

Městský úřad Vysoké Mýto, odbor dopravy a silničního hospodářství
B. Smetany 92, Vysoké Mýto-Město, 566 01 Vysoké Mýto

Naše číslo jednací: MUVM/052532/2020
Spisová značka: **MUVM/052532/2020/02**
Spis. znak: 280.26
Skart. znak/lhůta: S/5
Vyřizuje: Ing. František Jiraský
Telefon: 465 466 124
Datum: 8. září 2020

Vážený pan
Libor Stacho

Počet listů: 3 Počet příloh: 0 Počet listů příloh: 0

Věc: stížnost na příliš krátkou dobu svícení oranžového světla na semaforech ve Vysokém Mýtě na silnici E-35

Doručeno dne 07.08.2020, e-mail: Libor Stacho <[REDACTED]>

Dobrý den,

v našem městě se množí počet vybraných pokut za projetí semaforů na červené světlo, aniž by si byli řidiči leckdy vůbec vědomi, že do křižovatky vjeli „na červenou“. Příčinou je příliš krátká doba svícení oranžového světla před rozsvícením „červené“. Podle videozáznamů, které jsme si pokusně pořídili (možno doložit), je tato doba necelé 3 sekundy. Při současném provozu na jmenované silnici nelze v daném intervalu křižovatkami projíždět bezpečně.

Má-li „na zelenou“ jedoucí řidič hlídat semafor, a přitom samozřejmě i kontrolovat okolní hustý provoz, nelze třísekundový interval náhle rozsvíceného oranžového světla považovat za dostatečný ani za bezpečný. Řidič v blízkosti hranice křižovatky je v okamžiku zjištění rozsvícení oranžového světla nucen začít okamžitě (!) intenzívně brzdit, aby neprojel křižovatkou na prakticky bezprostředně následující pokyn „stůj“. Tím vzniká riziko, že vozidlo za ním jedoucí, např. plně naložený kamion, už nedokáže bezpečně zastavit. Řidiči jsou proto trvale vystaveni buď riziku dopravní nehody, nebo udělení pokuty za projetí křižovatky „na červenou“, pokud vyhodnotí situaci s prudkým brzděním jako nebezpečnou a vozidlo před semaforem nezastaví – doba svícení oranžového světla je na takové projetí příliš krátká. Tři sekundy na správné a bezpečné vyřešení dopravní situace v blízkosti křižovatky ve Vysokém Mýtě díky hustému provozu zkrátka nestačí.

Žádáme proto zastupitele města, resp. zodpovědné osoby za provoz semaforů na E-35, o změnu intervalu oranžového světla na interval delší. Taková úprava nijak nesníží propustnost křižovatek, ale rozhodně zvýší bezpečnost a také omezí množství pokut řidičům za nechtěná porušení dopravních předpisů. Z fotografií, pořízených automatickým systémem, už pak nikdo nerozpozná skutečný dopravní přestupek od přestupku nechtěného, vynuceného třeba rizikovou dopravní situací za vozidlem „provinilce“ při náhlém brzdění před semaforem.

Děkuji za občany Vysokého Mýta za vyřízení naší žádosti.

Libor Stacho, [REDACTED]

Vážený pane Stacho,
k Vaší žádosti, která byla doručena dne 07.08.2020, uvádím následující.

Vyjádření k žádosti

Světelná signalizační zařízení, která se ve městě Vysoké Mýto užívají k řízení provozu na křižovatkách, byla navrhována podle příslušných norem (TP 81 NAVRHOVÁNÍ SVĚTELNÝCH SIGNALIZAČNÍCH ZAŘÍZENÍ PRO ŘÍZENÍ PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH, dále i jen „TP 81“) a následně schválena Policií ČR, jako orgánem, který vykonává dozor nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích.

