



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Obvodní soud pro Prahu 2 rozhodl v senátu složeném z předsedy senátu JUDr. Milan Rossi a přísedících Jany Čermákové a Mgr. Karla Čelikovského v hlavním líčení konaném dne 10. září 2013

t a k t o :

Obžalovaná

D [REDACTED] J [REDACTED],

nar. [REDACTED], trvale bytem [REDACTED], [REDACTED]
[REDACTED]

j e v i n n a , ž e

dne 17.10.2011 v 09:55 hod. řídila osobní automobil tov. zn. Mercedes, [REDACTED] majitele [REDACTED], a to v Praze 4, ulicí Libušskou, od ulice Durychovy k ulici Dobronické, za křižovatkou s ulicí Chýnovskou, z nedbalosti nesledovala dostatečně situaci na pozemní komunikaci a přední částí vozidla zachytila chodce M [REDACTED] D [REDACTED] nar. [REDACTED], posledně bytem [REDACTED] [REDACTED] který přecházel po vyznačeném přechodu pro chodce ulici Libušskou zleva doprava ve směru jízdy obžalované a přešel již více jak polovinu vozovky, čímž mu způsobila mnohočetná zranění, kterým na místě podlehl, svým jednáním porušila ustanovení § 4 písm. a), b), §5 odst. 1 písm. b), odst. 2, písm. f) a § 18 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších právních předpisů,

tedy: jinému z nedbalosti způsobila smrt proto, že porušila důležitou povinnost vyplývající z jejího postavení řidičky a uloženou jí podle zákona,

č í m ž s p á c h a l a

přečin *usmrcení z nedbalosti* podle § 143 odst. 1, 2 tr. zákoníku,

a o d s u z u j e s e

Podle § 143 odst. 1, 2 trestního zákoníku k trestu odnětí svobody v trvání **30 (třiceti) měsíců**.

Podle § 81 odst. 1 a § 82 odst. 1 tr. zákoníku se výkon uloženého trestu podmíněně odkládá na zkušební dobu v trvání **4 (čtyř) let**.

Podle § 73 odst. 1 tr. zákoníku k trestu zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu v trvání **4 (čtyř) let**.

Podle § 228 odst. 1 tr. řádu je obžalovaná **p o v i n n a** zaplatit poškozeným:

O ■ D ■ nar. ■, bytem ■, částku 240.000,-Kč,

Ing. K ■ D ■ nar. ■, bytem ■, částku 175.000,-Kč

K ■ S ■ nar. ■, bytem ■, částku 280.837,-Kč

M ■ D ■ nar. ■, bytem ■, částku 240.000,-Kč

nezl. K ■ S ■ nar. ■, bytem ■, částku 240.000,-Kč

Všeobecné zdravotní pojišťovně České republiky – regionální pobočka Praha, se sídlem Na Perštýně 6, Praha 1, částku 5.065,-Kč.

Podle § 154 odst. 1 tr. řádu se obžalované ukládá povinnost uhradit poškozeným náklady potřebné k účelnému uplatnění jejich adhezních nároků v trestním řízení včetně nákladů vzniklých přibráním zmocněnce.

O d ů v o d n ě n í :

Z důkazů provedených v hlavním líčení vzal soud za prokázaný a zjištěný skutkový stav tak, jak je podrobně rozepsán ve výroku rozsudku. Dne 17.9.2011 v 09:55 hod. řídila obžalovaná osobní vozidlo Mercedes v Praze 4 ulicí Libušská, k tříramenné křižovatce ulic Libušská a Chýnovská. Libušská je označena dopravní značkou P2 - hlavní pozemní komunikace a Chýnovská značkou P4 - vedlejší pozemní komunikace. Jela v levém jízdním pruhu vyhrazeném pro jízdu přímo rychlostí 44 až 70 km/h.. Rychlost zde není omezena dopravním značením, vyplývá tedy ze zákona - 50 km/h. M. D. přecházel vozovku po vyznačeném přechodu pro chodce z pohledu obžalované z levé strany na pravou rychlostí 5-7km/h.. Přečhod byl označen z obou stran svislou dopravní značkou IP6. Obžalovaná nedal přednost chodci, který přešel levou polovinu vozovka a vstoupil 1,0 - 1,5 m do druhého jízdního pruhu, kterým řádila vozidlo rychlostí 44-70 km/h obžalovaná V této rychlosti obžalování narazila do chodce levou přední částí vozu. Prvotní poškození vozu vzniklo po střetu s dolní končetinou v oblasti předního nárazníku mezi levým předním světlometem, kde došlo k otěru nečistot a naprasknutí nárazníku. Dále došlo k rozbití levého předního světlometu a následně nasunutí chodce na přední levou část víka motorového prostoru, kde došlo ke zlomení jeho levého rohu a deformaci levého předního blatníku v oblasti styku blatníku s levým předním světlometem. K promáčknutí levé části víka motoru od levého světlometu až k mřížce pro sání vzduchu pod čelním sklem následným pohybem těla M. D. Na levém stěrači čelního skla se nacházely sliny. M. D. utrpěl mj.

Poranění bylo způsobeno násilím tupým, působícím velkou silou a plochou zejména na pravou polovinu těla. Příčinou smrti M. D. byl . Smrt nastala v příčinné souvislosti s poraněním a i přes poskytnutou včasnou se jí nepodařilo zabránit. Střetem bylo tělo M. D. odhozeno na vzdálenost 20-22 m. Obžalovaná nezůstala, částečně nezaviněně, po nehodě v konečném postavení.

Obžalovaná D. J. při výslechu v přípravném řízení využila svého práva a nevyprávěla, pouze se odkázala na text úředního záznamu o podaném vysvětlení, které učinila 2.12.2011. Tento je však z procesního hlediska pro soud nepoužitelný.

Z úředního záznamu tak mohli při stanovování jeho technické přijatelnosti, odhlédnutě od jeho právní formy, vycházet pouze znalci z oboru dopravy při hodnocení předstřetového as postřetového děje a možností zabránění střetu.

