



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY**

Okresní soud v Pardubicích rozhodl dne 16. listopadu 2017 Mgr. Karlem Governacem jako samosoudcem v hlavním líčení takto:

Obžalovaní

XXX,

nar. XXX, pracovník Údržby a oprav tratí SŽDC Pardubice, trvale bytem XXX,

XXX,

nar. XXX, vrchní správce tratí SŽDC Pardubice, trvale bytem XXX,

se podle § 226 písm. a) tr. řádu **zprošťují obžaloby** pro skutek, že

XXX

ve dnech 9.11.2011 a 14.11.2011 při provádění plnění svých pracovních povinností zaměstnance SŽDC s.o., IČ: 70994234, zařazeného ve funkci pracovníka údržby a oprav tratí, kontrolní obchůzky na jednokolejné železniční trati 505 C celostátní dráhy provozovatele SŽDC s.o., IČ: 70994234, od úseku mezi železničními stanicemi Pardubice, Rosice nad Labem a Opatovice nad Labem, na 4,232 – 4,284 km uvedené trati, mezi železničními stanicemi Pardubice – Rosice nad Labem – Stěblová nezaznamenal, případně nesprávně vyhodnotil viditelné kontaktní vady nacházející se na levém kolejnicovém pásmu, případně na pojezdové ploše hlavy kolejnice, opakující se 17x po sobě v pravidelných intervalech ve vzdálenosti 303 cm, kdy v tu dobu vykazovaly znaky vady kategorie B ve smyslu předpisu ČD S 67 Vady a Lomy kolejnic, přitom neučinil příslušná opatření ve smyslu citovaného předpisu, což mělo za následek lom kolejnice v důsledku výskytu únavových trhlin vzniklých postupným rozvojem kontaktních vad na pojezdové ploše kolejnice, následně dne 17.11.2011 ve 22.47 hod. došlo ke vzniku mimořádné události – vykolejení prvního podvozku hnacího drážního

vozidla č. 163 064 - 9 osobního vlaku Os 6256 majitele ČD a.s., IČ: 70994226, přepravujícího asi 27 osob a jedoucího ve směru od železniční stanice Pardubice – Rosice nad Labem, jehož strojvedoucí XXX, nar. XXX se pohyboval na základě ústní informace od službu konajícího výpravčího v žst Pardubice – Rosice nad Labem s vlakovou soupravou sníženou rychlostí 12 km/hod., přesto nestačil včas zabránit najetí na poškozený kolejnicový pás a následnému vykolejení první nápravy shora uvedeného hnacího drážního vozidla v rychlosti 6 km/hod., při mimořádné události nedošlo ke zranění osob, vznikla hmotná škoda na železničním svršku a infrastruktuře, hnacím drážním vozidle č. 163 064 – 9 osobního vlaku Os 6256 a hnacím drážním vozidle č. 163 083 – 9 Os 5619 projíždějícího místem mimořádné události před vlakem Os 6256 v opačném směru v celkové výši nejméně 658.259 Kč,

XXX

dne 10.11.2011, při provádění plnění svých pracovních povinností zaměstnanec SŽDC s.o., IČ: 70994234, zařazeného ve funkci vrchního správce tratí, během kontrolní obchůzky na jednokolejně železniční trati 505 C celostátní dráhy provozovatele SŽDC s.o., IČ: 70994234, od úseku mezi železničními stanicemi Pardubice, Rosice nad Labem a Opatovice nad Labem, na 4,232 – 4,284 km uvedené trati, mezi železničními stanicemi Pardubice – Rosice nad Labem – Stéblová nezaznamenal, případně nesprávně vyhodnotil viditelné kontaktní vady nacházející se na levém kolejnicovém pásmu, případně na pojízdné ploše hlavy kolejnice, opakující se 17x po sobě v pravidelných intervalech ve vzdálenosti 303 cm, které v tu dobu vykazovaly znaky vady kategorie B ve smyslu předpisu ČD S 67 Vady a Lomy kolejnic, přitom neučinil příslušná opatření ve smyslu citovaného předpisu, což mělo za následek lom kolejnice v důsledku výskytu únavových trhlin vzniklých postupným rozvojem kontaktních vad na pojízdné ploše kolejnice, následně dne 17.11.2011 ve 22.47 hod. došlo ke vzniku mimořádné události – vykolejení prvního podvozku hnacího drážního vozidla č. 163 064 - 9 osobního vlaku Os 6256 majitele ČD a.s., IČ: 70994226, přepravujícího asi 27 osob a jedoucího ve směru od železniční stanice Pardubice – Rosice nad Labem, jehož strojvedoucí XXX, nar. XXX se pohyboval na základě ústní informace od službu konajícího výpravčího v žst Pardubice – Rosice nad Labem s vlakovou soupravou sníženou rychlostí 12 km/hod., přesto nestačil včas zabránit najetí na poškozený kolejnicový pás a následnému vykolejení první nápravy shora uvedeného hnacího drážního vozidla v rychlosti 6 km/hod., při mimořádné události nedošlo ke zranění osob, vznikla hmotná škoda na železničním svršku a infrastruktuře, hnacím drážním vozidle č. 163 064 – 9 osobního vlaku Os 6256 a hnacím drážním vozidle č. 163 083 – 9 Os 5619 projíždějícího místem mimořádné události před vlakem Os 6256 v opačném směru v celkové výši nejméně 658.259 Kč,

