

SCEĽOVANIE POZEMKOV

Ako urobiť z desiatich parciel jednu

Kto môže vyvolať jednoduché pozemkové úpravy

Práva vlastníkov pri usporiadani ich vlastníctva

Vlastníte rozdrobené pozemky?

**UŽ
ZAJTRA
V HN**

Zmeny na cestách pre vodičov i peších

Odpovedá
Jakub Mandelík,
konateľ spoločnosti
A. K. JUDr. Jakub Mandelík

1. Ochrana chodcov

Momentálne sa prerokúva zákon, ktorým by mali byť ľudia na priechodoch viac chránení. V akom štádiu je jeho riešenie?

Pripravované zmeny o takzvanej absolútnej prednosti chodcov pri zamýšľanom vstupe na priechod zatiaľ nie sú dostupné. Pripravovaná novela ešte do tohto času nebola publikovaná v mestizrezortnom pripomienkovacom konaní. Podľa vyhlásenia Policajného zboru by zmeny mali začať platiť od októbra 2018, respektívne od januára 2019.

2. Bezpečnosť už pri vozovke

Aj dnes sú chodci na priechodoch chránení zákonom. V čom by mala nastať zásadná zmena?

Chodci by po novom mali byť chránení už v blízkosti vozovky pred vstupom na priechod. Znamená to, že by im zákon zaručoval bezpečnosť už pri zamýšľaní vstúpiť na priechod. V praxi by to malo vyzeráť tak, že šofér, ktorý prichádza k „zebre“, by mal po spozorovaní chodca rozhliadajúceho sa, či môže prejsť cez cestu, na túto skutočnosť reagoval a prisposobiť svoju rýchlosť tak, aby dokázal zastaviť auto pred priechodom. Vodič tak bude povinný znížiť rýchlosť viac, než je maximálna povolená rýchlosť v danom úseku.

3. Znižená rýchlosť

Podľa pripravovanej legislatívy by mal šofér zastaviť pred priechodom vždy, aj keď uvidí chodca len pri priechode. Nebude to mať vplyv na rýchlosť premávky?

Zdá sa, že ochrana chodcov ako slabších či zraniteľnejších účastníkov cestnej premávky by mala v miestach vyznačených priechodov prevyšiť záujem o plynulú cestnú premávku. Nadalej však platí, že chodec nesmie vstúpiť na vozovku, a to ani na priechode, ak vzhľadom na rýchlosť a vzdialenosť prichádzajúcich áut nemôže cez ňu bezpečne prejsť.

Odpovedá
Štefan Machčiník,
Výskumný ústav dopravný

4. Zmena pravidiel

Čo presne prináša zmena pravidiel na cestách pre diabetikov?

Problematika diskutovaných zmien u vodičov s diagnózami diabetu a kardiovaskulárnych ochorení stúvíši so zmenou smernice o vodičských preukazoch. Prináša prísnosťne pravidlá pre zdravotnú spôsobilosť na vedenie motorového vozidla osobami, u ktorých sa môže prejaviať hypoglykémia s rizikom straty kontroly nad vozidlom a ohrozenia nielen seba, ale aj iných účastníkov premávky. Exaktne sa uvádzia, že žiadateľ alebo vodič, kto-

rý má diabetes a užíva lieky, pri ktorých je riziko, že vyvolajú hypoglykémiu, musí preukázať, že si uvedomuje riziko spojené s hypoglykémickým stavom a že tento stav dokáže primerane ovládať. Vodičské preukazy sa nemôžu vyslať ani obnoviť žiadateľom alebo vodičom, ktorí si dostatočne neuvedomujú svoj hypoglykémický stav.

5. Vydávanie vodičákov

Ako to je po novom s vydávaním vodičských preukazov cukrovkárom?

Vodičské preukazy sa nemôžu vyslať ani obnoviť žiadateľom alebo vodičom, ktorí majú opakovaneň ťažkú hypoglykémiu, pokiaľ nepredložia príslušný lekársky posudok a nepodrobia sa pravidelnej lekárskej kontrole. V prípade opakovanej ťažkej hypoglykémie počas bdelého stavu sa vodičský preukaz nemôže vyslať ani obnoviť, kým neuplynú tri mesiace od poslednej príhody. Vodičské preukazy môžu byť vydané alebo obnovené vo výnimcochých prípadoch, ak je to riadne odôvodnené príslušným lekárskym posudkom a pod podmienkou podrobenia sa pravidelnej lekárskej kontrole, čím sa zabezpečí, že daná osoba s prihlásením na dôsledky jej zdravotného stavu je nadálej schopná viesť vozidlo bezpečne. Z uvedeného je zrejmé, že ide o lekársku problematiku, pričom dôraz u vodiča sa kladi na rozpoznanie príznakov takého stavu a opatrení, ktoré by mal vykonať, aby nedošlo k ohrozeniu života.

6. Rýchlosť jazdy

Predpokladajme, že bude platiť absolútna prednosť chodcov na priechode. Ako sa to môže uplatňovať na cestách?

