

Odstup 1,5 metra pri obiehaní cyklistu by mal byť v zákone

ROZHOVOR

Zaviesť automatické meranie a pokutovanie rýchlosťi áut by cyklistom najviac pomohlo pri zvyšovaní ich bezpečnosti na cestách, hovorí prezident Cyklokoalície Dan Kollár.

Táňa Rundesová
tana.rundesova@mafraslovakia.sk

Podľa najnovších štatistik nápadne „vyskočili“ okrem iných aj smrteľné nehody cyklistov. Kde vidite najviac dôvodov?

V poslednom období registruje me výrazný nárast cyklistov. Popularita bicyklovania rastie u nás aj vo svete, keďže si čoraz viac ľudí začína uvedomovať, že ide o zdravú, lacnú, rýchlu a ekologickú dopravu. Žiaľ, tempo výstavby cyklistickej infraštruktúry je pomalšie než nárast počtu ľudí na bicykloch. Na Slovensku chýbajú kvalitné oddelené cyklotrasy, čo v kombinácii s absenciou dopravného uspokojovania a s častým porušovaním maximálnej povolenej rýchlosťi vodičmi áut spôsobuje tragédie.

Cyklisti dostali v poslednom období viac právomocí. Súčasne sa poukazuje na to, že narastlo i sebavedomie cyklistov - nedovolujú si aj oni viac prekračovať pravidlá a prispievať k nehodovosti?

Nemáme pocit, že by došlo v poslednom období viac právomocí. Rovnako neregistrujeme, že by prekračovali pravidlá cestnej premávky viac ako v minulosti. No niektoré priestupy sú možno viac viditeľne pre vyšší počet cyklistov oproti predošlým rokom. Aj tu však platí, že hlavným problémom je nedostatočná infraštruktúra. Tá často zbytočne nezmyselne nútí cyklistov predpisy porušovať, ak sa chcú bezpečne dostať do práce či do školy.

Máte aj príklad nejakej nezmyselnej značky?

Symbolom spomínaného fenoménu je napríklad značka s nápisom Zosadni z bicykla, ktorá už podľa najnovšej vyhlášky neexistuje, ale z minulosti sa stále nachádza na mnohých miestach.



Podľa Cyklokoalície by sa aj Slovensko mohlo inšpirovať Nemeckom, ktoré tento rok zaviedlo viaceré úpravy pre rozvoj cyklodopravy.

SNÍMKA: DREAMTIME

Veľa sa hovorí o tom, aký je opodstatnený odstup, napríklad 1,5 metra, ktorý musia dodržať vodiči pri predchádzaní cyklistov, pričom ich nesmú ohrozil. Aký máte na to názor?

Vzdialenosť 1,5 metrov nie je daná taxatívne, ale ustáleným výkľadom zákona o cestnej premávke. Zadefinovanie vzdialenosťi je už niekoľko rokov predmetom diskusie, naráža na otázku meritelnosti a vymáhatelnosti takého opatrenia. Myšlienku propagovania bezpečnej vzdialenosťi 1,5 metrov podporujeme. Je dôležité, aby si vodiči uvedomili potrebu zachovať bezpečný odstup a konkrétné číslo tomu môže napomôcť. Zároveň sme však toho názoru, že bezpečná oddelená infraštruktúra a efektívne spomálovanie rýchlosťi vozidiel sú učinejšie opatrenia.

Sledujete v takýchto prípadoch skôr nedisciplinovanosť vodičov, ktorí predbehnú cyklistov v tesnej blízkosti, alebo skôr nedisciplinovanosť cyklistov, ktorí napríklad pri čakajúcich autách pred semaforom tiež niekedy porušia bezpečný odstup a tlačia sa medzi autá?

Zákon umožňuje cyklistom obehnúť stojace alebo pomaly idúce vozidlá z oboch strán.

Problém odstupu vnímame pri obiehaní cyklistu vodičom auta, a nie naopak. Aj pri smrteľných nehodách je častým dôvodom práve nedostatočný odstup auta vo veľkej rýchlosťi, často mimo obce, nie naopak, aj pri čakaní na semafore. Rovnako nie je pravda, že tento odstup porušujú cyklisti. Samotný zákon rozlišuje obehanie cyklistu autom od iných prípadov. Zákon tiež umožňuje cyklistom obehnúť stojace alebo pomaly idúce vozidlá z oboch strán. Na mnohých križovatkách, aj u nás, sa

presne s týmto cieľom zriaďujú takzvané bikeboxy, ktoré umožňujú cyklistovi prejsť na semafore na zelenú ako prvemu.

Ktoré novinky v predpisoch zo sledného obdobia, urobené v prospech ľudí na bicykloch, vyzdvihujete najviac?