U hlavního líčení obžalovaná vypovídala jak k osobě, tak i k věci. Řídila vozidlo po ul. Libušské, směrem od ul. Zálesí, levým jízdním pruhem ke křižovatce s ul. Chýnovskou, kterou chtěla projet přímým směrem. Z jejího protisměru jela nějaká vozidla, která odbočovala doleva, tedy křížila její směr jízdy. Proto zpomalila, jedno vozidlo jí minulo a odbočilo, vozidla za ním zůstala ve své polovině a první dodávkové zůstalo stát někde u

přechodu pro chodce za křižovatkou. Podle ní toto vozidlo stálo i na přechodu. Jela určitě rychlostí do 50 km/hod., tedy povolenou a najednou z levé strany registrovala před vozidlem pohyb. Ihned dupla na brzdu, chodec se dostal před přední část jejího vozidla a střetu prostě nešlo zabránit. Chodec jí v podstatě naběhl před vozidlo. Když brzdila intenzivně až do zastavení, viděla nejprve chodce na kapotě vozidla, potom jak letí dopředu a spadl na vozovku. Po nehodě šla ihned z vozidla. Chtěla běžet k chodci a viděla, že z druhé strany přibíhá žena. Ta na ní volala, ať s ním nehýbe a říkala, že je lékařka. Pak si všimla si, že její vozidlo samovolně couvá, bála se, že do někoho narazí a rozeběhla se za ním. Ke střetu podle ní došlo za přechodem, přesně toto místo určit nedovede.

Obžalovaná dodala, že to tam velmi dobře zná, protože tamtudy jezdila několik měsíců za [REDAKCE] takže ví, že tam je ten přechod, takže jela pomalu a dívala se, jestli je někdo po pravé i levé straně na té cestě. Nalevo se tam vychází z cestičky z lesa k tomu přechodu, ale ani tam nikdo nebyl.

Obžalovaná zakreslila do situačního plánu místo, ze kterého brzdila, místo kam dojela do konečného postavení, dříve než její auto začala couvat. Nedovedla vysvětlit proč autem nezajela zpět do konečné polohy.

Samotný průběh předmětné nehody sledovali svědci **MUDr. M [REDAKCE] H [REDAKCE] B [REDAKCE] K [REDAKCE] a M [REDAKCE] L [REDAKCE]**. Samotný střet s chodcem žádný z nich neviděl. Místo střetu a konečná poloha vozidla je zrekonstruovatelná z výpovědi svědka **L [REDAKCE]**. Ten zakreslil na situační plánec policii konečnou polohu vozu po dobrzdění, před couváním. Plánek byl pak použit pro Protokol o nehodě. Polohu sraženého chodce, který se nenacházel v době příjezdu policie v konečném postavení soud mohl prokázat ze shodné výpovědi svědkyně **H [REDAKCE]** která k chodci přiběhla jako první a výpovědi svědka **L [REDAKCE]** který sledoval let jeho těla i dopad na vozovku. Toto místo bylo verifikováno objektivním nálezem krevní stopy ve vzdálenosti 19,0-19,6 m za výchozím bodem měření 2 (sloup veřejného osvětlení vlevo u přechodu) s bočním odstupem 2,2 až 2,4m vlevo od kraje vozovky.

Svědci se mohli objektivně vyjádřit k dopravní situaci v předmětné křižovatce, kterou mohli sledovat.

Svědkyně H [REDAKCE] řídila vozidlo v Praze 4, po ul. Libušské od ul. Dobronické do centra Prahy, tedy v protisměru obžalované. Uvedla, že provoz byl plynulý, jela rychlostí kolem 30 km/hod. Před ní byla trochu mezera, vozidlo před ní jelo asi 25 metrů, přesně to neví. V protisměru zrovna nic nejelo, najednou spatřila v protisměru na vozovce ležet muže, ihned zastavila a běžela k němu. U muže nikdo nebyl, kus dále viděla pobíhat ženu, poté zjistila, že to byla řidička, co ho porazila, tato něco křičela a gestikulovala. **MUDr. H [REDAKCE]** se věnovala tomu muži, na místě také zastavil řidič, který jel za ní a také tam přiběhl muž z kurýrní služby (svědek **L [REDAKCE]**). Dále uvedla, že v okolí si nevšimla žádného chodce, ale nemůže to vyloučit, zda někdo stál v křižovatce v jejím směru jízdy, neví, podle ní ne. Když dobrzdila, tak již měla výhled na přechod pro chodce a tam určitě nikdo nebyl.

Svědék K [redacted] uvedl, že dne řídil vozidlo v Praze 4, po ul. Libušské, směrem od ul. Dobronické do centra Prahy. V uvedenou dobu bylo hezké počasí, bylo jasno, slunečno, bylo dobře vidět a sucho. Provoz v jeho směru byl hustší, ale plynulý, v protisměru jezdila vozidla také. Jel za jiným osobním vozidlem, ne moc daleko, jel stejnou rychlostí asi 40 km/hod., podle něj před tímto vozidlem jela i jiná vozidla, ale nevšiml si jich. Najednou to vozidlo, co jelo před ním, zastavilo. Začal brzdit, najel si trochu doleva, aby viděl, proč brzdí a v tom spatřil v protisměru na vozovce ležící postavu. Proto dobrzdil do zastavení a šel z vozidla ven. Z toho vozidla, co zastavilo před ním, vyběhla žena (svědkyně H [redacted]), později zjistil, že to byla lékařka. Všiml si, že v protisměru je takové větší terénní vozidlo a to couvá. Když viděl prvně toho muže na vozovce, tak v protisměru zrovna nic nejelo, ani nic nepřijíždělo, pouze se tam pohybovalo to couvající vozidlo. Před vozidlem, co jelo před ním, asi něco jelo, ale nikdo tam nezastavil. Když se díval po tom couvajícím vozidle, tak v jeho směru jízdy nikdo nejel, spíše si nevšiml.

