



OKRESNÁ PROKURATÚRA ŽILINA
Moyzesova 20, 011 56 Žilina 1

Číslo: 2 Pv 702/15/5511
EEČ: 2-43-64-2016

Žilina 04.03.2016

U Z N E S E N I E

Trestná vec: obv. **XXXXX**

Trestný čin: Prečin Usmrtenie podľa § 149 odsek 1, odsek 2 písmeno a
Trestného zákona číslo 300/2005 Zbierky zákonov v znení zákona
číslo 1/2014 Zbierky zákonov

Rozhodol: prokurátor Okresnej prokuratúry Žilina

Podľa § 215 odsek 1 písmeno b Trestného poriadku **zastavujem** trestné stíhanie
obvineného:

XXXXX

dátum narodenia: XXXXX

miesto narodenia: XXXXX

trvalé bydlisko: XXXXX

väzba: nie

ktorý je trestne stíhaný pre trestný čin:

- Prečin Usmrtenie podľa § 149 odsek 1, odsek 2 písmeno a Trestného zákona číslo
300/2005 Zbierky zákonov v znení zákona číslo 1/2014 Zbierky zákonov

na tom skutkovom základe, že:

dňa 16.09.2015 v čase o 08.55 hodine v Žiline, na križovatke ulíc Hurbanova
a Kuzmányho, pri pošte 1, viedol nákladné motorové vozidlo zn. MAN T40,
evidenčné číslo XXXXX, po ulici Kuzmányho v smere od budovy polície, kde v
križovatke s ul. Hurbanovou s vozidlom odbočoval vľavo smerom na ul. Legionársku,
pričom pri odbočovaní došlo k zachyteniu prednou časťou vozidla chodkyne XXXXX,
ktorá prechádzala cez ulicu Kuzmányho popred vozidlo v tesnej blízkosti priechodu
pre chodcov z pravej strany na ľavú, po náraze chodkyňa spadla pod vozidlo, ktoré
prešlo po jej tele, pričom XXXXX utrpela ťažké zranenia, ktorým na mieste nehody
podľahla,

pričom chodkyňa XXXXX svojim konaním porušila ustanovenia § 53 Zákona č.
8/2009 Z. z. o cestnej premávke,

lebo tento skutok nie je trestným činom a nie je dôvod na postúpenie veci..

Odôvodnenie:

V predmetnej veci bolo dňa 16.09.2015 podľa § 199 ods.1 Trestného poriadku začaté trestné stíhanie a súčasne podľa § 206 ods. 1 Trestného poriadku vznesené obvinenie XXXXX pre prečin usmrtienia podľa § 149 ods. 1, ods. 2 písm. a) Trestného zákona na tom skutkovom základe ako je uvedené v predmetnom uznesení.

Obvinený XXXXX sa zo spáchaného skutku necíti byť vinný. Uviedol, že v predmetný deň zabezpečoval odvoz materiálu z Mariánskeho námestia v Žiline. Ďalej vo svojej výpovedi uviedol, že pri prechádzaní ulicou Kuzmányho, v čase okolo 08.55 h, vchádzal na križovatku ulíc, ktorých názov uviesť nevie, ale bola to križovatka pri Pošte 1. Pri Pošte 1 zastavil pred priechodom pre chodcov, kde pustil chodcov. Keď títo prešli a v blízkosti priechodu ani na priechode sa už žiaden chodec nenachádzal, posunul sa s vozidlom smerom do križovatky približne 6 – 10 metrov, kde zostal stáť a asi polovica auta zostala stáť ešte na priechode pre chodcov. Tu sledoval prejazd vozidiel z pravej a ľavej strany a chcel odbočiť vľavo. Keď to dopravná situácia umožnila a v ceste sa nenachádzala žiadna prekážka, začal pomaly s vozidlom odbočovať doľava. Pričom počul, že niečo s vozidlom nie je v poriadku a okamžite zastavil. Ani v pravom, ani v ľavom spätnom zrkadle nič nevidel, preto z vozidla vystúpil a chcel sa presvedčiť, čo sa s vozidlom stalo. Až keď vystúpil, tak zbadal za vozidlom rozsypanú tašku s časopismi a letákmi. Keď prišiel bližšie k zadnej časti vozidla, tak tu zbadal medzi kolesami ležať osobu. Bol v šoku z toho, čo sa stalo a preto požiadal okoloidúcich, aby ihneď privolali záchranku.