Ve Vysokém Mýtě Signál se žlutým světlem "Pozor!" vždy svítí dle TP 81 po dobu 3 sekundy, teprve poté se rozsvítí signál s červeným světlem "Stůj!", přičemž zákon o silničním provozu ukládá řidiči vozidla přijíždějícímu na křižovatku řízenou světelnými signály pouze jedinou povinnost, a to „zastavit vozidlo před vodorovnou dopravní značkou "Příčná čára souvislá", "Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!" a "Příčná čára souvislá s nápisem STOP", a kde taková dopravní značka není, před světelným signalizačním zařízením.“

Pokud uvažujeme, že za ideálních podmínek¹ (tzn. suchá vozovka, vynikající viditelnost a rozhledové poměry, prakticky žádný provoz vozidel nebo pohyb chodců) se vozidlo v obci smí pohybovat maximální dovolenou rychlostí 50 km/hod. (tj. 13,88 m/s), pak za dobu 3 sekundy vozidlo ujede 41,64 metru (3 x 13,88). Brzdná dráha při této rychlosti činí 28 metrů na suché asfaltové silnici a 33 metrů na mokré asfaltové silnici, a to při plném účinku brzd.²

V případě, který popisuje žadatel, a který se týká zejména rychlosti jízdy a vzájemné vzdálenosti vozidel, je však řidič vozidla povinen (musí) přizpůsobit rychlost jízdy zejména svým schopnostem (reakční doba řidiče, únava, ...), vlastnostem vozidla (např. prodleva brzd, ABS, ...) a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám (mokrý vozovka, sněhová pokrývka, mlha, ...) a jiným okolnostem, které je možno předvídat (*Když přijíždíte k semaforu, kde svítí zelené světlo, buďte připraveni, že se může brzy přepnout na oranžové a červené. **Budte připraveni brzdít a zastavit vozidlo, protože zelená na semaforu už svítí dlouho. Před zastavením na červenou nezapomeňte sledovat situaci za vámi!***), přičemž smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.

Současně je řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem povinen (musí) ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.

K žadatelem naznačené situaci (hustý provoz) lze proto zcela oprávněně konstatovat, že pokud za uvedených podmínek řidič jede v obci nejvyšší dovolenou rychlostí, tj. 50 km/hod., a v takové vzdálenosti za jiným vozidlem, která neodpovídá prve citovaným zákonným požadavkům, v žádném případě takovou jízdu nelze označit ani jako bezpečnou, ale ani jako ohleduplnou nejen vůči jemu samotnému, ale ani, a to zejména, vůči ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích.

Z výše uvedených ustanovení zákona o silničním provozu a ze zásad defenzivní jízdy tedy jednoznačně vyplývá, že pokud řidič přijíždí ke křižovatce s řízeným provozem, na které je provoz řízen světelnými signály tříbarevné soustavy, je povinen této situaci zejména přizpůsobit rychlost jízdy, a to v takovém rozsahu a do takové míry, aby byl přiměřeně schopen reagovat na přepnutí signálu se zeleným světlem „Volno“ na signál se žlutým světlem „Stůj!“, přičemž úsek vozovky v délce cca 42 metrů lze nepochybně považovat za vzdálenost, která je dostatečná pro bezpečné

a plynulé zastavení vozidla, a to i v případě, že se jedná o jízdní soupravu, která je naložena na maximální hmotnost.

V případě, že by se vozidlo v okamžiku rozsvícení signálu se žlutým světlem „Stůj!“ nacházelo již tak blízko světelného signalizačního zařízení (SSZ), že by řidič nemohl vozidlo bezpečně zastavit, smí pokračovat v jízdě. Taková situace, pokud by nastala a byla řidičem uplatněna, by byla řešena individuálně ve správním řízení a zpravidla za účasti soudního znalce v oboru doprava.

Obdobně by tomu mohlo být i v případě, pokud by došlo k tomu, že by řidič byl „tlačen“ např. do křižovatky vozidlem jedoucím za ním. Rovněž tato situace, pokud by nastala a byla řidičem uplatněna, by byla řešena individuálně ve správním řízení a zpravidla za účasti soudního znalce v oboru doprava.

Pro úplnost a informování žadatele je pak nezbytné uvést, že každý záznam jízdy na červenou je individuálně vyhodnocen a teprve poté, kdy správní orgán dospěje k závěru, že přestupek byl skutečně spáchán, je provozovatel vozidla vyzván k uhrazení určené částky nebo sdělení informace o řidiči vozidla.

V případě obdržení výzvy k uhrazení určené částky nebo sdělení řidiče má provozovatel vozidla (případně i řidič) možnost nahlédnout na videozáznam o průjezdu daného vozidla na signál s červeným světlem „Stůj!“, ze kterého je zcela zřejmé, v jaké fázi signálu „Stůj!“ projel, zda přizpůsobil rychlost jízdy dané situaci, jaká byla situace před ním (rozhledové poměry/bezpečnost/možnost zastavení apod.), případně zda byl tzv. „tlačen“ za ním jedoucím vozidlem/kamionem.

