

## Prof. Ing. Gustáv KASANICKÝ, CSc.

Žilinská univerzita - Ústav súdneho inžinierstva

### Zákon č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých predpisov a jeho technický výklad.

Pravidlá cestnej premávky sú v Slovenskej republike od 1. 2. 2009 upravené zákonom č. 8/2009 Z.z. v znení neskorších predpisov.

Zmeny v tomto zákone nie sú nijako zásadné, no predsa zasiahnu nie len vodičov pri samotnej jazde (napr. zníženie dovolenej rýchlosti v obciach, prednosť v jazde a pod.), ale najmä chodcov, cyklistov a iných účastníkov cestnej premávky (reflexné označenie, povinnosti pred vstupom do vozovky a pod. Zmeny nastali aj pri činnosti správnych orgánov, orgánov činných v trestnom konaní, občiansko – právnom konaní, poisťovní a znalcov z odboru doprava cestná.

Znalcovi v zmysle § 145 ods. 1 Tr. Poriadku neprislúcha riešiť právne otázky:

§ 145

*Príprava znaleckého posudku a výsluch znalca*

*(1) Úlohy, ktoré má znalec riešiť z hľadiska svojej odbornosti,*

*sa mu určia spravidla v uznesení o pribratí*

*znalca, a to formou otázok. Treba dbať pritom na to, že*

*znalec **nie je oprávnený riešiť právne otázky ani hodnotiť***

*vykonané dôkazy, ani robiť právne závery. Znalcovi*

*treba umožniť, aby sa v potrebnom rozsahu oboznámil*

*s obsahom spisu, najmä s vykonanými dôkazmi. Možno*

*mu tiež dovoliť, aby sa zúčastnil na výsluchu obvineného,*

*svedkov alebo pri vykonávaní iných dôkazov.*

*Na návrh znalca možno tiež vykonať dôkazy, ktoré potrebuje*

*na účely podania posudku. Pri takom dokazovaní*

*má právo byť prítomný a vypočúvaným osobám*

*môže klásť otázky. Znalcovi možno zapožičať spis.*

Preto znalec ani nesmie vykladať v posudku jednotlivé paragrafy zákona, napriek tomu, že ich musí, prípadne aj s príslušnou judikatúrou, perfektne ovládať. Na druhej strane nemožno činnosť znalca pri analýze dopravnej nehody úplne odtrhnúť od platných predpisov, pretože niektoré úkony sa na ne priamo viažu. (napr. smer a spôsob jazdy, dovoľená rýchlosť a pod.) Znalec v posudku napr. musí konštatovať, že vodič sa pohyboval rýchlejšie, než bolo dovoľené pre to konkrétne vozidlo v zákone, ale nemôže konštatovať, že vodič sa dopustil priestupku resp. trestného činu. To prináleží len orgánom činným v predmetnom konaní. Niekedy sa znalec musí vyjadriť, pretože ináč by nebolo možné posúdiť z technického hľadiska príčinu dopravnej nehody, či sa účastník cestnej premávky správal v súlade s pravidlami, alebo nie. Predtým, než vysloví záver, musí vykonať kompletnú analýzu nehodového deja, analýzu možností odvrátenia nehode a určiť príčinu vzniku dopravnej nehody z technického hľadiska. K určeniu príčin nehody z technického hľadiska a k možnostiam odvrátenia nehody sa viaže znalosť zákona. Týka sa to nielen jednotného názvoslovnia, ale aj jednotného „**technického**“ výkladu niektorých ustanovení. Niektoré ustanovenia k právnomu výkladu nevyhnutne potrebujú tzv. „**technický výklad**“, ktorým je vlastne technická analýza nehodového deja. Len po dôkladnej technickej analýze totiž

možno rozhodnúť, či sa napr. vodič pohyboval rýchlosťou vyššou, než bola dovolená, či bol účastník obmedzený alebo ohrozený, či dal správne prednosť v jazde, či dal včas znamenie o zmene smeru jazdy a pod.

V ďalšom sú podrobnejšie rozobraté vybrané ustanovenia zákona č. 8/2009 Z.z. a vykonaný ich **technický rozbor**.

## 1. PREDNOSŤ V JAZDE

### § 2 ods. 2 písm. b

*„dať prednosť v jazde povinnosť účastníka cestnej premávky počínať si tak, aby ten, kto má prednosť v jazde, nemusel **náhle** zmeniť smer alebo rýchlosť jazdy“,*

Až do novely zákona č. 8/2009 Z.z. nemusel oproti zákonu č. 315/2004 Z.z. vodič, ktorý mal prednosť, už vôbec meniť rýchlosť alebo smer jazdy. Do konca platnosti zákona č. 315/2004 t.j. do 1.2.2009, prípadne musel aj strpieť tzv. „nenáhlú“ zmenu rýchlosti (spomaľovanie) alebo zmenu smeru. Našťastie je už napravený tento protiprávny stav. Pôvodná definícia prednosti v jazde bola v súlade s 53/1994 Z.z. s tzv. Viedenským dohovorom. K tomuto dohovoru pristúpila aj Slovenská republika, viď nasl. Oznámenie:

#### OZNÁMENIE

*Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky*

*Ministerstvo zahraničných vecí Slovenskej republiky oznamuje, že 28. mája 1993 sa uskutočnila s platnosťou od 1. januára 1993 notifikácia sukcesie Slovenskej republiky do mnohostranných zmluvných dokumentov, ktorých depozitárom je generálny tajomník Organizácie Spojených národov.*

#### ZMLUVNÉ DOKUMENTY

*Organizácie Spojených národov, ktorých zmluvnou stranou bola Česká a Slovenská Federatívna Republika a ktoré ku dňu jej rozdelenia **nadobudli platnosť pre Slovenskú republiku***

*Medzi týmito dokumentmi je aj **Dohovor o cestnej premávke, Viedeň 8.11.1968, uverejnený v čiaske č. 40/1980***

V Dohovore je prednosť v jazde definovaná nasledovne:

(aa) povinnosť řidiče "dát přednost" jiným vozidlům znamená, že tento řidič nesmí pokračovat v jízdě anebo v provádění jízdniho úkonu a nebo s ním znovu začít, jestliže by tím řidiči ostatních vozidel byli nuceni náhle měnit směr jízdy nebo rychlost svého vozidla.

K vymedzeniu pojmu „**dať prednosť v jazde**“ sa viažu v zákone nasledujúce paragrafy:

### §10 ods. 6:

*Vodič pri prechádzaní z jedného jazdného pruhu do druhého jazdného pruhu je povinný **dať prednosť v jazde** vodičovi jazdiacemu v jazdnom pruhu, do ktorého prechádza; pritom je povinný dávať znamenie o zmene smeru*

jazdy. Tam, kde sa dva jazdné pruhy zbiehajú do jedného jazdného pruhu tak, že nie je zrejmé, ktorý z nich je priebežný, vodič jazdiaci v ľavom jazdnom pruhu je povinný **dať prednosť v jazde** vodičovi v pravom jazdnom pruhu; to neplatí, ak ide o striedavé radenie upravené príslušnou dopravnou značkou.

#### **§10 ods. 7:**

Na ceste s tromi jazdnými pruhmi vyznačenými na vozovke v jednom smere jazdy je vodič prechádzajúci z ľavého jazdného pruhu do stredného jazdného pruhu povinný **dať prednosť v jazde** vodičovi prechádzajúcemu do stredného jazdného pruhu z pravého jazdného pruhu; takýto postup sa vzťahuje primerane pri prechádzaní z ľavých jazdných pruhov do stredných jazdných pruhov na ceste so štyrmi alebo s viacerými jazdnými pruhmi vyznačenými na vozovke v jednom smere jazdy.

#### **§10 ods. 8:**

Ak je na zaradovanie do priebežného jazdného pruhu zriadený pripájací pruh, je vodič povinný pred zaradením sa do priebežného jazdného pruhu použiť tento pruh. Vodič pri zaradovaní z pripájacieho pruhu do priebežného pruhu je povinný **dať prednosť v jazde** vodičovi idúcemu v priebežnom pruhu.

#### **§ 12 ods. 3**

Ak vodič autobusu alebo trolejbusu vychádza z vyhradeného jazdného pruhu do príslušného jazdného pruhu, vodič jazdiaci v tomto pruhu je povinný mu **dať prednosť v jazde**. Vodič autobusu alebo trolejbusu je pritom povinný dávať znamenie o zmene smeru jazdy a nesmie ohroziť vodičov ostatných vozidiel.

#### **§ 18**

Vodiči protiidúcich vozidiel sa vyhýbajú vpravo, včas a v dostatočnej miere. Ak sa nemôžu bezpečne vyhnúť, **prednosť v jazde** je povinný dať ten vodič, na ktorého strane jazdy je prekážka alebo zúžená vozovka. Ak jeden z nich musí cúvať, urobí to ten, pre ktorého je to ľahšie alebo menej nebezpečné. Ak sa vodič nemôže vyhnúť protiidúcej električke vpravo, vyhyba sa jej vľavo.

#### **§ 19 ods. 4**

Vodič odbočujúci vľavo je povinný **dať prednosť v jazde** protiidúcim motorovým vozidlám i nemotorovým vozidlám, električkám idúcim v oboch smeroch a chodcom prechádzajúcim cez vozovku. Vodič motorového vozidla i nemotorového vozidla odbočujúci vpravo je povinný dať prednosť v jazde električke, ak je povolená jazda pozdĺž električky vľavo.

#### **§ 19 ods. 5**

Električka, ktorá križuje smer jazdy vozidla idúceho po jej pravej alebo po jej ľavej strane a dáva znamenie o zmene smeru jazdy, **má prednosť v jazde**.

#### **§ 20 ods. 1**

Vodič, ktorý prichádza do križovatky po vedľajšej ceste označenej dopravnou značkou „Daj prednosť v jazde“ alebo „Stoj, daj prednosť v jazde“, je povinný **dať prednosť v jazde** vozidlám a ostatným účastníkom cestnej premávky prichádzajúcim po hlavnej ceste okrem chodcov, ktorí neprechádzajú cez križovatku v organizovanom útvare.

#### **§ 20 ods. 2**

*Ak prednosť v jazde nevyplýva z odseku 1, vodič je povinný **dať prednosť v jazde** vozidlu prichádzajúcemu sprava.*

#### **§ 20 ods. 5**

*Vodič vchádzajúci do kruhového objazdu označeného príslušnou dopravnou značkou je povinný dodržať smer na kruhovom objazde vyznačený šípkami. Vodič vchádzajúci do kruhového objazdu **má prednosť v jazde**, ak dopravnou značkou nie je ustanovené inak.*

#### **§ 21 ods. 1**

*Pri vchádzaní na cestu z miesta mimo cesty, z poľnej cesty, z lesnej cesty, z cestičky pre cyklistov, z obytnej zóny alebo z pešej zóny vodič je povinný **dať prednosť v jazde** vozidlu idúcemu po ceste.*

#### **§ 35 ods. 2**

*Vodič motorového vozidla smie na diaľnicu vchádzať a z diaľnice vychádzať len na miestach na to určených. Pred vjazdom do priebežných jazdných pruhov na diaľnici je vodič povinný použiť pripájací jazdný pruh. Tam, kde pripájací jazdný pruh nie je, vodič je povinný **dať prednosť v jazde** vozidlám idúcim v priebežných jazdných pruhoch.*

#### **§ 40 ods. 1**

*Vodič vozidla, ktorý pri plnení špeciálnych úloh používa typické zvukové znamenie doplnené zvláštnym výstražným modrým svetlom alebo červeným svetlom, prípadne ich kombináciou (ďalej len „zvláštne výstražné znamenie“), nie je povinný dodržiavať povinnosti a zákazy ustanovené týmto zákonom okrem povinnosti podľa § 3 ods. 2 písm. c) a § 4 ods. 2 písm. a) až e). Vodič vozidla, ktorý pri plnení špeciálnych úloh používa zvláštne výstražné znamenia (ďalej len „vozidlo s právom prednostnej jazdy“), je povinný dbať na potrebnú opatrnosť tak, aby iných účastníkov cestnej premávky neohrozil.*

Pojem „náhla zmena smeru alebo rýchlosti jazdy“ je možno z technického hľadiska vysvetliť tak, že je to taká zmena, pri ktorej by vodič využil naplno max. možný súčiniteľ adhézie medzi pneumatikou a vozovkou. T. j. brzdil by s **max. dosažitelným spomalením**, resp. by menil smer jazdy **na hranici šmyku**. Hodnoty max. spomalenia a súčiniteľov adhézie sú znalcom dostatočne známe a často sú publikované v odbornej literatúre.