Novým značením, ktoré hodnotíme pozitívne, sú takzvané žraločie zuby, bežné napríklad v Holandsku, ktoré intuitívne označujú prednosť cyklistov či automobilov pri križovaniach. Podobne vnímate pozitívne zaradenie ochranného pruhu pre cyklistov, ktorý umožňuje aspoň čiastočne zlepšenie aj v horších šírkových pomeroch. Pozitívne hodnotíme aj sprisnenie legislatívy v oblasti používania mobilu za volantom, čo považujeme za jedno z najväčších rizík. Pozitívne bolo i zrušenie povinnosti nosiť prilbu pre osoby nad 15 rokov aj mimo obce, čo prispieva k normalizácii bicyklovania. Zároveň tým došlo k zladejnejšej legislatíve so zvyškom európskych krajín.

Aké zmeny v cestných predpisoch u nás cyklistom najviac chýbajú?

Zásadnou zmenu, ktorá by výrazne zvýšila bezpečnosť na slovenských cestách a zároveň

by pomohla rozvoju cyklistickej dopravy, by bolo umožniť automatické meranie a pokutovanie rýchlosťi áut – ideálne v kompetencii samospráv. Práve rýchlosť je najdôležitejším faktorom v otázke bezpečnosti cestnej premávky. Na rozdiel od mnohých západných krajín sa u nás dodržiavanie maximálnej povolenej rýchlosťi kontroluje minimálne.

Akými ďalšími novinkami z iných štátov by sa Slovensko mohlo inšpirovať?

V zákon o cestnej premávke sa možno inšpirovať napríklad Nemeckom, ktoré tento rok prijalo s cieľom rozvoja cyklodopravy množstvo zmien: zavedenie odstupu 1,5 metrov v obci a dva metre mimo nej, povolenie jazdy cyklistov vedľa seba či obmedzenie rýchlosťi vozidiel nad 3,5 ton pri odoberaní dopravy v obci na rýchlosť chôdze. Pomohol by aj zákaz predbiehania jednostopového vozidla v križovatke, ako je to pri ostatných vozidlach.

VODIČOM MOPEDOV SA SKÚŠKY ZJEDNODUŠILI

V cestnej premávke a súvisiacich predpisoch platia v posledných týždňoch viaceré menšie novinky, ktorých začiatok účinnosti sa rozložil do viacerých termínov. Niektoré platia od augusta, iné od septembra a od novembra a jedna zmena bola presunutá dokonca až na koniec roka 2021. Podrobnosti približuje Patrik Butvin z advokátskej kancelárie Jakuba Mandelíka.

Čo platí od 30. 8.

Zaviedlo sa jednoduchšie vykonanie skúšky z vedenia motorových vozidiel skupiny AM, napríklad pre mopedy, keď sa o ich vodičov nebude vyžadovať absolvovanie jazdných úkonov. Ide konkrétnie o nasledujúce úkony: a) zaradiť sa do jazdného pruhu z miesta mimo cestu, pohnúť sa zo statickej polohy v jazdnom pruhu na rovine a v stúpaní, odoberať smer jazdy, vyhnúť sa vozidlu idúcemu v protismere alebo chodcom a) v obmedzenom priestore; c) viesť vozidlo v zákrute; d) prejsť križovatkou; e) zmeniť smer jazdy vľavo a vpravo a schopnosť zmeniť jazdný pruh; f) zaradiť sa do jazdného pruhu na diaľnici alebo rýchlosnej ceste, ak to trasa jazdy umožňuje, a schopnosť opustiť diaľnicu alebo rýchlosnú cestu, príčom pri týchto úkonoch sa použije pripájací a odoberací jazdný pruh; g) viesť vozidlo na skúšku z vedenia motorových vozidiel skupiny AM; h) viesť predchádzanie a obchádzanie; i) viesť vozidlo po kruhovom objazde, cez železničné priecestie, priečod pre chodcov, popri zástavke električiek alebo popri zástavke autobusov, v stúpaní, klešaní, v tuneli, ak to trasa jazdy umožňuje; i) bezpečne vystúpiť z vozidla.

Čo platí od 1. 9.

Vyhľáška nastala úprava vymedzených úsekov diaľnic, cest I. triedy a cest II. triedy s výberom myta.

Čo platí od 1. 11.

Žiadateľ bude skúšku z vedenia motorových vozidiel skupiny A2 vykonávať na dvojkolesovom vozidle skupiny A2 bez postranného vozíka s objemom valcov spaľovacieho motora najmenej 250 cm³ (pôvodne to bolo 395 cm³).

Osobitná novinka

Platnosť zmien vo vykonaní skúšok sa nakoniec presunula až na 1. 9. 2021 z pôvodne navrhnutého termínu účinnosti od 1. 9. 2020. Pôvodná „skúška o cestnej premávke“ sa mení na „teoretickú skúšku“, mení sa čas skúšky, ako aj jej obsahová náplň, určuje, aké vedomosti sa budú preverať v prípade jednotlivých skupín motorových vozidiel. Zmení sa aj počet opakovanych skúšok z dvoch na tri. Vyhľáška upravuje i formu prihlášky na skúšku z odbornej spôsobilosti pre prevádzkovateľa autoškoly, ako aj formulár žiadosti o udelenie vodičského oprávnenia.