Z činnosti správního orgánu jsou pak známy situace, kdy činností kamerového systému byla sice zaznamenána „jízda na červenou“, avšak vyhodnocením videozáznamu správní orgán dospěl k závěru, že přestupek se nestal a věc byla odložena.

K námitce žadatele, že řidiči porušují ust. § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu, tím že nedodrží bezpečnou vzdálenost mezi vozidly, nezbyvá než uvést, že toto porušení pravidel silničního provozu bude novelou zákona o silničním provozu označeno za přestupek a jako takové bude postihováno, avšak k tomuto protiprávnímu jednání dochází na všech pozemních komunikacích a bez ohledu na místo, kde k porušení tohoto ustanovení došlo. Tedy se nejedná pouze o ta místa, kde provoz řízen světelnými signály případně pokyny policisty nebo usměřován pokyny strážníka obecní policie.

Z podané žádosti pak nelze vysledovat žádnou odůvodněnou nebo logickou spojitost mezi délkou doby po kterou svítí signál se žlutým světlem „Stůj!“ a rychlostí a vzájemnou vzdáleností mezi vozidly, která jedou za sebou před tímto světelným signalizačním zařízením (ostatně může jít i o místo, kde je provoz řízen pokyny policisty), přičemž je nepochybné, že jediným prvkem, který objektivně může ovlivnit rychlost projíždějících vozidel a vzájemnou vzdálenost mezi vozidly (aby byla za všech okolností bezpečná), je výhradně řidič.

Z výše uvedených důvodů nelze vyhovět návrhu žadatele o změnu intervalu signálu se žlutým světlem „Stůj!“ na interval delší.

¹ K § 18 odst. 1

Rychlost jízdy není stanovena pouze pro řidiče motorových vozidel, ale vztahuje se na všechny řidiče, kterými jsou podle § 2 písm. d) tohoto zákona účastníci provozu na pozemních komunikacích, kteří řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.

Zde jsou uvedeny okolnosti, které by měl řidič předvídat a kterým musí přizpůsobit rychlost jízdy. Výslovně je pak řidiči stanovena povinnost, že smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Za snížené viditelnosti lze za takovou vzdálenost považovat vzdálenost, na jakou je pozemní komunikace osvětlena světlomety užitými na vozidle v daném okamžiku. Při nesnížené viditelnosti tuto vzdálenost zkracuje blízkost nepřehledné zatáčky, vrchol stoupání apod.

Pojem stavební stav pozemní komunikace je uveden v § 26 odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, kde se uvádí, že stavebním stavem dálnice, silnice nebo místní komunikace se rozumí jejich kvalita, stupeň opotřebení povrchu, podélné nebo příčné vlny, výtluky, které nelze odstranit běžnou údržbou, únosnost vozovky, krajnic, mostů a mostních objektů a vybavení pozemní komunikace součástmi a příslušenstvím.

Dopravně technickým stavem dálnice, silnice nebo místní komunikace se podle § 26 odst. 4 zákona č. 13/1997 Sb. rozumí jejich technické znaky (příčné uspořádání, příčný a podélný sklon, šířka a druh vozovky, směrové a výškové oblouky) a začlenění pozemní komunikace do terénu (rozhled, nadmožská výška).

Povětrnostními situacemi a jejich důsledky, které mohou podstatně zhoršit nebo přerušit sjízdnost, jsou podle § 26 odst. 5 zákona č. 13/1997 Sb. vánice a intenzivní dlouhodobé sněžení, vznik souvislé námrazy, mlhy, oblevy, mrznoucí déšť, vichřice, povodně a přívalové vody a jiné obdobné povětrnostní situace a jejich důsledky.

Rychlost jízdy je omezena jak nejvyššími rychlostními limity stanovenými tímto zákonem, tak i povolenou rychlostí jízdy, stanovenou technickými předpisy. Nikde však není nařízeno, že řidič musí jezdit jen nejvyšší povolenou nebo „technickou“ rychlostí. Záleží nejen na jeho praxi, ale i na povětrnostních podmínkách, jakou rychlost v daném úseku pozemní komunikace, v daný čas a za konkrétních povětrnostních podmínek zvolí, s ohledem na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

(Leitner, M., Vraná, J., *ZÁKON O PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH a předpisy prováděcí a souvisící, s komentářem*, 4. přepracované vydání podle stavu k 1.12. 2011, Linde Praha, a. s. , 2012 , s. 33)

