

Anton Vajgel

Potencionálne riziko v pešej doprave

Anotácia: Štúdia sa zaoberá problematikou bezpečnosti chodcov v cestnej premávke. Zaoberá sa právnou úpravou, ktorá určuje práva a povinnosti chodcov v cestnej premávke a tak isto aj právnou úpravou povinností iných účastníkov cestnej premávky voči chodcom. Uvádza základné štatistické hodnotenie stavu, štruktúry a dynamiky dopravných nehôd chodcov so smrteľným následkom. Zaoberá sa identifikáciou rizík v súvislosti s chodcami v cestnej premávke. Na základe vykonaného skúmania boli predložené návrhy na skvalitnenie bezpečnostných štandardov pre chodcov a aj pre cestnú premávku.

Kľúčové slová: bezpečnosť cestnej premávky, chodec, priechod pre chodcov, riziko v cestnej premávke, zákon o cestnej premávke, dopravné značky, pešia doprava.

Úvod

Cestná doprava predstavuje nosný dopravný systém štátu a popri významných ekonomických a hospodárskych prínosoch v rámci národného hospodárstva a v oblasti hybnosti obyvateľstva prináša aj nemalé negatíva. Významným negatívom je vytváranie ekologickej záťaže pre živú i neživú prírodu so samozrejým negatívnym dopadom na ľudskú populáciu. Ďalším významným negatívom je dopravná nehodovosť, ktorá so sebou prináša najzávažnejšie následky v podobe strát na ľudských životoch, na ľudskom zdraví a zároveň nemalé škody a straty vo forme majetkovej a nemajetkovej ujmy pre jednotlivcov, súkromný sektor a pre štát. Jedným z takýchto konkrétnych negatív je nehodovosť chodcov v cestnej premávke. Riziko stretu nechránenej osoby - chodca s cestným motorovým vozidlom predstavuje vysoké ohrozenie ľudského života a zdravia. Účinky nárazu cestného motorového vozidla do chodca majú spravidla fatálny následok. Problematika bezpečnosti chodcov je oblasť, ktorej je venovaná mimoriadna pozornosť i širšom rámci. Členské štáty Európskej únie v tomto smere dodržiavajú smernice a nariadenia, ktoré sú svojim obsahom zamerané na problematiku bezpečnosti cestnej premávky teda aj zraniteľných účastníkov cestnej premávky kam zaraďujeme i chodcov. V Smernici Európskeho parlamentu a rady č. 2008/96/EU je zakotvená „povinnosť zohľadňovať vo všetkých postupoch riadenia cestnej infraštruktúry záujmy zraniteľných účastníkov cestnej premávky“.¹ Preto problematika pohybu chodca v cestnej premávke predstavuje dopravno-bezpečnostný problém, ktorý je potrebné trvale sledovať, analyzovať a prijímať opatrenia, ktoré kvalitatívnym spôsobom zvýšia bezpečnosť chodcov v cestnej premávke. Problematiku bezpečnosti chodca v cestnej premávke je možné skúmať z viacerých uhlov pohľadu a v rámci tejto štúdie predstavíme jednotlivé oblasti pojednávajúce a riešiace bezpečnosť chodcov v Slovenskej republike. Cieľom štúdie nie je priama prezentácia a podrobné skúmanie štatistických výsledkov nehodovosti chodcov, ale skúmanie právneho riešenia problematiky bezpečnosti chodcov a návrh opatrení, ktoré môžu reálne zvýšiť bezpečnosť chodcov v cestnej premávke v podmienkach Slovenskej republiky.

odstranil:

1. Chodec v právnej úprave SR

Riešenie postavenia chodca v cestnej premávke, jeho práva a povinnosti sú zakotvené v zákone NR SR č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov (zákon NR SR č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke ďalej len „zákon o cestnej premávke“). Jedným z najdôležitejších ustanovení, ktoré vo všeobecnej rovine zatrieďuje chodca do veľkej skupiny osôb participujúcej na cestnej premávke je právna definícia účastníka cestnej premávky

¹ Smernica Európskeho parlamentu a rady 2008/96/EU o riadení cestnej infraštruktúry, bod č.12

uvedená v tomto zákone v znení „účastníkom cestnej premávky je osoba, ktorá sa priamo zúčastňuje cestnej premávky“². Zákon týmto ustanovením definuje chodca ako účastníka cestnej premávky, ktorý vstupuje alebo sa pohybuje v cestnej premávke. Toto ustanovenie zároveň určuje chodcovi ako účastníkovi cestnej premávky povinnosti, ktoré sú vo všeobecnej rovine mimoriadne dôležité pre bezpečnosť chodca a aj pre bezpečnosť cestnej premávky. Uvedené definovanie chodca v cestnej premávke ako účastníka cestnej premávky je však pre ďalšie potreby určovania práv a povinností chodca neuspokojivé a neúplné. Zákon o cestnej premávke samostatnými ustanoveniami definuje chodca veľmi presným a výstižným spôsobom, pretože so znalosti problematiky „pohybu pešo“ akceptuje aj pohyby podobné, príbuzné alebo porovnateľné s pohybom chodca. Z pohľadu zákona o cestnej premávke je „chodcom účastník cestnej premávky pohybujúci sa pešo; chodcom je aj osoba, ktorá napríklad tlačí alebo ťahá sánky, detský kočík, vozík pre osoby so zdravotným postihnutím alebo ručný vozík s celkovou šírkou nepresahujúcou 600 mm, osoba, ktorá sa pohybuje na lyžiach, korčuľiach, kolobežke, skatebuarde alebo obdobnom športovom vybavení, pomocou mechanického alebo elektrického vozíka pre osoby so zdravotným postihnutím, a osoba, ktorá tlačí bicykel alebo motocykel, alebo vedie zviera“³. Z uvedenej definície je jasné, že zákon medzi skupinu chodcov zaradil aj ďalšie osoby, ktoré sa pohybujú iným spôsobom ako chodec, ale nebolo ich z funkčných dôvodov možné alebo vhodné zaradiť inak. Túto skupinu osôb tvoria predovšetkým osoby ktoré tlačia sánky, vozíky pre osoby zdravotne postihnuté (nie je podstatné či je pohon vozíka ručný, mechanický alebo motorový), ďalej osoby, ktoré tlačia alebo ťahajú detský kočík. K tejto skupine patria aj osoby, ktoré používajú ručný vozík s celkovou šírkou nepresahujúcou 600 mm (pre upresnenie v tomto prípade sa jedná o úžitkový nákladný vozík určený na prevoz väčšieho nákupu, prípadne ďalších predmetov spravidla viac využívaný v rurálnom prostredí a v súčasnej dobe možno za takýto úžitkový ručný vozík považovať i nákupné tašky vybavené kolieskami, ktoré svojimi konštrukčnými vlastnosťami môžeme za takéto vozíky považovať). Vymedzenie a určenie takejto skupiny osôb je z praktických a bezpečnostných dôvodov potrebné, pretože všetky popísané osoby, od osôb so sánkami a s detským kočíkom, cez osoby tlačiace vozík pre zdravotne postihnuté osoby i osoby používajúce ručný vozík predstavujú skupinu, kde je pre nich pohyb po vozovke nebezpečný a z bezpečnostného hľadiska i nežiaduci a mnoho krát i vzhľadom k obmedzenej alebo sťaženej schopnosti pohybu mimoriadne nebezpečný. Definovanie takýchto osôb ako chodcov je teda pozitívnym riešením z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky. Definovanie chodcov je však pre potreby zaistenia bezpečnosti osôb pohybujúcich sa pešo a obdobným spôsobom širšie. Za chodcov sa ďalej považujú osoby ktoré sa pohybujú pomocou určených športových prostriedkov ako sú lyže, korčule, kolobežky, skateboardy a podobne. Vymedzenie takýchto osôb a ich zaradenie medzi chodcov zaisťuje ich vyšší bezpečnostný štandard. Samostatnú a pochopiteľnú skupinu chodcov zákon o cestnej premávke vymedzuje zákon o cestnej premávke skupinu osôb, ktorá sa pohybuje pomocou vozíka pre osoby so zdravotným postihnutím. V tomto prípade je ich zaradenie do skupiny chodcov žiaduce z pohľadu na ich zdravotný a pohybový handicap. Rovnako za chodcov sú považované osoby, ktoré tlačia bicykel, motocykel alebo vedú zviera. Jedná sa o skupinu osôb, ktoré sa pohybujú pešo s istou záťažou, ktorá je predstavovaná bicyklom a motocyklom a osôb, ktoré zodpovedajú za vedenie zvieratá za istých okolností je to činnosť, ktorá vyžaduje vynaloženie určitej námahy a aj schopnosť zviať ovládať, čím je pohyb takejto osoby odlišný od bežného chodca. Z uvedenej analýzy ustanovenia, ktoré definuje chodca je zrejmé, že zákonodarca vyriešil definovanie skupiny osôb ako chodcov detailne a do potrebnej hĺbky. Takéto pregnantné definovanie chodca zabezpečuje v nadväznosti na ďalšie ustanovenia zákona o cestnej premávke ďalšie klady, kedy na základe presného vymedzenia môže stanoviť práva a povinnosti presne

odstranil:

² Zákon č. 8/02009 Z. z. o cestnej premávke, § 2, ods. 2, písm. u)

³ Zákon č. 8/02009 Z. z. o cestnej premávke, § 2, ods. 2, písm. f)

špecifikovanej skupine osôb a teda aj pre užívateľa zákona - chodca a je zároveň pochopiteľné aké ustanovenia a aké povinnosti musí rešpektovať a aké práva využívať. Ďalej presným zaradením osôb do skupiny chodcov umožňuje zákonu o cestnej premávke vykázat chodcovi vymedzený dopravný priestor - chodník, ktorý je primárne určený pre pohyb chodcov a spravidla tvorí segregovaný dopravný priestor v systéme pozemných komunikácií a tým zabezpečuje oddelenú pešiu premávku a motorizovanú premávku.

