



smoves4d7ff947

Č.j.: SMO/256365/13/DSČ/Krp  
Sp.zn.: S-SMO/035734/13/DSČ

## ROZHODNUTÍ o zastavení řízení

### Rozhodnutí o zastavení řízení

Magistrát města Ostravy, odbor dopravně správních činností, jako věcně příslušný správní orgán ve smyslu ustanovení § 124 odst. 5 písm. j) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), v souladu s ustanovením § 53 odst. 2 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“), **rozhodl**, že řízení proti obviněnému z přestupku

**Dušan Smital,** [REDACTED]

jehož měl dopustit tím, že dne 25.01.2013 v 12:21 hodin v Moravské Ostravě, do křižovatky řízené tříbarevnou světelnou signalizací Sokolská třída-Českobratrská, po ulici Sokolská třída, vpravo na ulici Českobratrskou, směr Bazaly řídil motorové vozidlo tovární značky Solaris, registrační značky 4T1 1038, přičemž nerespektoval signál S1a-červeného světla „Stůj“ a ačkoli byl povinen zastavit vozidlo před křižovatkou, vozidlo nezastavil a křižovatkou projel,

čímž měl porušit ustanovení **§ 4 písm. c)** v návaznosti na **§ 70 odst. 2 písm. a)** zákona o silničním provozu, a tím měl naplnit skutkovou podstatu přestupku v provozu na pozemních komunikacích dle ustanovení **§ 125c odst. 1 písm. f) bodu 5** zákona o silničním provozu, se

dle ustanovení **§ 76 odst. 1. písm. c)** zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, se

**z a s t a v u j e,**

neboť spáchání skutku, o němž se vede řízení, nebylo obviněnému z přestupku prokázáno.

### Odůvodnění

Na základě oznámení přestupku z Městské policie Ostrava dle ustanovení § 58 odst. 1. zákona o přestupcích, pod číslem jednacím Č.j. 034791/13/MP/Von a sdělení na výzvu z Dopravního podniku Ostrava a.s. vyplynulo, že pan Dušan Smital, nar. 30.07.1961 (dále jen „obviněný“), se měl dopustit protiprávního jednání tím, že prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích bylo zjištěno, že dne 25.01.2013 v 12:21 hodin v Moravské Ostravě, do křižovatky řízené tříbarevnou světelnou signalizací, Sokolská třída-Českobratrská, po ulici Sokolská třída, vpravo na ulici Českobratrskou směr Bazaly řídil motorové vozidlo tovární značky Solaris, registrační značky 4T1 1038, přičemž nerespektoval signál S1a-červeného světla „Stůj“, před křižovatkou nezastavil a ačkoli byl povinen zastavit vozidlo před křižovatkou, křižovatkou projel

Tímto jednáním měl naplnit skutkovou podstatu přestupku dle ustanovení **§ 125c odst. 1 písm. f) bod 5** zákona o silničním provozu, a to v souvislosti s porušením ustanovení **§ 4 písm. c)** v návaznosti na **§ 70 odst. 2 písm. a)** zákona o silničním provozu.

Z obrazového záznamu dokumentačního zařízení přestupku UnicomREDLICHT je pak prokázáno, že předmětné vozidlo projíždělo hranicí křižovatky v čase 2,881 sec poté, co došlo k změně signálu, zhasnutí signálu S5- „Doplňková zelená doplňková šipka“.