Svedok XXXXX uviedol, že viedol motorové vozidlo zn. Citroen Picasso smerom od OD Tesco, hore po ulici Hurbanovej k bývalej budove ČSOB. V spätnom zrkadle videl, že pred nákladným motorovým vozidlom, ktoré odbočovalo doľava v smere za ním sa motala poštárka, pričom on si myslel, že vodič nákladného motorového vozidla ju vidí. Videl, ako padala pred prednú časť vozidla, na čo on svoje vozidlo zastavil a bežal na miesto nehody. Pohyb chodkyne pred nehodu nevidel, teda nevedel uviesť ako prechádzala cez cestu.

Svedkyňa XXXXX uviedla, že videla, ako poštárka vyšla smerom od pošty ale neprechádzala cez priechod pre chodcov ale išla za priechodom šikmo smerom k druhej strane cesty, oproti bývalému kinu Centrum. Ona v tom čase bola za nákladným motorovým vozidlom. Samotnú nehodu nevidela.

Svedok – poškodený XXXXX, manžel nebohej XXXXX, nehodu nevidel, vyjadril sa iba k výške škody, ktorá mu vznikla v súvislosti s pohrebom manželky.

Svedok XXXXX vo svojej výpovedi uviedol, že videl ako sa pohýna nákladné vozidlo MAN smerom doľava a pred týmto vozidlom sa nachádzala poštárka, ktorá za sebou ťahala vozík, ktorý mala v ľavej ruke a druhú ruku dávala na nárazník vozidla, akoby sa chcela odtiahnuť a odísť. Odkiaľ a kam mala poštárka namierené nevidel, videl len jej pohyb tesne pred nehodu.

Zo znaleckého posudku č. 38/2015 znalcov XXXXX a XXXXX vyplýva, že smrť XXXXX nastala v priamej súvislosti so zraneniami utrpenými pri dopravnej nehode dňa 16.09.2015 o 08.55 h. Znalci ďalej uviedli, že z charakteru, rozsahu a lokalizácie

zranení a po ich konfrontácii s priebehom úrazového deja, tak ako je popísaný v spisovom materiáli usudzujú na nasledovný priebeh nehody:

XXXXX sa v čase vzniku dopravnej nehody nachádzala na vozovke ako chodkyňa, pričom sa musela nachádzať pred nákladným motorovým vozidlom zn. MAN. V prvej fáze úrazového deja došlo ku kontaktu prednej časti nákladného motorového vozidla MAN s telom chodkyne, čo malo za následok povalenie jej tela na vozovku pred vozidlo. Usudzujem, že kontaktnou časťou tela chodkyne s vozidlom bola ľavá strana jej tela. Pri tomto prvotnom kontakte tela chodkyne s vozidlom s najväčšou pravdepodobnosťou vznikli odreniny a podkožné krvné výrony na bočnej ploche v ľavej krížovo – bedrovej oblasti a v tomto čase mohol vzniknúť aj podkožný krvný výron na bočnej ploche ľavého ramena. Vzhľadom na absenciu typických poranení vznikajúcich pri náraze motorového vozidla do tela chodca veľkou intenzitou a prudkosťou môžeme povedať, že náraz nákladného motorového vozidla MAN do tela chodkyne nebol prudký.

V ďalšom úrazový dej pokračoval tak, že po povalení tela na vozovku sa telo dostalo do ležiacej polohy a to tak, že hlava smerovala k pravej strane vozovky a dolné končatiny k stredu vozovky. Následne došlo k prejdeniu tela pravým predným kolesom nákladného motorového vozidla. Z charakteru, rozsahu a lokalizácie zranení môžeme povedať, že telo bolo prejdené v ležiacej polohe na bruchu, pričom koleso motorového vozidla prešlo cez telo priečne, t.j. približne kolmo na dlhú os tela, a to cez pravú hornú končatinu a zadnú plochu trupu. Pri prejdení tela kolesom vozidla vznikli zranenia, ktoré bezprostredne viedli k smrti XXXXX.