² viz <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Specnej-pomalu>

³ viz <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Cestujeme-autem/Defenzivni-jizda>

Souvisící ustanovení 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“):

- Dle § 2 písm. y) zákona o silničním provozu je pro účely tohoto zákona křižovatka s řízeným provozem křižovatka, na které je provoz řízen světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo příslušníkem policie ve stejnokroji (dále jen "policista"), příslušníkem Vojenské policie ve stejnokroji (dále jen "vojenský policista") nebo usměřován strážníkem obecní policie.
- Dle § 4 zákona o silničním provozu je při účasti na provozu na pozemních komunikacích 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) řídit 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,
- c) řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace.
- Dle § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu je řidič kromě povinností uvedených v § 4 dále povinen věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.
 - Dle § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu musí řidič přizpůsobit rychlost jízdy 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.
 - Dle § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu smí jet řidič v obci rychlostí nejvýše 50 km.h⁻¹, a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, nejvýše 80 km.h⁻¹.
 - Dle § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu musí řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.
 - Dle § 70 odst. 1 zákona o silničním provozu se při řízení provozu na křižovatce užívá zejména světelných signálů tříbarevné soustavy s plnými signály nebo se směrovými signály.
 - Dle § 70 odst. 2 zákona o silničním provozu při řízení provozu na křižovatce znamená pro řidiče
 - a) signál s červeným světlem "Stůj!" povinnost zastavit vozidlo před dopravní značkou "Příčná čára souvislá", "Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!" a "Příčná čára souvislá s nápisem STOP", a kde taková dopravní značka není, před světelným signalizačním zařízením,
 - b) signál se současně svítícím červeným a žlutým světlem "Pozor!" povinnost připravit se k jízdě,
 - c) signál se zeleným plným kruhovým světlem "Volno" možnost pokračovat v jízdě, a dodrží-li ustanovení o odbočování, může odbočit vpravo nebo vlevo, přičemž musí dát přednost chodcům přecházejícím ve volném směru po přechodu pro chodce a cyklistům přejíždějícím ve volném směru po přejezdu pro cyklisty. Svítí-li signál "Signál pro opuštění křižovatky" umístěný v protilehlém rohu křižovatky, neplatí pro odbočování vlevo § 21 odst. 5,
 - d) signál se žlutým světlem "Pozor!" povinnost zastavit vozidlo před dopravní značkou "Příčná čára souvislá", "Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!" a "Příčná čára souvislá s nápisem STOP", a kde taková dopravní značka není, před světelným signalizačním zařízením; je-li však toto vozidlo při rozsvícení tohoto signálu již tak blízko, že by řidič nemohl vozidlo bezpečně zastavit, smí pokračovat v jízdě. Svítí-li světlo tohoto signálu přerušovaně, nejde o křižovatku s provozem řízeným světelnými signály,
 - e) signál se zelenou směrovou šipkou nebo šipkami (například "Signál pro přímý směr", "Kombinovaný signál pro přímý směr a odbočování vpravo") možnost pokračovat v jízdě jen ve směru, kterým šipka nebo šipky ukazují. Směřuje-li zelená šipka vlevo, neplatí pro odbočování vlevo § 21 odst. 5,

-
- f) signály "Signál žlutého světla ve tvaru chodce", "Signál žlutého světla ve tvaru cyklisty" nebo "Signál žlutého světla ve tvaru chodce a cyklisty", jimiž je doplněn signál se zelenou šipkou směřující vpravo nebo vlevo, upozorňují řidiče, že při jízdě směrem, kterým tato šipka ukazuje, křížuje směr chůze přecházejících chodců, směr jízdy přejíždějících cyklistů nebo směr chůze přecházejících chodců a směr jízdy přejíždějících cyklistů,
 - g) signál "Doplňková zelená šipka" svítící současně se signálem s červeným světlem "Stůj!" nebo se žlutým světlem "Pozor!" možnost pokračovat v jízdě jen ve směru, kterým šipka nebo šipky ukazují; přitom řidič musí dát přednost v jízdě vozidlům a jezdcům na zvířatech jedoucím ve volném směru a útvarům chodců jdoucím ve volném směru; přitom nesmí ohrozit ani omezit přecházející chodce.
- Dle § 70 odst. 3 zákona o silničním provozu při řízení provozu mimo křižovatku, například před přechodem pro chodce nebo před nepřehledným místem, platí obdobně odstavec 2.