S podezřelým v souladu s ustanovením § 73. zákona o přestupcích, bylo zahájeno řízení o přestupku, když obviněný si písemnost „zahájení řízení o přestupku, sdělení obvinění předvolání k ústnímu jednání“ převzal dne 18.04.2013, přičemž současně bylo dle ustanovení § 74 zákona o přestupcích, nařízeno ústní jednání o přestupku. V průběhu ústního jednání o přestupku dne 06.05.2013 se obviněný vyjádřil a kde mimo jiné uvedl, že se řídil ustanovením § 71 odst. 7 zákona o silničním provozu, neohrozil bezpečnost cestujících, ani jiného účastníka silničního provozu. Poukázat na ustanovení § 70 odst. 2 písm. d zákona o silničním provozu. Má za to, že vlastně jsem jel na signál žlutého světla, teoreticky, i když tam není, tak platí. V praxi to znamená, že pokud není světlení signalizační zařízení vybaveno žlutým signálem, a to v případě doplňkové šipky platí, že řidič může pokračovat v jízdě, pokud by nemohl vozidlo bezpečně zastavit. Je na správci komunikace, aby nastavil dostatečnou prodlevu, mezi zhasnutím zelené doplňkové šipky a signálem „volno“ v přímém směru tak, aby nedošlo k ohrožení žádného z řidičů. Poukázal na ustanovení § 5 odst. 1 písm. v), dále § 18 odst. 2 písm. a) písm. b), a v neposlední řadě i na ustanovení § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu. Z těchto důvodů proto nezastavil, neboť by ohrozil bezpečnost cestujících. Do křižovatky dojíždí 30 nebo 35 km/hod. Nikoho neohrozil, neomezil má za to že je takto perzekuován. Nejel na červenou, jel na zelenou šipku, která zhasla.

Cestou zmocněnce, a to v písemné podobě, pak zopakoval skutečnosti uvedené v průběhu ústního jednání,. Dále znalecké zkoumání jeho protiprávního jednání v návaznosti na chod a seřízení světelné tříbarevné soustavy řízení křižovatky. Dále navrhl, aby řízení vůči jeho osobě bylo zastaveno. Taktéž vyslovil námitku podjatosti vůči celému Magistrátu města Ostravy.

K vyslovené námitce podjatosti, je nutno konstatovat, že o řízení se obviněný dověděl dne 18.04.2013, když si vyzvedl písemnost zaslou z MMO v níž mu bylo sděleno obvinění z přestupku, nařízeno ústní jednání, byl poučen o svých právech a povinnostech, přičemž obsahem této písemnosti byla i skutková podstata přestupku, včetně právní kvalifikace a data nařízeného ústního jednání jenž se konalo dne 06.05.2013 o 14:20 hodin a jeho se zúčastnil, taktéž se k přestupku kladenému mu zavínu vyjádřil. Námitku podjatosti pak vyslovil až cestou zmocněnce dne 16.05.2013. Z dikce § 14 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb. správního řádu, je zřejmé, že účastník řízení může namítat podjatost úřední osoby, jakmile se o ní dozví, což jak je shora uvedeno splněno nebylo, když tato námitka podjatosti byla vyslovena až skoro po jednom měsíci, tudíž k této námitce správní orgán nepřihlédne a není nutno o takovéto námitce rozhodnout procesním úkonem, usnesením.

Obviněný cestou svého zmocněnce navrhl vypracování znaleckého posudku k posouzení bezpečného zastavení před křižovatkou. Správní orgán takovémuto návrhu přisvědčil a k posouzení těchto skutečností byl přibrán znalec z oboru silniční dopravy Ing. Petr Schulmeister. Při zpracování znaleckého posudku pak znalec vycházel ze spisových materiálů, a to zejména z obrazového záznamu přestupku zaznamenaného systémem UnicomREDLICHT, od fa. Camera spol. s.r.o., dále plánu křižovatky, signalizačního plánu, tak i výpovědí obviněného, včetně jejího doplnění zmocněncem.

Rovněž znalec při zpracování znaleckého posudku vycházel z podkladů odborné literatury, a to BRADÁČ A. a kol.: Soudní inženýrství, Akademické nakladatelství CERM, Brno 1999; BRADÁČ A.: Analytika silničních nehod II, Dům techniky ČSVTS Ostrava 1985; VUT V BRNĚ ŮSI: Znalecký standard III a IV, Ministerstvo spravedlnosti ČR 1991; KASANICKÝ G., KOHÚT P., LUKÁŠIK M.: Teória pohybu a rázu při analýze a simulácii nehodového deja, Žilinská univerzita v Žilíně 2001.