Znalec pri analýze dokáže bez ťažkostí preveriť, či vodič, ktorý mal dať prednosť, prinútil vodiča s prednosťou v jazde **náhle zmeniť** smer alebo rýchlosť jazdy (horná hranica max. adhézie). Ak ho však neprinútil náhle podľa predchádzajúcej definície, tak ho prinútil „nenáhle“. Je preto potrebné stanoviť hranicu, po ktorú je možné zmenu rýchlosti alebo smeru jazdy nazvať „náhlou“ a od ktorej by táto zmena bola tzv. „nenáhla“. Aby zmena smeru a rýchlosti jazdy bola úplne bezpečná z technického hľadiska, je možné prijať zásadu, že nenáhla zmena rýchlosti a smeru jazdy sa nesmie uskutočniť so spomalením, resp. bočným zrýchlením, väčším ako je **0,5 a<sub>max</sub>**.

Znalec musí po dôkladnej technickej analýze preveriť, či vodič, ktorý mal dať prednosť, ju dal v súlade s pravidlami cestnej premávky, t. j. či neprinútil vodiča, ktorý mal prednosť v jazde, zmeniť náhle smer alebo rýchlosť jazdy. Pritom vychádza z toho, že tohto vodiča mohol prinútiť „nenáhle“ zmeniť rýchlosť alebo smer jazdy. Táto skutočnosť je veľmi dôležitá pre výpočet zabránenia nehode a neskoršie právne posúdenie. Dôkladná analýza je potrebná hlavne vtedy, ak vozidlo s prednosťou v jazde sa pohybuje

rýchlosťou vyššou, než bola povolená, resp. z technického hľadiska primeraná. Znalec musí vypočítať, či pri dodržaní povolenej resp. primeranej rýchlosti mohol vodič „nenáhlou“ zmenou či už rýchlosti alebo smeru jazdy, nehode zabrániť. Pri výpočte zabránenia je potrebné správne stanoviť najskorší možný počiatok reakcie vodiča s prednosťou v jazde. V žiadnom prípade to nemôže byť počiatok rozbehu vozidla z vedľajšej cesty. Aby vodič s prednosťou v jazde mohol reagovať, musí mu byť zrejmé, že vychádzajúce vozidlo je v pohybe, musí už mať určitú uhlovú rýchlosť. Keďže táto problematika je pomerne široká a presahuje rámec tohoto článku, je možné stanoviť iba najnižšie možné hranice možnosti rozpoznania. Táto hranica je napr. u vozidla vychádzajúceho kolmo na hlavnú cestu cca 0,5 m. Vychádzajúce vozidlo sa teda musí pohnúť o cca 0,5 m, aby vôbec mohol vodič na hlavnej ceste takýto pohyb zaregistrovať. Ak si premietneme časovo, čo táto vzdialenosť znamená pre vodiča na hlavnej ceste, idúceho 90 km/h, tak vyjde:

$$t = \sqrt{\frac{2 * s}{a}} = \sqrt{\frac{2 * 0,5}{2}} = 0,70(s)$$

kde a ... zrýchlenie pohýňajúceho sa vozidla (m/ss)

$$s = v * t = 25 * 0,7 = 17,67(m)$$

Takúto dráhu rýchlosť prešlo vozidlo, idúce 90 km/h, kedy vodič až prvý krát mohol rozpoznať pohyb vychádzajúceho vozidla. Až od tohto momentu mu mohla začať plynúť reakcia, do ktorej je potrebné ešte podľa okolností zahrnúť príp. zmenu uhlu pohľadu a ostatné vplyvy .

Právne posúdenie potom bude pravdepodobne vychádzať aj z judikátov, vydaných k problematike prednosti v jazde.(Pozri aj Kasanický G.: „Ako to vlastne je?“). Z týchto je zrejmé, že prekročenie rýchlosti nesie so sebou min. spoluzavinenie nehody a pri extrémnych prekročeníach aj úplnú vinu na nehode pre vodiča, ktorý mal prednosť. Je to logické, a tieto judikáty vychádzajú aj z § 3 ods. 2 písm. a). Ak vodič prekračuje rýchlosť, musí si byť vedomý, že jednak zabraňuje ostatným účastníkom cestnej premávky dodržať predpisy (zabraňuje napr. dať prednosť v jazde v súlade s pravidlami) a jednak si znemožňuje zabrániť dopravnej nehode.

Ide o širokú problematiku, a až súdna a znalecká prax takýchto nehôd ukáže, či definovanie „absolútnej“ prednosti bolo správne, alebo nie.

## 2. OHROZENIE

### § 2, písm o:

*„neohrozením povinnosť vodiča počínať si tak, aby inému účastníkovi cestnej premávky nevzniklo nijaké nebezpečenstvo“.*

K tomuto ustanoveniu sa viažu nasledujúce § zákona č. 8/2009 Z.z:

### § 3 ods. 2, písm. a:

Účastník cestnej premávky je povinný správať sa disciplinovane a ohľaduplne, **aby neohrozil bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky**; pritom je povinný prispôsobiť svoje správanie najmä stavebnému a dopravnému – technickému stavu cesty, situácii v cestnej premávke, poveternostným podmienkam a svojim schopnostiam,.

**§ 4 ods. 1, písm. f:**

Dať prednosť chodcovi, ktorý vstúpil na vozovku a prechádza cez priechod pre chodcov, pritom ho nesmie **ohroziť**,

**§ 4 ods. 2, písm. g:**

Vodič nesmie:

**ohroziť** chodcov prechádzajúcich cez cestu, na ktorú vodič odbočuje, pri odbočovaní na miesto mimo cesty, pri vchádzaní na cestu a pri otáčaní alebo pri cúvaní,

**§ 9 ods. 3:**

Vodič malého motocykla alebo bicykla, smie jazdiť po pravej krajnici len, ak tým **neohrozí** a neobmedzí pohyb chodcov.

**§ 10 ods. 10:**

Ak je pri súbežnej jazde v niektorom jazdnom pruhu prekážka cestnej premávky, vodič vozidla idúceho vo voľnom jazdnom pruhu je povinný umožniť vodičovi prvého vozidla nachádzajúceho sa v jazdnom pruhu, v ktorom je prekážka, jej obídenie, ak ten dáva znamenie o zmene smeru jazdy. Vodič obchádzajúci prekážku pritom nesmie **ohroziť** vodiča jazdiaceho vo voľnom jazdnom pruhu.

**§ 11 ods. 2:**

Na električkový koľajový pás v úrovni vozovky sa smie vojsť len pri obchádzaní, predchádzaní, odbočovaní, otáčaní, vchádzaní na cestu, alebo ak to dovoľuje dopravná značka alebo ak to vyžadujú mimoriadne okolnosti, najmä ak nie je medzi električkovým koľajovým pásom a okrajom vozovky dostatok miesta. Električkový koľajový pás zvýšený nad úroveň vozovky alebo znížený pod jej úroveň, alebo ktorý je od vozovky inak oddelený, najmä obrubníkom, smie sa prechádzať len priečne, a to na mieste prispôsobenom na to. Pritom vodič nesmie **ohroziť** ani obmedziť električku v jazde.

**§ 12 ods. 3:**

Ak vodič autobusu alebo trolejbusu vychádza z vyhradeného jazdného pruhu do príslušného jazdného pruhu, vodič jazdiaci v tomto pruhu je povinný mu dať prednosť v jazde. Vodič autobusu alebo trolejbusu je pritom povinný dávať znamenie o zmene smeru jazdy a nesmie **ohroziť** vodičov ostatných vozidiel.

**§ 13 ods. 1, 2:**

Za vozidlom pravidelnej verejnej dopravy osôb, ktoré zastavilo v obci na zastávke bez nástupného ostrovčeka alebo bez nástupišťa na zvýšenom električkovom koľajovom páse, vodič iného vozidla je povinný zastaviť vozidlo. Ak je na zastávke viac vozidiel, vodič je povinný zastaviť vozidlo za posledným z nich. Vodič smie

*pokračovať v jazde, ak **neohrozí** osobu, ktorá nastupuje do vozidla pravidelnej verejnej dopravy osôb alebo z neho vystupuje.*

*Vodič je povinný v úseku zastávky pravidelnej verejnej dopravy osôb dbať na zvýšenú opatrnosť a jazdiť primeranou rýchlosťou tak, aby **neohrozil** osobu vystupujúcu z vozidla pravidelnej verejnej dopravy osôb alebo do neho nastupujúcu.*

**§ 14 ods. 1, 2:**

*Vodič, ktorý pri obchádzaní vozidla, ktoré zastavilo alebo stojí, prekážky cestnej premávky alebo chodca vybočuje zo smeru svojej jazdy, nesmie ohroziť ani obmedziť vodiča protiídúceho vozidla; nesmie **ohroziť** ani vodiča idúceho za ním, ani iného účastníka cestnej premávky. Vodič je pritom povinný dávať znamenie o zmene smeru jazdy.*

*Vodič je povinný pri obchádzaní stojaceho vozidla pravidelnej verejnej dopravy osôb prihliadnuť na možnosť vbehnutia osôb na vozovku a jazdu prispôsobiť tak, aby neboli ohrozené; to platí aj pre vodiča vozidla jazdiaceho v protismere. Osobitnú pozornosť musí vodič venovať, ak ide o autobus označený ako autobus prepravujúci deti.*

**§ 15 ods. 2, ods. 3:**

*Vodič, ktorý pri predchádzaní vybočuje zo smeru svojej jazdy, je povinný dávať znamenie o zmene smeru jazdy, pričom nesmie **ohroziť** vodičov jazdiacich za ním.*

*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. 5, písm. c, písm. f:**

*Vodič nesmie predchádzať,*

*ak by **ohrozil** alebo obmedzil vodiča jazdiaceho v protismere, alebo ohrozil iného účastníka cestnej premávky, po krajnici; to neplatí pri predchádzaní vpravo podľa odseku 1, pritom nesmie ohroziť ani obmedziť chodca idúceho po krajnici a cyklistu alebo vodiča malého motocykla jazdiaceho po krajnici,*

**§ 19 ods. 1:**

*Pred odbočovaním a počas odbočovania je vodič povinný dávať znamenie o zmene smeru jazdy. Vodič pri odbočovaní nesmie **ohroziť** vodiča idúceho za ním. Vodič je povinný pri odbočovaní dbať na zvýšenú opatrnosť. Vodič vozidla idúceho za vozidlom, ktoré odbočuje, musí dbať na zvýšenú opatrnosť a svojou jazdou nesmie **ohroziť** vodiča odbočujúceho vozidla.*

**§ 22 ods. 2:**

*Vodič nesmie pri cúvaní **ohroziť** ostatných účastníkov cestnej premávky.*

**§ 23 ods. 5:**

*Vodič vozidla, ktoré zastavilo alebo stálo a opäť vychádza od okraja cesty alebo od chodníka, nesmie **ohroziť** ostatných účastníkov cestnej premávky; pritom je povinný dávať znamenie o zmene smeru jazdy. Vodičovi*

vozidla pravidelnej verejnej dopravy osôb sú v obci vodiči ostatných vozidiel povinní umožniť vyjdenie zo zastávky alebo zo zastávkového pruhu, a to znížením rýchlosti jazdy, prípadne i zastavením vozidla; vodič takéhoto vozidla pritom nesmie **ohroziť** najmä vodičov vozidiel idúcich rovnakým smerom.

**§ 24 ods. 1:**

Otvárať dvere alebo bočné steny vozidla, ako aj nastupovať do vozidla alebo vystupovať z neho sa smie len vtedy, ak tým nie je **ohrozená** bezpečnosť nastupujúcich osôb alebo vystupujúcich osôb ani iných účastníkov cestnej premávky.

**§ 30 ods. 3:**

Znamenie o zmene smeru jazdy sa dáva smerovými svetidlami. Ak nimi vozidlo nie je vybavené alebo ak majú poruchu, dáva sa znamenie upažením. Rukou ohnutou v lakti hore sa dáva znamenie o zmene smeru jazdy na opačnú stranu. Ak to vyžadujú okolnosti, najmä ak znamenie dávané smerovými svetidlami alebo rukou nie je dostatočne viditeľné najmä pre šírku nákladu alebo za zníženej viditeľnosti, musí dávať znamenie spôsobilá a náležite poučená osoba alebo sa musí použiť iný zreteľný spôsob. Inak vodič smie zamýšľaný jazdný úkon uskutočniť len vtedy a takým spôsobom, aby neboli **ohrození** ani obmedzení iní účastníci cestnej premávky.