Svědék L [redacted] byl v Praze 4, na ul. Libušské, kde ve směru od ul. Dobronické po pravé straně mimo vozovku před domem č.p. [redacted] zastavil své dodávkové vozidlo, aby doručil balík. Šel kolem svého vozidla, směrem od ul. Dobronické, zatočil doprava a v tom uslyšel náraz, podíval se doleva a viděl, jak na vozovku dopadl chodec. V tu chvíli se díval do ul. Libušské, ke křižovatce s ul. Chýnovskou. Viděl, že odhadem sedm metrů před chodcem stálo vozidlo, viděl ho akorát dobrzdit a toto začalo vlastně hned pomaličku couvat, ihned po dobrzdění tohoto vozidla z něj vyskočila řidička, vozidlo začalo couvat a ona ho začala honit.

Svědék L [redacted] pak popsal, že od Dobronické ulice přijelo vozidlo, které zastavilo, vyběhla z něj řidička a běžela k tomu chodci. Říkala, že je lékařka. Za ní zastavilo vozidlo a na místo přiběhl řidič. Když šel s tím balíkem, tak kolem nebyl žádný chodec. Svědek prohlásil, že když uslyšel tu rámu, tak se podíval a ví určitě, že mezi ním a přechodem pro chodce nebylo žádné vozidlo, na přechodu také ne a těsně za přechodem také nebylo. Je možné, že kus dále v křižovatce s ul. Chýnovskou nějaké vozidlo bylo, ale to neví. V okolí neviděl žádného jiného chodce.

Dalším důkazem, ze kterého byl seznatelný směr pohybu obou účastníků na základě nalezených stop policisty, byl **protokol o nehodě v silničním provozu, situační pláněk a fotodokumentace**. Z nich soud zjistil, že k dopravní nehodě došlo v Praze 4, ul. Libušské, ve směru od ul. Dobronické za křižovatkou s ul. Chýnovskou. Jedná se o přímý úsek komunikace v mírném stoupání, pro každý směr jízdy je za křižovatkou s ul. Chýnovskou jeden jízdní pruh, odděleny jsou přerušovanou podélnou čarou, úsek je přehledný, výhledu nebrání žádné překážky trvalého charakteru, za křižovatkou s ul. Chýnovskou je na ul. Libušské přechod pro chodce, který je značen vodorovným i svislým značením, které je nepoškozené a pro řidiče dobře viditelné. *Rychlost jízdy je v daném úseku povolena max. 50 km/hod.*

Důkaz ke zjištění příčiny smrti poškozeného M [redacted] D [redacted] byl **znalecký posudek z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství**, ze kterého vyplynulo, že chodec M [redacted] D [redacted] při střetu utrpěl především [redacted]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Poranění [REDACTED] bylo způsobeno násilím tupým, působícím velkou silou a plochou zejména na pravou polovinu těla. *Pitevní nález (lokalizace a charakter úrazových změn) odpovídá situaci, kdy se chodec pohyboval ve směru jízdy automobilu z levé strany na pravou. Příčinou smrti jmenovaného byl [REDACTED]*

Smrt nastala v příčinné souvislosti s poraněním a i přes poskytnutou včasnou [REDACTED] se jí nepodařilo zabránit. V krvi zemřelého nebyl zjištěn alkohol.

Z pitevního protokolu byly pro další posouzení věci rozhodné tyto zjištěné okolnosti znalci. Výška chodce byla [REDACTED] cm, při poranění [REDACTED]. Zejména [REDACTED] způsobila kromě velké síly tupé i tečná složka násilí, tj. [REDACTED]. Poranění [REDACTED] vzniklo násilím tupým o relativně menší síle, nebyly zjištěny [REDACTED].

Z toho soud mohl odvodit následující závěry. Poranění [REDACTED] tak mohlo vzniknout např. pádem na pevnou podložku. Postava chodce byla natočena pravou boční plochou k přijíždějícímu vozidlu. Chybějící zranění dolních končetin neznamenal, že chodec jimi nebyl ve styku s podložkou (tedy v běhu), ale vzhledem k charakteru a rozměrům předního profilu vozidla nebylo pravděpodobné, aby došlo k charakteristickému střetovému zranění dolních končetin jako u neterenního vozidla SUV. Ke střetu chodce došlo s vozidlem, jehož přední část dosahuje až do výšky kyčle dospělého muže.

Podle § 105/1 tr.ř. byl policejním komisařem přibrán soudní *znalec z oboru strojírenství, doprava Ing. Oto Kuhn*, který v posudku č. 008-177/11 ze dne 6.12.2011 uvedl, že automobil Mercedes rz. [REDACTED] byl před dopravní nehodou v dobré, a udržovaném stavu. Vozidlo při prohlídce nevykazovalo žádnou závadu, řízení, brzdový systém a pomocné systémy (ABS, ESP) byly plně funkční. Dále, že ke střetu s chodcem došlo v místech cca 0,9 m vpravo od podélné čáry přerušované v pravém jízdním pruhu v oblasti na vozovce vyznačeného přechodu pro chodce. Chodec byl zachycen levou přední částí vozidla. Chodec se k okamžiku střetu pohyboval přes vozovku zleva doprava, ve směru jízdy automobilu. Dle charakteru poškození automobilu mohla být rychlost jeho pohybu v rozmezí rychlosti běžné až rychlé chůze. V okamžiku střetu byl k vozidlu natočen pravým bokem. Rychlost jízdy automobilu Mercedes na počátku reakce řidičky na chodce i v okamžiku střetu byla v rozmezí od cca 48,0 do 59,0 km/hod. Řidička začala na chodce reagovat v okamžiku, kdy chodec vstupoval do pravého pruhu, do střetu v tuto chvíli zbývala doba 0,75 až 0,9 s a automobil byl od místa střetu vzdálen 9,9 až 14,6 m, nacházel se tedy ještě před přechodem pro chodce v křižovatce s ul. Chýnovskou. Z toho vyplývá, že řidička automobilu nemohla při jízdě po přechodu pro chodce míjet dodávkové vozidlo a teprve poté reagovat na chodce, protože v době reakce se k přechodu teprve blížila. Účastníci se mohli zpozorovat již v okamžiku

vstupu do vozovky v době cca 3,6 až 4,3 s před střetem, když byl automobil od místa střetu vzdálen cca 48,0 až 70,0 m, v době vstupu chodce do vozovky jim případná odbočující vozidla v křižovatce s ul. Chýnovskou ještě nemohla omezovat výhled. Chodec na příjíždějící automobil pravděpodobně vůbec nezačal reagovat, řidička automobilu na přecházejícího chodce začala reagovat opožděně. Zjištěná horní hodnota rozmezí rychlosti jízdy automobilu na počátku nehodového děje překračuje dovolenou rychlost o 18%. I v případě dodržení nejvyšší povolené rychlosti by za jinak stejné reakce stejně došlo ke střetu. Aby řidička byla schopná za jinak stejné reakce zabránit střetu, musela by rychlost její jízdy být nejvýše 26,0 až 30,0 km/hod.