Dôležité ustanovenie v zákone o cestnej premávke sú pre chodcov určené v dvoch významných skupinách ustanovení a to:

- a) všeobecnými povinnosťami účastníka cestnej premávky,
- b) osobitnými ustanoveniami o chodcoch.

Všeobecné povinnosti účastníka cestnej premávky upravujú povinnosti všetkých účastníkov v rozsahu ich pôsobnosti a dosahu na reálneho účastníka cestnej premávky, teda vo všeobecnej rovine časť ustanovení platia pre chodca, ale nedotýkajú sa vodiča a naopak, alebo sú záväzné pre všetkých účastníkov cestnej premávky. Ako základná povinnosť je „účastník cestnej premávky povinný dodržiavať pravidlá cestnej premávky ustanovené v tomto zákone“⁴ a na základe tejto skutočnosti je chodec povinný dodržiavať tie ustanovenia zákona o cestnej premávke, ktoré upravujú jeho povinnosti v cestnej premávke. Rozšírenie tejto pomerne významovo rozsiahlej povinnosti je konkretizované do nasledovných ustanovení: „Účastník cestnej premávky je ďalej povinný

- a) správať sa disciplinovane a ohľaduplne tak, aby neohrozil bezpečnosť alebo plynulosť cestnej premávky, pritom je povinný prispôsobiť svoje správanie najmä stavebnému, dopravno-technickému stavu cesty, situácii v cestnej premávke, poveternostným podmienkam a svojim schopnostiam,
- b) poslúchnuť pokyn vyplývajúci z dopravnej značky alebo dopravného zariadenia,
- c) poslúchnuť pokyn, výzvu alebo príkaz policajta súvisiaci s výkonom jeho oprávnení pri dohľade nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky, strpieť výkon jeho oprávnení, ako aj pokyny iných osôb, ktoré na to oprávňuje tento zákon alebo osobitný predpis“⁵.

Ustanovenie, ktoré zaväzuje účastníka cestnej premávky – chodca správať sa disciplinovane a ohľaduplne k ostatným účastníkom cestnej premávky, predstavil zákonodarca disciplinovanosť ako dôležitú povinnosť z pohľadu bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky. Ohľaduplnosť predstavuje empatické správanie sa chodca voči ostatným účastníkom cestnej premávky, kde ako príklad možno uviesť vstup na priechod pre chodcov tak, aby vodič motorového vozidla nemusel prudko až akútne brzdiť a pod..

V písmene a) tohto ustanovenia je chodcovi daná povinnosť prispôsobiť svoje správanie v cestnej premávke všetkým reálnym podmienkam, ktoré môžu mať dopad na bezpečné správanie sa na ceste. Ustanovenie upozorňuje na stavebný, dopravno-technický stav komunikácie, ďalej na podmienky a intenzitu cestnej premávky a na poveternostné podmienky. V rámci tohto ustanovenia zákon ukladá chodcovi aby prispôsobil svoje správanie sa aj svojim schopnostiam, čo je v tomto prípade myslené jeho fyzické schopnosti, zdravotné postihnutie, ktoré napríklad ovplyvní čas prechádzania plnej šírky komunikácie a podobne. V reálnej premávke na pozemných komunikáciách sa táto povinnosť vzťahuje na chodcov všeobecne, ale má silný akcent pre osoby z pohybovými poruchami, zdravotným postihnutím ako napríklad

⁴ Zákon č. 8/02009 Z. z. o cestnej premávke, § 3, ods. 1,

⁵ Zákon č. 8/02009 Z. z. o cestnej premávke, § 3, ods. 2, písm. a) až c).

osoby vo vyššom veku, s pohybovými poruchami, osoby využívajúce vozíky pre zdravotne postihnuté osoby. Samostatne je pri schopnostiach prispôbiť svoje chovanie v cestnej premávke potrebné uviesť deti, ktoré mnoho krát nie sú schopné dostatočne vyhodnotiť všetky aspekty cestnej premávky ako je rýchlosť alebo vzdialenosť pohybujúcich sa vozidiel. Vzhľadom k tomu, že u detí sa nepredpokladá znalosť zákona o cestnej premávke ako u dospelých osoby, je teda vecou výchovy a vzdelávania v rámci rodiny a školských zariadení vybudovať u detí také návyky a zručnosti, ktoré nahradia podrobnú znalosť zákona o cestnej premávke. Takéto deti a je potom schopné sa primeraným spôsobom pohybovať v dopravnom priestore svojho bydliska, školy a aj v ďalších priestoroch.

Nasledujúca povinnosť uvedená pod písmenom b) je vo všeobecnej rovine príkaz poslúchnuť pokyn vyplývajúci z dopravnej značky alebo dopravného zariadenia. Z uvedeného potom vyplýva, že aj chodec ako účastník cestnej premávky je povinný poslúchnuť pokyn dopravnej značky a to zvislej alebo vodorovnej, trvalo umiestnenej alebo dočasnej, ktorá má vo svojom pokyne dosah na chovanie a správanie sa chodca, povinnosť poslúchnuť a plniť konkrétny pokyn alebo príkaz ktorý symbol zobrazuje. Rovnaká povinnosť je na chodca kladená i v prípade dopravných zariadení teda predovšetkým svetelným signálom, ktorých svetelný signál určuje správanie sa chodca v cestnej premávke.

Posledné písmeno c) tohto ustanovenia upravuje vzťah policajta a chodca – účastníka cestnej premávky v cestnej premávke. Zjednodušene vyjadrené sa jedná o vzťah nadradenosti policajta voči účastníkovi cestnej premávky a teda aj chodcovi, ktorý je povinný záväzne poslúchnuť pokyn, výzvu alebo príkaz policajta, ktorý súvisí s výkonom jeho oprávnení pri dohľade nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky. Spravidla sa jedná o pokyny policajta pri osobnom riadení cestnej premávky kedy riadi premávku pomocou určených signálov v prípade zvýšenej premávky, za účelom odstránenia zápchy alebo kolóny vozidiel, na miestach dokumentovania dopravných nehôd, pri regulácii dopravy v prípade konania spoločenských, kultúrnych, náboženských a športových podujatí. Rovnako je chodec povinný strpieť výkon oprávnení policajta, ak sú v záujme bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky. Chodec je povinný poslúchnuť aj pokyny iných osôb, ktoré na to oprávňuje tento zákon, kde ako príklad je možno uviesť pokyny civilnej osoby - účastníka dopravnej nehody v prípade riadenia cestnej premávky na mieste dopravnej nehody a podobne. Z uvedenej analýzy ustanovení uvedených v § 3 ods. 1 a 2 rieši sériu povinností, ktoré vo všeobecnej rovine riešia správanie sa účastníkov cestnej premávky. Ich obsah je formulovaný tak, aby každý účastník cestnej premávky plnil záväzné ustanovenia v cestnej premávky v rozsahu v akom sa ich tieto ustanovenia dotýkajú. Je samozrejmé že v selektívnom rozmere sú platné aj pre chodca ako jedného z účastníkov cestnej premávky. Ak hovoríme o všeobecných povinnostiach účastníka cestnej premávky je pochopiteľné, že i keď určujú všeobecné povinnosti pre zaistenie úplnej bezpečnosti cestnej premávky nepostačujú a je potom logické, že existujú špecifické ustanovenia, ktoré riešia problematiku chodcov v cestnej premávke. Riešenie problematiky chodcov je v zákone o cestnej premávke rozpracovaný v osobitných ustanoveniach o chodcoch kde § 52 ods. 1 je uvedené, že „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“⁶. Uvedené ustanovenie ukladá povinnosť chodca využívať na pohyb predovšetkým dopravný priestor určený primárne pre pohyb chodcov – teda chodník a zároveň stanovuje i pravidlo o pohybe po pravej strane, čím zároveň upravuje i podmienky plynulosti pohybu prúdu chodcov oboma smermi. Ako náhradný dopravný

odstranil:

