

9. Odpoveď ministra dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
Á. Érseka na interpeláciu poslanca Národnej rady Slovenskej republiky E. Hegera podanú
12. októbra 2016 vo veci nehodových železničných priestreší v Polomke a Veľkom Mederi

ÁRPÁD ÉRSEK
minister dopravy, výstavby
a regionálneho rozvoja
Slovenskej republiky

SEKRETARIÁT PREDSEDU NÁRODNEJ RADY SLOVENSKEJ REPUBLIKY		
Dátum zaevidovania: 15-11-2016		
Číslo spisu: PREDS-672/2016		
Listy: 2/	Prílohy: /	
RZ	ZH	LU

Bratislava, 8. 11. 2016
Číslo: 26611/2016/C360-SŽDD/65066-M

Vážený pán poslanec,

na požiadanie predsedu Národnej rady SR (list č. PREDS-587/2016 z 13.10.2016) si Vám dovoľujem zaslať odpoveď na Vašu písomnú interpeláciu vo veci železničných priecestí.

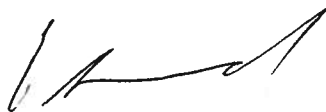
Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR sa problematikou priecestí zaoberá dlhodobo. Už v roku 2013 predložilo na rokovanie vlády SR materiál týkajúci sa priecestí a vláda SR prijala uznesenie č.448, ktorým schválila „Komplexný program riešenia problematiky železničných priecestí“. Jeho cieľom je presadzovanie znížovania počtu nezabezpečených železničných priecestí, čo ako tento materiál uvádza, patrí medzi priority vlády SR. V zmysle zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov sa podľa § 2 všetky nové kríženia pozemných komunikácií so železnicami zriaďujú zásadne mimoúrovňovo. V zmysle vyhlášky č. 35/1984 Zb. správca dráhy je povinný udržiavať v riadnom stave cestu alebo miestnu komunikáciu na priecestí bez závor do vzdialenosti 2,5 m od osi krajnej koľajnice. Na priecestí so závorami má správca dráhy zodpovednosť v úseku medzi závorami a to v celej šírke telesa pozemnej komunikácie. Za týmto priestorom vykonáva správu a údržbu cesty príslušný správca pozemnej komunikácie. Ďalšie opatrenia a úpravy vychádzajúce zo zodpovednosti správcu dráhy v prípade kríženia s cestami I. a II. triedy a miestnymi komunikáciami sú upravené vo vyhláške č. 35/1984 Zb. v §19 ods. 4, ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách.

K otázke „Aké dodatočné, relatívne nízko nákladové výstražné opatrenia je možné na úseku zaviesť“ uvádzam, že paradoxne najvyšší počet dopravných nehôd je na tých železničných priecestiach, ktoré sú zabezpečené. Z výsledkov šetrení vyplýva, že zavinenie je takmer vo všetkých prípadoch na vodičoch cestných vozidiel a k nehodám na priecestí nedochádza z dôvodu nízkej úrovne zabezpečovacieho zariadenia. Napriek tomu s cieľom eliminácie vzniku takýchto dopravných nehôd považujeme za účelné prinajmenšom zvýšiť počet kontrol políciou na priecestiach so zameraním na dodržiavanie predpisov vodičmi cestných vozidiel. Zároveň by vhodným opatrením bola aj úprava legislatívy tak, aby nerešpektovanie predpisov (napr. vjazd na priecestie do priechodného prierezu koľaje v čase, keď sa blíži vlak, alebo je dávaná akustická, či svetlená návesť priecestného zabezpečovacieho zariadenia, alebo ak sa závory spúšťajú, sú spustené alebo sa zdvíhajú) bolo prísnejšie

trestané a to aj odobratím vodičského preukazu. Jednoduché stavebnotechnické opatrenia vykonávajú jednotliví správcovia po dohode všetkých dotknutých orgánov (prevádzkovateľ dráhy, správca pozemnej komunikácie, dopravný inšpektorát atď.), ako napríklad doplnenie dopravného značenia, úprava vozovky pred a za priecestím a podobne.

K otázke či „je vhodné pred priecestím nainštalovať cestný spomaľovací prah“ uvádzame, že akékoľvek riešenie by v zmysle zákona č. 249/2011 Z. z. o riadení bezpečnosti pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov malo byť vykonané po posúdení vplyvu opatrenia na bezpečnosť premávky na konkrétnom úseku pozemnej komunikácie. Následne na základe tohto posúdenia môže príslušný zodpovedný orgán navrhnúť opatrenia.

S pozdravom



Vážený pán
Eduard Heger
poslanec Národnej rady SR
Národná rada Slovenskej republiky
Bratislava

Vážený pán
Andrej Danko
predseda Národnej rady SR
Národná rada Slovenskej republiky
Bratislava