D. J. do spisu založila znalecký *posudek z oboru doprava* č. 12/12, vypracovaný soudním znalcem *Ing. Pavlem Winklerem* dne 28.2.2012. *Znalec v posudku uvádí, že posudek Ing. Oto Kuhna považuje za řešení krajní meze, a to hlavně v zadané rychlosti chůze chodce.*

Proto provedl ve svém posudku řešení pro druhou krajní mez, tedy vběhnutí chodce zpoza stojícího dodávkového vozidla na přechodu pro chodce. Jako přijatelnou rychlost běhu chodce pro danou věkovou skupinu uvádí 9 km/hod.

Rychlost jízdy automobilu v době střetu pak stanovil v rozmezí 35,7 až 43,7 km/hod.

Znalec ve čteném znaleckém posudku pracuje s místem střetu v jízdním pruhu automobilu obžalované, a to v místě vyznačeného přechodu pro chodce. Výpověď obžalované posuzuje z technického hlediska jako přijatelnou, kdy uvedla, že když se blížila ke křižovatce, tak jedno z protijedoucích vozidel se rozjelo a překřížilo jí její směr jízdy, vozidla za ním zůstala ve své polovině a to první zůstalo stát, za ním stála nebo dojížděla pomaličku další vozidla. Znalec uvádí, že nastane-li tato situace, kdy dojde k odbočování vozidel vlevo a jsou-li tato vozidla minimálně dvě po sobě následující, vzniká situace, že vozidla za nimi nemohou projet ve směru přímém a začne se vytvářet kolona. *V takovém případě již čtvrté vozidlo v pořadí stojí v blízkosti přechodu pro chodce nebo na tomto přechodu. Řidička tedy mohla spatřit chodce vybíhajícího za stojícím dodávkovým vozidlem 0,7 vteřin před střetem a na vzniklou situaci reagovala bržděním s reakční dobou 1,1 vteřiny. Výpověď svědka L. posuzuje z technického hlediska rovněž jako přijatelnou, uvádí, že svědek popisuje situaci, když uslyšel ránu a pak viděl chodce dopadnout na vozovku. Tento čas je dle znalce nutné vázat k okamžiku, kdy vozidlo obžalované uvolnilo možnost odbočení vozidel v protisměru. Časový úsek od uvolnění možnosti odbočení do střetu stanovuje znalec na cca 2,5 vteřiny a čas od střetu do dopadu chodce cca 1,5 vteřiny a do dosažení konečné polohy chodce od střetu cca 2,5 vteřiny. Při normálním rozjezdu vozidla a reakci řidiče 1,0 vteřiny pak za čas 3,0 vteřiny dosáhne vozidlo rychlost cca 16 km/hod. a ujede cca 6-7 metrů, v případě času 4,0 vteřiny dosáhne rychlosti cca 22 km/hod. a ujede 21 až 22 metrů.*

Z uvedeného dle znalce vyplývá, že vozidla mohla svá místa bezpečně opustit. *Svědka L. sice udává, že v místě přechodu pro chodce nestála žádná vozidla, ale dle znalce byla jeho pozornost upoutána po dobu minimálně 4,0 vteřiny od okamžiku, kdy obžalovaná umožnila vozidlům v protisměru odbočit a tato se tedy již vzdálila. K možnostem*

k zabránění střetu uvádí, že aby byla řidička schopna zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, musela by, při shodné poloze začátku reakce, jet rychlostí 17 km/hod a nižší. Aby se chodec dostal mimo nebezpečný koridor střetu, musela by jet rychlostí 23 km/hod a nižší. Chodec mohl přijíždějící automobil vidět a zastavením střetu zabránit.

Další znalecký **posudek z oboru doprava** byl vyhotoven k návrhu obhájce obžalované, soudním znalcem *Ing. Ivanem Krejsou* č. 9678-024/12 dne 12.3.2012.

Znalec uvádí, že ke střetu automobilu s chodcem došlo pravděpodobně v místě přechodu pro chodce a chodec se pohyboval ve směru jízdy automobilu z levé strany na pravou. *Znalec vychází ze skutečnosti, že chodec neutrpěl zlomeninu žádné dolní končetiny a usuzuje, že v době střetu neměl levou, ani pravou nohu v kontaktu s vozovkou a tedy s největší pravděpodobností běžel, neboť pouze v tomto případě má v určité fázi pohybu obě dolní končetiny nad vozovkou.* Rychlost jízdy automobilu stanovil na asi 39 až 45 km/hod. Chodec se vzhledem k nezraněným dolním končetinám nepochybně pohyboval rychlostí 7 až 8 km/hod. Řidička pravděpodobně reagovala 0,4 vteřiny před střetem a zahájila brzdění po střetu. Vozidlo se v době vstoupení chodce na přechod nacházelo již krátkou vzdálenost od přechodu a chodec tak vstupoval na přechod pro chodce bezprostředně před přijíždějící vozidlo. Řidička měla možnost nehodě předejít a zabránit pouze v případě, že by jela v místě své včasné reakce rychlostí 31 km/hod. a nižší. Chodec měl možnost střetu zabránit, a to nevstoupením před vozidlo, které se již nacházelo bezprostředně před přechodem.