⁶ Zákon č. 8/02009 Z. z. o cestnej premávke, § 52, ods. 1,

priestor v prípadoch kedy chodník nie je alebo je neschodný určuje zákon o cestnej premávke v tomto odseku krajinu vozovky ale najbližší okraj vozovky pričom stanovuje, že sa v takomto dopravnom priestore sa pohybuje chodec zásadne vľavo. Týmto opatrením je zabezpečené, že chodec vidí približujúce sa vozidlá a je schopný na základe zrakovej informácie reagovať na konkrétnu dopravnú situáciu. V § 52 ods. 2 je stanovené, že „iní účastníci cestnej premávky nemôžu na svoj pohyb používať chodník okrem prípadov kedy je spôsob využívania chodníka viacerými účastníkmi cestnej premávky upresnený zvislou alebo vodorovnou dopravnou značkou alebo dopravným zariadením.“⁷ Táto právna úprava zabezpečuje chodcom ich dopravný priestor na pohyb bez zvýšeného nebezpečenstva. Pohyb chodca po cestnej komunikácii upravuje ods. 3 uvedeného paragrafu, kde umožňuje chodcom kráčať po krajnici alebo po okraji vozovky dvaja vedľa seba. Toto pochopiteľne neplatí za zníženej viditeľnosti, zložitých klimatických podmienkach a pri zvýšenej premávke vozidiel po cestnej komunikácii, vtedy z bezpečnostných dôvodov smú ísť chodci pohybujúci sa pešo len v zástupe za sebou. Toto opatrenie pohybu v zástupe za sebou platí vždy pre osoby pohybujúce sa na lyžiach, korčuľoch, kolobežke, skatebore alebo obdobnom športovom vybavení. Súčasne tento odsek stanovuje chodcom „povinnosť používať za zníženej viditeľnosti potrebné reflexné prvky alebo odevné súčiastky, prípadne bezpečnostný odev“.⁸ V tejto súvislosti je potrebné upozorniť na skutočnosť, že reflexné prvky majú bezprostredný vplyv na viditeľnosť chodca za zhoršených klimatických podmienok a za zhoršených svetelných pomerov v dopravnom priestore. V súčasnosti sú reflexné prvky využívané i pri výrobe konfekčných odevov predovšetkým u detí a mládeže, ďalej sú reflexné prvky použité i pri výrobe školských tašiek a vakov a podobne. Takéto využitie reflexných materiálov je v prípade detí a školskej mládeže ako vysoko rizikovej skupiny účastníkov cestnej premávky mimoriadne vhodný a účelný spôsob zvyšovania bezpečnosti tejto skupiny účastníkov cestnej premávky. V nasledujúcom odseku je riešený pohyb chodca pomocou ručného alebo motorového vozíka pre zdravotne postihnuté osoby, ktorý umožňuje takejto kategórii chodcov „využívať ktorúkoľvek krajinu alebo ktorúkoľvek okraj vozovky. Chodec na vozíku pre zdravotne postihnutú osobu pri pohybe na chodníku nesmie prekročiť rýchlosť chôdze“.⁹ Táto úprava poskytuje uvedenej kategórii chodcov možnosť pohybovať sa tam, kde je možné sa reálne a fyzicky dostať s vozíkom pre zdravotne postihnuté osoby. V reálnej situácii sa takýto účastník cestnej premávky – vozíčkar pohybuje v oblasti bezbariérového priestoru, do ktorého sa môže fyzicky s vozíkom dostať bez prekážok. Iná právna úprava by v praktickom živote bola pre takéhoto chodca - vozíčkara kontraproduktívna a obmedzujúca a je teda ponechané na chodcovi aby sa pohyboval tam, kde je mu to bez prekážky umožnené. Pohyb chodcov pomocou športových vybavení stanovuje, že takáto skupina chodcov sa zásadne pohybuje po pravej strane chodníka a pri tomto pohybe nesmie ohroziť a ani obmedziť ostatné osoby to znamená, že ostatným chodcom nesmie vzniknúť žiadne ohrozenie a ani ostatným chodcom akokoľvek prekážať v pohybe. Obdobne je upravená i povinnosť sa správať uvedeným spôsobom aj kategórii „chodcov, ktorí tlačia bicykel alebo motocykel. Všetky tieto kategórie chodcov musia neustále sledovať cestnú premávku a na základe reálnych pomerov v cestnej premávke i upravovať svoje správanie sa“.¹⁰

V nasledujúcom ustanovení v § 53 je riešená problematika zásadných povinností chodca. V ods. 1 je riešená problematika, ktorá určuje povinnosť chodca použiť na prechádzanie vozovky prioritne priechod pre chodcov, podchod alebo nadchod a tak isto aj povinnosť pohybovať sa v priestore priechodu vpravo z dôvodu plynulého pohybu chodcov na

⁷ Zákon č. 8/02009 Z. z. o cestnej premávke, § 52, ods. 2,

⁸ Zákon č. 8/02009 Z. z. o cestnej premávke, § 52, ods. 3,

⁹ Zákon č. 8/02009 Z. z. o cestnej premávke, § 52, ods. 4,

¹⁰ Zákon č. 8/02009 Z. z. o cestnej premávke, § 52, ods. 5, 6,

priechode systémom dvoch protismerných zástupov chodcov. Tento odsek tak rieši i niektoré otázky prednosti vozidiel s právom prednostnej jazdy, kedy chodec nesmie vstupovať na priechod pre chodcov ak sa takéto vozidlo blíži k priechodu pre chodcov a ďalej je mu kladená povinnosť čo najrýchlejšie priestor priechodu pre chodcov opustiť ak sa vozidlo s právom prednostnej jazdy blíži a tým mu umožniť plynulý prejazd. Dôležitá časť v tomto odseku stanovuje „povinnosť chodca umožniť električke plynulý prejazd“. ¹¹ Tento paragraf teda vo svojom ustanovení zabezpečuje plynulý a bezpečný prechod chodca cez priechod pre chodcov. Určuje mimoriadne dôležitú povinnosť využívať predovšetkým priechod pre chodcov alebo podchod a priechod ak sa nachádza v ich bezprostrednej blízkosti. Táto povinnosť zásadným spôsobom ovplyvňuje bezpečnosť chodca tým, že ho zaväzuje použiť vymedzený dopravný priestor v ktorom je účastníkom cestnej premávky určený spôsob pohybu, a tento priestor je označený príslušnými vodorovnými alebo zvislými dopravnými značkami alebo svetelnou signalizáciou. Používanie podchodu a nadchodu z pohľadu bezpečnosti chodcov predstavuje najvhodnejší spôsob prekonávania jazdnej dráhy vozidiel. Jedná sa o samostatnú dopravnú stavbu, ktorá umožňuje bezkolízny prechod chodca pod prípadne nad úrovňou vozovky bez spoločného kolízneho priestoru chodec - vozidlo. Vytváranie funkčných systémov segregovanej pešej a cestnej dopravy predstavuje najvhodnejšie riešenie z pohľadu bezpečnosti cestnej premávky. Správanie sa chodcov voči motorovým vozidlám je upravené v § 53 ods.2, kde je jasne stanovené, že chodec prechádzajúci cez priechod pre chodcov musí brať ohľad na vodičov prichádzajúcich vozidiel najmä tým, že neprechádzajú jednotlivo, ale v skupinách a to platí i pre vozidlá vodičov, ktorí odbočujú na cestu, cez ktorú chodec prechádza. Ďalej chodec nesmie prechádzať cez 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 ak v § 55a, ods. 2, nie ustanovené inak“. ¹² Dôležitosť tohto ustanovenia spočíva v úprave správania sa chodcov vo vymedzených situáciách, kde predovšetkým zákon zaisťuje istú plynulosť cestnej premávky tým, že ustanovuje chodcom prechádzať cez vozovku v skupinách a čiastočne reguluje a upresňuje tzv. „absolútnu prednosť chodcov“ tým, že mu obmedzuje vstup na vozovku v situácii kedy chodec nie je schopný včas a bezpečne prekonať vozovku. Ďalej v tomto ustanovení určuje priechod ako dopravný priestor určený výhradne chodcovi, pričom ako výnimku povoľuje priechod použiť osobám pohybujúcim sa na samovyvažovacích vozidlách. Problematika využívania samovyvažovacích vozidiel, ktoré sú známe predovšetkým z veľkých aglomerácií a turisticky atraktívnych miest s názvom „Segway – pomenované podľa výrobcu“ je často diskutovaný problém. „Vzhľadom na skutočnosť, že sa jedná o dopravný prostriedok o značnej hmotnosti v limite od 20 kg až 43 kg a dosahujú rýchlosť až 30kmh⁻¹ čo vysoko presahuje rýchlosť chôdze“ ¹³ tak následne k uvedeným parametrom vysokej rýchlosti a kinetickej energii predstavuje pre chodcov značné riziko stret so samovyvažovacím vozidlom. Zákon o cestnej premávke v prípade používania samovyvažovacích vozidiel nestanovil rýchlostný limit v priestoroch kde sa pohybujú ostatní chodci je nebezpečenstvo vážnych kolízií vysoké pri absencii takejto právnej úpravy ich rýchlosti. Množstvo európskych miest a turistických destinácií zakázalo pohyb pomocou samovyvažovacích vozidiel typu Segway a ďalších podobných vozidiel typu hoverboardy, jednokolky a ďalšie podobné športové zariadenia. „Takýto zákaz už uplatňuje v Českej republike Praha, v Nemecku požadujú vodičský preukaz minimálne na úrovni mopedu a smie sa pohybovať len na cyklotrasách, v Rakúsku takéto vozidlá zaraďujú do kategórie bicykle so

odstranil:

¹¹ Zákon č. 8/02009 Z. z. o cestnej premávke, § 53, ods. 1,

¹² Zákon č. 8/02009 Z. z. o cestnej premávke, § 53, ods. 2,

¹³ Dostupné na <https://kel.sk/index.php/cyklistika/segway-a-hoverboardy/offroad-segway-swing-detail.html>

všetkými povinnosťami a právami tak ako majú stanovené v zákone teda jazda zásadne po vozovke alebo po cyklotrasách¹⁴.