ve kterém byl obžalobou spatřován přečin obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1,2 písm. b), c) tr. zákoníku,

neboť nebylo prokázáno, že se stal skutek, pro nějž jsou obžalovaní stíháni.

Odůvodnění:

1. Obžaloba ve věci byla podána dne 21. 10. 2013. Prvým rozsudkem ze dne 24. 4. 2014 byli oba obžalovaní uznáni žalovaným jednáním na vinu a byl jim uložen shodně podmíněný trest odnětí svobody v trvání devíti měsíců s odkladem na zkušební dobu v trvání jednoho a půl roku, rozsudek nabyl právní moci dne 8. 7. 2014, když odvolání obou obžalovaných bylo zamítnuto. Usnesením Nejvyššího soudu ze dne 20. 5. 2015, č. j. 8 Tdo 1653/2014-59 bylo usnesení Krajského soudu v Hradci Králové – pobočky v Pardubicích ze dne 8. 7. 2014, sp. zn. 13 To 290/2014 a první rozsudek Okresního soudu v Pardubicích zrušeno a okresnímu soudu příkázáno, aby věc v potřebném rozsahu znovu projednal a rozhodl, přičemž v doplněném dokazování bylo uloženo mimo jiné zpracovat ústavní znalecký posudek z oboru železniční dopravy a strojírenství. Obžalovaní žalovanou trestnou činností popírali. Obžalovaný XXX nevypovídá, obžalovaný XXX v přípravném řízení vypověděl, že v předepsaných intervalech vykonával pravidelné pěší obchůzky svěřeného úseku s pracovním zařazením vrchního mistra tratí, mezi jehož pracovní náplň patří údržba a kompletní péče o železniční svršek i spodek, v rámci své pracovní činnosti si není vědom žádného pochybení, kontrolu v místě mimořádné události dělal ještě obchůzkař a dále defektoskopisté, on sám byl na místě 10. 11. 2011 na pěší obchůzce, při kterém nezjistil stav ohrožující provoz, na místě nezjistil a ani neviděl žádnou trhlinu ani prasklinu, ráno po mimořádné události na místě nehody byl, vyměňovala se kolejnice, aby mohl být obnoven provoz tratí, poškozený kolejnicových pás byl vyřezán a zajištěn policií.