**§ 40 ods. 1:**

Vodič vozidla, ktorý pri plnení špeciálnych úloh používa typické zvukové znamenie doplnené zvláštnym výstražným modrým svetlom alebo červeným svetlom, prípadne ich kombináciou (ďalej len „zvláštne výstražné znamenie“), nie je povinný dodržiavať povinnosti a zákazy ustanovené týmto zákonom okrem povinností podľa § 3 ods. 2 písm. c) a § 4 ods. 2 písm. a) až e). Vodič vozidla, ktorý pri plnení špeciálnych úloh používa zvláštne výstražné znamenia (ďalej len „vozidlo s právom prednostnej jazdy“) je povinný dbať na potrebnú opatrnosť tak, aby iných účastníkov cestnej premávky **neohrozil**.

**§ 40 ods. 9:**

Ak hustota cestnej premávky v jednom smere jazdy vyvolá vznik kolóny stojacich vozidiel, vodič vozidla s právom prednostnej jazdy môže použiť krajinu alebo inú časť cesty, ktorá nie je určená na jazdu vozidiel; pritom je povinný dbať na zvýšenú opatrnosť tak, aby **neohrozil** iných účastníkov cestnej premávky.

**§ 45 ods. 2:**

Prepravované osoby nesmú svojím správaním **ohrozovať** bezpečnosť cestnej premávky najmä obmedzovaním vodiča v bezpečnom ovládaní vozidla, zotrvaním na miestach, kde by boli ohrozené, a vyhadzovaním predmetov z vozidla.

**§ 47 ods. 1:**

Cestujúci vozidlom pravidelnej verejnej dopravy osôb je povinný správať sa pri čakaní, nastupovaní, počas jazdy a pri vystupovaní tak, aby **neohrozoval** bezpečnosť ani plynulosť cestnej premávky, najmä nesmie vstupovať na



vozovku, okraj nástupišťa alebo do bezpečnostného priestoru nástupišťa zastávky vyznačeného dopravnou značkou, a to až do zastavenia vozidla pravidelnej verejnej dopravy osôb. Pritom je povinný poslúchnuť pokyny zamestnanca prevádzkovateľa takého vozidla.

### § 51 ods. 2:

Náklad musí byť na vozidle riadne umiestnený, rozložený a upevnený, aby **neohrozoval** bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, neznečisťoval ani nepoškodzoval cestu ani jej okolie, nespôsobil nadmerný hluk, neznečisťoval ovzdušie a nezakrýval svetlomety a svetidlá vozidla, odrazové sklá, tabuľku s evidenčným číslom a vyznačenie najvyššej povolenej rýchlosti. Náklad musí byť zabezpečený tak, aby pri zmene rýchlosti jazdy alebo zmene smeru jazdy vozidla sa nezošmykol, neprevrátil, nespadol alebo sa inak voľne nepohyboval. Predmety, ktoré možno ľahko prehliadnuť, nesmú prečnievať po strane vozidla. Sypký materiál musí byť vždy zakrytý tak, aby sa zabránilo jeho vysypávaniu na cestu počas jazdy.

Tu nie sú zahrnuté všetky ustanovenia zákona, ktoré používajú súčasne pojem „neohroziť“ a „obmedziť“.

Ak ide totiž o časovo rýchlu zmenu rýchlosti alebo smeru jazdy, t. j. na hranici adhézných možností, ide vždy o ohrozenie toho vozidla, ktoré takúto zmenu vykonáva. **Pri logickom výklade z technického hľadiska, k ohrozeniu môže dôjsť iba pri strate stability vozidla, kedy sa toto stáva neovládateľné.** Fyzikálna hranica sa dá určiť pomerne presne, na jazdu vozidla má však veľký vplyv aj vodič. Nie každý je schopný ovládať vozidlo na hranici stability, preto sa znižuje max. hodnota spomalenia (zrýchlenia) „ $a$ “ pri výpočte **minimálne** o 50% ( $a=0,5a_{\max}$ ). Z technického hľadiska je vozidlo, ktoré využíva pri jazde iba polovičné hodnoty spomalenia a zrýchlení z max. možných, plne ovládateľné a jeho jazda je bezpečná. Nehrozí nebezpečenstvo šmyku, prevrátenia, straty riaditeľnosti. Na klzkých vozovkách napr. so súčiniteľom adhézie  $\mu \leq 0,2$  je však nedá uvažovať, že vodič, ktorý môže byť obmedzený, bude spomaľovať tak, že využije len  $0,5a_{\max}$ . Na klzkej vozovke už prakticky niet rozdielu medzi obmedzením a ohrozením, pretože každá zmena rýchlosti a smeru znamená plné využitie súčiniteľa adhézie, t. j. nebezpečenstvo. Pri zmene rýchlosti alebo smeru jazdy, pri ktorej nie je splnená podmienka „ohrozenia“, t. j. zmena sa vykonáva so spomaleniami a zrýchleniami menšími ako  $1/2 a_{\max}$ , možno hovoriť o obmedzení. Pri obmedzení druhý účastník spomaľuje alebo mení smer jazdy plynulo, bez možnosti vzniku šmyku vozidla a za takého silového pôsobenia na vozidlo, pri ktorom je toto ešte bezpečne ovládateľné.

Vo vyššie citovaných ustanoveniach zákona sa uvádzajú prípady, kedy je jeden účastník cestnej premávky povinný správať sa tak, aby **neohrozil** iných účastníkov. Môže ich však **obmedziť**, títo účastníci sú povinní toto obmedzenie znášať a tak sa aj správať. Pre znalca je dôležité pri analýze dopravnej nehody a možnosti odvrátenia zrážke preveriť, či obmedzenie jedného účastníka bolo ešte v technicky definovanej hranici (do max.  $1/2a_{\max}$ ) a opačne, či obmedzený účastník sa aj správal tak, že mohol byť obmedzený.

Najčastejším príkladom pre pojem ohrozenie sú:

- zmena jazdného pruhu
- odbočovanie
- obchádzanie
- predchádzanie /okrem protiúdúcich vodičov, ktorých nesmie ani obmedziť/
- otáčanie, cúvanie

- zastavenie, státie
- chodci

### 3. RÝCHLOSŤ JAZDY

O rýchlosti jazdy je možné sa dočítať v § 16, pričom dôležitý je najmä ods. 1:

*Vodič je povinný rýchlosť jazdy prispôsobiť najmä svojim schopnostiam, vlastnostiam vozidla a nákladu, poveternostným podmienkam, stavu a povahe vozovky a iným okolnostiam, ktoré možno predvídať. Vodič smie jazdiť len primeranou rýchlosťou, aby bol schopný zastaviť vozidlo na vzdialenosť, na ktorú má rozhľad.*

Z technického hľadiska nemožno priamo exaktne určiť, resp. vypočítať, schopnosti vodiča, na rozdiel od vozidla, nákladu a poveternostných podmienok.

Znalec vypočítava rýchlosť maximálne možnú pre daný typ vozidla, nákladu a poveternostným podmienkam. Ak napriek tomu, že rýchlosť takto vypočítaná, t. j. z technického hľadiska max. možná, bola vyššia, než pri ktorej došlo k nehode, príčinou nehody bolo to, že zlyhal vodič. Nedokázal totiž napriek fyzikálnym možnostiam vozovky a vozidla tieto využiť, preto neprispôsobil jazdu svojim schopnostiam. Je potrebné uviesť, že u menej skúsených vodičov je veľký rozdiel medzi rýchlosťou z technického hľadiska max. možnou (primeranou) a skutočnou rýchlosťou, ktorou daný úsek dokážu bez nehody prejsť.

Ďalším problémom sú okolnosti, ktoré možno predvídať. Ide čisto o právny problém a znalec ho **musí** nechať otvorený. Existujú samozrejme technické hranice, pri ktorých už musí byť vodičovi zrejme, že druhý účastník porušil pravidlá cestnej premávky a na tieto musí znalec v posudku upozorniť. Vodič vždy ďalej musí predvídať aj tam, kde mu to predpisuje zákon, napr. § 13 ods. 2, § 4 ods. 1 písm. d, e, , § 23 ods. 5 apod.

Najväčšie starosti však znalcom a orgánom činným v trestnom konaní robí posledná veta § 16 ods. 1, zákona t. j. že vodič smie jazdiť len takou rýchlosťou, aby bol schopný zastaviť vozidlo na vzdialenosť, na ktorú má **rozhľad**. Problém ľahko riešiteľný právne aj technicky pri obmedzenej dohľadnosti (neprehľadná zákruta, zakrytý výhľad atď.) sa stáva zložitým za zníženej viditeľnosti /tma, husté sneženie, hmla/. Zákon totiž nehovorí, na akú prekážku má mať vodič rozhľad. Ak **musí** vodič zastaviť pred **akoukoľvek prekážkou** bez obmedzenia, potom by bolo potrebné obmedziť rýchlosť vozidiel za tmy na max. 40 km/hod. na mokrej vozovke. Svetlá súčasných vozidiel (stretávanie) osvetľujú vozovku tak, že najvzdialenejší bod osvetlenej plochy v rovine vozovky pred vozidlom je max. 115 m. Je zrejme, že v takejto vzdialenosti možno zbadáť iba prekážku, ktorá nesplýva s okolím, ale odráža niektorou svojou časťou svetlo.

Človeka, ležiaceho za tmavej noci v tmavom oblečení na tmavom asfalte, vodič zbadá podstatne neskôr než chodec pohybujúceho sa. Pri analýze takýchto nehôd znovu nastupujú „okolnosti, ktoré mohol vodič predvídať“, t. j. právne posúdenie.

V niektorých štátoch je „vodič povinný ísť len takou rýchlosťou, aby zastavil vozidlo na vzdialenosť, na ktorú má normálny rozhľad“ a pred prekážkou, ktorú **môže predvídať**. To značí, že nemusí zastaviť pred

akoukoľvek prekážkou a znalec preveruje, či dodržal rýchlosť primeranú normálnemu rozhl'adu a ak nie, či by došlo k nehode, ak by ju dodržal. Pod pojmom „normálna“ prekážka je myslená prekážka, ktorú vodič môže očakávať v súlade s platným predpisom o cestnej premávke.

Veľké rozdiely vo viditeľnosti a možnosti spozorovania sú dané hlavne technickými veličinami ako napr.:

#### Osvetlenie E/lx/

Osvetlenie 1lx dostaneme, ak plochu 1 m osvetlíme svetelným tokom 1 Lm.

#### Jas L/cd.m/

Jas je miera viditeľných osvetlení cesty, ktoré vníma oko vodiča.

#### Kontrast /%/

Je to rozdiel jasu medzi prekážkou a poradiť prekážky /okolím/.

Rozhodujúcou veličinou je hranica kontrastu, pri ktorej je ešte prekážka viditeľná. Táto veličina je najdôležitejšia, spomedzi všetkých ostatných. Medzi osvetlenou časťou vozovky a prípadnou prekážkou musí vzniknúť rozdiel jasu – kontrast, takej hodnoty, aby bola už pre ľudské oko vnímateľná.

Okrem technických veličín majú dôležitú úlohu aj veličiny fyziologické a psychologické, ktoré je možné popísať iba štatisticky.

Pri analýze nehody za tmy alebo iba zníženej viditeľnosti je potrebné dôsledne rozlišovať, kedy vodič mohol prvý krát prekážku fyziologicky a technicky spozorovať a kedy mohol rozpoznať o akú prekážku ide. Ako príklad možno uviesť jazdu v noci po asfaltovej vozovke s pozdĺžnymi nerovnosťami, ktoré vodič najprv vidí ako tmavé fl'aky a nemôže vedieť, či ide o prekážku. Až neskôr rozpozna, že nejde o obyčajnú nerovnosť, ale o tmavú prekážku. Rozdiel medzi spozorovaním a rozpoznaním môže byť veľký a závisí od hore uvedených technických veličín. V odbornej literatúre sú uvedené napr. údaje, že na suchej asfaltovej vozovke možno rozpoznať ležiaceho, tmavo oblečeného chodca na diaľkové svetlá na vzdialenosť max. 30 m a na mokrej na vzdialenosť max. 15 m. Pri použití tlmených svetiel je situácia ešte horšia, na suchej vozovke je možnosť rozpoznanie do 17 m a na mokrej od 0 do 10 m ! Z technického hľadiska je teda prijateľné, že vodič vôbec nemusí rozpoznať za určitých podmienok ležiaceho „*chodca*“ (*prekážku*).