Obrázok č. 1 Samovyvažovacie vozidlo typu Segway.¹⁵ „Mimo priechodu pre chodcov sa sme cez vozovku prechádzať len kolmo na jej os. Chodci smú prechádzať cez vozovku mimo priechodu pred chodcov len ak s ohľadom na vzdialenosť a rýchlosť jazdy prichádzajúcich vozidiel nedonútia ich vodičov na zmenu smeru alebo rýchlosti jazdy¹⁶. Táto úprava zaisťuje aby trasa chodca pri prechádzaní cez vozovku bola čo najkratšia a zároveň zabezpečovala minimálny časový limit na prechod cez vozovku a tak isto „povinnosť chodca prechádzať cez vozovku, tak aby vodičom idúcich vozidiel dal prednosť v jazde¹⁷. 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. Toto platí na priechode pre chodcov i mimo neho. „Chodec nesmie prekonávať zábradlie ani iné zábrany¹⁸. Uvedené ustanovenia zákonnou úpravou rieši problematiku časového faktora pobytu chodca vo vozovke a jeho minimalizácie a tým znižovať i dobu prípadného ohrozenia chodca vo vozovke. Zároveň zakazuje chodcom preliezať zábrany, ktoré sú inštalované z dôvodu zamedzenia vnikaniu chodca do vozovky v miestach kde je to z pohľadu potrieb bezpečnosti cestnej premávky žiaduce a potrebné. Pritom uvedené zábrany môžu byť inštalované v priestore medzi vozovkou a chodníkom teda na okraji vozovky ale aj u smerovo rozdelených a oddelených protismerných jazdných pruhov uprostred medzi nimi, ďalej na nástupištiach električiek situovaných do stredu jazdných dráh. Zábrany môžu mať podobu kovových zábradlí, zvodidiel, nízkych pletivových plotov, betónových prefabrikátov a podobne. Organizovaný útvar chodcov je riešený v ustanovení § 54 a rieši pohyb spravidla organizovaných peších útvarov Ozbrojených síl SR, táto možnosť je aj pre presun organizovaných skupín školskej mládeže. Pohyb chodcov upravený tak, že platia práva a povinnosti vodičov vozidla. Zodpovednosť za takýto presun má veliteľ či vedúci presunu, „Organizovaná skupina detí nepodliehajúce povinnej školskej dochádzke sa riadi pravidlami platiacimi pre chodcov¹⁹. Tento paragraf stanovuje spôsob pohybu po vozovke tak, aby bol v maximálnej možnej miere bezpečný a zároveň minimalizuje dopad na bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky.

Právna úprava určená pre chodcov riešená ustanoveniami zákona o cestnej premávke zabezpečujú len časť problematiky bezpečnosti chodcov. Pre komplexnosť bezpečnej premávky sú potrebné aj ustanovenia, ktoré riešia chovanie sa a správanie sa vodičov voči chodcom. Vzťah chovania sa chodca a vodiča v priestore vozovky je významným a určujúcim pre úroveň bezpečnosti cestnej premávky. Na zaistenie bezpečnosti chodcov zákon o cestnej premávke v § 4 ods. 1 Povinnosti vodiča stanovuje, že „vodič je povinný dbať na zvýšenú opatnosť voči cyklistom a chodcom, najmä deťom, osobám zo zdravotným postihnutím, osobitne voči osobám ktoré používajú bielu palicu a starým osobám²⁰. Táto záväzná povinnosť teda výslovne menuje chodcov a rizikové skupiny chodcov a upravuje správanie sa voči nim s dôrazom na zvýšenú pozornosť na ich správanie sa v dopravnom

¹⁴ Dostupné na internete: <https://dennikn.sk/minuta/316460/>

¹⁵ Dostupné na internete: <https://kel.sk/index.php/cyklistika/segway-a-hoverboardy/offroad-segway-swing-detail.html>

¹⁶ Zákon č. 8/02009 Z. z. o cestnej premávke, § 53, ods. 3,

¹⁷ Zákon č. 8/02009 Z. z. o cestnej premávke, § 53, ods. 3,

¹⁸ Zákon č. 8/02009 Z. z. o cestnej premávke, § 2 ods. 2, písm. b),

¹⁹ Zákon č. 8/02009 Z. z. o cestnej premávke, § 53, ods. 4,

²⁰ Spracované podľa zákon č. 8/02009 Z. z. o cestnej premávke, § 54, ods. 1 až 5,

²¹ Zákon č. 8/02009 Z. z. o cestnej premávke, § 4, ods. 1, písm. e),

odstranil: ¶



odstranil: ¶

priestore. „Ďalej je vodič povinný dať prednosť chodcovi, ktorý vstúpil na vozovku a prechádza cez priechod pre chodcov, pritom ho nesmie ohroziť, to neplatí pre vodiča električky“.²¹ Toto ustanovenie obsahuje jednoznačný imperatív, ktorý zaväzuje vodiča povinnosťou neohroziť chodca vo vozovke za každých okolností v zmysle definovania odborného pojmu neohroziť teda „povinnosť správať sa tak aby inému účastníkovi cestnej premávky nevzniklo nijaké nebezpečenstvo“.²² Vodič motorového vozidla nesmie ohroziť chodcov na chodníku alebo chodcov prechádzajúcich cez cestu na vodič odbočuje pri odbočovaní na miesto mimo cesty, pri vchádzaní na cestu a pri otáčaní alebo pri cúvaní. Týmto je zaisťovaná bezpečnosť chodcov ak vodič prechádza cez priestor, ktorý je určený pre chodcov a jedná sa spravidla o vjazdy na parkoviská, do priestorov firiem, vjazdu na súkromné pozemky a podobne. V zásade možno povedať, že toto ustanovenie rieši prejazd dopravných prostriedkov cez dopravný priestor určený pre chodcov.

Dopravné značky upravujúce problematiku pešej dopravy

Významnú úlohu v otázke chodcov v cestnej premávke zohrávajú dopravné značky, ktoré tvoria riadiaci, výstražný, informačný a doplnkový systém. Dopravné značky regulujú a upravujú správanie sa vodičov a ďalších účastníkov cestnej premávky v priestore, kde sa chodci nachádzajú alebo sa v daných priestoroch pohybujú vo vozovke, alebo sa v jej blízkosti pohybujú. Platné dopravné značky sú zverejnené vo Vyhláske Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke. Významné značky podľa ich zaradenia do jednotlivých skupín značiek upravujúce chodcov sú nasledovné:

Zvislé dopravné značky

Výstražné značky

- A 13 Priechod pre chodcov – využíva sa na výstrahu pre vodičov, že sa blíži k priechodu pre chodcov mimo obce a znamená výstrahu pred priestorom, v ktorom je takýto dopravný priestor umiestnený, dodatkovou tabuľou možno špecifikovať vzdialenosť priechodu od pricestia
- A 14 Chodci – umiestňuje sa ako výstraha pred miestom, kde sa chodci môžu nachádzať, je umiestňovaná spravidla mimo obce a možno ju doplniť značkou doplnujúcou informáciu o vzdialenosti. Spravidla je kombinovaná s ďalšími dopravnými značkami.
- A 15 Deti – táto dopravná značka poskytuje informáciu výstražného typu o mieste, kde sa môžu ako chodci často vyskytovať deti a to predovšetkým v blízkosti predškolských, školských zariadení alebo detských ihrísk. Môže byť doplnená dodatkovou tabuľou s informáciou o dĺžke úseku. Môže byť kombinovaná s ďalšími dopravnými značkami.

Zákazové značky

- B 13 Zákaz vstupu chodcov – používa sa v miestach kde je pohyb chodcov nežiaduci alebo je možnosť chodcov odkloniť na inú trasu, ale nepoužije sa v prípadoch kedy zákaz vyplýva z všeobecných ustanovení pravidiel cestnej premávky,
- B 14 Zákaz vstupu korčuliarov - zakazuje vstup osôb pohybujúcich sa na lyžiach, korčuliach, kolobežke, skateboarde alebo inom športovom vybavení a používa sa na označenie miest, kde je pohyb na lyžiach, korčuliach, kolobežke, skateboarde alebo inom športovom vybavení zakázaný.