2. Svědek **XXX** vypověděl, že pracuje 20 let jako školitel mimo jiné i ohledně předpisu S 67, který se zabývá kategorizací vad, na kolejích byla při vyšetřování mimořádné události zjištěna závada kategorie B, která vyžaduje zvýšený dozor a vyhodnocování, ale ještě není nezbytně nutné vylučovat koleji, vyžaduje se však častější kontrola, a to i s využitím defektoskopie, tuto vadu má s největší pravděpodobností zjistit a odhalit pochůzkař, který na místo chodí nejčastěji, neexistuje však žádná směrnice, jak konkrétně má pochůzka vypadat, záleží na typu tratí, povolené rychlosti atd., technické prostředky k pochůzce nejsou předepsány, pochůzkař by mohl mít s sebou zrcátko. Svědek **XXX** dále vypověděl, že zjištěná vada vznikla opakovaným narážením tvrdšího materiálu, zřejmě ocelového, v pravidelném cyklu, do kolejnice, z okolních příčin, které se mohou podílet na vzniku závady, lze zmínit např. mráz a pokud se tyto příčiny sejdou na jednom místě, může dojít k okamžitému lomu kolejnice, přičemž takovéto vady mohou zůstat pochůzkařům skryté a k samotné destrukci koleje tak může dojít přímo a nepředpokládaně, přičemž pokud praskliny v místě na kolejnici byly, tak je obžalovaní mohli vidět, pokud nikoli, tak je vidět pochopitelně nemohli, neexistuje žádná fotodokumentace z místa v době přítomnosti pochůzkařů, proto nelze jednoznačně stanovit, zda v té době prasklina na místě byla či nikoliv. Svědek **XXX** vypověděl, že jako strojvedoucí jel místem ten večer dvakrát, nejprve do Pardubic, potom zpátky, kdy došlo k tomu vykolejení a při první jízdě tam nezaznamenal žádný problém, při druhé jízdě směrem z Pardubic do Hradce Králové v Rosicích dostal ústní upozornění od výpravčího, pochopil z toho, že předchozí vlak z Hradce Králové do Pardubic najel do nějaké překážky, přičemž to vyznělo tak, že to byla spíše nějaká překážka, ne závada na koleji, ale nějaká položená překážka, ten vlak přijel do Rosic zpožděný těsně před jeho odjezdem, potom dostal svědek rozkaz k odjezdu a odjel z Rosic, na trati je pak oblouk, traťová rychlost 70 km/hod., takže jel do 70 km/hod., pak už rychlost nezvyšoval, je tam rychlost 100 km/hod., potom začal brzdit, protože mu bylo oznámeno, že je to někde u toho přejezdu, snížil rychlost na 10-20 km a sledoval hlavně místo na tom přejezdu, kde předpokládal nějakou překážku, tam nic nebylo, pak už chtěl začít zvyšovat rychlost, v tom uviděl šedé místo, které vypadalo jako rozjeté kameny a teprve úplně v bezprostřední blízkosti, protože byla tma, viděl, že v levém kolejnicovém pásu chybí část kolejnice, už i v té malé rychlosti se nepodařilo zastavit, přední náprava (právé kolo) spadlo z té poškozené kolejnice, druhá náprava pravé kolo zůstalo na kolejnici, ale přejelo tím poškozeným místem taky, takže

vlastně dvě nápravy, bylo to při minimální rychlosti, cestující nezaregistrovali vůbec žádný problém, časový odstup mezi těmi dvěma jízdami měl zhruba 2 hodiny. Svědek XXX dále vypověděl, že výpravčí nemůže vypravit vlak bez ověření sjízdnosti, takže mu věřil, že víc co dělá, a protože dostal rozkaz k odjezdu, bral to jako upozornění, že tam eventuelně může něco nastat, že tam opakovaně někdo něco vloží na tu kolejnici, přičemž extrémní situaci nepředpokládal už vzhledem k tomu, že ten předchozí vlak to místo projel, stává se, že někdo položí kameny na kolejnici, to je poměrně běžná věc, takže čekal něco takového, ale že to ten předchozí vlak projel, takže už je to rozjetý, smetený z té koleje, spíš dobrovolně rychlost snížil až na takovou hodnotu, podle toho, co ten výpravčí řekl, si myslel, že jiný strojvedoucí by třeba ani tolik tu rychlost nesnížil, souprava 6256 měla dva vozy, jako strojvedoucí pracuje od r. 1986, za profesní éru už přešel lom kolejnice, ale takhle extrémní ne, často ani nezaznamenal náraz, nebo velmi slabý náraz, takhle rozsáhle rozlámanou kolejnici viděl poprvé v životě.