Ochrana chodca na „zebre“ a v jej tesnej blízkosti bude spôsobiť v tom, že vodičovi príbunde povinnosť prisposobiť rýchlosť jazdy tak, aby bol schopný zastaviť pred priechodom, ak nať vstúpi chodec. Z toho vyplýva, že vodič pred priechodom musí pozornosť upriamiť aj na chodcov, ktorí sa na priechod iba chystajú vstúpiť. Zároveň je však potrebné uviesť, že povinnosť chodca brať do úvahy vzdialenosť a rýchlosť prichádzajúcich vozidiel sa nemení. Zámerom návrhu je znížiť počet dopravných nehôd s účasťou chodcov, ktorí sa dlhodobo významne podieľajú na celkovom počte zranených či usmrtených osôb.

jazdy by tak závisela od vzdialenosťi, na akú je vodič schopný rozpoznať prítomnosť chodca a dráhy pre zastavenie vozidla. Taktiež viditeľnosť chodca býva problematická, zvlášť za zniženej viditeľnosti a tmy. Priechody sú obyčajne spojené s chodníkmi s častým výskytom peších vrátane tých, ktorí nechcú prechádzať cez cestu, pre vodiča by to však znamenovalo výrazne spomaliť jazdu pred každou „zebrou“, kde uvidia chodcov. To by spomalilo dopravný prúd a hrozili by upcháte cesty.

8. Súčasná sieť staníc

Hoci úplná liberalizácia prevádzok technickej a emisnej kontroly nebola schválená, súčasný počet sa bude môcť rozšíriť. Čo k tomu môže prispieť?

Podľa pozmeňujúceho návrhu založenie prevádzky musí schváliť ministerstvo dopravy, ktoré bude umožňovať vytváranie nových staníc aj nad rámec súčasnej siete.

9. Dopyt po službách

Je predpoklad, že bude rásť počet technickej staníc, aj keď nebola schválená liberalizácia?

Očakáva sa, že počet staníc by mohol časom vzrásť. Viac prevádzok by pre motoristov znamenalo lepšiu dostupnosť, zníženie čakacích lehot a pravdepodobne aj zníženie ceny služby z dôvodu silnejšieho konkurenčného prostredia. Na druhej strane existujú obavy, že pri úplnej liberalizácii by mohlo práve v súvislosti s konkurenčným prostredím dôjsť k poklesu kvality poskytovanej služby, čo by mohlo mať negatívny vplyv

PREVÁDZKA VOZIDIEL

V máji začne platiť zákon o zníženej pokute za chýbajúcu technickú či emisnú kontrolu a zmeny v zákone nastali aj pre cukrovkárov. Zároveň sa diskutuje o absolútnej prednosti chodcov a doriešuje sa aj liberalizácia technických prevádzok. Pozrite si vyjadrenia odborníkov k jednotlivým novinkám na cestách.



na nehodovosť a životné prostredie.

Odpovedá
Mária Lévyová,
prezidentka Asociácie na ochranu práv pacientov

10. Počet vodičov

Som diabetik vodič. Ako sa pre mňa od januára tohto roka zmenil pravidlá a kofkých sa to asi týka?

Zmeny v zákone o cestnej doprave prenesli väčšiu zodpovednosť práve na pacienta, diabetika, ktorý musí viac sledovať svoj zdravotný stav, napríklad kontrolovať hladinu cukru vo svojej krvi, sledovať príznaky hypoglykémie. Dá sa považovať za diskriminačné obmedzovala a pokutovať iba jednu skupinu pacientov. Odhaduje sa, že na Slovensku je približne dvestotisíc diabetikov s vodičským preukazom.

11. Dôvod zmeny

Čo je za zmenami pre diabetikov?

Od poslednej aktualizácie ustanovení týkajúcich sa cukrovky v roku 2009 sa zaznamenal pokrok v znalostach a metodach na diagnostikovanie a liečbu hypoglykémie. Pracovná skupina pre cukrovku, ktorú zriaďal Výbor pre vodičské preukazy, dospela k záveru, že by sa mal tento vývoj zohľadniť. Najmä ak ide o význam hypoglykémie, ku ktorej dochádza počas spánku, a o dĺžku trvania základu vedenia vozidla po opakovanych prípadoch záväznej hypoglykémie v prípade vodičov skupiny jeden.

12. Hypoglykémia a auto

Ako si mám predstaviť situáciu, keď cukrovkár dostane hypoglykémiu za volantom?

Nové európske nariadenie, ktorá na Slovensku platí od januára 2018, stanovuje, že vodič môže viesť vozidlo len v prípade, ak mu nehrází hypoglykémia. Hypoglykémia je stav, keď hladina cukru klesne pod kritickú hranicu, prejavuje sa napríklad zhoršenou činnosťou mozgu, ospalosťou, ale môže sa skončiť až bezvedomím. Hypoglykémia neohrozí iba pacienta, ale aj ďalších účastníkov cestnej premávky.