Príkazové značky

²¹ Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, § 4, ods. 1, písm. f),

²² Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, § 2, ods. 2, písm. o),

- C 9 Cestička pre chodcov – prikazuje chodcom použiť v predmetnom smere takto označenú cestičku alebo pruh. Iným účastníkom cestnej premávky je používanie cestičky alebo pruhu zakázaný,
 - C 12 cestička pre vyznačených užívateľov – prikazuje vyobrazeným významovým symbolom vyznačeným užívateľom napríklad chodcom a cyklistom použiť v predmetnom smere takto označenú spoločnú cestičku alebo pruh. Cyklista pritom nesmie ohroziť chodca. Cestičku môžu využiť aj ostatní chodci pohybujúci sa na vybranom športovom zariadení,
 - C 13 Cestička pre vyznačených užívateľov – prikazuje vyznačeným užívateľom prikazuje vyobrazeným významovým symbolom vyznačeným užívateľom použiť v predmetnom smere takto označenú cestičku alebo pruh, ale iba vyznačeným spôsobom, t. j. vyznačení užívatelia sú povinní použiť len pruh pre nich určený – jedná sa vlastne o užívateľsky rozdelený dopravný priestor.
- Informatívne prevádzkové značky
 - IP 6 Priechod pre chodcov – značka označujúca priechod pre chodcov, ktorý je označený značkou č V 6a alebo V 6b (vodorovné dopravné značky pre označenie priechodu pre chodcov tzv. „zebrou“),
 - IP 9 Podchod alebo nadchod – informuje o blízkosti podchodu alebo nadchodu. Bezbariérový podchod alebo priechod sa označuje dodatkovou tabuľou č. E 12 alebo E 15,
 - IP 25a , IP 25b Pešia zóna písm. a) začiatok, písm. b) koniec zóny - vyznačuje územie (časť obce a podobne) určené predovšetkým pre chodcov, kde platia zvláštne ustanovenia o premávke v pešej zóne,
 - IP 26a , IP 26b Školská zóna písm. a) začiatok, písm. b) koniec zóny – vyznačuje oblasť kde platia zvláštne ustanovenia o premávke v školskej zóne.

Vodorovné dopravné značky

- V 6a Priechod pre chodcov – vyznačuje plochu, na ktorú sa usmerňuje prechod chodcov cez vozovku a ktorou sa zabezpečuje prednosť pešej premávky pred premávkou vozidiel,
- V 6b Priechod pre chodcov s vodiacim pásom pre nevidiacich - vyznačuje plochu, na ktorú sa usmerňuje prechod chodcov cez vozovku a ktorou sa zabezpečuje prednosť pešej premávky pred premávkou vozidiel, vodiaci pás musí byť vždy prepojený s varovným pásom so smerovacím vedením.²³

Využívanie a umiestňovanie dopravných značiek správnym spôsobom a v súlade s technickými normami môžu zásadným spôsobom ovplyvniť bezpečnosť chodcov v cestnej premávke. Využitie zvislých a vodorovných dopravných značiek má nasledovné možnosti:

- skvalitňuje organizáciu dopravy v mieste alebo úseku ich umiestnenia a platnosti,
- prehľadným spôsobom vyčleňuje a označuje jednotlivé dopravné priestory, ktoré môžu mať samostatný alebo zmiešaný používateľský charakter. Napríklad samostatný priestor je cestička pre chodcov a zmiešaný priechod pre chodcov vyznačený vodorovným značením „zebra“, ktorý vyžívajú viacerí účastníci cestnej premávky,
- dopravné značky svojím významom určujú práva a povinnosti všetkých účastníkov cestnej premávky v mieste alebo úseku kde sú umiestnené. Sú

²³ Spracované podľa Vyhlášky MV SR č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke, Príloha č. 1

nositeľom informácií, ktoré sú zákazom, povinnosťou, pokynom, usmernením alebo informáciou pre účastníka cestnej premávky, ktorý v súvislosti s chodcami plní v súlade s § 3 ods. 2 písm. b, ktorý v rámci povinností účastníka cestnej premávky stanovuje povinnosť poslúchnuť pokyn vyplývajúci s dopravnej značky alebo dopravného zariadenia.²⁴

Samostatnú kapitolu v oblasti zaisťovania bezpečnosti chodcov tvorí svetelná signalizácia. Základné svetelné signály usmerňujú pohyb chodcov spravidla v priestoroch križovatiek riadených svetelnou signalizáciou. Uvedený spôsob riadenia chodcov je jasný, zrozumiteľný a pri plnom rešpektovaní zobrazenej svetelnej signalizácie zo strany všetkých účastníkov cestnej premávky v križovatke je pohyb chodcov pomerne bezpečný. Základným predpokladom pre bezpečnosť chodcov v takomto dopravnom priestore je rešpektovanie nielen svetelnej signalizácie ale i primeraného empatického postoja chodcov a vodičov, predovšetkým v situácii, keď odbočujúce vozidlá sú povinné umožniť bezpečný prechod chodcom a samozrejme v tomto prípade platí aj skutočnosť, že chodci prejdú cez priechod chodcov v čo najkratšom možnom čase, v skupinách a že nebudú vstupovať do vozovky v čase keď by vodič vozidla mohol ohroziť prechádzajúceho chodca. Využívané svetelné signály určené pre chodcov sú uvedené vo Vyhláske Ministerstva vnútra č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a sú podrobne opísané v prílohe č. 1, časť III. Dopravné zariadenia 1. Svetelné signály v časti Základné svetelné signály takto:

- S5a Signál pre chodca s červeným svetlom so znamením „Stoj“,
- S5b Signál pre chodca so zeleným svetlom so znamením „Voľno“,
- S5c Kombinovaný signál pre chodcov a cyklistov s červeným svetlom so znamením „Stoj“,
- S5d Kombinovaný signál pre chodcov a cyklistov so zeleným svetlom so znamením „Voľno“,
- S6a Signál so žltým svetlom v tvare chodca,
- S6b Signál so žltým svetlom v tvare chodca a cyklistu,
- S11b Doplnkový signál s prerušovaným žltým svetlom v tvare chodca,
- S11d Doplnkový signál s prerušovaným žltým svetlom v tvare chodca a cyklistu.

2. Stav štruktúra a dynamika dopravnej nehodovosti chodcov v SR

Dopravná nehodovosť predstavuje závažný spoločenský problém, ktorý nepriaznivo pôsobí na spoločnosť i jednotlivcov. Eliminácia dopravnej nehodovosti a jej znižovanie predstavuje dlhodobý proces, do ktorého je zapojených množstvo orgánov a inštitúcií zo štátneho, súkromného či tretieho sektora. Dlhodobé ciele a spojené úsilie v boji so znižovaním počtu obetí a ďalších následkov dopravnej nehodovosti prináša svoje úspechy, ktoré je možné doložiť existujúcimi štatistikami a ďalšími prehľadmi o dopravnej nehodovosti. Stratégia znižovania dopravnej nehodovosti a počtu obetí dopravných nehôd sa riadi dokumentami, ktoré sú koncipované na úrovni Európskej únie (Európska únia ďalej len „EÚ“) a následne transformované na národnú úroveň jednotlivými členskými štátmi. Jedným z takýchto dokumentov je Biela kniha – Plán jednotného dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného systému efektívne využívajúceho zdroje kde je v oblasti bezpečnosti cestnej premávky uvedené, že „je potrebné venovať osobitnú pozornosť zraniteľným používateľom, ako sú chodci, cyklisti a motocyklisti a to aj prostredníctvom bezpečnejšej

odstranil:

²⁴ Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, § 3, ods. 2, písm. b),

infraštruktúry a technológie vozidiel“.²⁵ Slovenská republika, tak ako ďalšie členské štáty EÚ prijali s cieľom znížiť počet obetí dopravných nehôd strategický dokument, ktorý vytýčil programové ciele zamerané na túto negatívnu oblasť cestnej premávky. Dokument prijatý vládou SR uznesením č. 135 z 02.03.2011 je „Stratégia zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v SR v rokoch 2011 až 2020 (Národný plán BECEP 2011 – 2020) – (ďalej len „Stratégia“). Uvedený dokument určuje „základný cieľ znížiť počet usmrtených pri dopravných nehodách o 50 % voči referenčnému roku za plánovacie obdobie desiatich rokov“. Na zabezpečenie splnenia tohto cieľa bolo týmto dokumentom stanovených 9 rámcových cieľov. V bode „C“ je uložený rámcový cieľ – znížiť dopravnú nehodovosť u zraniteľných účastníkov cestnej premávky²⁶, ktorý je v prílohe tohto dokumentu rozpracovaný na jednotlivé ciele a úlohy. Pre bezpečnosť chodcov boli určené nasledujúce ciele:

- „zadefinovanie kritérií a technických požiadaviek pre bezpečný pohyb chodcov,
- upokojenie dopravy v sídlach aj mimo sídiel pomocou jej vhodnej segregácie,
- zvýšenie bezpečnosti priechodov pre chodcov,
- vykonávanie účinného dohľadu nad dodržiavaním legislatívnych nariadení a obmedzení pri pohybe chodcov,
- kampane a výchovné opatrenia zamerané na používanie reflexných a ochranných prvkov“.²⁷

Zodpovednými orgánmi a inštitúciami boli určené tieto subjekty:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR,
- Ministerstvo vnútra SR,
- Ministerstvo zdravotníctva – Úrad verejného zdravotníctva SR,
- Prezídium PZ,
- príslušné Krajské a Okresné dopravné inšpektoráty
- subjekty tretieho sektora napríklad dobrovoľnícka sieť VAMOS.

Výsledky dosahované v rámci Stratégie sú pozitívne a doteraz sa darí plniť prepočítané ročné hodnoty počtu usmrtených účastníkov cestnej premávky. Sledovanie dopravnej nehodovosti a počtu obetí patrí medzi jeden z najdôležitejších a najsledovateľnejších údajov o bezpečnosti cestnej premávky. Spracovávané štatistiky obsahujú množstvo údajov, ktoré sa zaznamenávajú v rámci evidencie dopravných nehôd. Detailným spracovaním údajov je možné sledovať, a analyzovať stav, štruktúru a dynamiku dopravnej nehodovosti nielen v absolútnych hodnotách ale i podľa špecifických požiadaviek a parametrov. Takýmto spôsobom vieme sledovať aj nehodovosť chodcov, ako samostatnú časť dopravnej nehodovosti v rámci sledovania dopravnobezpečnostnej situácie. Štatistické údaje nehodovosti chodcov sú voľne dostupné na stránkach Ministerstva vnútra SR a Prezídia Policajného zbor v dlhodobom časovom horizonte a pre prípadnú ilustračnú potrebu je možné ich dohľadať.