Okrem prejdenia tela kolesom vozidla došlo aj k zachyteniu a pritlačeniu tela podvozkom vozidla o vozovku, pričom vznikli poranenia hlavy, čiastočne trupu a horných a dolných končatín. Z lokalizácie a charakteru zranení vyplýva, že telo poškodenej v ležiacej polohe na bruchu vykonalo po vozovke tangenciálny pohyb, teda telo bolo následkom pohybu vozidla a tlaku podvozku vozidla na telo po vozovke vlečené, pričom došlo k vzniku rozsiahlych plošných odrenín na tvári, prednej ploche trupu a horných končatinách. Poranenia v oblasti kolien mohli vzniknúť jednak pri povalení a páde tela na vozovku, ale aj pri pritlačení tela vozidlom o vozovku.

Znalec XXXXX v znaleckom posudku č. 12/2015 nasledovné zodpovedal otázky, položené vyšetrovateľom:

Otázka č. 1: Vyjadrite sa k spôsobu, technike a rýchlosti jazdy vodiča nákladného motorového vozidla zn. MAN, evidenčné číslo XXXXX XXXXX a k spôsobu použitia komunikácie chodkyňou XXXXX.

Odpoveď:

Vyhodnotením videozáznamu pohybu nákladného vozidla MAN 26.464, evidenčné číslo XXXXX sme zistili, že od výjazdu nákladného vozidla MAN z miestnej komunikácie vedúcej z Mariánskeho námestia sa vozidlo pohybovalo až po oblasť priechodu pre chodcov pred poštou na ulici Kuzmányho, kde pred týmto priechodom zastavilo. Vodič dával prednosť chodcom idúcim po priechode pre chodcov.

Následne sa s nákladným vozidlom MAN 26.464 presunul prednou časťou až na priechod pre chodcov a dával prednosť vozidlám idúcim po hlavnej ceste, ulici Hurbanovej. V krátkom časovom úseku sa nákladné vozidlo MAN 26.464 posúvalo bližšie k hranici križovatky. Po uplynutí cca 17 s kedy vodič XXXXX dával prednosť vozidlám idúcim po hlavnej ceste začal vykonávať rozjazd do križovatky so zámerom odbočiť vľavo na hlavnú cestu. Podľa video záznamu sa v čase začiatku rozjazdu nenachádzal žiaden objekt v rozhľadovom poli vodiča nákladného vozidla MAN 26.464, evidenčné číslo XXXXX. Od začiatku vjazdu nákladného vozidla MAN 26.464, ev. číslo XXXXX do jeho zastavenia v konečnej polohe uplynul čas 8,0 s. V priebehu tohto časového intervalu nákladného vozidla MAN 26.464, EČ : XXXXX zrýchľovalo na rýchlosť cca 17,0 km/h a potom, čo uplynul reakčný čas vodičovi XXXXX začalo vozidlo spomaľovať až do zastavenia v konečnej polohe. Od začiatku vjazdu do križovatky nákladného vozidla MAN 26.464, EČ.: XXXXX prešlo do zastavenia dráhu 20,7 m. Z analýzy pohybu nákladného vozidla MAN 26.464, EČ.: XXXXX nevyplýva že by technika jazdy vodiča XXXXX bola v danom okamžiku nesprávna. S ohľadom na dopravnú situáciu dával prednosť jednak chodcom na priechode pre chodcov a následne dával prednosť aj vozidlám idúcim po hlavnej ceste ulici Hurbanovej.

