



Návrhy Cyklokoalície na riešenie systémových problémov

Materiál na pracovné stretnutie k riešeniu systémových problémov cyklistickej a pešej dopravnej infraštruktúry v hlavnom meste SR Bratislavy (12. 2. 2014)

1. “Rule of law” v činnosti mestskej polície v súvislosti s parkovaním

- na chodníkoch s nedodržaním voľnej šírky chodníka najmenej 1,5 m
- v zóne s vyhradeným státím mimo vyhradených miest
- na úsekoch vyznačených značkami V 12b, V12c (žltá plná a prerušovaná čiara), kde je z oboch strán čiary zakázané státie vozidiel
- na cestičkách pre cyklistov, chodcov (C 8, C9, C 12)

Motivácia:

- Nesprávne parkovanie je bežné
- Polícia a mestská polícia ho aktívne nerieši
- Množia sa dokonca sťažnosti občanov, že ani na ich podnet nie je zjednaná náprava
- Bolo zaznamenané dokonca i porušenie zákona vozidlom PZ alebo MP
- Protiprávne parkovanie je niekde tolerované “oficiálne” (!)

Návrh postupnosti krokov na riešenie problému:

1. Mestská polícia oficiálnym listom potvrdí, koľko osôb môže na tento problém vyčleniť
2. MP dohodne s Komisiou jednotný výklad zákona, podľa ktorého bude postupovať.
3. Mesto preverí dôvody neriešenia existujúcich sťažností, ktoré je možné dohľadať (napr. odkazprestarostu.sk a podnety členov alebo priaznivcov Cyklokoalície). Ak je potrebné, internou smernicou upozorní na zmenu prístupu alebo výkladu zákona. Smernicu sprístupní aj Komisii.

4. Mesto na oficiálnej stránke, prípadne tlačovou správou upozorní vodičov na potrebu dodržovania zákona a na sprísnené kontroly. Súčasťou správy bude odporúčanie, ako postupovať pri nahlásení problému. Ak je to potrebné, uvedie aj dohodnutý výklad zákona.
5. MP každý mesiac kvôli kontrole oznámi Komisii lokality a počty riešených incidentov v súvislosti s parkovaním - aktívne zistené, pasívne (nahlásené), a počty podľa spôsobu vyriešenia (nie je priestupok, napomenutie, bloková pokuta, postúpenie).

2. "Rule of law" v činnosti polície v súvislosti s parkovaním, kontrolou max. povolenej rýchlosti, dodržiavania bezpečného odstupu a dávania prednosti chodcom na priechode

parkovanie (totožné s úlohami pre MP v bode 1.) :

- na chodníkoch s nedodržaním voľnej šírky chodníka najmenej 1,5 m (§ 52 ods. 2 ZCP)
- na úsekoch vyznačených značkami V 12b, V12c (žltá plná a prerušovaná čiara), kde je z oboch strán čiary zakázané státie vozidiel
- na cestičkách pre cyklistov, chodcov (C 8, C9, C 12)

max. povolená rýchlosť:

- Uznesenie Európskeho parlamentu zo dňa 27. septembra 2011 o európskej bezpečnosti cestnej dopravy v rokoch 2011 – 2020 (2010/2235(INI)) *„Dôrazne odporúča, aby zodpovedné orgány zaviedli obmedzenie rýchlosti na 30 km/hod. v obytných zónach a na všetkých jednopruďových cestách v mestách, ktoré nemajú samostatný jazdný pruh pre cyklistov, a to k účinnejšej ochrane zraniteľných účastníkov cestnej premávky.“*

bezpečný odstup:

- *"Vodič nesmie pri predchádzaní ohroziť ani obmedziť vodiča vozidla, pred ktoré sa po predídení zaraďuje; pritom je povinný dávať znamenie o zmene smeru jazdy. Pri predchádzaní musí zachovávať dostatočný bočný odstup od predchádzaného vozidla." § 15 ods. 3 ZCP*

prednosť chodcom:

- *"Vodič je povinný dať prednosť chodcovi, ktorý vstúpil na vozovku a prechádza cez priechod pre chodcov, pritom ho nesmie ohroziť; to neplatí pre vodiča električky, " § 4 ods. 1 písm. f) ZCP*

Motivácia:

- Parkovanie vid' predch. bod
- Max. povolená rýchlosť 30 km/h podľa informácií Cyklokoalície nie je ani nebola nikdy kontrolovaná
- Je potrebné upozorniť vodičov na potrebu dodržiavania bezpečného odstupu pri obiehaní
- Je problém prejsť cez cestu cez neriadený priechod pre chodcov, najmä starší ľudia

Návrh postupnosti krokov na riešenie problému:

1. Vzhľadom na to, že polícia nespadá priamo pod mesto, Komisia prediskutuje možnosti dohodnutia úloh polície na území Bratislavy.
2. Komisia dohodne s PZ jednotný výklad zákona, podľa ktorého bude postupovať (napr. odstup 1.5 m sa považuje za bezpečný).
3. Polícia preverí technické možnosti kontrol ustanovení zákona v súvislosti s max. povolenou rýchlosťou 30km/h (dostupnosť zariadení a pod.) a kontrolou odstupu.
4. Komisia/mesto dohodne s políciou tlačovú správu prípadne iným spôsobom upozorniť vodičov na potrebu dodržiavania zákona, najmä maximálnej povolenej rýchlosti 30 km/h, bezpečného odstupu a prednosti chodcom na priechodoch a na sprísnené kontroly. Ak je to potrebné, uvedie aj dohodnutý výklad zákona.
5. Komisia dohodne s políciou vhodné pravidelné akcie zamerané na dodržiavanie uvedených pravidiel cestnej premávky
6. Komisia dohodne s políciou vhodný interval na informovanie o štatistike riešených incidentov na území Bratislavy.