Ze znaleckého posudku **znalce z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství** *MUDr. Miloše Sokola, PhD.*, kterému bylo povoleno příbrání konzultanta z oboru kriminalistiky se specializací forenzní biomechanika, kterým byl *Prof. PhDr. Jiří Straus, Dr.Sc.* k vysvětlení mechanismu a pořadí vzniku jednotlivých poranění chodce, určení vzájemné polohy chodce a vozidla v době střetu, rychlosti pohybu chodce a vysvětlení přijatelnosti absence poranění dolních končetin chodce znalec rozdělil schematicky poranění do třech etází, a to

Poranění odpovídá poškození vozidla v oblasti levého předního světlometu, blatníku a víka motoru. Poranění lze dát do souvislosti s promáčklinou víka motoru v levé části. Poranění mohlo vzniknout pádem na tvrdou strukturu. Postava chodce byla v době střetu natočena pravou boční plochou k přijíždějícímu vozidlu s vyšší přídí. Dále znalec dovozuje z poranění a poškození vozidla, že *chodec byl v pohybu a tento pohyb nebyl významně rychlý (nevelký posun obou střetových míst těla s karosérií vozidla), odpovídal zhruba běžné chůzi, nejvýše rychlejší chůzi chodce. Pitevní nález odpovídá střetu jedoucího osobního automobilu s pohybujícím se chodcem, přecházejícím vozovku z pohledu řidiče zleva doprava. Na základě expertízy znalce z odvětví forenzní biomechaniky, které je v souladu se závěry posudku z odvětví soudního lékařství, lze stavět rychlost pohybu chodce v okamžiku nárazu vozidla do jeho těla v rozmezí 4-5 km/hod. Dále znalec uvádí, že vzhledem k charakteru a rozměrům předního profilu vozidla nebylo pravděpodobné, aby došlo k charakteristickým střetovým zraněním dolních končetin, jako u nižší přídě osobního vozidla.*

Prof. PhDr. J. S. DrSc. ve svém vyjádření hodnotí z hlediska forenzní biomechaniky rychlost chůze chodce v okamžiku nárazu vozidla v rozmezí 4 – 5 km/hod., takovou rychlost považuje za normální až mírně rychlou. Znalec rovněž uvádí, že při střetu chodce s vyšším automobilem SUV nemusí dojít k poranění dolních končetin, hlavní náraz vozidlem směřuje na bok chodce.

Zhodnocením znaleckého posudku z oboru doprava Ing. Oty Kuhna, dále znaleckého posudku z odvětví soudního lékařství znalců Prof. MUDr. Přemysla Strejce a MUDr. Ivy Grossové, dále znaleckého posudku z odvětví soudního lékařství MUDr. Miloše Sokola, PhD. A znaleckého vyjádření znalce z oboru kriminalistiky, specializace forenzní biomechaniky Prof. PhDr. Jiřího Strause, DrSc., a to jak jednotlivě, tak ve vzájemném souhrnu nebyly nalezeny rozpory.

Zejména zmiňují vzájemnou korespondenci určení rychlosti pohybu chodce v posudcích Ing. Kuhna, MUDr. Sokola a Prof. Strause.

Pro stanovení objektivního popisu přednehodového a nehodového děje, místa střetu vozidla s chodcem, popisu směru a způsobu pohybu chodce a vozidla, rychlosti jízdy na začátku nehodového děje a v době střetu, rychlosti pohybu chodce v době střetu, možností vzájemné dohlednosti a posouzení výpovědí jednotlivých účastníků, možností zabránění střetu a příčin dopravní nehody soud přibral Ústav soudního inženýrství VUT v Brně, jako nejvyšší znaleckou autoritu v oblasti řešení dopravních nehod.

Protože z výše uvedeného je zřejmé, že konečné polohy chodce a vozidla nebyly zadokumentovány, bylo proto možné vycházet pouze ze stop patrných z fotodokumentace a ze zhodnocených výpovědí jednotlivých účastníků. Soud zde měl k dispozici posouzení jejich technické přijatelnosti znaleckým ústavem. Mohl je tak porovnávat s objektivními zjištěními policíí na místě dopravní nehody, tedy na místě nalezenou krevní stopou v pravděpodobné konečné poloze chodce a nálezem rozptylu střepů a blokovací stopou, zadokumentovaných v Protokole o nehodě.

Za technicky přijatelné soud ve shodě se znalci z ústavu uznal, že z výpovědi svědkyně MUDr. M. H. shodně jak v přípravném řízení, tak i u hlavního líčení vypověděla, že chodec ležel v době jejího příchodu na zádech, otočila ho na levý bok do stabilizované polohy a jinak s ním nikdo nehýbal. Svědek M. I. uviděl dopad chodce. Přibližně 7 metrů před chodcem dobrzdilo vozidlo, v jeho směru jízdy bylo vozidlo za přechodem pro chodce. Přední částí bylo na začátku hnědých vrat domu čp. 1001. Tuto polohu zakreslil nejprve do ortofotomapy policii a později do situačního plánu u hlavního líčení. Polohy byly shodné. Z výpovědi svědka I. také vyplynulo, že konečná poloha v době příjezdu policie neodpovídala, protože byl chodec pro poskytnutí první pomoci otočen svědkyní H. otočen na bok.

Soud tak mohl uzavřít, že místo střetu vozidla a chodce se nacházelo přibližně v oblasti od středu pravého jízdního pruhu ve směru jízdy vozidla po střed komunikace .

Se znalostí tohoto znalecky stvrzeného a prokázaného závěru pak soud mohl dovodit střetovou rychlost. Mezi faktory ovlivňující průběh kolize patří kolizní rychlost vozidla, rychlost pohybu chodce, pohyb paží, výška a hmotnost chodce, tvar a kontura přídě vozidla a eventuálně zpomalení vozidla. V daném případě odhozovou vzdálenost zásadně ovlivnila zejména kontura přední části vozidla. Zpřesňovat střetovou rychlost vozidla lze znalecky stanovením závislosti vzdálenosti odhození z reálných dopravních nehod (20 až 22 metrů odpovídá rychlosti ve výši 50-68 km/h). To však nezohledňuje poškození vozidla ani rychlost pohybu chodce. Proto byly použita další zpřesňující metoda, délka navinutí, tj. obálková vzdálenost mezi vozovkou v místě kontaktu bot chodce a místa, kde došlo k nárazu hlavy chodce do přední části vozidla (délce navinutí 2,1 až 2,2 metry a délce nárazové vzdálenosti cca 1,20m v přímé kótě odpovídá rozmezí střetové rychlosti při výšce chodce více než 170 cm 50-70 km/h. Náraz hlavy do čelního skla pak vykazuje rychlost vyšší než 50 km/h, k čemuž ale nedošlo.