#### **Rýchlosť vozidla z technického hľadiska max. možná rozhl'adu**

Pri jazde vozidla za tmy zabezpečujú vodičovi rozhl'ad svetlomety vozidla, ktoré usmerňujú svetlo do vhodného svetelného kužeľa tak, aby tento účinne osvetľoval vozovku pred vozidlom. Pojem oblasť účinne osvetlenej vozovky je možné z technického hľadiska vymedziť priemetom svetelného kužeľa do roviny vozovky, pričom tento je ohraničený tzv. izoluxovou krivkou o hodnote min. 1,50 [lx]. Pod týmto pojmom je však v ďalšom nutné rozumieť nielen účinne osvetlenú plochu v rovine vozovky, ale aj účinne osvetlený priestor do určitej výšky nad rovinou vozovky. Pokiaľ sa totiž prekážka nachádza len na hranici účinne osvetlenej plochy v rovine vozovky, má osvetlený spodný okraj v mieste styku s vozovkou a nemôže byť teda vodičom ešte rozpoznateľná. Rozpoznateľnou sa stáva až v čase, keď je účinne osvetlená približne do výšky 0,40 až 0,50 [m] nad úroveň vozovky.

Možnosť zaregistrovania prekážky je daná nielen intenzitou a nastavením svetlometov, ale predovšetkým schopnosťou prekážky odrážať svetlo zo svetlometov vozidla (jas) a kontrastom voči okoliu. Pokiaľ prekážka nie je vybavená zvláštnym zariadením na odražanie lúčov (odrazové svetlá, reflexné prvky a pod.), je obvykle vzdialenosť, na ktorú je možné prekážku zaregistrovať kratšia, než dosvit svetlometov na vozovku.

Z technického hľadiska je možné vzdialenosť účinne osvetlenej oblasti vozovky pred vozidlom v koridore jeho pohybu stotožniť s rozhládovou vzdialenosťou, resp. s rozhlädom.

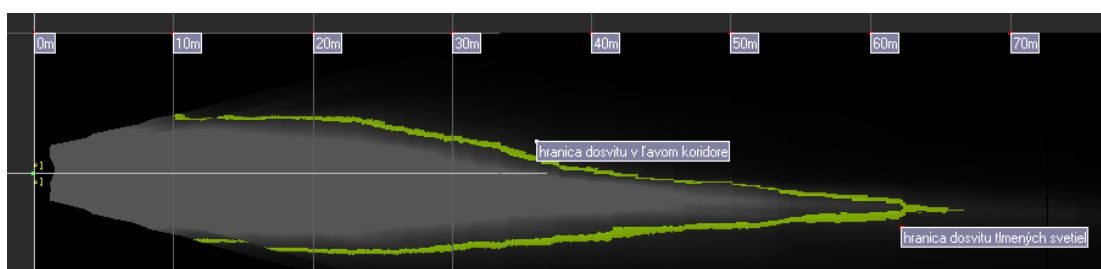
**Obrázok č. 1** Znáznornenie účinne osvetlenej vzdialenosti pred vozidlom v rovine vozovky ako dosvit svetlometov (vzdialenosť B) a účinne osvetlenej oblasti pred vozidlom ako rozhläd vodiča (vzdialenosť A).

Rýchlosť z technického hľadiska primeraná zodpovedajúca rozhlädu sa dá vypočítať podľa nasledujúceho vzťahu:

$$v = -at_r + \sqrt{a^2 t_r^2 + 2as_D}$$

Dosiahnuteľné spomalenie vozidla	: a = <u>m/s/s</u>
Doba reakcie vodiča + 1/2 nábehu brzdného účinku	: t <sub>r</sub> = <u>s</u>
Rozhládová vzdialenosť	: s <sub>D</sub> = <u>m</u>

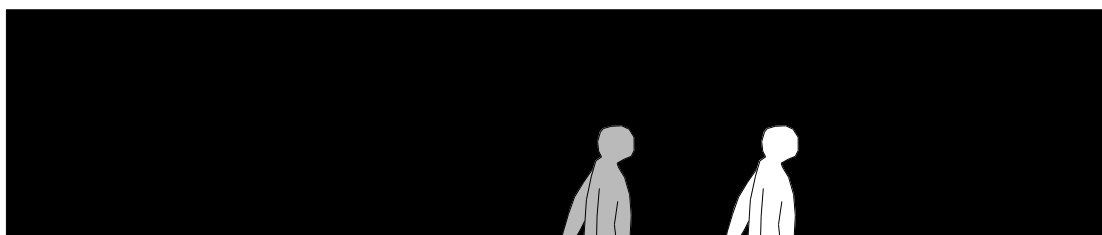
Na obrázku č.2 je pôdorysné znázornenie svietiaceho kužela stretávacích svetiel. vozidla.



**Obrázok č. 2:** Analýza osvetlenia oblasti pred vozidlom na vozovke ohraničená krivkami cca 1,5 lx. Oblast' 1,5 lx je ohraničená vnútorným zeleným okrajom.

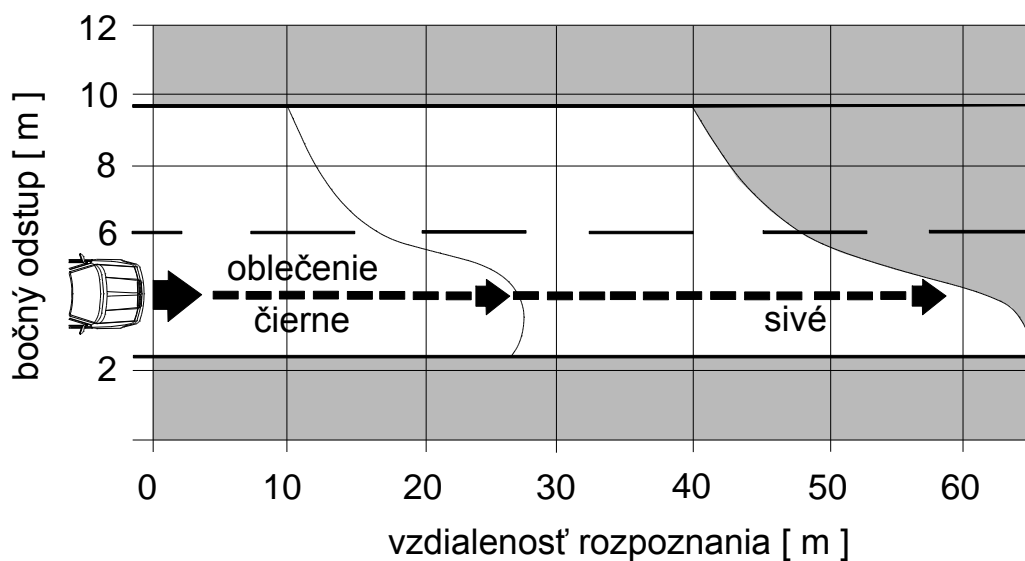
Možnosť rozpoznania konkrétnej prekážky vodičom vozidla je vo väčšine prípadov determinovaná fotometrickými vlastnosťami prekážky resp. oblečenia postavy a vozovky po ktorej sa pohybuje. Napr. postava oblečená v bielom odráža všetko dopadajúce svetlo a je veľmi dobre rozpoznateľná a pre vodiča viditeľná. Postava oblečená v čiernom pohlcuje všetko dopadajúce svetlo a preto ju nie je možné rozpoznať, t.j. vidieť. Vodič ju môže rozpoznať iba na pozadí iných predmetov, čiže až keď je účinne osvetlená vozovka za postavou. Vtedy, ak vozovka nie je úplne čierna, vzniká medzi postavou a vozovkou svetelné rozhranie, čiže kontrast postavy voči osvetlenej vozovke. Len vtedy, keď kombinácia veľkosti oblasti, na ktorej vzniká svetelné

rozhranie a hodnoty kontrastu sú dostatočné na vnímanie ľudským okom, to znamená, že sú splnené technické podmienky na rozpoznanie, môže vodič postavu rozpoznať. Preto skutočnosť, že sa chodec nachádza v oblasti účinne osvetlenej vozovky svetlometmi vozidla ešte neznamená, že ho vodič môže aj skutočne rozpoznať.



**Obrázok č. 3:** Znárodnenie vplyvu rozdielneho typu farby prekážky na možnosť jeho rozpoznania z dôvodu kontrastu vznikajúceho na rozhraní prekážky a dvoch rôznych pozadiach.

Pre názornosť je uvedené grafické znázornenie možnosti rozpoznania chodca vodičom v závislosti od jeho oblečenia pri rozsvietených stretávacích svetlách vozidla podľa katalógových listov EVU.



**Obrázok č. 4.** Možnosť rozpoznania chodca podľa katalógového listu EVU.

Z technického hľadiska pojem rozhľad z vozidla nie je totožný s pojmom dohľad na konkrétnu prekážku. Dohľad z vozidla na postavu oblečenú v čiernom je výrazne menší ako je rozhľad z vozidla. Z toho vyplýva, že ak by sa mal vodič pohybovať rýchlosťou zodpovedajúcou dohľadom na chodca oblečeného v čiernom, musel by sa potom pohybovať rýchlosťou podstatne nižšou ako je rýchlosť zodpovedajúca rozhľadu. Dohľad na chodca oblečeného v čiernom činí cca 40 % z celkového rozhľadu, v niektorých prípadoch však aj podstatne menej. Naopak, dohľad z vozidla na postavu oblečenú v bielom je výrazne väčší ako je rozhľad

z vozidla. Ak by sa mal vodič pohybovať rýchlosťou zodpovedajúcou dohľadu na chodca oblečeného v bielom, mohol by sa potom pohybovať rýchlosťou podstatne vyššou ako je rýchlosť zodpovedajúca rozhľadu.

**Obrázok č.5:** Znáznornenie dohľadu na prekážku v tmavom oblečení (vzdialenosť C), dohľadu na prekážku šedom oblečení (vzdialenosť A) a dohľadu na prekážku v bielom oblečení (vzdialenosť D). Z technického hľadiska je možné vzdialenosť A stotožniť s pojmom rozhľad.

Ide o problematiku veľmi širokú a zložitú nielen z čisto technického hľadiska, ale aj z medicínskeho a právneho. Znalcom by veľmi pomohla jasná judikatúra alebo aspoň v zásadných veciach jednotný výklad príslušného orgánu. Existuje veľká rozdielnosť právneho názoru na rýchlosť, ktorú bol vodič povinný dodržať a je potrebné konštatovať, že v mnohých prípadoch v neprospech vodiča. To aj napriek tomu, že vodič, podľa názoru autora, nemusí predvídať ležiaceho chodca vo vozovke. Zákon totiž chodcovi ukladá veľmi prísne podmienky, za ktorých môže vstúpiť do vozovky. Pritom by stačilo rozlíšiť napríklad intravilán – extravilán, keď v intraviláne asi vodič môže predvídať zvýšený pohyb chodcov.