Posúdenie používania komunikácie chodkyňou XXXXX

Podľa zanechaných stôp na komunikácii (rozsypané predmety z kolesového vozíka), ako aj z informácií od svedkov dopravnej nehody sa chodkyňa s najväčšou pravdepodobnosťou pohybovala od chodníka na pravej strane pri pošte smerom k bývalému kinu Centrum, teda priečne cez vozovku. Keďže v tom čase bola predná časť nákladného vozidla MAN 26.464, EČ.: XXXXX bližšie k hranici križovatky zvolila chodkyňa trajektóriu svojho pohybu pred čelnou časťou nákladného vozidla MAN 26.464, EČ.: XXXXX a to s najväčšou pravdepodobnosťou vo vzdialenosti cca do 1,0 m od prednej časti nákladného vozidla MAN 26.464, EČ.: XXXXX pričom sa pohybovala v OZV, takže ju vodič XXXXX nemohol spozorovať. V prípade, že by bola odstupová vzdialenosť od prednej časti nákladného vozidla MAN 26.464, EČ.: XXXXX väčšia, bola by chodkyňa spozorovateľná pre vodiča XXXXX a súčasne by bola zaregistrovaná aj videokamerou umiestnenou na čelnom skle nákladného vozidla MAN 26.464, EČ.: XXXXX.

Označenie pravdepodobného miesta zrážky č. 1 sa mi javí ako technicky málo prijateľné, pretože už pri začiatku pohybu nákladného vozidla MAN 26.464, EČ.: XXXXX toto miesto bolo monitorované vstavanou videokamerou, tzn. ak by chodkyňa vstúpila do tejto oblasti, musel by to registrovať vodič nákladného vozidla a jej vstup by bol zaznamenaný vo videozázname.

Keďže sa chodkyňa XXXXX v čase dopravnej nehody pohybovala v bezprostrednej blízkosti prednej časti nákladného vozidla a to v oblasti zakrytého výhľadu pre vodiča XXXXX, čím neumožnila náležitú reakciu na jej pohyb zo strany vodiča nákladného vozidla. Z uvedeného dôvodu považujem spôsob používania komunikácie chodkyňou XXXXX za nesprávny.

Otázka č. 2: Zhodnoťte reakcie vodiča nákladného motorového vozidla zn. MAN, e.č.: XXXXX XXXXX a chodkyne XXXXX na predmetnú situáciu s určením ich vzájomných polôh v kritických momentoch nehodového deja.

Odpoveď:

Podľa vyhodnotenia nehodového deja vodič nákladného vozidla MAN 26.464, EČ.: XXXXXeagoval na situáciu až v okamžiku, keď mu ukazovali a kričali ľudia, že zrazil nejakú osobu. Podľa videozáznamu a jeho zvukovej stopy nič nenaznačovalo, že by vodič nákladného vozidla MAN 26.464, EČ.: XXXXX XXXXX musel reagovať na nejaký vizuálny, resp. zvukový podnet. Vzhľadom k tomu, že kontakt nákladného vozidla MAN 26.464, EČ.: XXXXX s telom chodkyne nebol s miesta vodiča tak výrazným zvukovým podnetom, aby vyvolal reakciu vodiča nákladného vozidla MAN 26.464, EČ.: XXXXX XXXXX.

Oneskorenie reakcie vodiča nákladného vozidla MAN 26.464, EČ.: XXXXX XXXXX nebolo v priamej príčinnej súvislosti so vznikom a priebehom dopravnej nehody. Pri správnej reakcii chodkyne XXXXX, by táto vyhodnotila situáciu ako nebezpečnú a nevykonala by prechod popred nákladné vozidlo MAN 26.464, EČ.: XXXXX

Miesto prvého kontaktu prednej časti nákladného vozidla MAN 26.464, EC: XXXXX s telom chodkyne XXXXX bolo s najväčšou pravdepodobnosťou v oblasti hranice križovatky, kde sa spájajú komunikácie ulica Kuzmányho a ulica Hurbanova. Nákladné vozidlo MAN 26.464, EČ.: XXXXX stálo pred vjazdom do križovatky ešte pred touto hranicou. Z tohto miesta bolo telo chodkyne XXXXX zvalené pred nákladné vozidlo a následne prejdené pravým predným kolesom a potom zaklínené pod pravé kolesá strednej nápravy vzadu.