Jednoznačný závěr, potvrzený znalci je tedy ten, že z hlediska délky navinutí při zohlednění výšky chodce (184 cm) a místa nárazu do středu hlavy, plně odpovídá střetová rychlost v rozmezí 43-48 km/h. Potom je třeba tuto hranici vzít za dolní rozpětí a hranici 70 km podle délky navinutí z reálných nehod, za krajní nejvyšší mez.

Tolik zjištění bez provedení simulace předmětného nehodového děje s podporou počítačového programu.

Znalecký ústav pak provedl k žádosti soudu simulaci s podporou programu Virtual CRASH ve verzi 2.2. Pomocí těchto simulací zpřesnil rozmezí předstřetových rychlostí vozidla na rozmezí 44-51 km/h. Rychlost pohybu chodce v době střetu se mohla pohybovat v rozmezí 5-7 km/h. To pak koresponduje zásadně s plánkem místa předmětné dopravní nehody, výpovědí svědka L [redacted] a konečnou polohou vozidla zakresleným svědkem I [redacted]. Chodec tedy nebyl v žádném případě v běhu. Vozidlo mohlo v prostoru pro přechodu pro chodce narazit do M [redacted] D [redacted] rychlostí 44-51 km/h, přičemž chodec musel být v dopředném pohybu rychlostí cca 6km/h a mohl se vlivem odhození po nárazu pohybovat v celkové podélné vzdálenosti 20-22m od místa střetu.

Soud musel s ohledem na obhajobu obžalované o výskytu nezjištěného dodávkového vozidla vést dokazování i analýzou pohybu před střetem se stojícím dodávkovým vozidlem, možnostmi výhledu jednotlivých účastníků a možnostmi odvrácení střetu.

Soud pak provedl dokazování ke zjištění, zda před místem střetu, v levém jízdním pruhu z pohledu jízdy obžalované stálo dodávkové vozidlo, které mohlo tvořit oblast zakrytého výhledu, ve kterém se mohl M [redacted] D [redacted] pohybovat.

Obžalovaná v rámci výpovědi ze dne 2.12.2011 vypověděla, že se chodec pohyboval zpoza většího vozidla, což vnímala po levé straně, tedy za jeho zadní částí. V hlavním líčení uvedla, že vozidlo stálo v koloně vozidel, která jí dávala přednost při odbočení vlevo. Neví kolik jich bylo, ale více než 2. Poslední, asi 3 metry před přechodem byla ta dodávka. Možná stála i na přechodu, už neví. Ten chodec jí vběhnul přímo pod auto. Nemohla s tím nic dělat.

Svěděk I. se poté, co uslyšel náraz, podíval vlevo a viděl jak na vozovku dopadl chodec. Ve směru od Dobronické mezi ním a přechodem pro chodce nebylo žádné vozidlo, za přechodem a na přechodu také ne. V opačném směru bylo pouze vozidlo, které srazilo chodce.

Pokud tam vozidlo popisované obžalovanou stálo, mělo teoreticky, aby ho svědek I. už neviděl stejnou časovou možností opustit křižovatku, jako obžalovaná, která ho míjela v rychlosti 44-70 km/h, střetla se s M. D. a dobrzdila vozidlo. To už ji svědek registroval a v jejím okolí žádné vozidlo neviděl.

K tomu znalci v ústavním znaleckém posudku provedli simulaci tak, že od vzdálenosti do střetu 15-18 metrů, kdy už vzájemný výhled účastníků nebyl omezen nezjištěným dodávkovým vozidlem, zbýval do střetu čas 1,2 -1,3 sekundy. To znalci správně považují za obvyklou reakční dobu. Až po střetu(ráně , kterou slyšel svědek I.) následovalo intenzivní brzdění se zpomalením 8,5 m/s². To do úplného zastavení trvalo 1,7 s a proběhlo 13m za místem střetu.

Je nelogické a technicky nemožné, aby dodávkové vozidlo ze stání ujelo za 1,7 s zorného úhlu svědka. Možné by to bylo pouze tehdy, pokud by vozidlo nebylo ve vzdálenosti od přechodu uvedené obžalovanou, nebo by bylo v dopředném pohybu a s obžalovanou se tak míjelo a pohybovalo se rychlostí vyšší nebo rovné 25 m/h, neboť v takové ujede za 1s 8,5 m a mohlo by se za předpoklad u odbočování doleva tzv. svědkovi schovat za Mercedes obžalované.

V konečné fázi tedy nelze stanovit jednoznačně možnost zakrytí vzájemného výhledu dodávkovým vozem či nakonec i oslněním řidičky sluncem.

Znalci tak z technického hlediska nemohli příčinu nehody stanovit jednoznačně. Uvedli, že pokud byl vzájemný výhled omezen nezjištěným dodávkovým vozidlem, poté od okamžiku počátku reakce řidičky do střetu zbýval čas 1,2 -1,3 sekundy (a dráha 15-18 metrů) , což lze považovat za obvyklou reakční dobu a tudíž do střetu nezbýval čas na brzdění vozidla a zabránění střetu s chodcem. Pak vstoupil chodec před vozidlo na vzdálenost kratší, než na jakou bylo možné řidičkou bezpečně zastavit vozidlo, což je z technického hlediska náhlá překážka.