#### 4. CHODCI

Cca 200 usmrtených chodcov ročne pri dopravných nehodách začleňuje týchto do najviac diskutovaných problémov. Zákon č. 8/2009 Z.z. prináša aj v tejto oblasti pomerne výrazné zmeny. Zákon upravuje jednak povinnosti vodiča voči chodcom a opačne. Zaujímavou je definícia chodca, podľa § 2 ods. 2, písm. f), podľa ktorej: *chodcom je účastník cestnej premávky pohybujúci sa pešo .....* V zákone teda nieta právnej definície pre častý prípad ležiaceho človeka vo vozovke (v našich zemepisných šírkach spravidla totálne opitého). Z technického hľadiska ide o prekážku, preto by podľa § 43 mala byť takáto *prekážka označená tak, aby ju účastníci cestnej premávky mohli včas spozorovať.....*

Povinnosti vodiča voči chodcom sú definované v týchto ustanoveniach zákona:

/okrem všeobecného § 3/

**§ 4 ods. 1 písm. e, písm. f:**

*dbať na zvýšenú opatrnosť voči cyklistom a chodcom, najmä deťom, osobám so zdravotným postihnutím, osobitne voči osobám, ktoré používajú bielu palicu, a starým osobám, dať prednosť chodcovi, ktorý vstúpil na vozovku a prechádza cez priechod pre chodcov, pritom ho nesmie ohroziť,*

**§ 4 ods. 2 písm. g:**

*Nesmie ...ohroziť chodcov prechádzajúcich cez cestu, na ktorú vodič odbočuje, pri odbočovaní na miesto mimo cesty, pri vchádzaní na cestu a pri otáčaní alebo pri cúvaní,*

**§ 14 ods. 5 písm. c:**

*Vodič nesmie predchádzať, ak by **ohrozil alebo obmedzil** protijazdiacich vodičov **alebo ohrozil iných** účastníkov cestnej premávky.*

**§ 9 ods. 3:**

*Vodič malého motocykla alebo bicykla, smie jazdiť po pravej krajnici len, ak tým neohrozí a neobmedzí pohyb chodcov.*

**§ 19 ods. 4:**

*Vodič odbočujúci vľavo je povinný dať prednosť v jazde protiidúcim motorovým vozidlám i nemotorovým vozidlám, električkám idúcim v oboch smeroch a chodcom prechádzajúcim cez vozovku. Vodič motorového vozidla i nemotorového vozidla odbočujúci vpravo je povinný dať prednosť v jazde električke, ak je povolená jazda pozdĺž električky vľavo.*

**§ 13 ods. 1, 2:**

*Za vozidlom pravidelnej verejnej dopravy osôb, ktoré zastavilo v obci na zastávke bez nástupného ostrovčeka alebo bez nástupišťa na zvýšenom električkovom koľajovom páse, vodič iného vozidla je povinný zastaviť vozidlo. Ak je na zastávke viac vozidiel, vodič je povinný zastaviť vozidlo za posledným z nich. Vodič smie pokračovať v jazde, ak neohrozí osobu, ktorá nastupuje do vozidla pravidelnej verejnej dopravy osôb alebo z neho vystupuje.*

*Vodič je povinný v úseku zastávky pravidelnej verejnej dopravy osôb dbať na zvýšenú opatrnosť a jazdiť primeranou rýchlosťou tak, aby neohrozil osobu vystupujúcu z vozidla pravidelnej verejnej dopravy osôb alebo do neho nastupujúcu.*

Povinnosti chodcov, ako účastníkov cestnej premávky, sú uvedené v nasledovných ustanoveniach:

/okrem všeobecného § 3/

**§ 52 ods. 1:**

*Chodec je povinný používať predovšetkým chodník. Po chodníku sa chodí vpravo. Tam, kde chodník nie je alebo kde je neschodný, chodí sa po ľavej krajnici; tam, kde nie je krajnica alebo kde je krajnica neschodná, chodí sa čo najbližšie pri ľavom okraji vozovky. To platí aj pre chodca, ktorý nesie predmet, ktorým by mohol ohroziť premávku na chodníku alebo na krajnici.*

**§ 52 ods. 3:**

*Chodci smú ísť po krajnici alebo po okraji vozovky najviac dvaja vedľa seba, ak tým najmä za zníženej viditeľnosti alebo za zvýšenej premávky neohrozia alebo neobmedzia cestnú premávku; to neplatí pre osoby, ktoré sa pohybujú po krajnici alebo po okraji vozovky na lyžiach, korčuliach alebo na obdobnom športovom vybavení, ktoré sa môžu pohybovať len v rade za sebou. Za zníženej viditeľnosti mimo obce musí mať chodec*

*idúci po krajnici alebo po okraji vozovky na sebe viditeľne umiestnené reflexné prvky alebo oblečený reflexný bezpečnostný odev.*

**§ 52 ods. 5, ods. 6:**

*Osoba, ktorá sa pohybuje po chodníku na lyžiach, korčuliach alebo na obdobnom športovom vybavení smie používať pravú stranu chodníka, pričom nesmie ohroziť ani obmedziť ostatné osoby používajúce chodník. Osoba, ktorá tlačí bicykel alebo motocykel, smie použiť chodník, len ak neohrozí ani neobmedzí chodcov; inak musí použiť pravú krajnicu alebo pravý okraj vozovky.*

*Osoba, ktorá sa pohybuje po chodníku na lyžiach, korčuliach alebo na obdobnom športovom vybavení, je povinná sledovať situáciu v cestnej premávke a nesmie ohrozovať alebo obmedzovať iných účastníkov cestnej premávky. Ak je dopravnou značkou určená cestička pre osoby pohybujúce sa na športovom vybavení, tieto osoby sú povinné takúto cestičku použiť.*

**§ 53 ods. 1, ods. 2, odst 3, ods. 4:**

*Pri prechádzaní cez cestu je chodec povinný prednostne použiť priechod pre chodcov, nadchod alebo podchod. Na priechode pre chodcov sa chodí vpravo. Chodec nesmie vstupovať na vozovku, ak prichádza vozidlo s právom prednostnej jazdy; ak sa chodec nachádza na vozovke, musí takémuto vozidlu bez meškania uvoľniť priestor na prejazd.*

*Chodci, ktorí prechádzajú cez priechod pre chodcov, musia brať ohľad na vodičov prichádzajúcich vozidiel najmä tým, že neprechádzajú jednotlivo, ale v skupinách. To platí aj voči vodičom odbočujúcim na cestu, cez ktorú chodci prechádzajú. Chodec nesmie vstupovať na vozovku, a to ani pri použití priechodu pre chodcov, ak vzhľadom na rýchlosť a vzdialenosť prichádzajúcich vozidiel nemôže cez vozovku bezpečne prejsť. Iným účastníkom cestnej premávky ako chodcom je používanie priechodu pre chodcov zakázané.*

*Mimo priechodu pre chodcov sa smie cez vozovku prechádzať len kolmo na jej os. Chodci smú prechádzať cez vozovku mimo priechodu pre chodcov, len ak s ohľadom na vzdialenosť a rýchlosť jazdy prichádzajúcich vozidiel donútiť ich vodičov na zmenu smeru alebo rýchlosti jazdy.*

*Pred vstupom na vozovku sa chodec musí presvedčiť, či tak môže urobiť bez nebezpečenstva, a len čo vstúpi na vozovku, nesmie sa tam bezdôvodne zdržiavať ani zastavovať. To platí na priechode pre chodcov i mimo neho. Chodec nesmie prekonávať zábradlie ani iné zábrany.*

**§ 54 ods. 2:**

*Za zníženej viditeľnosti musí byť organizovaný útvar chodcov označený vpredu po oboch stranách neoslňujúcim bielym svetlom a vzadu takisto po oboch stranách červeným svetlom. Vedúci útvaru chodcov a chodci idúci v poslednom rade v smere chôdze musia mať mimo obce za zníženej viditeľnosti oblečený reflexný bezpečnostný odev.*

**Zákon po novom veľmi prísne rieši pohyb chodcov vo vozovke a aj vstup do nej. Zo všetkých ustanovení jednoznačne vyplýva, že chodec sa vo vozovke nesmie pohybovať a ak, tak s výraznými obmedzeniami pričom dokonca nesmú ani obmedziť cestnú premávku, okrem priechodu pre chodcov.**

Pre znalcov nastáva určitý technický problém pri analýze nehody, vzhľadom k § 4 ods. 1 písm. e, podľa ktorého je: *vodič povinný dbať na zvýšenú opatrnosť voči chodcom, .....* Pre znalca to automaticky znamená, že vodič je povinný dbať zvýšenej opatrnosti vždy, keď spozoruje chodca, t. j. je chodcom vždy obmedzený a je



povinný predvídať jeho nesprávne konanie a prispôbiť tomu jazdu. Podľa tohoto ustanovenia by chodec, s výnimkou oblasti zakrytého výhľadu, nikdy nemohol vytvoriť vodičovi prekážku z technického hľadiska náhlu. Súčasná právna a znalecká prax sa však obmedzuje v tejto oblasti len na deti a starých ľudí a okolnostiam, ktoré možno predvídať. Pri jazde v meste by vodiči, ak by mali dbať zvýšenej opatrnosti, museli napr. predvídať vstup každého chodca z chodníka do vozovky a nedalo by sa v podstate jazdiť.

Pri nehodách s chodcami viac ako u iných nehôd, je potrebné právne posúdenie konania účastníkov. Znalec je povinný vypočítať rýchlosť vozidla na začiatku nehodového deja, vzdialenosť od počiatku reakcie po zrážku, čas od počiatku reakcie po zrážku, nárazovú rýchlosť, ďalej je povinný vypočítať, kde sa nachádzal chodec, keď vodič začal reagovať a zaoberať sa možnosťami odvrátenia nehode. Pri týchto musí vždy min. vypočítať, z akej rýchlosti by vodič z pôvodného miesta reakcie nehode zabránil zastavením pred miestom zrážky /priestorové zabránenie/, ďalej pri akej rýchlosti z pôvodného miesta reakcie by chodec stihol prejsť popred brzdiace vozidlo (časové zabránenie) a kde by vodič musel začať reagovať (o čo skôr), aby nehode zabránil priestorovo a časovo. Pokiaľ vodič prekročil rýchlosť dovolenú resp. primeranú je potrebné vypočítať, či by aj pri dodržaní dovolenej rýchlosti došlo k zrážke a ak áno, pri akej rýchlosti. Možností odvrátenia zrážky je viac a záleží od konkrétnej nehody, ktoré znalec ešte použije. Pri zistení oneskorenej reakcie a prekročení rýchlosti je možné kombinovať včasnú reakciu s dovolenou rýchlosťou (priestorovo a časovo). V posudku je potrebné pritom upozorniť, že jedine zastavenie pred miestom zrážky poskytuje 100% pravdepodobnosť zabránenia nehode. Tzv. časové zabránenie nehode je možné iba za podmienky, že chodec bude pokračovať v chôdzi cez koridor pohybu vozidla rovnakou, resp. vyššou rýchlosťou, t. j. že sa v ňom nezastaví alebo napr. nespadne.

Ak chodec vstúpi do koridoru pohybu *vozidla na vzdialenosť kratšiu, než na ktorej môže vodič z dovolenej, resp. primeranej rýchlosti zastaviť, pokiaľ nie je inak obmedzený, vytvorí vodičovi prekážku z technického hľadiska náhlu*. Nesmie ísť pri tom o oneskorenú reakciu vodiča, pretože pohyb chodca je potrebné počítať od prvej možnosti spozorovania.

Nová definícia je všeobecnejšia a dá sa použiť pre všetky typy nehôd:

***Prekážka náhla je prekážka, ktorá je vodičovi vytvorená takým spôsobom, že vodič pri správnej technike jazdy nemôže zastaviť do miesta zrážky, resp. nemôže odvrátiť dopravnú nehodu.***

Z definície prekážky z technického hľadiska náhlejšej je potrebné vysvetliť bližšie „obmedzenie“ vodiča. Ide **výlučne o právnu otázku** a nemá nič spoločné s § 2 písm. z. Toto obmedzenie má úzky vzťah s povinnosťou vodiča napr. prispôbiť rýchlosť jazdy okrem iného okolnostiam, ktoré možno predvídať, dbať na zvýšenú opatrnosť voči chodcom, najmä deťom .....

Z technického hľadiska teda nemôže ísť o prekážku náhlu vtedy, ak vodičovi vbehne do vozovky dieťa, hrajúce sa vedľa cesty a ktoré vodič predtým videl, ak vstúpi do vozovky chodec spoza autobusu, stojacieho na vyznačenej autobusovej zastávke, ak vodič videl potácať sa opitého chodca, ktorý mu potom vošiel do koridoru, ak videl starého človeka, ktorý mu taktiež vošiel do koridoru.

Ako je vodič týmito okolnosťami obmedzený, to zákon nepredpisuje. Preto znalec nevie, akou rýchlosťou mal ísť vodič napr. okolo stojaceho autobusu, aby dbal zvýšenej opatrnosti. Aj prax je rozdielna, keď niektoré súdy považujú za dostatočné zvýšenie opatrnosti, keď vodič zníži cca 30 – 40 km/hod., použije húkačku a niektoré vyžadujú tzv. „absolútnu opatrnosť“, t. j. aj zastavenie.