3. Dohľad nad projektami v meste, aby bola vždy uvažovaná cyklodoprava a bezbariérový peší pohyb

(pri prestavbách, reorganizáciách, novej výstavbe, opravách)

Motivácia:

- Systematické "ignorovanie" cyklistickej dopravy a pešieho pohybu v minulosti i po ustanovení Komisie
- Žiadna osoba sa nezúčastňuje iných komisií ako zástupca pre cyklistiku (pôvodná motivácia pre "cyklokoordinátora")
- Úradníci mesta nerešpektujú potrebu rozvoja cyklistickej infraštruktúry
- Pripomienky k ÚP ohľadom cyklistickej dopravy "sa nezohľadňujú"

Návrh postupnosti krokov na riešenie problému:

1. Komisia prediskutuje možnosť vyčlenenia osoby na kontrolu projektov.

2. Primátor upozorní všetkých úradníkov na potrebu rozvoja cyklistickej infraštruktúry
3. Pri každom projekte, ktorý spĺňa stanovené kritériá, bude konzultovaná Komisia alebo poverená osoba.
4. Komisia prediskutuje vhodné kritérium, aby poverená osoba nebola "zavalená" projektami, napr. ak je charakter projektu dopravný-vždy, ostatné podľa kritérií: napr. suma viac ako ... €, plocha viac ako > ... m²),, stavebná úprava), a pod.
5. Internou smernicou bude stanovený proces.

4. Zmena Metodiky dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov

Motivácia:

- Metodika dopravno-kapacitného posúdenia tlačí všetkých k zvyšovaniu priepustnosti IAD, s výsledkom:
- Skracovanie intervalov pre chodcov
- Pridávanie pruhov pre auta všade miesto utišovania dopravy na vybraných miestach
- Znemožnenie výstavby cyklopruhov
- Prekračovanie limitov hluku
- Cca okolo 2020 avizovaný kolaps (oficiálna správa ODI)

Návrh postupnosti krokov na riešenie problému:

1. Hlavný dopravný inžinier vysvetlí motivácie, ktoré viedli k tvorbe Metodiky. Vysvetlí technické možnosti simulácie zahŕňajúci MHD, IAD.
2. Do Metodiky bude doplnený spôsob výpočtu zahŕňajúci MHD, cyklo podľa simulácie alebo (ak to nie je technicky možné) iný spôsob zohľadnenia.
3. Pracovníci ODI budú zaviazaní používať komplexný model hodnotenia dopravy v prospech MHD, peších, cyklistov -- v zmysle bodu 3.6 bod 2 Metodiky.
4. Pracovníci ODI budú zaviazaní predložiť návrh zmien fázovania v prospech chodcov na uliciach vybraných Komisiou.

5. Starostlivosť o existujúce cyklotrasy

Motivácia:

- cyklotrasy sú v zime neodhrnuté
- cyklotrasy majú nekvalitný povrch
- cyklotrasy "miznú"

Návrh postupnosti krokov na riešenie problému:

1. Vysvetlenie a záväzné dohodnutie zadelenia kompetencií STaRZ a ODI pri rôznych druhoch cyklistickej infraštruktúry.
2. Plán opráv povrchu krajníc.
3. Preverenie aktuálneho legislatívneho stavu niektorých cyklotrás.
4. Plán obnovy vodorovného a zvislého značenia.

6. Lepšia spolupráca a zlepšenie vyjednávacjej pozície s KDI

Motivácia:

- s KDI si v niektorých otázkach "nerozumieme", výsledkom býva znemožnenie dobrých riešení
- započaté stretnutia vďaka P. Klučkovi, treba pokračovať
- KDI vykonáva dopravnú politiku namiesto mesta
- Účasť KDI na zasadnutiach Komisie by pomohla vyjasniť niektoré problémy na mieste.

"Plánovanie, prípravu a výstavbu ciest vo vlastníctve obcí a miestnych komunikácií zabezpečujú obce.

Miestnu štátnu správu vo veciach miestnych komunikácií a účelových komunikácií vykonávajú obce ako prenesený výkon štátnej správy. Obce na miestnych komunikáciách a na účelových komunikáciách určujú použitie dopravných značiek, dopravných zariadení a povoľujú vyhradené parkoviská so súhlasom dopravného inšpektorátu."

§§ 2 a 3 zákona 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciach (cestný zákon)

Návrh postupnosti krokov na riešenie problému:

1. Pokračovať v stretnutiach s KDI.
2. Vykonať kroky na zlepšenie vyjednávacjej pozície mesta.
3. Dopravnú politiku má vykonávať mesto.