Otázka č. 3: Vyjadrite sa k možnostiam zabránenia dopravnej nehode vodičom nákladného motorového vozidla zn. MAN, e.č.: XXXXX XXXXX a chodkyňou XXXXX.

Odpoveď:

Vzhľadom k tomu, že vodič nákladného vozidla MAN 26.464, EČ.: XXXXX XXXXX nemal pred nehodovým dejom žiaden vizuálny, ani zvukový podnet, ktorý by mohol vyhodnotiť ako nebezpečnú situáciu, nebolo možné zabrániť zrážke s chodkyňou XXXXX. Podnet na reakciu vodiča XXXXX dostal až na záver nehodového deja, kedy nebolo technicky možné odvrátiť, resp. zmeniť priebeh tohto nehodového deja. Chodkyňa XXXXX mala možnosť správne vyhodnotiť dopravnú situáciu a prispôbiť tomuto svoje konanie. Zabrániť zrážke mohla tak, že by nevstúpila do koridoru pohybu nákladného vozidla MAN 26.464, EČ.: XXXXX

Otázka č. 4: Vyjadrite sa k oblasti zakrytého výhľadu z pohľadu vodiča nákladného motorového vozidla zn. MAN, ex.: XXXXX XXXXX.

Odpoveď:

Pohľad vpred cez čelné výhľadové okno:

Z uvedeného vyplýva, že ak figurantka s výškou cca 170 cm stojí v menšej vzdialenosti ako 0,95 m pred prednou časťou vozidla, vodič nemá cez čelné okno možnosť zaregistrovať túto postavu. Ak sa bude figurantka nachádzať bližšie k vozidlu, potom sa dostáva do OZV. Prechod chodkyne popred vozidla vo vzdialenosti cca 1,0 nemôže vodič zaregistrovať.

Pohľad vpravo cez pravé výhľadové okno pravých dverí:

Z uvedeného vyplýva, že ak figurantka s výškou cca 170 cm stojí v menšej vzdialenosti ako 2,33 m od pravej bočnej časti vozidla vodič nemá cez pravé bočné okno možnosť zaregistrovať túto postavu. Ak sa bude figurantka nachádzať bližšie k vozidlu, potom sa dostáva do OZV.

Otázka Č. 5: Vyjadrite sa čo bolo z technického hľadiska príčinou vzniku dopravnej nehody.

Odpoveď:

Najväčšou pravdepodobnosťou chodkyňa prechádzala komunikáciu v priestore pred prednou časťou nákladného motorového vozidla zn. MAN, e.č.: XXXXX a to v čase, keď sa nákladné vozidlo MAN 26.464, EČ.: XXXXX dalo do pohybu. Z uvedeného dôvodu vidím technickú príčinu dopravnej nehody zo dňa 16.09.2015 vstup chodkyne XXXXX do koridoru pohybu nákladného vozidla MAN 26.464, EČ.: XXXXX bez ohľadu na dodržanie bezpečnej vzdialenosti a možnosti rozpoznania svojho konania vodičom nákladného vozidla MAN 26.464, EČ.: XXXXX.

Prečinu usmrtenia podľa § 149 ods. 1 Trestného zákona sa dopustí ten, kto inému z nedbanlivosti spôsobí smrť.

Podľa § 16 Tr. zák. trestný čin je spáchaný z nedbanlivosti, ak páchatel'

a) vedel, že môže spôsobom uvedeným v tomto zákone porušiť alebo ohroziť záujem chránený týmto zákonom, ale bez primeraných dôvodov sa spoliehal, že také porušenie alebo ohrozenie nespôsobí, alebo

b) nevedel, že svojím konaním môže také porušenie alebo ohrozenie spôsobiť, hoci o tom vzhľadom na okolnosti a na svoje osobné pomery vedieť mal a mohol.