3. Svědkyně XXX vypověděla, že jela jako vlakvedoucí ve vlaku se strojvedoucím XXX, jízda probíhala bez problémů, už byla tma, při druhé zpáteční jízdě směrem do Hradce Králové byla v posledním voze, zaregistrovala jak výpravčí něco říká strojvedoucímu, ale neslyšela obsah, následně ze stanice Rosice odjeli, později zpomalili a pak vykolejili, cestujících bylo asi 20, vykolejení přední nápravy nebylo vůbec cítit, neboť strojvedoucí jel rychlostí 10 km/h a vykolejila pouze první náprava lokomotivy, žádnému z cestujících se nic nestalo. Svědek XXX vypověděl, že předmětným úsekem projížděl rychlostí asi 90 km/h, kdy za pomoci reflektorů něco na kolejích viděl, měl pocit, že něco leží na koleji, ale až v bezprostřední blízkosti zjistil, že se jedná o zlomenou kolej, byla tma, místem přešel a zastavil až za tím, jeho souprava naštěstí zůstala na kolejích asi díky tomu, že jel tak rychle, původně místo vyhodnotil jako překážku, že tam někdo něco na koleje dal, protože místo viděl jako světlejší, ale když přijel blíž, tak viděl, že kousek koleje chybí, za svoji praxi 38 let se s touto situací v takovém rozsahu, že by chyběla kolej, nesetkal, při průjezdu místem zaznamenal hroznou ránu, jak kolo lokomotivy narazilo na hranu koleje, později zastavil soupravu a po její obhlídce pokračoval do Rosic, kdy v dopravní kanceláři ohlásil, co se stalo a řekl, ať na místo nikoho nepouštějí a jedou se tam podívat, on sám měl za lokomotivou 2 nebo 3 vagony, poznatky z místa hlásil oběma výpravčím ve stanici Rosice s tím, aby se tam někdo jel podívat a s ničím tam nejezdil, že je to velké. Svědkyně XXX vypověděla, že jela jako vlakvedoucí se strojvedoucím XXX, ve vlaku bylo pár cestujících, byla tma, zaregistrovala hroznou ránu a následně byla souprava zastavena, zavazadla spadla, strojvedoucí vyběhl ven, šel se podívat na soupravu, nic neobjevil, a proto pokračoval dál do stanice Rosice, kde vyběhl za výpravčím a sdělil mu, že do něčeho vlítnul a že neví, co by tam mohlo být, ať tam někoho pošlou, později pokračovali směrem do Pardubic, místem nehody projížděl rychlostí kolem sta kilometrů v hodině, zastavili ihned, jak jen to bylo možné, strojvedoucí brzdil intenzivně, ve stanici Rosice byl rozrušený a výpravčímu říkal o události silným hlasem, cestující soupravy byli rovněž zděšení, padala i větší zavazadla.

4. Svědek XXX, pracovník Drážní inspekce Územního inspektorátu Brno, vypověděl, že se podílel na šetření vzniku této mimořádné události, dále zjištění její příčiny a dalších okolností, které mohly mít souvislost s jejím vznikem, byl přítomen na místě mimořádné události od ranních hodin dne 18.11.2011, v době jeho příjezdu se poškozená kolejnice ještě nacházela jako součást celé koleje, bylo provedeno vlastní ohledání místa mimořádné události, toto zadokumentováno a prováděno potřebné měření, výsledky šetření mimořádné události byly popsány v závěrečné zprávě, příčinou mimořádné události bylo zjištění destrukce kolejnice, která nastala v důsledku defektoskopických vad na kolejnici, což mělo za následek vykolejení vlaku, přičemž vady, které byly při ohledání na kolejnici zjištěny, byly pravidelné a opakující se zahloubení na hlavě kolejnice ve tvaru oválné plošky s výraznou tečkou

uprostřed, tato plocha byla zatmavená a u převážné většiny z nich také viditelná trhlinka v místě černé tečky a u některých byly na boku vytlačené převalky, což je vlastně materiál vytlačený na bocích hlavy kolejnice a dochází k němu jízdou drážních vozidel přes hlavu kolejnice v místě zahloubení. Svědek XXX dále vypověděl, že pokud jde o dobu, která je zapotřebí ke vzniku převalku, nejedná se v řádu o několik hodin či dnů, sám o sobě by měl být převalek varovným signálem ve vztahu k rozvoji vady, na které je zjištěn, trhliny mohou být jak mikroskopické, tak i dobře pozorovatelné a viditelné a zachycují jednotlivá stadia rozvoje vad, případné praskliny na hlavě kolejnice musely být před vznikem mimořádné události viditelné. Při hlavním líčení svědek XXX doplnil, že zjištěné vady byly kategorie B, z obsahu hlášením ještě nebyl důvod dovozovat, že vznikal lom kolejí, ovšem již hlášení z května 2011 znamenala kontrolovat vadu v té době evidovanou do kategorie D, která měla být sledována zvýšeným sledováním a pokud by pokračoval její rozvoj, tak měl být zvolen přiměřený postup ze strany Jiřího Slavíka, přičemž skutečnost, že na kolejnici jsou vady, kvůli kterým došlo k lomu kolejnice, byla známa již od června 2011, tyto vady nebyly ovšem nikde registrovány a nejsou o nich záznamy, přesto měly být kontrolními pracovníky sledovány a vyhodnocován jejich stav, neboť jejich rozvoji byl a byly na místě v době, kdy došlo k lomu kolejnice a vykolejení, jednalo se o vady vnímatelné, o jejich existenci 10 až 14 dní před vznikem mimořádné události se vědělo, například z metalografické zprávy, kolejnice byly v tom období čisté.

