopravy, ich obyvatelia trpia za všetkých, ktorí sa ponáhľajú zo západu na východ a späť.

Podobných príkladov je na Slovensku veľa, treba si uvedomiť, že budúcnosť nášho vidieka závisí od riešení týchto problémov.

V situácii, keď nemáme finančné prostriedky na vybudovanie obchvatov dedín, ostáva vyriešiť úlohu, ako podriaďiť dopravu životnému prostrediu ľudí na vidieku. Znamená to stanoviť intenzitu "priepustnosti" dopravy cez ľudské sídlo, spútať ju spomalením a upokojením v prospech obnovenia spoločenskej funkcie ulice.

Druhým príkladom je **Liptovský Hrádok**, mestečko s diaľnicou. Zdalo by sa, že tu je problém vyriešený, ale nie je. Na Slovensku musí ísť paralelne s rýchlostnou komunikáciou – diaľnicou – štátna cesta I. triedy. Táto prechádza v Liptovskom Hrádku hlavnou obchodnou ulicou. Občan je nútený prejsť cez 11 m širokú cestu denne niekoľkokrát, stupeň nebezpečia je tu evidentný. Obnova mestečka nie je možná bez obnovy pôvodnej funkcie tejto komunikácie. Pod obnovou sa rozumie návrat pokoja do obchodnej ulice. Obnova turistického poslania mestečka – nástupu do Vysokých Tatier – znamená nevyhnutne zmeniť cestu na spoločenský priestor. Od toho závisí budúcnosť Liptovského Hrádku, nevyriešia to žiadne dlhodobé plány. Úloha je neodkladná.

Zmena "neľudskej" cesty na "priateľnú" nie je vecou veľkých peňazí, ale novej organizácie dopravy a viac či menej náročných úprav. Projekt riešenia podobného problému, overený a obdivovaný, pripravený na realizáciu vo vyspelých štátoch Európy, nie je u nás zrealizovateľný. Čaká na svoje uznanie, jeho symbolom je strom v strede ulice, ostrovčeky na bezpečný prechod pre chodcov. Projekt spomalenia a stíšenia dopravy v sídlach je občianskym oslovením dopravy, znamená uprednostnenie chodca či novú formu spolunažívania chod-

cov s autami. Cestná doprava u nás stojí pred procesom humanizácie.

Doprava na vidieku sa stáva dôležitým faktorom, jej dynamika a intenzita neustále rastú, stojíme pred úlohou jej optimalizácie v prospech udržateľného stavu nášho životného prostredia.

Michal Šarafín