²⁵ Biela kniha – Plán jednotného dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného systému efektívne využívajúceho, bod 1.4, bod 16 – Vytvorenie „vize nulovej nehodovosti“ v oblasti bezpečnosti dopravy, Európska komisia Brusel, 23. 8. 2011, SEK(2011) 391 v konečnom znení, str. 23

²⁶ Stratégia zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v SR v rokoch 2011 až 2020, str. 10,

²⁷ Stratégia zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v SR v rokoch 2011 až 2020, str. 15,

odstranil:

odstranil:

odstranil:

3. Identifikácia rizík v pešej doprave

Chodec ako účastník cestnej premávky patrí do kategórie vysoko rizikových účastníkov cestnej premávky. Uvedený fakt vyplýva zo skutočnosti, že chodec patrí do skupiny nechránených účastníkov cestnej premávky, ktorý nemá prakticky žiadnu pomôcku, predmet alebo zariadenie, ktoré by čiastočne eliminovalo následky pri strete s dopravným prostriedkom nemotorovej a motorovej dopravy. Už napríklad stret chodca s cyklistom idúcim na bicykli vysokou rýchlosťou, môže mať pre chodca (samozrejme i pre cyklistu) vážne zdravotné riziká ale i fatálne následky. Pre bližšie identifikovanie rizík hroziacich chodcom je možné rozdeliť tieto riziká na niekoľko skupín?

- a) riziko vyplývajúce zo správania sa vodičov,
- b) riziko vyplývajúce zo stavebného a dopravno-technického stavu dopravného priestoru, stavu dopravného značenia, dopravných zariadení a svetelnej signalizácie,
- c) riziko vyplývajúce zo správania sa chodcov.

Je samozrejmé, že takéto kategorizovanie umožní rozdeliť príčiny vzniku rizík vždy s určením primárneho zdroja rizika, avšak nepostihne možné kombinácie rizík, ktoré vzniknú zavinením jednotlivých subjektov súčasne teda napríklad rizikové správanie sa vodiča motorového vozidla a súčasne rizikové správanie sa chodca následkom čoho je príčina rizík je kombináciou konania oboch subjektov.

Riziko vyplývajúce zo správania sa vodičov vozidiel

Táto skupina rizikového správania sa vodičov vozidiel spočíva vo väčšine prípadov z porušenia zákona o cestnej premávke pričom ako jedno z najrizikovejších možno považovať porušenie povinnosti vodiča dať prednosť chodcovi na priechode pre chodcov. Toto porušenie záväznej povinnosti je zaznamenať na klasickej komunikácii s dvomi protismernými pruhmi, kde vodič priamo nedá prednosť chodcovi, alebo vodič ktorý, je bližšie priechodu zastaví alebo spomalí pred priechodom pre chodcov aby umožnil chodcovi bezpečne prejsť, pričom vodič za ním idúceho vozidla predbehne vozidlo a tak spôsobí stret s chodcom, ktorý spravidla predpokladá, že prekonanie priechodu je bezpečné. Takýto typ stretu chodec – vozidlo je možné aj na ceste s viacerými jazdnými pruhmi v jednom smere jazdy. K stretu chodca s vozidlom často prichádza z dôvodu nevenovania sa vedeniu vozidla, kedy síce chodec vstúpi na vozovku v nevhodnej situácii ale k stretu by nedošlo ak by sa vodič dostatočne venoval riadeniu vozidla. Ďalším rizikovým správaním je nedodržanie maximálnej povolenej a ustanovenej rýchlosti na komunikácii v intraviláne a extraviláne. Predovšetkým v obci je stret vozidla s chodcom pravdepodobnejší z dôvodu vyššieho výskytu chodcov. Predovšetkým dodržanie rýchlosti kedy „vodič smie v obci jazdiť rýchlosťou najviac 50 km h⁻¹, a ak ide po diaľnici v obci alebo po rýchlostnej ceste v obci, najviac 90 km h⁻¹“.²⁸ Zásadné „dodržanie rýchlosti 50 kmh⁻¹ je dôležité z pohľadu možných dôsledkov stretu chodca s vozidlom, kedy pri dodržaní tejto rýchlosti je o 40 % vyššia šanca, že zrážka bude mať neletálny následok“.²⁹ Nezávládnutie vozidla

²⁸ Zákon č. 8/02009 Z. z. o cestnej premávke, § 16, ods. 4,

²⁹ Dostupné na: <https://auto.sme.sk/c/4280071/pri-rychlosti-50-km-h-maju-chodci-o-40-percent-vyssi-sancu-na-prezitie.html> ; Vyjadrenie generálneho riaditeľa Výskumného ústavu dopravného (VÚD), a.s. v Žiline Ľubomíra Palčáka,

³² Dostupné na: <https://opvk.cdvinfo.cz/file/bezpecnost-chodcu-analyza-konfliktnich-situaci-a-moderni-reseni-prechodu-pro-chodce/> ; Ing. V. Krívda, PhD.; Bezpečnosť chodcov- analýza konfliktných situácií a moderné riešenie prechodů

odstranil:

následkom vysokej rýchlosti môže spôsobiť aj vážne riziko chodcom, ktorí sa pohybujú vo vlastnom vyčlenenom dopravnom a segregovanom priestore – chodníku. Ďalším rizikovým správaním sa vodiča je neprispôsobenie jazdy vozidla stavu a povahe vozovky, klimatickým podmienkam a viditeľnosti, ktoré majú za následok stret s chodcom. Zhoršená viditeľnosť spôsobená dažďom, snežením alebo hmlou napríklad aj v kombinácii s nevýrazným prípadne tmavým oblečením zvyšuje pravdepodobnosť stretu vozidla s chodcom. Tak isto zmena klimatických podmienok prejavujúca sa mokrou vozovkou, snehom, poľadovicou môže výrazným spôsobom zmeniť jazdné charakteristiky smerového ovládania vozidla, brzdné schopnosti vozidla a poruchami priečnej a pozdĺžnej stability vozidla, ktoré môžu mať za následok stretu vozidla s chodcom na vozovke. I v tomto prípade môže dôjsť k ohrozeniu chodcov na chodníku. Uvedené porušenia zákona o cestnej premávke vodičmi vozidiel spravidla pojednávajú „o povinnosti vodičov umožniť chodcovi bezpečne prejsť cez priechod a cez vozovku, táto povinnosť sa nevzťahuje na vodičov mestskej koľajovej dopravy“³⁰ – električiek, tak ako to určuje zákon o cestnej premávke.

Riziko vyplývajúce zo stavebného a dopravno-technického stavu priechodov pre chodcov, stavu dopravného značenia, dopravných zariadení a svetelnej signalizácie

Stavebný a dopravno-technický stav a vybavenie prechodu pre chodcov ďalšími potrebnými zariadeniami má významný vplyv na bezpečnosť chodcov v dopravnom priestore určenom pre chodcov na prekonávanie vozovky. Kvalita a udržiavanie primeraných dopravno-bezpečnostných štandardov bezprostredne chráni chodca a zároveň v dostatočnom časovom úseku upozorňuje vodiča vozidla na nebezpečenstvo stretu jeho vozidla s chodcom. Predovšetkým oblasť plnej vybavenosti priechodu pre chodcov, využívanie nových technológií, priebežná starostlivosť a údržba priechodov pre chodcov je limitujúca a určujúca pre bezpečnosť cestnej premávky. V tomto prípade mimoriadnu a významnú úlohu zohrávajú správcovia pozemnej komunikácie, ktorí v rámci svojich kompetencií a povinnosti zabezpečujú bezpečnostné štandardy priechodov pre chodcov, ale i na základe vlastných poznatkov a podnetov zo strany občanov a zainteresovaných inštitúcií optimalizuje potrebný počet priechodov a zriaďovanie nových priechodov pre chodcov. „Potreba priechodu sa preveruje ešte pred jeho zriadením a prípadne tiež aj pri už existujúcom priechode. Odborníci pritom berú do úvahy kritériá ako rýchlosť, rozľahosť, intenzita premávky, priečný rez komunikácie a vzdialenosť od okolitých priechodov alebo od svetelných signalizačných zariadení“.³¹ V rámci stavebných charakteristík možno hovoriť predovšetkým o problematike správneho a optimálneho umiestnenia priechodu na komunikácii. Napríklad umiestnenie priechodu pre chodcov tak, že prípojná komunikácia do križovatky neumožňuje vodičovi vozidla plný rozhľad do križovatky a na priechody pre chodcov. Ďalej umiestnenie priechodu do blízkosti horizontu, v blízkosti zákruty a podobne bránia vodičovi vozidla v dostatočnom rozhľade, čo môže byť rozhodujúcim faktorom pre stret vozidla v chodcom. Tak ako je rozhľadovo limitovaný vodič, mnoho krát je podobný problém typu vidieť a byť videný i na strane chodca. Značný podiel na bezpečnosť priechodu pre chodcov má kvalita a úplnosť dopravného značenia a dopravných zariadení. V tomto prípade má výrazný vplyv na dopravné značky ich presné umiestnenie podľa platných technických noriem, od ktorého závisí i včasnosť prispôsobenia jazdy vozidla pred priechodom pre chodcov. Údržba a obnova vodorovnej dopravnej značky (zebra) je dôležitá, pretože jasne viditeľná vymedzuje chodcom ich dopravný priestor a zároveň pre vodiča vyznačuje tento priestor ako priestor pre chodcov ale i možný kolízny priestor vozidla s chodcom. Významným pokrokom pre bezpečnosť priechodov majú priechody pre chodcov namaľované v 3D formáte, kde optickou ilúziou je vytvorený pre

³¹ Dostupné na: https://www.svf.stuba.sk/buxus/docs/X_2_Katalog_DBO_-_final_SK.pdf; Katalóg opatrení: Dopravno-plánovacie opatrenia na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky v zastavanom území miest a obcí SR

vodičov dojem, že priechod je vyvýšený voči rovine vozovky, prípadne vytvára ilúziu plávajúcich bielych pruhov zebry (vid' obrázok č. 2).