5. Svědek **XXX**, který v době mimořádné události pracoval jako systémový specialista pro šetření mimořádných událostí na železnici pro SŽDC, a který byl rovněž přítomen na místě vzniku mimořádné události a podílel se na vypracování závěrečné zprávy této mimořádné události pro SŽDC, vypověděl, že pokud jde o poškozený kolejnicový pás, tento byl roztržštěn v délce asi tří metrů a rozlámán na několik částí, na pojížděné ploše bylo asi 10 pravidelně se opakujících vad, převážně to byly důlky kruhového tvaru o průměru a hloubce asi 2 mm, pravidelnost těchto vad přisuzoval tomu, že kolejnicový pás byl původně v blízkosti železničního přejezdu, případné převalky a možnosti jejich vzniku mohou být závislé na celé řadě dalších okolností počínajících např. kvalitou materiálů kolejnice, profilu tratě apod., při hlavním líčení svědek doplnil, že veškeré interní předpisy a postupy byly v dané věci dodrženy, oba zaměstnanci se chovali adekvátně, vadu zaregistrovali a pozorovali její vývoj, který nedošel do takového viditelného stadia, kdy měl pracovník nějakým způsobem zakročit, přičemž nebylo možné zjistit, který ze zjištěných lomů byl lomem iniciačním, v době vyšetřování události nebyl jednotný názor, zda závada, černá tečka na kolejnici, je nebo není některou z vad uvedenou v předpise S 67. Znaleckým posudkem znalce **ing. Eduarda Šafáře** a následným výsledkem tohoto znalce při hlavním líčení bylo prokázáno, že vlak vykolejil při rychlosti 6 km v hodině, strojvedoucí zvolil technologii jízdy odpovídající ústnímu označení stavu neklidné jízdy, přesto nebyl schopen zastavit před případným zjištěním závady na kolejovém pásu, současně se plně věnoval sledování avizované závady na trati a zvolil odpovídající technologii jízdy, je vyloučeno, aby byli cestující vystaveni riziku úrazů s ohledem na rychlost soupravy a také vykolejení pouze první nápravy předního podvozku hnacího vozidla s následnou jízdou 2 m, přičemž informace sdělená strojvedoucímu ze strany výpravčího ústně měla stejnou důležitost jako písemná informace. Znalec dále doplnil, že žádný interní předpis neřeší způsob výkonu prováděné kontroly pochůzkou, z dostupné dokumentace je možné upozornit na skutečnost, že vlastní prasknutí a zborcení kolejnice prvotně nastalo s největší pravděpodobností nikoliv z bodu černé tečky na hlavě kolejnice, ale z porušení struktury mimo hlavu kolejnice, a to v její vodorovné rovině, proto zůstává sporné i to, zda bylo reálné počínající poškození kolejnice při obchůzce trati registrovat, každá kolejnice má již z výroby své vnitřní pnutí, které je u každé z nich jiné. Znaleckým posudkem znalce **ing. Zdeňka Marešky** a následným výsledkem tohoto znalce při hlavním líčení bylo prokázáno, že příčinou porušení kolejnice byl výskyt únavových trhlin a při dalším