Při neomezeném výhledu mohla obžalovaná reagovat od okamžiku vstupu chodce do vozovky, tedy 2,8 sekundy, kdy byly s vozidlem vzdálena 34-440 metrů od místa střetu. Pak měla dostatečnou vzdálenost k tomu, aby po stejné reakční době mohl vozidlo zastavit před místem střetu. Vstup chodce do vozovky by nevytvořil náhlou překážku.

Znalcům pak nepříslušelo právní posouzení věci, tedy zda bylo lze po účastnících provozu požadovat spravedlivě jiné a jaké chování a přizpůsobení tohoto chování dané situaci.

Po provedení všech výše uvedených důkazů, po jejich posouzení jednotlivě a ve vzájemných souvislostech, soud uzavřel, že má k dispozici dostatek kvalitních důkazů proto, aby vylovil právní názor, že zavinění nehody je možné spatřovat zásadně na straně obžalované D. J. a to v tom, že během jízdy k vyznačenému přechodu pro chodce nepřizpůsobila této okolnosti zejména rychlost jízdy, a to především vzhledem k ní uváděné snížené viditelnosti na levou část přechodu. Při vjíždění na přechod pro chodce, vyznačený jak svislým, tak i vodorovným značením, hrubě podcenila platný dopravní režim na přechodu pro chodce, který jí ukládá neohrozit nebo neomezit chodce, který po přechodu přechází nebo tak hodlá učinit, v případě potřeby je povinen řidič i zastavit vozidlo před přechodem pro chodce. Byť je povinnost v § 5 (Povinnosti řidiče) zákona č. 361/2000Sb. O provozu na pozemních komunikacích, koncipována doslovně tak, že „ (1) Řidič je kromě povinností uvedených v § 4 dále povinen mimo jiné:

h) snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, *sníží-li rychlost jízdy nebo zastaví-li vozidlo před přechodem pro chodce i řidiči ostatních vozidel jedoucích stejným směrem,*

je v levém pruhu stojící, nebo jedoucí vozidlo, zabraňující v krajní mezi výhledu na celou levou půlku přechodu, jeho analogií.

Navíc zákon optiky „ vidět znamená být viděn“ opačně platil i pro chodce, kterého musela obžalovaná na přechodu, na který neviděla předpokládat. Chovala se při řízení svého vozu ale tak, že ač musela být vzhledem ke všem okolnostem srozuměna s tím, že by tam mohl být, bez rozumných přiměřených okolností předpokládala, že tam není. V tom spočívá její nedbalostní zavinění nehody, s nímž je vznik zranění a příčina smrti M. D. v příčinné souvislosti.

Obžalovaná porušila povinnosti řidiče tím, že neumožnila chodci, který se pohyboval přes přechod, nerušené a bezpečné přejítí a střetla se s ním v době, kdy již byl za polovinou vozovky. Svým jednáním tak porušila ustanovení § 4 odst.1 písm.a), písm.b), (Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen

- a) *chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu,*
- b) *řídít se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, 8 a 9 a zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis, vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,*

Podle § 18 citovaného zákona je rychlost jízdy pak řidič povinen přizpůsobit tak, že (1) *Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno*

předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.

Bylo lze proto spravedlivě po obžalované požadovat, aby do takového místa, kam neviděla na celou polovinu přechodu, byla-li nejspíše vzhledem k denní době oslněna ostrým sluncem (viz. fotografie), toto místo obžalovaná zná z dřívějšíka osoba a ví, že osoba chodce v tmavém oblečení může splynout v celé levé šíři vozovky se stínem háje podél silnice vlevo, aby se k přechodu blížila znalci renomovaného ústavu stanovenou rychlostí 33 km/h, ze které by stačila zastavit před místem střetu i když by chodec vyšel ze zakrytého výhledu.

Chodec M ■■■ D ■■■ musel dodržovat povinnosti z ustanovení § 54 citovaného zákona tak, že mimo jiné :

(3) Jakmile vstoupí chodec na přechod pro chodce nebo na vozovku, nesmí se tam bezdůvodně zastavovat nebo zdržovat. Nevidomý chodec signalizuje úmysl přejít vozovku mávnutím bílou slepeckou holí ve směru přecházení. Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku, přijíždějí-li vozidla s právem přednostní jízdy; nachází-li se na přechodu pro chodce nebo na vozovce, musí neprodleně uvolnit prostor pro projetí těchto vozidel. **Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku bezprostředně před blížícím se vozidlem.** Chodec musí dát přednost tramvaji.

M ■■■ D ■■■ v případě nezakrytého výhledu viděl vpravo vozidlo obžalované na znalci stanovenou vzdálenost 70 metrů a soustředil se především na levou stranu, ze které mu hrozilo reálné nebezpečí.

Pokud byl vzájemný výhled *omezen nezjištěným dodávkovým vozidlem*, nemusel vozidlo obžalované vidět a před výstupem zpoza dodávkového vozidla se před prvním krokem nepřesvědčil, zda zprava nejede nějaké vozidlo. Tak vstoupil před vozidlo na vzdálenost kratší, než na jakou bylo možné obžalovanou bezpečně zastavit vozidlo.

Nacházel se však na přechodu pro chodce, nechráněn a k němu jela nepřiměřenou (i když dovolenou) rychlostí obžalovaná v silném, těžkém, velkém terénním automobilu. Je ale zřejmé, že obžalovaná ať už s omezeným nebo neomezeným výhledem nezjištěným dodávkovým vozidlem se pohybovala proti ostrému slunci a měla při jízdě přes označený přechod pro chodce tomu přizpůsobit, minimálně zpomalením, svůj styl jízdy. Při jakékoli nižší rychlosti mezi 33 km/h do 43 km/h by pravděpodobně nezpůsobila fatální následek. Při rychlosti pod 33 km/h by nedošlo ke střetu vůbec.

Porušení výše uvedených povinností soud shledal v příčinném vztahu ke způsobenému následku. Porušení těchto povinností je nutné považovat za porušení důležité povinnosti, vyplývající z postavení řidiče a uložené jí podle zákona, neboť má zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví a jeho porušením v silničním provozu může snadno k takovému následku dojít. Svým jednáním tak obžalovaná naplnila po objektivní i subjektivní stránce skutkovou podstatu přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst.1,2 trestního zákoníku.