Trestný zákon vymedzuje nedbanlivostné zavinenie pri neexistencii vôľovej zložky pomocou zložky vedomia, ktorá buď je alebo nie je. Kvalitatívny rozdiel oproti úmyselnému zavineniu je vo vôľovej zložke, ktorá u nedbanlivosti chýba alebo tu nie je vôľa spáchať trestný čin (konanie samo o sebe však i tu je aktom vôle páchatel'a). Všetky trestné činy, u ktorých postačí nedbanlivosť je možné spáchať s vedomou nedbanlivosťou alebo s nedbanlivosťou nevedomou.

Pri vedomej nedbanlivosti páchatel' vedel, že môže spôsobom, v Trestnom zákone uvedeným, porušiť alebo ohroziť záujem chránený týmto zákonom, ale bez primeraných dôvodov sa spoliehal, že takýto následok nespôsobí. Vedomá nedbanlivosť je budovaná na vedomí možnosti vzniku následku, čo je schopnosť páchatel'a rozpoznať a zhodnotiť okolnosti, ktoré vytvárajú možné nebezpečenstvo pre záujem chránený Trestným zákonom.

Pri nevedomej nedbanlivosti sa vychádza z možnosti znalosti, ktorá sa skúma na základe objektívnych okolností spojených so skutkom a subjektívnych dispozícií konkrétneho páchatel'a, pretože Trestný zákon zakladá zodpovednosť za trestné činy spáchané z nevedomej nedbanlivosti na povinnosti, ale súčasne i na možnosti

predvídať spôsobené poruchy alebo ohrozenie záujmu chráneného Trestným zákonom.

Kritériom nedbanlivosti v oboch ich formách je zachovanie určitej miery opatrnosti páchatel'ov. Miera opatrnosti je daná spojením objektívneho a subjektívneho hľadiska pri predvídaní spôsobení poruchy alebo ohrozenia záujmu chráneného zákonom.

Objektívne vymedzenie miery opatrnosti vyžaduje od každého spravidla rovnakú mieru opatrnosti. Iba výnimočne žiada od niektorých skupín osôb vykonávajúcich určité povolanie alebo zamestnanie (napr. lekár alebo vodič) určitú vyššiu mieru opatrnosti, ktorá je však potom zase rovnaká u každého kto takéto povolanie alebo zamestnanie vykonáva. Rozsah opatrnosti je potrebné skúmať vo zvláštnych predpisoch napr. zákon o bezpečnosti práce, zákon o premávke na pozemných komunikáciách. *Vyššiu mieru opatrnosti, než aká vyplýva z bezpečnostných predpisov a z ďalších uznávaných pravidiel, nemožno po páchatel'ovi v žiadnom prípade požadovať.*

Subjektívne vymedzenie miery opatrnosti vyžaduje, aby mimo miery povinnej opatrnosti (objektívne kritérium) bolo i subjektívne vymedzenie, ktoré spočíva v miere opatrnosti, ktorú je páchatel' schopný vynaložiť v konkrétnom prípade.

Pri posudzovaní subjektívnej miery opatrnosti je potrebné zvažovať jednak vlastnosti, skúsenosti, znalosti a okamžitý stav páchatel'a a jednak okolnosti konkrétneho prípadu, či už existujú nezávisle na konaní páchatel'a alebo sú ním vyvolané (prostredie a okolnosti spáchaného činu, najmä miesto a čas činu, viditeľnosť, poveternostné podmienky, stav a povrch vozovky, výhľadové pomery, mimoriadny priebeh udalosti a pod.).

Spáchanie trestného činu podľa § 149 ods. 1 Trestného zákona v súvislosti s dopravnou nehodou predpokladá, aby porušenie dopravného predpisu bolo v príčinnej súvislosti s dopravnou nehodou.