Pre znalca z toho vyplýva, že v takýchto prípadoch nemôže konštatovať vytvorenie prekážky z technického hľadiska náhlejšie. Musel by znať predtým zodpovedanú právnu otázku či a ako bol vodič danými okolnosťami obmedzený. V bežnej praxi to znamená, že znalec v odpovedi napr. uvedie ..... *vodič by nehode zabránil zastavením pred miestom zrážky pri dodržaní rýchlosti 25-30 km/hod. Ak mal vzhľadom k okolnostiam takúto rýchlosť dodržať, potom príčinou nehody bola jazda rýchlosťou vyššou, než bola povolená a primeraná. Ak nemal povinnosť takúto rýchlosť dodržať, potom príčinou nehody bolo to, že chodec mu vytvoril prekážku z technického hľadiska náhle.*

Niektoré orgány, činné v trestnom konaní, nemajú rady odpovede v znaleckom posudku, ktoré neurčujú presne príčiny dopravnej nehody a mnohokrát otázky smerujú priamo o určenie zavinenia. Znalec sa musí vyvarovať odpovedať na takéto otázky a musí sa vyvarovať aj skrytého hodnotenia právnych otázok, aké boli napr. vysvetlené vyššie.

Najväčším problémom pre technickú analýzu sa javia nehody chodcov na priechodoch pre chodcov. Týmto musí dať vodič takú prednosť, pri ktorej ich nesmie ani len obmedziť. § 53 ods. 2 okrem iného predpisuje chodcovi, že pred vstupom na vozovku sa musí chodec presvedčiť, či tak môže urobiť bez nebezpečenstva. Pritom nie je zrejmé, a je potrebná právna odpoveď, či táto veta v danom odseku platí vždy, alebo len keď chodec prechádza mimo priechod. Priechodom pre chodcov je vodič vždy obmedzený a je právnu otázkou, do akej miery. Iste bude záležať od okolností toho ktorého prípadu, akú povinnosť má vodič. Aj pri zastavení vozidla pred priechodom pre chodcov a pomalom rozjazde vozidla môže chodec z chodníka vstúpiť do koridoru jazdy vozidla. Znalec teda znovu len uvedie možnosti odvrátenia zrážky a určenie príčiny dopravnej nehody ostane právnu otázkou.

***Technickou príčinou dopravnej nehody sú tie prvky nehodového deja, ktoré vznikli v rozpore s technickým výkladom pravidiel cestnej premávky a ktoré buď vyvolali kolíziu situáciu, alebo znemožňovali zabrániť dopravnej nehode.***

## **Chodci za zníženej viditeľnosti**

§ 55, ods. 2:

*Za zníženej viditeľnosti musí byť organizovaný útvar chodcov označený vpredu po oboch stranách neosľňujúcim bielym svetlom a vzadu takisto po oboch stranách červeným svetlom.*

Zo všetkých ustanovení jednoznačne vyplýva, že chodec sa vo vozovke **nesmie** pohybovať, a ak, tak s výraznými obmedzeniami (§ 52, ods. 1, 2; § 53 ods. 2, 3), dokonca chodec ani **nesmie obmedziť** cestnú premávku okrem priechodu pre chodcov.

Najviac dopravných nehôd za zníženej viditeľnosti vzniká práve s chodcami, pričom tieto nehody možno rozdeliť do viacerých skupín.

1. Vodič chodca videl a rozpoznal, napr. na okraji vozovky, tento mu však vošiel do jazdnej dráhy na vzdialenosť kratšiu, než na ktorej vodič mohol z povolenej, resp. primeranej rýchlosti zastaviť.
2. Vodič chodca spozoroval a rozpoznal neskoro, pričom mu tento vytvoril tiež prekážku z technického hľadiska náhle.

3. Chodec sa pohyboval, resp. stál, v jazdnej dráhe vozidla, pričom ho vodič neskoro rozpoznal.
4. Osoba ležiaca na vozovke, v tomto prípade ide o prekážku v zmysle § 40 citovaného zákona.

Pokiaľ dôjde k dopravnej nehode za zníženej viditeľnosti či už s chodcom, cyklistom, alebo s prekážkou, je potrebné jej riešenie rozdeliť na dve časti. V prvej znalec vykoná klasickú technickú analýzu nehody, t. j. je povinný vypočítať, akou rýchlosťou sa vodič pohyboval na začiatku nehodového deja, akou v momente nárazu, v akej vzdialenosti pred zrážkou začal reagovať a aký čas uplynul od počiatku reakcie po zrážku. Ďalej sa znalec musí zaoberať možnosťami zabránenia zrážky, pričom okrem iného vypočíta, akou rýchlosťou by sa vodič s vozidlom musel pohybovať, aby zabránil dopravnej nehode pri pôvodnom bode reakcie, resp. v akej vzdialenosti by musel začať reagovať, aby dopravnej nehode zabránil. Takto vypočítaná rýchlosť pre zabránenie nehode je na prvý pohľad rýchlosťou, ktorou sa mal vodič v zmysle § 15 citovaného zákona pohybovať, „...*aby bol schopný zastaviť vozidlo na vzdialenosti, na ktorú má rozhľad...*“. Či je tomu skutočne tak, je potrebné (ako už bolo v úvode článku vysvetlené) urobiť „*technický výklad*“ uvedeného ustanovenia. Tu sa už postupne prechádza k technicko – právnej problematike.

Aby mohol znalec jasne posúdiť, či sa vodič pohyboval rýchlosťou vyššou ako mu ukladá § 15 zákona, je potrebné vysvetliť z technického hľadiska niektoré pojmy tohoto paragrafu. Najrozporuplnejším pojmom je termín **ROZHĽAD**. Na pomoc si môžeme zobrať podobné ustanovenia pravidiel cestnej premávky niektorých štátov. Napr. vo *Veľkej Británii* musí byť rýchlosť prispôbená jazdným pomerom a pri zníženej viditeľnosti zodpovedajúco ohraničená, keď je rozpoznateľnosť chodcov a motocyklistov znížená. Smie sa jazdiť len takou rýchlosťou, aby vodič zastavil vozidlo na vzdialenosti od rozpoznania prekážky. V *Spolkovej republike Nemecko* zákonodarca okrem iného ukladá vodičovi, že smie jazdiť len takou rýchlosťou, aby bolo možné vozidlo zastaviť na vzdialenosti, na ktorú má vodič dohľad, na ktorú vodič „dovídel“. V *Rakúsku* sa vodičom okrem iného ukladá, že vodič musí prispôsobiť rýchlosť jazdy o. i. ...podmienkam viditeľnosti. V *Spojených štátoch amerických* sa smie jazdiť len tak rýchlo, ako to dovoľujú reflektory. V noci smie vodič jazdiť len takou rýchlosťou, ktorá je prispôbená vzdialenosti osvetlenia reflektormi [ 3 ].

Ako je vidieť z uvedeného prehľadu, pravidlá v jednotlivých krajinách sa líšia. Napr. v Rakúsku a USA je predpísaná taká rýchlosť, aby vodič mal možnosť zastaviť na vzdialenosti, na ktorú má rozhľad a to bez toho, aby bola zvýrazňovaná možnosť rozpoznania prekážky. Toto je priamo definované iba v predpisoch Veľkej Británie.

Pre lepšie definovanie slova **ROZHĽAD**, často zamieňaným s pojmom **DOHĽAD**, je možné použiť príklad anglického a nemeckého ekvivalentu slova. Napr. v slovensko – nemeckom slovníku [ 4 ] sa pod pojmom *rozhľad (výhľad)* uvádza nemecký ekvivalent *die Aussicht* a obrátene v nemecko – slovenskom slovníku [ 5 ] značí *die Aussicht* = *výhliadka, výhľad, panoráma*. V tých istých slovníkoch sa pod pojmom *dohľad* (možnosť dovidieť) uvádza nemecký ekvivalent *die Sicht, die Sehweite*. Opačne potom *die Sicht*, totožné s *die Sichtbarkeit* značí *viditeľnosť, zreteľnosť, zrejmosť*. Podobne slovo *sichtlich* značí *viditeľný, zreteľný, zrejmy*. Slovo *sichten* značí *spozorovať, zazrieť, zbadat*, resp. *zrejme, očividne*. Podobne v angličtine [ 6 ] sa pod pojmom *rozhľad* = *výhľad* uvádza pojem *view*, čo značí *oblasť viditeľnosti*. Pod pojmom *dohľad* sa uvádza *sight*, t. j. *oblasť*, v ktorej niekto môže vidieť veci, objekty.

Ako je z uvedeného krátkeho prehľadu vidieť, pojem rozhľad je širším pojmom ako dohľad. V prípade jazdy s vozidlom je možné stotožniť ho so vzdialenosťou, ktorú reflektory vozidla v danom okamihu „účinne“ osvetľujú. Je to z technického hľadiska úplne adekvátny pojem ako v predpise USA. Pojem účinne osvetlená vozovka je možné z technického hľadiska vymedziť plochou, ktorá je ohraničená v rovine vozovky priemetom svetleného kužela s hranicami osvetlenia cca 1,5 (Lx). Táto vzdialenosť je u bežných vozidiel od 40 do 75 (m), to však ešte neznamená, že ak sa vodič bude pohybovať rýchlosťou, pri ktorej by zastavil na uvedenú vzdialenosť, že nedôjde k dopravnej nehode s chodcom, cyklistom, resp. s prekážkou. Na túto vzdialenosť totiž vodič nemusí mať **DOHĽAD** na všetky prekážky. Niektoré prekážky nemá možnosť z technického hľadiska **rozpoznať** na vzdialenosti „účinne“ osvetlenej vozovky. To hlavne vtedy, ak nie sú splnené technické podmienky rozpoznania a to napr. nedostatočný kontrast medzi prekážkou a pozadím. Množstvo meraní, vykonávané ÚSI ŽU v Žiline a inými inštitúciami v zahraničí dokazujú, že tmavo oblečeného chodca, cyklistu, resp. tmavú prekážku, môže vodič rozpoznať v mnohých prípadoch podstatne neskôr (na kratšiu vzdialenosť), než na ktorú mu svetlá účinne osvetľovali vozovku (hranica cca 1,5 (Lx)). V tomto bode nastáva vážny technický problém, akou rýchlosťou sa teda mal vodič s vozidlom pohybovať za daných podmienok. Veľmi často (takmer vždy) je u nás v právnej praxi zamieňaná rýchlosť vypočítaná znalcom na zabránenie nehode s rýchlosťou, ktorou bol vodič povinný viesť vozidlo v zmysle § 15. Z predchádzajúceho výkladu je ale zrejmé, že tomu tak nie je a nemôže byť. § 15 totiž hovorí o **ROZHĽADE** a nie o **DOHĽADE**. Pojem **ROZHĽAD** je širší pojem a nezahŕňa v sebe, na rozdiel od pojmu **DOHĽAD**, aj rozpoznanie prekážky. Ak nie je vodič inak obmedzený, má v zmysle § 15, podľa názoru autora tohoto článku, právo pohybovať sa rýchlosťou, ktorá je vymedzená hranicou osvetlenia vozovky reflektormi vozidla, ktoré vedie, t. j. cca 1,5 (Lx) (cca 40 až 70 (m)). Znalec musí mať pri výpočte údaje o osvetlení, najlepšie toho istého vozidla, a ak sa nedá pre poškodenie vozidla osvetlenie zmerať, je potrebné použiť databázu meraní.

Vodič je však pri svojej jazde aj inak obmedzený. Okrem prípadov, ktoré mu predpisuje priamo zákon [ 1 ], je vodič obmedzený aj „...inými okolnosťami, ktoré možno predvídať“. Tieto okolnosti sú tiež obtiažne definovateľné a pre technický výklad je opäť potrebné zobrať si na pomoc zákon. Ak sa obmedzíme na chodcov, ide hlavne o § 52. Ak teda vodič vie, že chodci v zmysle tohoto paragrafu sú povinní používať predovšetkým chodník; tam, kde chodník nie je, ľavú krajinu; tam, kde nie je ľavá krajina, chodí sa čo najbližšie pri ľavom okraji vozovky. Ďalej vodič vie, že chodci môžu ísť maximálne dvaja vedľa seba, aj to len za podmienky, že neohrozia a neobmedzia cestnú premávku. Položme si otázku, kedy pre vodiča nastanú tzv. iné okolnosti, ktoré môže predvídať? Je vodič povinný predvídať, t. j. ísť ešte nižšou rýchlosťou, ako je rýchlosť primeraná rozhľadu, na úseku vozovky, kde sa vedľa vozovky nachádza chodník? Podobná situácia nastáva s vozovkou s dostatočne širokými krajinami. Aj keď v konečnom dôsledku ide o otázku právnú, ktorú musí vyriešiť aj štátny orgán, znalec musí príslušnému štátnemu orgánu podať technické vysvetlenie problému. V takomto prípade má vodič z technického hľadiska právo viesť vozidlo takou rýchlosťou, aby zastavil na vzdialenosť, na ktorú má rozhľad. Z technického hľadiska totiž nenastali iné okolnosti, ktoré by musel predvídať. Ak má teda cesta chodník, resp. dostatočne široké krajnice, z technického hľadiska nenastali také okolnosti, aby vodič musel predvídať pohyb chodca vo vozovke. Opačná situácia však nastáva, ak sa vodič pohybuje v úseku vozovky,

ktorá nemá chodníky ani krajnice, resp. tieto sú neschodné. V takomto prípade vodič so znalosťou zákona musí vedieť, že chodci sa môžu pohybovať aj vo vozovke. Keďže nemôže vedieť, či chodci budú oblečení tmavo, kontrastne, či budú osvetlení alebo nie, musí sa pohybovať rýchlosťou nižšou ako je rýchlosť primeraná rozhl'adu. V takomto prípade, podľa názoru autora článku, sa vodič môže pohybovať len takou rýchlosťou, aby de facto zastavil pred chodcom splývajúcim s pozadím. Toto bude vlastne rýchlosť vypočítaná znalcom ako rýchlosť na zabránenie nehode.