Obrázok č. 2 – 3D priechod pre chodcov³²



Výrazným nebezpečenstvom v priestore pre chodcov je nedostatočné alebo nevýrazné osvetlenie priechodu pre chodcov, čo má za následok, že vodič nemá dostatočnú optickú informáciu z priechodu pre chodcov následkom čoho môže dôjsť k stretu vozidla s chodcom. Z uvedených hlavných nedostatkov v priestore priechodu pre chodcov vyplýva, že stavebný, dopravnotechnický stav, kvalitné dopravné značenie a osvetlenie priestoru zohrávajú významné dopravnobezpečnostné opatrenia v tomto dopravnom priestore. Súčasne existujúce technológie zaisťujúce a zvyšujúce bezpečnosť priechodov pre chodcov predstavujú celý komplex prístrojov a zariadení, ktorých popis, kategorizovanie a funkčné parametre si zaslúžia samostatné pojednanie. Len na ilustráciu možno uviesť systémy trvale svietiacich svetelných zdrojov vo vozovke pri priechode pre chodcov a ich blikajúce varianty. Problematika osvetlenia priechodu pre chodcov za zníženej viditeľnosti môže byť trvalé alebo automaticky zapínaní pri detekcii chodca. Inteligentné retardéry pred priechodom pre chodcov s využitím stálych zdrojov napätia alebo z alternatívnych zdrojov energie ako je solárna a podobne.

Riziko vyplývajúce zo správania sa chodcov

Tak ako je v tejto oblasti zjavným významným faktorom pre vznik rizikovej alebo kolíznej situácie je ľudský faktor, ktorý mnohokrát predstavuje v chovaní vodičov a chodcov podstatný podiel na vzniku ich vzájomného stretu. Chovanie chodca v cestnej premávke je teda ovplyvnené ako objektívnymi príčinami, tak aj subjektívnymi príčinami vyvolanými správaním sa chodcov a vodičov v cestnej premávke. Medzi najvýznamnejšie zlyhania chodcov možno považovať:

- „chybné vyhodnotenie dopravnej situácie v priestore priechodu,
- zlý odhad rýchlosti vozidla, náhle vstúpenie na vozovku,
- bezdôvodné pomalé prechádzanie cez priechod,
- vbehnutie na priechod a prebiehanie cez vozovku,
- bezdôvodné zastavovanie a zdržiavanie sa na priechode,
- jednotlivé prechádzanie namiesto skupinového,
- prechádzanie na červenú,

³² Dostupné na: https://www.boredpanda.es/pasos-cebra-3d-regulador-velocidad-india/?utm_source=google&utm_medium=organic&utm_campaign=organic

- skracovanie si cesty mimo priechodu, šikmé prechádzanie cez vozovku³³,
- alkohol, návykové látky a lieky s vplyvom na chovanie sa a správanie sa chodca v dopravnom prostredí,
- počas chôdze používanie slúchadiel z mobilných telefónov, MP3 prehrávačov,
- telefonovanie,
- nosenie kapucne na oblečení a tým obmedzenie rozhľadu najmä v periférnych sektoroch videnia (mimoriadne nebezpečné v kombinácii so slúchadlami kedy sú obmedzené dva zmyslové orgány chodca a to zrak a sluch). V tomto v súčasnosti módnom trende by pro futuro bolo vhodné zamedziť takémuto chovaniu zákonnou úpravou.

Ostatné dve zlyhania v správaní sa chodcov sú pomerne novým fenoménom, ktorý je dôsledkom rozvoja spotrebnej elektrotechniky, mobilnej komunikácie a módnym trendom v obliekaní. Stojí za úvahu, či podobné riskantné správanie v prípade použitia priechodu pre chodcov bolo možné kodifikovať ako priestupok a umožniť tak ich sankcionovanie v blokovom konaní. Z uvedených zlyhaní chodcov možno konštatovať, že chodec ako ľudský činiteľ je subjekt, ktorému je žiaduce venovať trvalú pozornosť. V prípade chodcov je nutné uplatňovať všetky formy výchovno-vzdelávacieho pôsobenia u všetkých kategórií chodcov. Je potrebné si uvedomiť, že v rámci výkonu dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky je potrebné využívať metódy prevencie a represie voči chodcom, čiže uplatňovať rovnako dôsledne metódu prevencie i represie tak, aby presvedčovanie a sankcionovanie mali synergický účinok.

Výskum v oblasti základných rizikových faktorov v prípade bezpečnosti chodcov v cestnej premávke priniesol jednoznačnú odpoveď spočívajúcu v skutočnosti, že minimalizovanie alebo eliminovanie nebezpečenstva pre chodcov spočíva vo vedeckom, systematickom a cielenom úsilí v odstraňovaní subjektívnych a objektívnych rizík všetkými zainteresovanými štátnymi i neštátnymi inštitúciami, organizáciami a subjektami a samozrejme od disciplinovanosti samotných chodcov v cestnej premávke.

4. Návrhy opatrení v oblasti bezpečnosti pešej dopravy

Skvalitňovanie bezpečnosti cestnej premávky a teda aj zvyšovanie bezpečnostných štandardov pre rizikovú skupinu účastníkov cestnej premávky teda chodcov je potrebné považovať za trvalo udržateľný proces. Systematické a cielené úsilie v súčinnosti s najnovšími poznatkami v tejto oblasti predstavujú záruku pozitívneho ovplyvňovania bezpečnosti chodcov v cestnej premávke.

Návrhy v oblasti právneho riešenia bezpečnosti chodcov:

- právne posilnenie postavenia chodca v cestnej premávke predovšetkým v prednosti chodcov na priechodoch pre chodcov,
- vodičom určiť povinnosť upraviť spôsob jazdy a rýchlosť jazdy reálnym podmienkam v blízkosti a na priechode pre chodcov tak, aby neobmedzili a neohrozili chodcov na priechode pre chodcov,
- vypracovať jasné formulovanie povinnosti chodca v oblasti povinného využívania priechodov pre chodcov a využívania dopravných stavieb – podchodov a nadchodov,
- vypracovať konkrétne pomenovanie priestupku v prípade nevyužívania priechodov pre chodcov, podchodov a nadchodov,

odstranil:

³³ Dostupné na: <http://www.dopravneinzenyrskedny.cz/Archiv/DIP-2014.pdf>; medzinárodný seminár - Dopravně-inženýrské dny Mikulov 4. až 5. júna 2014, P. J. Fait, Bezpečnosť zraniteľných účastníkov cestnej premávky

- v rámci vymožitelnosti práva vypracovať konkrétny systém sankcionovania chodcov za spáchanie priestupku v súvislosti s porušením povinnosti využívať priechody, podchody alebo nadchody,
- stanoviť zákaz telefonovania, využívania MP3 prehrávačov s použitím slúchadiel, pri prechádzaní cez priechod pre chodcov vrátane vypracovania sankcií,
- zväziť možnosť právnej úpravy v oblasti nosenia kapucní oblečenia tak, že znižujú rozľadové možnosti chodca na priechode pre chodcov,
- právne zakotviť povinnosť správcovi komunikácie vyhodnotiť dopravnú nehodovosť chodcov na priechodoch pre chodcov v ich správe a na základe zistených skutočností realizovať opatrenia bezpečnostného charakteru k ich odstráneniu,
- právne formulovať vo všeobecne-záväznom právnom predpise opatrenia na skvalitnenie dopravného prostredia v priestoroch priliehajúcich k priechodom pre chodcov a to odstránením všetkej priestorovej propagácie aj v ochrannom pásme pozemnej komunikácie tak, aby sa v tomto priestore nenachádzalo nič čo by negatívne ovplyvňovalo pozornosť vodiča blížiaceho sa k priescestiu pre chodcov (rovnako by bolo vhodné podobné opatrenie realizovať i u železničných priescestí),
- komplexne riešiť problematiku využívania samovyvažovacích vozidiel všeobecne vo všetkých dopravných priestoroch určených zákonom o cestnej premávke,
- záväzne stanoviť maximálnu rýchlosť samovyvažovacích vozidiel pri pohybe v priestoroch kde sa pohybujú ostatní chodci a zároveň určiť priestory, kde pohyb na samovyvažovacích vozidlách zakázaný alebo vylúčený,
- zaisťovať trvalú vymožitelnosť práva voči chodcom v prípade porušenia pravidiel cestnej premávky orgánmi Policajného zboru a obecnej polície.