Při úvaze o druhu a výši trestu soud vycházel z ustanovení § 38 tr. zákoníku - z přiměřenosti trestních sankcí a § 39 tr. zákoníku, když při stanovení druhu trestu a jeho výměry přihlížel k povaze a závažnosti spáchaného trestného činu, osobním, rodinným, majetkovým a jiným poměrům pachatelky a k jejímu dosavadnímu způsobu života, k možnostem nápravy a dále k chování pachatelky po spáchání trestného činu. Obžalované polehčovalo, že nemá záznam v rejstříku trestů, v evidenční kartě řidiče má [REDAKCE]

[REDAKCE] V místě bydliště k ní nebylo zjištěno závadových poznatků. Skutek se stal před 2 lety a přestupky jsou datovány před ním. Od doby spáchání zůstal skutek jediným vážným excesem z jinak řádného vedení života. Obžalované přitěžovala absence sebereflexe, projevené vůči poškozeným a soudu, po znalosti závěrů ústavního znaleckého posudku a míra lítosti nad smrtí jejich pozůstalého v rovině nikoli prvoplánové upřímnosti odbřemenění svědomí, ale v rovině sebelítosti a komplikace profesního života s nutností opakovaně vysvětlovat situaci médiím, [REDAKCE].

Na základě všech výše uvedených skutečností měl soud za to, že účelu trestu u nedbalostního jednání podle bude u obžalované dosaženo ještě uložením podmíněného trestu odnětí svobody. Podmíněné odsouzení vychází z předpokladu, že samotné odhalení trestného činu, trestní stíhání obžalované i negativní zhodnocení její osoby a jejího činu rozsudkem, s hrozbou budoucího eventuálního výkonu trestu, mohou mít samy o sobě z hlediska individuální a generální prevence účinky, které má jinak jen výkon uloženého trestu odnětí svobody. Podmíněným odsouzením se tak poskytla obžalované důvěra i možnost, aby bez izolace od společnosti svým chováním ve zkušební době odčinila spáchaný trestný čin, přičemž se jí tím dala možnost dosáhnout toho, že výkon podmíněného trestu odnětí svobody nařízen nebude a že se na ni bude hledět, jako by nebyla odsouzena. Tím podmíněné odsouzení může vzbudit zájem na vlastním řádném životě obžalované tak, aby nebyla jen pouhým pasivním objektem působení trestu, ale aby se sama aktivně přičinila o nápravu. Za tím účelem byla také zvolena delší zkušební doba, která by měla poskytnout dostatečný prostor pro potvrzení či vyvrácení výše vyslovených premis.

Zákaz činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu na dobu 4 roky, má za účel vyloučit obžalovanou z provozu na silničních komunikacích jako nespolehlivou řidičku, která se opakovaně dopouští porušení povinností řidiče a svým přístupem k řízení motorových vozidel neosvědčila morální a odpovědný přístup k provozování této činnosti. Ta je ze své podstaty při nerespektování základních řidičských povinností jednoznačně nebezpečnou zdraví a majetku spoluobčanů.

V rámci adhezního řízení se prostřednictvím zmocněnkyně pozůstalí po M [REDAKCE] D [REDAKCE] v přímé příbuzenské linii i jiní připojili s přesně a řádně uplatněnými regresními nároky a náklady na pohřebné. Ty specifikovali dle § 444 odst. 3 písm.a),b),e),f) občanského zákona celkovou sumou 895.000,- Kč a fakturou za služby s pohřbem společnosti Helfi s.r.o. č. 1/181/11 ze dne 19.10.2013 ve výši [REDAKCE] - Kč a fakturou za pohřeb společnosti Helfi s.r.o. č. 1/176/11 ze dne 18.10.2013 ve výši [REDAKCE] - Kč.

Proto soud podle § 228 odst. 1 tr. řádu uznal obžalovanou povinnou zaplatit regresní nároky poškozeným - [redacted] O [redacted] D [redacted] částku 240.000,-Kč, [redacted] Ing. K [redacted] D [redacted] částku 175.000,-Kč, [redacted] K [redacted] S [redacted] částku 280.837,-Kč, tvořenou z regresního nároku 240.000,- Kč a částky 40.837,- Kč vyplacených za pohřebné, [redacted] M [redacted] D [redacted] částku 240.000,-Kč a [redacted] nezl. K [redacted] S [redacted] částku 240.000,-Kč.

Všeobecné zdravotní pojišťovně České republiky – regionální pobočka Praha, se sídlem Na Perštýně 6, Praha 1, za přesně specifikované vyplacené zdravotní úkony lékařským zařízením a RZS pojišťovnou, stanovil k zaplacení částku 5.065,-Kč

Podle § 154 odst. 1 tr. řádu pak obžalované uložil povinnost uhradit poškozeným náklady potřebné k účelnému uplatnění jejich adhezních nároků v trestním řízení včetně nákladů vzniklých přibráním zmocněnce.

Poučení: Proti rozsudku lze podat odvolání do 8 dnů ode dne doručení písemného vyhotovení tohoto rozsudku k Městskému soudu v Praze prostřednictvím soudu zdejšího. Právo podat odvolání nenáleží osobám, které se ho výslovně vzdaly. Odvolání musí být ve stejné lhůtě odůvodněno tak, aby z něho bylo patrné, v jakých výrocích je rozsudek napadán a jaké vady rozsudku nebo řízení, které rozsudku předcházelo, jsou odvoláním vytýkány.

Státní zástupce je povinen v odvolání uvést, zda je podává, byť i zčásti, ve prospěch nebo v neprospěch obviněného. Poškozený může podat odvolání proti výroku o náhradě škody, nebo proti tomu, že takový výrok učiněn nebyl. Obžalovaný je oprávněn podat odvolání pro nesprávnost výroku, který se jej přímo dotýká. Odvolání lze opřít o nové skutečnosti a důkazy.

V Praze dne 10. září 2013

JUDr. Milan Rossi, v.r.

předseda senátu

Za správnost:
Plašilová