*Pri takomto posudzovaní dopravných nehôd je potrebné brať do úvahy aj šírkové pomery príslušného úseku vozovky. Ak chodec pri svojej normálnej chôdzi potrebuje koridor široký cca 1 až 1,5 (m) a vozovka je dostatočne široká na to, aby vodič dodržal dostatočný bočný odstup, potom sa môže s vozidlom pohybovať aj rýchlosťou primeranou rozhl'adu a nemusí za normálnych podmienok predvídať, že mu chodec vojde do jazdnej dráhy, alebo že v jeho jazdnej dráhe bude chodec, resp. cyklista, ktorého nemôže z technického hľadiska rozpoznať na vzdialenosť, na ktorú má rozhl'ad.*

Na tomto mieste vyvstáva aj potreba definovať prekážku tzv. neočakávanú:

**Prekážka neočakávaná je prekážka, ktorá vznikne v rozpore s pravidlami cestnej premávky.**

Záverom je možné konštatovať, že ide o veľmi zložitú **technicko - právnu** problematiku. Zo skúseností vyplýva, že sa táto problematika nerieši, chýbajú judikáty. Tradične sa pri takýchto nehodách priznáva chyba vodičovi vozidla, pričom sa rýchlosť primeraná rozhl'adu zamieňa s rýchlosťou potrebnou na zabránenie dopravnej nehode. Z akého dôvodu je uznaný za vinného vodič vozidla, ktorý sa s vozidlom pohyboval rýchlosťou z technického hľadiska primeranou rozhl'adu, pričom prešiel ležiacu osobu (prekážku), ktorú z technického hľadiska nemohol rozpoznať na vzdialenosť rozhl'adu, ale na podstatne kratšiu vzdialenosť dohl'adu? Napriek pozornému čítaniu Zákona č. 8/2009 Z. z. nenájdeme v ňom ani jeden paragraf, odsek, či písmeno, ktorý by o takejto povinnosti vodiča niečo uvádzal.

Znovu je potrebné pripomenúť, že konečné posúdenie patrí právnikom, znalci – technici sú však povinní vysvetliť vo svojom posudku všetky technické a technicko právne okolnosti konkrétneho prípadu. Odborná diskusia na túto tému by mala jednoznačne pokračovať, a to nielen zo strany technikov, ale i právnikov.



Obr. č. 9. Vozovka s krajinami



Obr. č. 10. Vozovka bez krajnic



## 5. ODBOČOVANIE, PREDCHÁDZANIE, .

Veľmi časté nehody, ktoré vyžadujú obzvlášť pozorný prístup, sú nehody pri odbočovaní a predbiehaní. Oproti predchádzajúcemu zákonu nastali aj zmeny, ktoré je potrebné pri posudzovaní nehôd posudzovať.

### §15 Predchádzanie

(1) *Predchádza sa vľavo. Vpravo sa predchádza vozidlo, ktoré mení smer jazdy vľavo a ak už nie je pochybnosť o ďalšom smere jeho jazdy. Pri jazde v pripájacom jazdnom pruhu alebo v odbočovacom jazdnom pruhu sa smie vpravo predchádzať aj vozidlo idúce v priebežnom jazdnom pruhu.*

(2) *Vodič, ktorý pri predchádzaní vybočuje zo smeru svojej jazdy, je povinný dávať znamenie o zmene smeru jazdy, pričom nesmie ohroziť vodičov jazdiacich za ním.*

(3) *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.*

(4) *Vodič predchádzaného vozidla nesmie zvyšovať rýchlosť jazdy ani inak brániť predchádzaniu.*

(5) *Vodič nesmie predchádzať,*

a) *ak nemá pred sebou rozhľad na takú vzdialenosť, ktorá je potrebná na bezpečné predchádzanie,*

b) *ak by sa nemohol bezpečne zaradiť pred vozidlo alebo pred vozidlá, ktoré chce predísť,*

c) *ak by ohrozil alebo obmedzil vodiča jazdiaceho v protismere, alebo ohrozil iného účastníka cestnej premávky,*

d) *ak vodič pred ním idúceho vozidla dáva znamenie o zmene smeru jazdy vľavo a ak ho nemožno predísť vpravo podľa odseku 1, prípadne ak ho nemožno predísť v ďalšom voľnom jazdnom pruhu vyznačenom na vozovke v tom istom smere jazdy,*

e) *cez pripájací alebo odbočovací jazdný pruh; to neplatí pre prípad uvedený v odseku 1,*

f) *po krajnici; to neplatí pri predchádzaní vpravo podľa odseku 1, pritom nesmie ohroziť ani obmedziť chodca idúceho po krajnici a cyklistu alebo vodiča malého motocykla jazdiaceho po krajnici,*

g) *pri jazde cez križovatku a v takej vzdialenosti pred križovatkou, ktorá nie je dostatočná na bezpečné dokončenie predchádzania pred úrovňou križovatky; to neplatí pri predchádzaní motocykla bez postranného vozíka alebo nemotorového vozidla,*

h) *pri jazde cez železničné priecestie,*

i) *ak by pri predchádzaní svojou výrazne nižšou rýchlosťou obmedzil za ním idúce vozidlo, ktoré začalo úkon predchádzania skôr,*

j) *na priechode pre chodcov, priechode pre cyklistov a bezprostredne pred nimi.*

### §19 Odbočovanie

1) *Pred odbočovaním a počas odbočovania je vodič povinný dávať znamenie o zmene smeru jazdy. Vodič pri odbočovaní nesmie ohroziť vodiča idúceho za ním. Vodič je povinný pri odbočovaní dbať na zvýšenú opatrnosť. Vodič vozidla idúceho za vozidlom, ktoré odbočuje, musí dbať na zvýšenú opatrnosť a svojou jazdou nesmie ohroziť vodiča odbočujúceho vozidla.*

(3) *Pred odbočovaním vpravo vodič je povinný zaradiť sa čo najbližšie k pravému okraju vozovky. Ak pritom musí s ohľadom na rozmery vozidla alebo nákladu vybočiť zo smeru svojej jazdy vľavo, vždy dáva len znamenie o zmene smeru jazdy vpravo. Pred odbočovaním vľavo vodič je povinný zaradiť sa čo najďalej vľavo v časti vozovky určenej pre jeho smer jazdy s ohľadom na rozmery vozidla alebo nákladu a šírku vozovky. Ak vodiči protiidúcich vozidiel odbočujú vľavo, vyhybajú sa vľavo.*

(4) *Vodič odbočujúci vľavo je povinný dať prednosť v jazde protiidúcim motorovým vozidlám i nemotorovým vozidlám, električkám idúcim v oboch smeroch a chodcom prechádzajúcim cez vozovku. Vodič motorového vozidla i nemotorového vozidla odbočujúci vpravo je povinný dať prednosť v jazde električke, ak je povolená jazda pozdĺž električky vľavo.*

(5) *Električka, ktorá križuje smer jazdy vozidla idúceho po jej pravej alebo po jej ľavej strane a dáva znamenie o zmene smeru jazdy, má prednosť v jazde.*

(6) *Vodič odbočujúci vpravo je povinný dať prednosť v jazde cyklistovi idúcemu rovno. Pri odbočovaní doľava vodič motorového vozidla nesmie ohroziť cyklistu odbočujúceho vľavo.*

Tu sú rozhodujúce tieto skutočnosti:

Vodič nesmie predchádzať, ak vpredu idúci vodič dáva znamenie o zmene smeru vľavo a vodič nesmie odbočiť tak, aby ohrozil vodičov, idúcich za ním.

Znalec musí vychádzať len z objektívnych podkladov a skutočností. Preto je zřejmé, že znalci neprislúži hodnotiť, či odbočujúci vodič mal zapnutý ukazovateľ smeru, alebo nie. Toto samozrejme neplatí, ak znalci boli daná na preskúmanie príslušná žiarovka. Aj vtedy však môže len konštatovať, že v momente zrážky svietila, alebo nesvietila. Kedy zapol vodič ukazovateľ smeru je jasnou právnou úlohou.

**Z technického hľadiska** je rozhodujúcim momentom, či odbočujúce vozidlo už bolo v momente svojho počiatku odbočovania predchádzané alebo nie. Zapnutie alebo nezapnutie nemá vplyv na určenie príčiny dopravnej nehody **z technického hľadiska**. To preto, že vodič síce nesmie predchádzať, ak odbočujúce vozidlo má zapnutý ukazovateľ smeru doľava, ale na druhej strane odbočujúci vodič nesmie ohroziť vodičov, jazdiacich za ním. Odbočujúci vodič totiž nevie, či sa mu práve vo chvíli zapnutia ukazovateľa nevypálila žiarovka, či nemá znečistený kryt zadného svetla alebo či vzadu idúci vodič nespovoroval smerové svetlo z iných príčin (napr. prudké slnko). Preto je odbočujúci vodič povinný sa presvedčiť tesne pred začatím úkonu, či už nie je predchádzaný. Najčastejšou chybou odbočujúcich vodičov je skutočnosť, že sa pozrú do zrkadla súčasne so zapnutím ukazovateľa smeru, čo môže byť aj niekoľko sekúnd pred odbočením. Za tento čas sa situácia za vozidlom môže úplne zmeniť a vodič odbočí, keď už je predchádzaný.

Znalec teda určí, či odbočujúci vodič bol v počiatku odbočovania už predchádzaný, alebo nie. Keďže vzadu idúci vodič môže byť obmedzený, skontroluje jeho reakciu. Ak určí, že z technického hľadiska bolo príčinou dopravnej nehody to, že odbočujúce vozidlo už bolo predchádzané, nechá na právne posúdenie a hodnotenie použitie smerového svetla. Znalec sa prípadne vyjadrí, či zo smeru a spôsobu jazdy odbočujúceho vozidla mohol vodič, ktorý predchádzal, usudzovať na takýto manéver.. Vodič je povinný v zmysle § 30 ods. 2 dať znamenie o zmene smeru včas. Ak vzadu idúce vozidlo nesmie ohroziť, ale môže ich obmedziť, toto môže prinútiť znižovať rýchlosť alebo meniť smer jazdy bez nebezpečenstva šmyku, t. j. „nenáhle“. Ak by vzadu idúce vozidlo muselo prípadne aj zastaviť, musí mať dostatočný čas a dráhu na brzdenie bez nebezpečenstva šmyku. Pri 90 km/hod na suchej drsnej vozovke včítane reakcie ide o cca 7,5



s. Za tento čas prejde vozidlo, idúce konštantnou rýchlosťou 90 km/hod, vzdialenosť skoro 190 m. Preto je odbočovanie v extraviláne obzvlášť nebezpečné a vyžaduje od odbočujúceho vodiča zvýšenú opatrnosť. Včas zapnúť ukazovateľ smeru (t. j. min. 7,5 s pred odbočením) a tesne pred počiatkom odbočenia sa presvedčiť, či už nie je predchádzaný – to je základ bezpečného odbočenia doľava.