Právna úprava problematiky bezpečnosti cestnej premávky predstavuje z pohľadu reálnej cestnej premávky systém práv a povinností zúčastnených subjektov a zároveň aj určuje spôsoby správneho chovania sa a správania sa zúčastnených subjektov. Preto je potrebné právnu úpravu neustále doplňovať a optimalizovať za účelom zvyšovania bezpečnosti chodcov v cestnej premávke.

Z pohľadu úpravy a organizácie riadenia bezpečnosti cestnej premávky je okrem právnej úpravy potrebné i funkčné stavebné, dopravno-technické zaistenie bezpečnosti chodcov v cestnej premávke vrátane správneho využitia dopravných značiek, dopravných zariadení a svetelnej signalizácie. V tejto oblasti ako dôležité návrhy možno konkretizovať ako:

- trvalým procesom budovania nekolíznych priechodov pre chodcov v podobe nadchodov a podchodov,
- budovanie segregovaných dopravných priestorov a to predovšetkým budovaním oddelených chodníkov pre chodcov,
- budovanie priechodov pre chodcov s trvalým alebo automatickým osvetlením priestorov priechodov pre chodcov v dobe zníženej viditeľnosti, s možnosťou využívať alternatívne zdroje energie,
- budovanie priechodov pre chodcov s trvalým alebo automatizovaným osvetlením nástupného priestoru pred priechodom pre chodcov, v dobe zníženej viditeľnosti, s možnosťou využívať alternatívne zdroje energie,
- budovanie priechodov pre chodcov s nasvetlením priechodu pre chodcov líniou LED svetiel z oboch strán priechodu zabudovaných do vozovky, ktoré vytýčia šírku tohto dopravného priestoru,
- v kvantifikovanej vzdialenosti od priechodu pre chodcov zákonom zakázať inštalovanie priestorovej propagácie a pro futuro odstrániť už inštalované prostriedky priestorovej propagácie tak, aby v tomto významnom dopravnom priestore nebolo inštalované žiadne zariadenie, ktoré odpútava pozornosť vodičov i chodcov v tomto priestore,

odstranil:

- označenie priechodov pre chodcov vyhotovovať podsvietenými dopravnými značkami alebo dopravnými zariadeniami pre skvalitnenie viditeľnosti inštalovaných dopravných značiek alebo zariadení,
- vodorovné značenie priechodov pre chodcov vyhotovovať v 3D podobe, alebo aj na reálnom vyvýšení vozovky v mieste prechodu s funkciou retardéru,
- u priechodov pre chodcov zo zvýšenou možnosťou kolízie s vozidlom inštalovať inteligentné retardéry napríklad retardér Actibump od švédskej firmy Edeva³⁴,
- trvalú pozornosť venovať údržbe a obnove priechodov pre chodcov predovšetkým z bezpečnostného hľadiska.

Oblasť stavebného, dopravno-technického stavu priechodov pre chodcov, dopravného značenia, dopravných zariadení a svetelnej signalizácie je dnes nesmierne široký a poskytuje rozsiahle možnosti a kombinácie na využívanie tých vlastností a možností techniky podľa reálnej konfigurácie priechodu pre chodcov na pozemnej komunikácii. Možnosti v tejto oblasti si zasluhujú výraznejšiu pozornosť a realizovanie hlbkej analýzy možnosti použitia v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a bezpečnosti chodcov v cestnej premávke.

Záver

Súčasná doba vyžaduje pri štúdiu určitého problému detailne poznať skúmaný predmet, jav alebo proces. Práve hlboká znalosť a umožňuje vykonať následné analytické skúmanie, a vyslovenie možných názorov, návrhov alebo opatrení. Nie inak je to v otázke bezpečnosti cestnej premávky a bezpečnosti chodcov v cestnej premávke. V tomto prípade je potrebné si uvedomiť, že sa jedná o vysoko citlivú otázku spojenú s ohrozením ľudského života a zdravia. Na preskúmanie tejto oblasti bolo potrebné preskúmať v celom rozsahu právnej úpravy práva a povinností chodcov v cestnej premávke a nadväzujúce ustanovenia, ktoré regulujú správanie sa ostatných účastníkov cestnej premávky voči chodcom. V oblasti právnej úpravy možno konštatovať, že je v podmienkach Slovenskej republiky pomerne komplexná a v zásade poskytuje vytváranie potrebného právneho prostredia v oblasti bezpečnosti chodcov a v regulácii jeho správania sa. Pre ďalšie poznanie tejto oblasti je potrebné skúmať potencionálne a reálne riziká, ktoré ohrozujú chodcov v cestnej premávke. Na základe poznania rizík a z poznania možností stavebných, dopravno-technických úprav, využitia potenciálu dopravných značiek, dopravných zariadení, svetelnej signalizácie a ďalšieho know-how v oblasti zaisťovania bezpečnosti cestnej premávky je možné navrhovať vhodné opatrenia, ktoré budú mať pozitívny vplyv na bezpečnosť dopravného priestoru využívaného chodcami ale tak isto aj ostatnými účastníkmi cestnej premávky. Cieľom štúdie nebolo zaoberať sa hlbšie problematikou stavu, štruktúry a dynamiky dopravnej nehodovosti chodcov. Uvádzané štatistiky boli použité na bližšiu ilustráciu popisovanej problematiky a na upovedomenie že tento problém je reálny a je potrebné sa ním zaoberať. Ďalej štatistiky ukázali, že dlhodobý sledovaný stav nehodovosti má nekonzistentnú krivku tendencie a stav nehodovosti chodcov je ovplyvňovaný ďalšími faktormi, ktoré nemožno vždy predpokladať. I cez uvedený fakt je reálne potrebné túto problematiku skúmať a riešiť ako trvalý a dlhodobý proces.

Použitá literatúra :

Smernica Európskeho parlamentu a rady 2008/96/EU o riadení cestnej infraštruktúry

³⁴ Dostupné na: <https://autobild.pluska.sk/clanok/189199/novy-svedsky-retarder-jama-namiesto-hrbu/>

Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke

Vyhlášky MV SR č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke

Biela kniha – Plán jednotného dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného systému efektívne využívajúceho, Vytvorenie „vízie nulovej nehodovosti“ v oblasti bezpečnosti dopravy, Európska komisia Brusel , 23. 8. 2011, SEK(2011) 391

Stratégia zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v SR v rokoch 2011 až 2020

Prezídium policajného zboru , Odbor Dopravnej polície P PZ – Prezentácia: Vyhodnotenie dopravno-bezpečnostnej situácie za rok 2017

<https://kel.sk/index.php/cyklistika/segway-a-hoverboardy/offroad-segway-swing-detail.html>

<https://dennikn.sk/minuta/316460/>

<https://kel.sk/index.php/cyklistika/segway-a-hoverboardy/offroad-segway-swing-detail.html>

<https://auto.sme.sk/c/4280071/pri-rychlosti-50-km-h-maju-chodci-o-40-percent-vyssiu-sancu-na-prezitie.html> ; Vyjadrenie generálneho riaditeľa Výskumného ústavu dopravného (VÚD), a.s. v Žiline Lubomíra Palčáka,

<https://opvk.cdvinfo.cz/file/bezpecnost-chodcu-analyza-konfliktnich-situaci-a-moderni-reseni-prechodu-pro-chodce/> ; Ing. V. Krivda, PhD.; Bezpečnosť chodcov- analýza konfliktných situácií a moderní řešení přechodů

https://www.svf.stuba.sk/buxus/docs/X_2_Katalog_DBO_-_final_SK.pdf ; Katalóg opatrení: Dopravno-plánovacie opatrenia na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky v zastavanom území miest a obcí SR

https://www.boredpanda.es/pasos-cebra-3d-regulador-velocidad-india/?utm_source=google&utm_medium=organic&utm_campaign=organic

<http://www.dopravneinzenyrskedny.cz/Archiv/DIP-2014.pdf> ;medzinárodný seminár - Dopravně-inženýrské dny Mikulov 4. až 5 júna 2014, P. J. Fait, Bezpečnosť zraniteľných účastníkov cestnej premávky

<https://autobild.pluska.sk/clanok/189199/novy-svedsky-retarder-jama-namiesto-hrbu/>

Summary

The study deals with pedestrian safety in road traffic. It deals with the legislation which defines the rights and obligations of pedestrians in road traffic as well as the legal regulation of the obligations of other road users to pedestrians. It provides a basic statistical assessment of the state, structure and dynamics of pedestrian traffic accidents with fatal consequences. It deals with the identification of risks in relation to pedestrians in road traffic. On the basis of the review carried out, proposals were made to improve pedestrian safety standards and road traffic.

Keywords: road safety, pedestrian, pedestrian crossing, traffic risk, road traffic law, traffic signs on the right

*Ing. Anton Vajgel
Akadémia PZ v Bratislave
Katedra policajných vied
e-mail: anton.vajgel@minv.sk*