Komentár advokátskej kancelárie

Najvýznamnejšie zmeny v cestných pravidlach za posledné týždne boli prijaté vyhláškou č. 29, ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke. Zavádzajú totiž pre žiadateľov nové skúšobné podmienky na získanie vodičského oprávnenia. Hoci tieto zmeny mali nadobudnú účinnosť už od 1. 9. 2020, ministerstvo vnútra nakoľko časť zmen presunulo až na september 2021. Zároveň sa dalsou úpravou zjednodušila skúška pri motorových vozidlach skupiny AM, kam patria malé ľahké dvojkolesové vozidlá typu mopedov. Po starom, do 29. 8. 2020, mohli vodiči na týchto vozidlách absolvovať jazdné úkony v cestnej premávke. Po zmene právnej úpravy skúšobný komisár preverí pri vedení tohto vozidla iba elementárne úkony. Takými sú napríklad zdvihnutie vozidla z podpery, jeho otáčanie, použitie brzdy a podobne. Firmy a osoby podnikajúce v oblasti dopravy by z nemali nechať nevšimnutú prílohu č. 1 vo vyhláške, ktorou sa vymedzuje úsek diaľnic, cest I. triedy a cest II. triedy s výberom myta.

Kolobežky v doprave sa stali rovnocenné s bicyklami

Najviac zmien v cestných pravidlach pribudlo koncom minulého roka. Mobil už nemožno za jazdy ani držať v ruke, hrozí pokuta. Cyklisti majú zas nové regule s alkoholom.

KOLOBEŽKÁRI SÚ UŽ VODIČI
Osoba na kolobežke s pomocným motorčekom sa považuje za vodiča nemotorového vozidla, podobne ako osoba na bicykli s pomocným motorčekom alebo na samovyvažovacom vozidle, teda na segwayi. Predtým patrili kolobežkári medzi chodcov, čo sa však nezhodovalo s charakterom dopravného prostredku a súvisiacimi pravidlami. Pre kolobežku s motorčekom platia od decembra 2019 pravidlá ako pre samovyvažovacie vozidlá. To napríklad znamená, že na chodníku môžu jazdiť len rýchlosťou chôdze a nesmú pritom ohrozí chodcov.

ALKOHOL SA DOVOLIL LEN V OBCI

Už od roku 2016 môžu cyklisti jazdiť v obci či meste, teda v zastavanom území, a rovnako i na cyklochodníku s 0,5 promile alkoholu v krvi. Zákon však v roku 2019 presnejšie určil, kde môžu cyklisti jazdiť s prípustným množstvom alkoholu – je to dovolené len na území vymedzenom dopravnými značkami Obec a Koniec obce. To isté platí aj pre pohyb na segwayi a na kolobežke s motorčekom. Od vlni platí aj to, že zavedené maximum dovoleného alkoholu je 0,24 miligramu etanolu na liter vydýchnutého vzduchu pri vyšetrení prístrojom v duchu. Pre zaujímavosť – kolobežkárov sa predtým obmedzenie alkoholu netýkalo, teraz už áno.

PRIĽBU DOSPELÍ MAŤ NEMUSÍ
Pre cyklistov nad 15 rokov sa vypustilo povinné nošenie prilby

mimo obce, ako aj nošenie reflexných prvkov. Deti do 15 rokov však musia mať prilbu na hlave. Zmenu opakovane iniciovala verejnosc zastúpená Cyklokoalíciou. Zohľadnilo sa aj to, že žiadny okolitý štát takúto povinnosť nemá a v rámci EÚ povinnosť nosenia prilby pre dospelých cyklistov má

podľa dostupných informácií len Španielsko.

MOBIL SA STRIKTNE ZAKÁZAL
Striktne platí zákaz používať za volantom telefónny prístroj – okrem telefonovania s hands free. Zakázané je už to, aby ho vodič pri jazde držal, preto ho netreba



Kolobežkár na chodníku môže ísť len rýchlosťou chodca.

vôbec mať v rukách. Toto pravidlo sa okrem telefónu vzťahuje aj na iné telekomunikačné, audiovizuálne alebo podobné zariadenia. Využívať možno len ovládanie zabudované vo volante.

PARKOVANIE JE PRÍPUSTNÉ LEN NA CHODNÍKU PRI CESTE

Možnosť parkovania na chodníku pri ponechaní voľnej šírky 1,5 m sa v minulosti nesprávne a nelegicky vylahľalo ako možnosť jazdiť kdekoľvek po chodníku kvôli zaparkovaniu na mieste, kde zostane voľná šírka chodníka najmenej 1,5 m. Preto sa parkovanie na chodníku upravilo s tým, že je možné len tam, kde auto nie je nútene ísť kvôli zaparkovaniu cez chodník, teda pôjde len o parkovanie na chodníku primknutom k ceste. Cieľom je posilniť ochranu chodcov. Obmedzilo sa i parkovanie na chodníku vozidlám nad 3,5 tony.

Táňa Rundesová