Znalec z technického hľadiska preverí nasledovné:

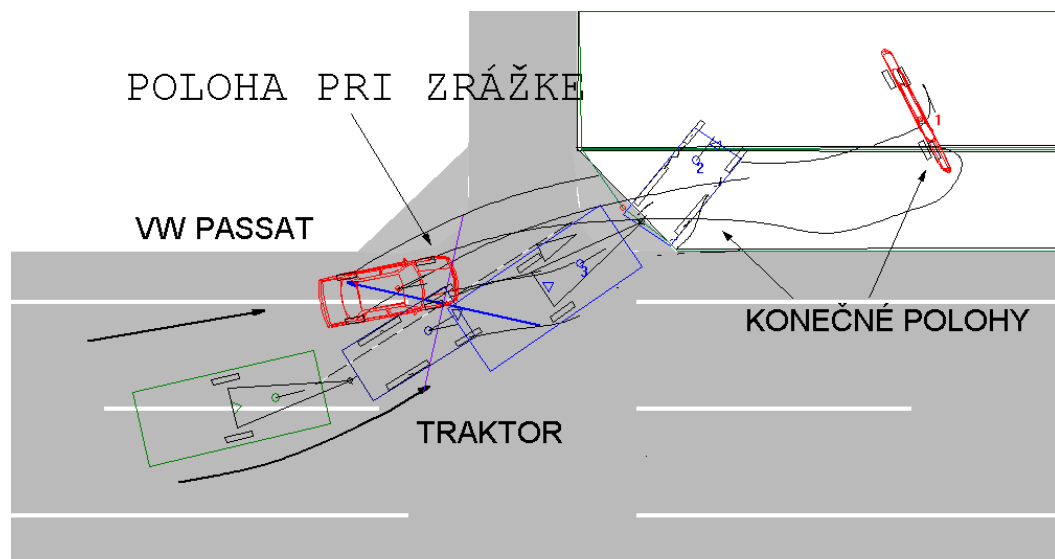
- či odbočujúce vozidlo už bolo na začiatku odbočovania predchádzané
- či vodič zapol z technického hľadiska včas ukazovateľ smeru
- či zo smeru a spôsobu jazdy odbočujúceho vozidla mohlo byť zrejmé, že odbočuje
- ako by vzadu idúci vodič nehode zabránil
- zabránenie nehode odbočujúcim vozidlom

Vzhľadom k tomu, že rozdiely rýchlostí vozidiel bývajú veľké, väčšiu šancu zabrániť nehode máva obyčajne odbočujúci vodič.

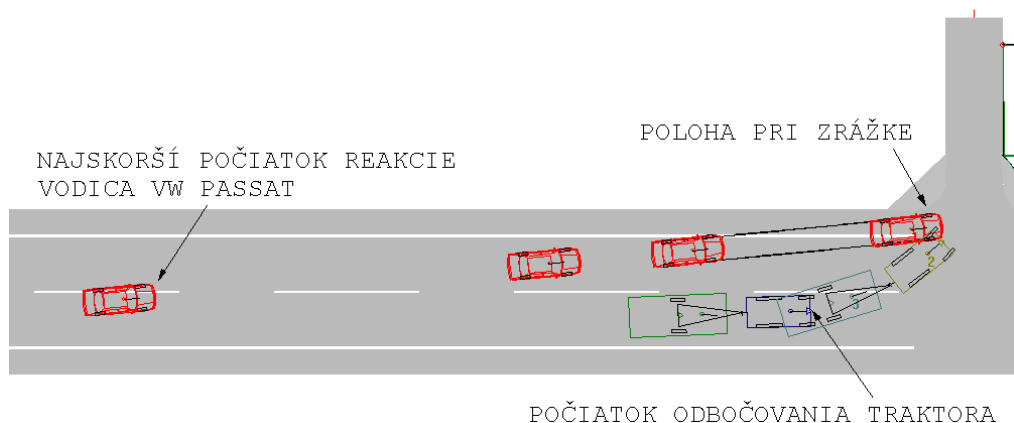
#### **Príklad:**

Na ceste I. triedy mimo uzavretú osadu došlo k zrážke osobného motorového vozidla s traktorom. Traktor odbočoval na miesto ležiace mimo cesty, pričom v polohe podľa obrázku došlo k zrážke s vozidlom VW Passat, ktoré sa pohybovalo tým istým smerom ako traktor. Vodič traktora o.i. vypovedal, že sa riadne a včas zaradil čo najbližšie k stredu vozovky a zapol ukazovateľ smeru. Vpravo ho obišli asi tri vozidlá. Vozidlo Passat nevidel v spätnom zrkadle a keď odbočil, tak doň Passat narazil. Vodič vozidla Passat o.i. uviedol, že traktor nemal zapnutý ukazovateľ smeru a náhle mu vybočil do ľavého jazdného pruhu v čase, keď už ho predchádzal.

Simulačným programom boli vypočítané rýchlosti vozidiel v momente zrážky a určená ich vzájomná poloha v momente zrážky (zo zanechaných stôp a poškodenia vozidiel). Vozidlo Passat malo v momente zrážky rýchlosť cca 73 km/h a traktor cca 18 km/h. Vzájomná poloha pri zrážke a vypočítané konečné polohy po zrážke, ktoré sú totožné so skutočnými, sú na nasledujúcom obrázku.



Obr. č. 12. Simulácia priebehu nehodového deja.

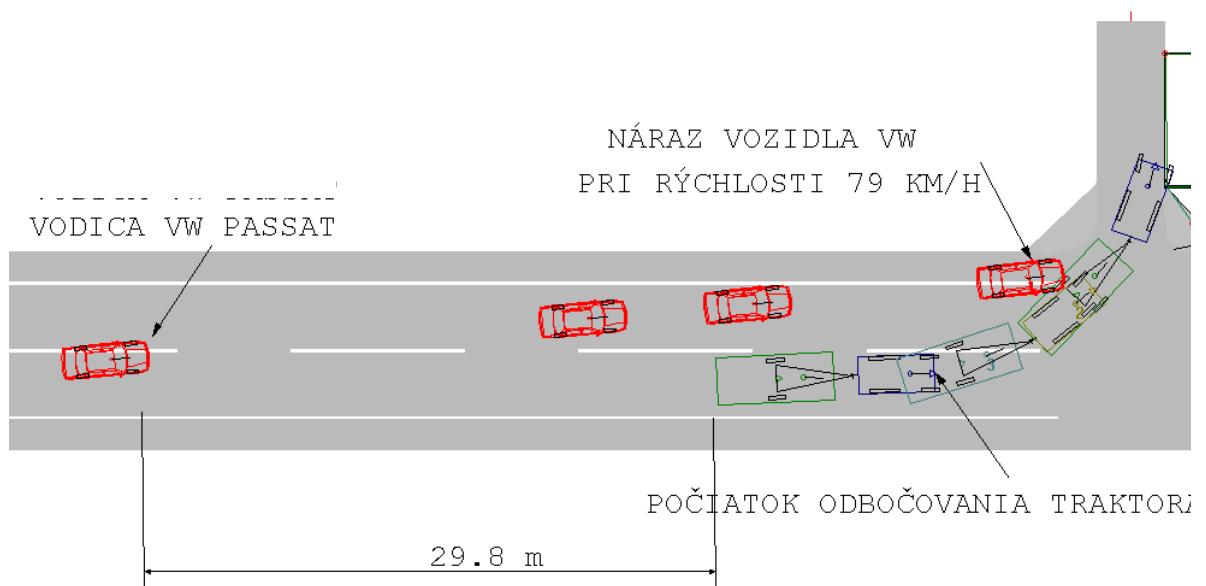


Obr. č. 13. Simulácia pohybu pred zrážkou.

Po vozidle VW Passat zostali na vozovke brzdne stopy, preto je možné dostatočne presne určiť, akou rýchlosťou sa toto vozidlo pohybovalo, v akej polohe sa nachádzalo na začiatku reakcie vodiča (časovo a priestorovo), a v akej polohe sa nachádzal traktor v tomto čase.

Zo simulácie je možné o.i. vyčítať, že vozidlo VW Passat sa nachádzalo už čiastočne v protismerom jazdnom pruhu. V každom prípade vodič už začal predbiehací manéver. Traktor sa v počiatku reakcie vodiča Passatu pohyboval ešte priamo, jeho vodič začal práve odbočovanie. Rýchlosť vozidla VW Passat na začiatku reakcie vodiča bola cca 96 (km/h) a traktora cca 18 (km/h). Passat bol vzdialený od zadnej časti prívesu traktora cca 29 (m) a od miesta zrážky cca 49 (m). V takýchto vzdialenostiach musel vodič Passatu najneskôr začať predchádzací manéver, aby ho mohol vôbec uskutočniť. Tento manéver mohol však začať aj skôr, v posudku je určená len technicky prijateľná hranica. (obr. č. 5)

Vodič traktora mohol vzadu idúcich vodičov obmedziť, t.j. mohol ich prinútiť znižovať rýchlosť jazdy alebo meniť jej smer bez vzniku nebezpečenstva. Ako vyplýva z analýzy, znázornenej na obr. č. 6, ak by vodič vozidla Passat brzdil z povolenej rýchlosti 90 (km/h) s polovičnou hodnotou max. dosažiteľného spomalenia (v tomto prípade 3,9 m/ss), do traktora by narazil pri rýchlosti cca 79(km/h). Vodič traktora ho teda jednoznačne ohrozil a nie len obmedzil. Z čiste technického hľadiska bolo teda príčinou vzniku nehody to, že vodič traktora odbočil v čase, keď už bol predchádzaný. Pre právne posúdenie ostáva vyriešiť otázku, či vodič Passatu mal povinnosť predvídať odbočenie traktora na miesto ležiace mimo cesty, alebo nie. Právne hodnotenie dôkazov vyhodnotí aj to, či vodič traktora mal zapnutý ukazateľ smeru, alebo nie a ako sa mal vodič Passatu správať.



Obr. č. 14. Brzdenie bez nebezpečenstva šmyku.

*Vodič Passatu by nehode zabránil brzdením s plným spomalením pri take istej reakcii z rýchlosti do 70 (km/h,) zastavením pred odbočujúcim traktorom. Znova ostáva otázkou právnou, či mal povinnosť takúto rýchlosť dodržať, alebo nie.*

## 6. ZÁVER

V príspevku boli spomenuté niektoré problémy, s ktorými sa musí znalec vysporiadať pri analýze dopravnej nehody, pričom je poukázané na vybrané technicko - právne otázky pri aplikácii zákona č. 8/2009 Zz. V znaleckom posudku je znalec povinný, okrem skutočností, uvedených v článku, zaoberať sa aj možnosťami odvrátenia nehody. Pri týchto musí vychádzať z toho, že každý účastník cestnej premávky je povinný podľa svojich schopností a možností odvrátiť hroziace nebezpečenstvo aj vtedy, ak ho spôsobil iný účastník cestnej premávky porušením svojich povinností. Preto pri analýze možnosti odvrátenia zrážky je znalec povinný do výpočtu dosadzovať max. dosažiteľné hodnoty spomalení, zrýchlení, súčiniteľov adhézie a pod.. Je nesprávne tvrdenie, že vodič je povinný brzdiť len s takým spomalením, aké predpisuje pre jeho typ a druh vozidla Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 190 z 29. marca 2006 o technických požiadavkách na brzdové zariadenia určitých kategórií motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ktorým sa preberá právny akt Európskeho spoločenstva Smernica Rady 71/320/EHS z 26. júla 1971 vrátane všetkých zmien a k tomu ekvivalentný predpis EHK č. 13 vrátane všetkých sérií zmien.. Nariadenie sa týka podmienok, ktoré musí vozidlo spĺňať, aby mohla byť schválená jeho technická spôsobilosť a netýka sa povinností vodiča pri brzdení. Hodnoty spomalenia, stanovené Nariadením., sú hodnotami minimálnymi a dnešné vozidlá tieto hodnoty vysoko prekračujú.

### Použitá literatúra:

1. Zákon č. 315/1996 Z. z. o premávke na pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov..
2. Kasanický, G.: Zákon č. 315/1996 Z. z. o premávke na pozemných komunikáciách a znalec cestnej dopravy. Časopis Znalectvo, č. 3-4/1998, ÚSI ŽU v Žiline, 1998.
3. Unarski, J., Wierciński, J.: Zu rechtlichen und physikalischen Aspekten der Bestimmung der sicheren Geschwindigkeit beim Fahren in der Dunkelheit. Zborník prednášok VIII. Výročnej konferencie EVU. Krakov, 1999.
4. Siarsky, J. : Slovensko-Nemecký slovník slovník. Amos Bratislava, 1990.
5. Čierna M., Géze E., Juríková M., Menke E. : Nemecko-slovenský slovník. SPN Bratislava, 1981.
6. Barac E., Cániková A., Červenčíková S., Slobodníková E. : Slovensko-anglický slovník. SAP Bratislava, 1997.