

Prednosť by ste mali mať už pri priechode

CESTNÁ PREMÁVKA

Zmeny v zákonoch o prevádzke vozidiel a o cestnej premávke by mali zvýšiť bezpečnosť na našich cestách. V praxi by to mohlo znamenať menej dopravných nehôd. Hlavne na priechodoch pre peších.

Zuzana Dzvoničková ^{©hn}
zuzana.dzvoničkova@mafrasllovakia.sk

Ochrana chodcov ako slabších či zraniteľnejších účastníkov cestnej premávky by mala v miestach významných priechodov prevýšiť zákon, ktorý sa snaží o zachovanie plynulej premávky. „Ten momentálne hovorí o tom, že chodci nesmú vstupovať na vozovku, a to ani pri použití priechodu pre chodcov, ak vzhľadom na rýchlosť a vzdialenosť prichádzajúcich áut nemôžu cez ňu prejsť bezpečne,“ vysvetľuje Jakub Mandelík, konateľ spoločnosti A. K. JUDr. Jakub Mandelík. V máji by mal k väčšej bezpečnosti na cestách prispieť

aj zákon o pokutách za chýbajúcu technickú či emisnú kontrolu. „Svojou úpravou o znížení pokuty by mal byť motivačný pre všetkých prevádzkovateľov vozidiel,“ informuje ministerstvo dopravy a výstavby.

Absolútna prednosť na „zebre“

Pripravované novinky síce zatiaľ ministerstvo vnútra nezverejnilo, sú len v rovine diskusií pred medzirezortným pripomienkovaním. Podľa vyhlásení Policajného zboru by však už v októbri mohla začať platiť takzvaná absolútna prednosť chodcov pri zamýšľanom vstupe na priechod. „Chodci budú chránení už v bezprostrednej blízkosti vozovky tesne pred

vstupom na priechod. V praxi by to malo vyzerať tak, že vodič, ktorý prichádza k „zebre“, by mal prispôsobiť svoju rýchlosť, aby dokázal zastaviť vozidlo pred priechodom pre chodcov hneď, ako by spozoroval chodca rozhládajúceho sa, či môže prejsť cez cestu.“ Ako dodáva Jakub Mandelík, vodič teda bude musieť znížiť svoju rýchlosť viac, ako bude maximálna dovolená rýchlosť na danom úseku.

Stanice technickej a emisnej kontroly

Úplná liberalizácia pri zakladaní staníc technickej a emisnej kontroly v parlamente neprešla. Nebude preto možné, aby si ju otvoril každý záujemca, ktorý by iba spĺňal zákonné podmienky. Počet staníc bude stále limitovaný. „Ministerstvo dopravy a výstavby však bude mať kompetencie povoľovať zriadenie staníc nad rámec ich súčasnej siete. Aby bol tento proces úplne transparentný, rezort bude rozhodnutie o povolení stanice technickej a emisnej kontroly nad rámec súčasnej siete zve-

rejšňovať na svojom webovom sídle,“ spresňuje ministerstvo dopravy.

Tvrdá pokuta nižšia o dve tretiny

Dnes platí, že ak do 15 dní vodič uhradí dve tretiny pokuty, ráta sa ako zaplatená. „V rámci nového zákona o prevádzke vozidiel sa upravujú aj pokuty za nepodrobenie vozidla technickej a emisnej kontrole v stanovených lehotách. Zmena nastane v tom, že ak si prevádzkovateľ auta dodatočne splní povinnosť a do 15 dní zaplatí jednu tretinu z pokuty, čo predstavuje 55 eur, pokuta sa bude považovať za uhradenú.“ Podľa rezortu dopravy pre majiteľa vozidla, ktorý si ani dodatočne nesplní túto povinnosť a neuhradí sankciu za chýbajúcu technickú či emisnú kontrolu, zostane výška pokuty nezmenená, čiže 165 eur. Zámerom ministerstva je, aby cesty boli bezpečnejšie a aby si prevádzkovatelia áut následne splnili svoje povinnosti a vyhli sa pokute v plnej výške. Ustanovenie by mohlo začať platiť 20. mája 2018.



Povinnosť chodca brať do úvahy vzdialenosť a rýchlosť prichádzajúcich áut sa ani novými predpismi nemení. ILLUSTRÁČNÁ SNÍMKA: DREAMSTIME

Štyri podmienky na otvorenie stanice technickej kontroly

1. V každom okrese musí byť zabezpečená dostatočná minimálna konkurencia stacionárnych staníc technickej kontroly. To znamená, že v každom okrese musia byť aspoň dve takéto stanice. V každom okrese, ktoré je súčasne krajským mestom,

musia byť minimálne štyri stanice. Výnimkou sú Košice, kde môže byť až osem stacionárnych staníc, a Bratislava, kde ich môže byť až 20.

2. Počet evidovaných vozidiel v danom okrese vytvára predpoklady na

vyťaženie viac ako 25-percentnej kapacity ďalšej kontrolnej technickej linky.

3. Potrebne kapacity v sieti stacionárnych staníc sú v danom okrese nedostatočné, a to hlavne z dôvodu, že spádová oblasť

daného okresu pokrýva aj susedné okresy.

4. Regionálne podmienky dopravnej infraštruktúry vyžadujú zriadenie stacionárnej stanice nad rámec existujúcich staníc pre ich nedostatok.