Znaleckým posudkem, vypracovaným Ing. Petrem Schulmeistrem, ze znalecké kanceláře ADONE, Milíčova 12, 702 00 Moravská Ostrava, pod číslem znaleckého deníku 4812/13 vyplývá.

Znalec se nejprve zabýval bezpečným průjezdem vozidla, a to autobusu MHD danou křižovatkou při odbočení vpravo a dospěl k závěru, že „Dostředivé zrychlení při průjezdu obloukem při odbočení z ulice Sokolská na ulici Českobratrská doprava při rychlosti 20 km/h je ve výši 2 až 2,5 m/ss. Tato rychlost a dostředivé zrychlení z technického pohledu je bezpečné pro cestující.“

Na základě zjištění shora uvedených skutečností se zabýval potřebnou dráhou a časem k zastavení autobusu MHD před hranicí křižovatky, kde dospěl k tomuto závěru, že: „Dráha potřebná pro zastavení vozidla MHD z rychlosti 20 km/h při reakční době 0,7s a brzdném zpomalení 2,5 m/s. Z výpočtu a grafu dle vstupních podmínek vyplývá, že dopravní prostředek MHD zastaví na dráze 11,5 m a za dobu 3,2 s.“

V závěru zhodnotil zjištěné skutečnosti s časovou analýzou přestupku zadokumentovanou obrazovým záznamem přestupku, kde dospěl k těmto závěrům: „Porovnáním výsledků analýzy zastavení vozidla před hranicí křižovatky po zhasnutí zelené šipky SSZ SA při technicky přiměřené rychlosti jízdy vozidel bylo zjištěno, že řidiči vozidel nemají technické předpoklady pro bezpečné zastavení před hranicí křižovatky po zhasnutí SSZ SA. Nastavená hodnota dohledového systému firmy CAMEA, spol. s r.o. ve výši 2 s je nízká a neumožňuje řidičům bezpečně zastavit své vozidlo před hranicí křižovatky. Jedná se hlavně o řidiče autobusů a trolejbusů, kdy tito řidiči musí svá vozidla zastavovat s nižším brzdným zpomalením s ohledem na bezpečnost cestujících.“

Na základě závěrů vypracovaného znaleckého posudku, nelze než konstatovat, že obviněný neměl k bezpečnému zastavení před hranicí křižovatky k dispozici potřebnou dráhu a čas, když přestupek byl zaznamenán v čase 2.881 ces, přičemž k bezpečnému zastavení v reakci na změnu signálu, zhasnutí signálu S5- zelená doplňková šipka“ by potřeboval čas nejméně 3,2 sec, tudíž následně i dráhu nejméně v délce 11,5 metrů. Na základě toho je pak nutno na jeho jízdu pohlížet tak, jako by křižovatkou projížděl na signál se žlutým světlem, kdy křižovatkou projet může, pokud by již své vozidlo nemohl bezpečně zastavit, a proto nezbyvá, než ve smyslu ustanovení § 76 odst. 1. písm. c) zákona o přestupcích rozhodnout, že se řízení zastavuje, neboť spáchání skutku o němž se řízení vede, nebylo obviněnému z tohoto skutku prokázáno

Poučení :

Proti tomuto rozhodnutí lze ve smyslu § 81 zákona o přestupcích, podat odvolání do 15 –ti dnů ode dne oznámení doručení písemného vyhotovení rozhodnutí ke Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje se sídlem v Ostravě a to cestou Magistrátu města Ostravy, odboru dopravně správních činností, který rozhodnutí vydal. Odvolání **má** odkladný účinek.

**„otisk úředního razítka“**

Kapela Stanislav v.r.

úředník odboru dopravně správních činností