mechanickém namáhání kolejnice vlakovou soupravou došlo k jejich dalšímu rozvoji, ostatní vady vznikly sekundárně a úrazové trhliny vznikly postupným rozvojem kontaktních vad na pojížděné ploše, přičemž podle předpisu ČD S 67 lze zjištěné vady v těchto zadokumentovaných případech zařadit mezi únavové vady (tzv. žáby), rozvoj těchto vad trval řádově měsíce. Při hlavním líčení znalec doplnil, že černá tečka sama o sobě je pouze indikací toho, že v materiálu kolejnice nastaly změny, když se začne oddělovat od ostatního materiálu, tak vznikne trhlina, přičemž ani tato skutečnost ještě neznamená, že v dalším průběhu musí nutně nastat lom, protože pokud nenastanou podmínky pro šíření trhlin, tak vznikne pouze kosmetická vada na povrchu kolejnice. Při posouzení předmětné kolejnice nebyla zjištěna síť trhlin, ale pouze 1 trhlina, která následně vedla k lomu. Svědek XXX vypověděl, že na místo mimořádné události se dostal druhý den v ranních hodinách a podílel se na zpracování písemné zprávy, konkrétně její dopravní části, zjištěné lomy byly čerstvé praskliny po celé výšce kolejnice od hlavy po patu, na místě nikdo nehovořil o tom, který lom byl iniciační ani o tom, zda se jednalo o kategorii vad A, B.

6. Soud provedl i listinné důkazy. Na základě vzniku této mimořádné události prováděla šetření Správa železniční dopravní cesty, Generální ředitelství Praha (zpráva na čl. 42-50 spisu). Ze závěru a vyhodnocení výsledků šetření příčin a okolností vzniku této mimořádné události – vykolejení hnacího drážního vozidla vlaku č. Os 6256 na lomu kolejnice mezi žst. Pardubice-Rosice n. L. a Stéblová na 4,250 km dne 17.11.2011 kolem 22.48 hod. vyplývá, že při této mimořádné události byly zajištěny záznamy a výsledky defektoskopických měření. Z těchto záznamů vyplývá, že prakticky jediným záznamem o zjištění vad v kontrolovaném úseku je hlášenka č. 1469 A ze dne 18.5.2011, kdy byla provedena řádná kontrola od 1,337 km do 16,294 km, na 4,230 km během kontroly byla zjištěna pouze na levém kolejnicovém pásu 550 cm dlouhá vada, která byla zařazena jako 22,51/D. Místa na pojížděné ploše byla vybroušena jednorázovým prokluzem hnací nápravy a v pravém kolejnicovém pásu tyto vady nebyly nalezeny. Opakovaná vada, která začínala na 4,232 km a opakovala se 17x ve zcela pravidelných intervalech ve vzdálenosti 303 cm do 4,284 km pouze na levém kolejnicovém pásu, není zaznamenána. Pokud se jedná o délku vady 550 cm, tato neodpovídala stavu zjištěnému na místě mimořádné události a vzhledem k tomu, že se nacházely vady pouze v jednom kolejnicovém pásu ve zcela pravidelných vzdálenostech, tomuto by odpovídalo zařazení vady jako 301 C – povrchové poškození kolejnice. Při defektoskopické kontrole vykonané dne 18.11.2011, tedy po mimořádné události, byla zjištěna a zaznamenána v hlášenke č. 3159 vada 301 B – povrchové poškození kolejnice v délce 60 m v levém kolejnicovém pásmu na úseku 4,220 až 4,280 km této trati. Ze strany provozovatele dráhy nebyla učiněna jakákoliv opatření zajišťující bezpečné provozování drážní dopravy tím, že ponechal na provozované koleji povrchově poškozené kolejnice a SŽDC nezajistila údržbu a opravu dráhy v nezbytném rozsahu pro její bezpečnou provozuschopnost. I když podle obchůzkáře, který před vznikem mimořádné události při kontrole daného úseku ve dnech 9. 11. 2011 až 14. 11. 2011 žádné závady v levém kolejnicovém pásu nezaznamenal, a to ani při předchozích obchůzkách, toto tvrzení je vyvráceno zápisem se zaměstnancem, který měl uvést, že závady zjistil, ohlásil, dále sledoval a nezjistil žádný rozvoj vad, který by nasvědčoval možnému nebezpečí vzniku lomu kolejnice. Vzhledem ke zjištěnému stavu vad a době jejich rozvoje, která může trvat až několik měsíců, je patrné, že provozovatelem dráhy nebyly tyto vady dostatečně sledovány příp. byl nesprávně vyhodnocen stav viditelných vad, zejména na hlavě levého kolejnicového pásu v úseku 4,236 – 4,284 km. Postupný rozvoj vad musel být pro osobu odborně způsobilou k vykonávání této pracovní činnosti viditelný pouhým okem, především poměrně krátce před vznikem mimořádné události. Tato fakta podporují závěry znaleckého posudku z oboru defektoskopie, metalografie a technické diagnostiky, který vypracoval Kriminálně-ústav Praha, kdy únavové trhliny, které byly příčinou porušení kolejnice a