13. Glukózové senzory

Ako sa rieši problém cukrovky za volantom v zahraničí?

Diabetici upozorňujú na to, že naše kompetentné orgány by si mali preštudovať guidelines z Veľkej Británii, zo Švédska či z Kanady. Sú zo smernice na vedenie motorového vozidla z krajín, kde majú túto problematiku už dôvodovo v praxi. Vo vyspelých štátach schválili napríklad glukózové senzory. Ľudia by si vedeli oveľa lepšie manažovať diabetes alebo ak by im predpisali oveľa viac testovacích prúzkov, tak by mali ľudia s cukrovkou na inzulíne lepšiu kontrolu nad glykemickej krvkou počas dňa, teda aj lepšie predvídať hypoglykémiu a mohli sa lepšie liečiť.

14. Ochorenie a cesta

Poznáte prípady diabetikov, ktorí nešoférujú vôleb?

Ludia s diabetom sú zodpovední, trpia ochorením doživotne, sú pod drobnahladom lekárov a nonstop si manažujú ochorenie. Čelia strachu z komplikácií a ak sa staví hypoglykémie a hyperglykémie nekontrolovalne opakujú, tak na šoférovanie ani nemyslia. Ak sa nájdú medzi nimi nezodpovední vodiči, tak z podobného dôvodu ako aj tí, ktorí šoférujú pod vplyvom alkoholu.

15. Hrozba autonehody

Ako by mali úrady rozlišovať medzi diabetikmi?

Treba rozlišovať typy a príbeh hypoglykémie aj to, či ide o profesionálnych vodičov. Nikto nevypracoval reálnu štatistiku, kolko ľudí s diabetom na inzulíne a na tabletkovej forme liečby diabetu spôsobilo reálne autonehody v Európskej únii s následkom smrti. To isté platí aj na Slovensku, takúto štatistiku nepoznáme.

16. Potrebná edukácia

Aká je situácia diabetikov na Slovensku?

Rezervy máme v edukácii diabetikov, pričom na Slovensku ich máme viac ako štyristotisíc. Lečári v diabetologických ambulanciach sú vyťažení a nestihajú sa každému pacientovi venovať individuálne. Ak ochorenie nie je dobre manažované, pridružujú sa komplikácie a stúpajú náklady na zdravotnú a sociálnu starostlivosť.

17. Prúžky na meranie

Čo by v praxi mohlo pomôcť diaabetikom v bežnom živote?

Zodpovednosť pacienta vyčádza z toho, či má dostatok zdravotníckych pomôcok, ktoré mu pomáhajú zvládať ochorenie. Diabetici opakovane upozorňujú na to, že by potrebovali viac prúžkov na meranie glykémie. Pri neuropatiách potrebujú kvalitnú obuv, aby mohli fungovať, šoférovať a cítiť pri tom pedále.

Odpovedá
ministerstvo dopravy a výstavby

18. Tretina pokuty

Vstúpi do platnosti zákon, ktorý by umožnil do 15 dní uhradiť len jednu tretinu pokut, aby sa tak brala za uhradenú?

Od 20. mája sa mení aj sankcia za chýbajúcu technickú a emisnú kontrolu. Ak si prevádzkovatel auta dodatočne splní svoju povinnosť, tak pokuta sa buď považovať za uhradenú, ak do 15 dní zaplatí pokutu vo výške jednej treťiny, čo predstavuje sumu 55 eur. Ak si majiteľ vozidla ani tak nesplní povinnosť, pokuta sa nezmení a ostane vo výške 165 eur.

19. Technické stanice

V koho kompetencií budú nové kontrolné stanice?

Ministerstvo dopravy bude povolovať zriadenie staníc nad rámec súčasnej siete, ak budú splňať zákonné podmienky. To bude musieť preukázať priamo žiadateľ o novú stanicu. Aby bol tento proces transparentný, ministerstvo zverejní rozhodnutie o povolení zriadenia stanice na svojom webovom sídle.

20. Možnosti zriadenia

Za akých podmienok bude možné otvoriť technickú stanicu?

Podmienky na zriadenie stacionárnej stanice technickej kontroly nad rámec existujúcej siete sú nasledujúce:

a) V každom okrese musí byť dostatočná minimálna konkurenčia, a to v každom okrese dve stacionárne stanice, v každom okrese, ktoré je aj krajským mestom, štyri stanice s výnimkou Košíc, kde môže byť osem staníc, a Bratislavu, kde ich môže byť 20,

b) počet vozidiel v okrese je predpokladom na vyuťaženie viac ako 25 percent kapacity ďalšej stanice,

c) potrebné kapacity v sieti stacionárnych staníc sú v okrese nedostatočné najmä z dôvodu, že spádová oblasť okresu pokrýva aj susedné okresy,

d) regionálne podmienky dopravnej infraštruktúry vyžadujú zriadenie stacionárnej stanice nad r