Väčšia ochrana chodcov spomalí vodičov za volantom

ROZHOVOR

Zaviesť do praxe legislatívne zmeny, ktoré by zvyšovali bezpečnosť na cestách, môže byť náročné. O kladoch a záporoch, ktoré by z toho plynuli chodcom aj vodičom, hovorí Štefan Machciník, projektový manažér a zástupca riaditeľa divízie výskumu a vývoja z Výskumného ústavu dopravy.

V októbri 2018, prípadne v januári 2019, by mal začať platiť zákon, ktorým by boli chodci viac chránení. Ako by to malo v praxi fungovať?

Podľa dostupných informácií by mala byť ochrana chodca na priechode pre chodcov a v jeho tesnej blízkosti posilnená zákonom, ktorý upravuje rýchlosť jazdy. Vodičovi by tak pribudla povinnosť prispôsobiť svoju

rýchlosť, aby bol schopný zastaviť pred priechodom, ak naň vstúpi chodec. Z toho vyplýva, že šofér pred priechodom musí pozornosť upriamiť aj na chodcov, ktorí sa na tento priechod chystajú vstúpiť. Zároveň je však potrebné uviesť, že povinnosť chodca brať do úvahy vzdialenosť a rýchlosť prichádzajúcich áut sa nemení. Zámerom tohto návrhu je znížiť počet dopravných nehôd s účasťou chodcov. Tí patria do skupiny zraniteľných účastníkov premávky a dlhodobo sa veľmi významne podieľajú na celkovej počte usmrtených alebo zranených osôb.

Ak vodiči budú musieť pri každom priechode spomaliť, aby sa prispôsobili každej novej situácii, asi to spomalí samotnú premávku. Nebude to teda narúšať jej plynulosť?

Napriek tomu, že tento zámer možno považovať za legitímny, vznikajú niektoré otázky, ktoré by bolo treba posúdiť z viacerých hľadísk v odbornej debате. Ide hlavne o situáciu, keď sa po-



Vodič by mal prispôsobiť svoju rýchlosť tak, aby bol schopný zastaviť pred priechodom.

sudzuje, či vodič dodržiava formulované pravidlá cestnej premávky alebo nie. Vo všeobecnosti je v intraviláne stanovená maximálna povolená rýchlosť na 50 kilometrov za hodinu. Vo-

dič by mal podľa nového zákona znížiť svoju rýchlosť na takú úroveň, aby bol schopný adekvátne zareagovať na prítomnosť chodca v blízkosti priechodu a zastaviť vozidlo ešte pred ním. Rýchlosť jazdy by v takomto prípade závisela od vzdialenosti, na akú je vodič schopný rozpoznať prítomnosť chodca a dráhy na zastavenie auta. Napríklad pri rýchlosti 50 kilometrov za hodinu môže byť brzdná dráha od 28 do 78 metrov vrátane reakčného času. Taktiež samotná viditeľnosť chodca býva problematická, obzvlášť za zníženej viditeľnosti a tmy. V neposlednom rade je potrebné zamyslieť sa nad tým, že priechody pre chodcov sú zvyčajne spojené s chodníkmi, kde sa bežne nachádzajú peší vrátane tých, ktorí nemajú záujem prejsť na druhú stranu vozovky. Aj toto by však pre šoféra znamenalo výrazne spomaliť jazdu, čo by sa mohlo diať takmer na všetkých priechodoch. Tým by zákonite došlo k spomaleniu celého dopravného prúdu s rizikom vzniku

dopravnej zápch. V prípade prijatia opatrenia sa dá očakávať, že by to trvalo istý čas, kým by si účastníci premávky na zmeny zvykli, pričom do tohto okamihu by bolo potrebné zo strany vodičov i chodcov, aby boli výnimočne opatrní a voči sebe navzájom ohľaduplní.

Ministerstvo dopravy navrhlo úplnú liberalizáciu staníc technickej kontroly, aby si ich mohol založiť každý, kto splní zákonom stanovené podmienky. Mohlo by to šoférom priniesť výhody?

Podľa dostupných informácií je zámer liberalizácie staníc technickej a emisnej kontroly predmetom nového návrhu zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke. V rámci pôvodného návrhu malo dôjsť k úplnej liberalizácii trhu staníc technických a emisných kontrol a každý, kto splní podmienky definované zákonom, by mohol prevádzkovať takúto službu. Počet staníc mal byť obmedzený výlučne situáciou na trhu, teda dopytom.

V súvislosti s reakciami dotknutých subjektov bol prijatý pozměňujúci návrh, ktorý podmienkuje založenie prevádzky tak, že ju musí najprv schváliť ministerstvo dopravy. Rezort by teda mal mať kompetencie povoľovať nové stanice.

Dá sa predpokladať, že počet staníc vzrastie?

Očakáva sa, že staníc pribudne. Vyšší počet prevádzok by pre motoristov logicky znamenal lepšiu dostupnosť, zníženie čakacích lehôt a pravdepodobne aj zníženie ceny samotnej 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. To by mohlo mať negatívny vplyv na nehodovosť a životné prostredie. S vyšším počtom staníc technických a emisných kontrol by mali viac práce aj príslušné orgány štátnej správy, ktoré ich dozorujú.

Zuzana Dzvoničková