Vykonaným dôkazmi jednotlivo a v ich súhrne bolo zistené, že z účastníkov dopravnej nehody, ktorá sa stala dňa 16.09.2015 v čase o 08.55 h v Žiline na križovatke ulíc Hurbanovej a Kuzmányho porušila pravidlá cestnej premávky chodkyňa XXXXX a to v ustanovení § 53 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke tým, že mimo priechodu pre chodcov, bez toho aby jej to umožňovala situácia v cestnej premávke, vošla do vozovky v tesnej blízkosti v tom čase odbočujúceho vozidla zn. MAN T40, čím vytvorila kolíznu situáciu, ktorá viedla k stretu vozidla a jej tela, pričom pri nehode zahynula. Táto skutočnosť vyplýva jednak z výpovedí svedkov ako aj zo záveru znaleckého posudku z dopravy, z ktorého je zrejmé, že chodkyňa prechádzala cez cestu mimo vyznačeného priechodu pre chodcov v čase, kedy jej to dopravná situácia neumožňovala.

Ustanovenie § 53 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke znie nasledovne:

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

meškania uvoľniť priestor na prejazd. Chodec je povinný umožniť električke plynulý prejazd.

(2) Chodci, ktorí prechádzajú cez priechod pre chodcov, musia brať ohľad na vodičov prichádzajúcich vozidiel najmä tým, že neprechádzajú jednotlivito, ale v skupinách. To platí aj voči vodičom odbočujúcim na cestu, cez ktorú chodci prechádzajú. Chodec nesmie vstupovať na vozovku, a to ani pri použití priechodu pre chodcov, ak vzhľadom na rýchlosť a vzdialenosť prichádzajúcich vozidiel nemôže cez vozovku bezpečne prejsť. Iným účastníkom cestnej premávky ako chodcom je používanie priechodu pre chodcov zakázané, ak v § 55a ods. 2 nie je ustanovené inak.

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

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

Z právneho hľadiska nemožno požadovať od vodiča, ktorý s vozidlom už vykonáva odbočujúci manéver na križovatke a celým objemom vozidla sa nachádzal na priechode pre chodcov, aby predvídal ďalší pohyb chodcov po vozovke v tesnej blízkosti pred vozidlom. Na zázname priemyselnej kamery, ktorá a nachádzala vo vozidle je zachytené, že vodič s vodičom najskôr zastal pred priechodom pre chodcov, pričom umožnil chodcom bezpečný priechod pre chodcov. Následne sa s vozidlo pohol dopredu, kde celým objemom vozidlom stál na priechode pre chodcov až na hranici križovatky ulíc Hurbanovej a Kuzmányho a snažil sa odbočiť na hlavnú cestu, pričom dával prednosť vozidlám idúcim po hlavnej ceste. Z pohľadu vodiča nič nenasvedčovalo tomu, že iný účastník cestnej premávky, v tomto prípade chodkyňa XXXXX, mu vstúpi do jazdnej dráhy, teda by bol povinný vozidlo zastaviť.

Pravidlá cestnej premávky platia pre všetkých účastníkov cestnej premávky, teda aj pre chodcov, ktorí pri prechode cez cestu majú v prvom rade používať priechod pre chodcov za dodržania ustanovení § 53 ods. 2 vyššie citovaného zákona o cestnej premávke, teda cez priechod prechádzať keď im to umožňuje stav v cestnej premávke, predovšetkým vtedy, keď sa po ceste nepohybuje žiadne vozidlo, resp. prichádzajúce vozidlá zastavením im umožňujú prejsť cez priechod pre chodcov. V opačnom prípade je úlohou chodcov zotrvať na chodníku a cez cestu prejsť až vtedy keď im to situácia v cestnej premávke umožní. Chodkyňa XXXXX pravidlá cestnej premávky hrubo porušila tým, že prechádzala vozovku na ulici Kuzmányho mimo priechodu pre chodcov, popred odbočujúce vozidlo.

Vzhľadom k vyššie uvedenému som podľa § 215 ods. 1 písm. b) Tr. por. trestné stíhanie obv. XXXXX zastavil.

Poučenie:

Proti tomuto uzneseniu je prípustná sťažnosť, ktorú možno podať u prokurátora

okresnej prokuratúry do troch dní od oznámenia uznesenia. Sťažnosť má odkladný účinok.

Mgr. Marek Sinčák
prokurátor