jejich výskyt na pojižděné ploše vznikaly postupným rozvojem a únavové lomy byly konečným stádiem rozvoje těchto vad. Pokud jde o zprávu o výsledcích šetření a příčin okolností vzniku mimořádné události (čl. 54-72 spisu), zásadní příčinou mimořádné události byl výskyt defektoskopických vad levého kolejnicového pásu, jejich postupný déle trvající vývoj a poté následný rychlý rozvoj do křehkého lomu, což vedlo k vykolejení vlakové soupravy. Provozovatel dráhy, v daném případě Správa železniční dopravní cesty s.o., neučinil dostatečná opatření k zajištění bezpečného provozování drážní dopravy a provozoval dráhu za situace, že v provozované koleji ponechal kolejnice svadami a jednal tak v rozporu s ust. § 25 odst. 5 vyhl. č. 177/1995 Sb. v platném znění (Stavební a technický řád drah). Provozovatelem dráhy nebyl při pravidelných obchůzkách trati v daném úseku včas odhalen a zjištěn výskyt zdroje ohrožení tohoto úseku dráhy a výsledky kontrol nebyly zadokumentovány, nebyla tak zajištěna plynulá a bezpečná drážní doprava, což bylo v rozporu s ust. § 22 odst. 1 písm. a) a § 22 odst. 2 písm. d) zák. č. 266/1994 Sb. o dodržování systémů zajišťování bezpečnosti provozování dráhy. Podle vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC (ČD) S3/4 nedestruktivní zkoušení kolejnic je upraveno ve II. části všeobecných zásad v čl. 8, z něhož vyplývá, že základní kontrola, a to pravidelné zkoušení kolejnic, se vykonává pro daný úsek tratě (rychlostní skupina 4) 2x ročně s časovým intervalem mezi kontrolami 5ti měsíců. Přednosta správy trati pak nařídí další kontroly kolejnic a výhybek s přihlédnutím ke stavu železničního svršku, provozního zatížení a jakosti kolejnicového materiálu. Pracovní náplň obžalovaných, stejně jako posudky o jejich zdravotní způsobilosti a hlášení vad kolejnic v předmětném úseku je na čl. 79-86 spisu). Další listinné důkazy byly provedeny k technickému stavu drážního vozidla, konkrétně zápisy o tech. kontrole drážního vozidla s přílohami č.l. 90-121, výpis z knihy příhod – deník kontroly práce č.l. 136-156 (obž. XXX), služební knížka (obž. XXX) č.l. 165-172, záznam o dech. zkoušce č.l. 225. K poškozené kolejnici je zpracována fotodokumentace na č.l. 226-247, vyčíslení škody a vyjádření poškozených na č.l. 248-310, provozní záznamy s fotodokumentací a rozpisem směn na č.l. 311-360, náklady na náhradní přepravu na č.l. 340-370, 371-399, provozní záznamy na č.l. 400-413, vyhodnocení příčin mimořádné události SŽDC s fotodokumentací na č.l. 419-434, doklady o školení č.l. 440-445, předpis ČD S 67 a předpis ČD S 3/4.

7. V doplněném dokazování po zásahu Nejvyššího soudu byly vyslechnuti svědci XXX a XXX a byl zpracován znalecký posudek znaleckým ústavem Vysoké učení technické v Brně – Ústavem soudního inženýrství, který byl k důkazu přečten podle § 213 odst. 2 tr. řádu. XXX vypověděl, že se na šetření mimořádné události podílel jako inspektor v rámci odboru SŽDC, tedy provozovatele dráhy, přičemž z jejich podkladů vyplynulo, že obžalovaní o závadě (tzv. černé tečky) věděli a sledovali ji, nicméně žádné konkrétní porušení jejich povinností neshledal, zásadní je defektoskopická kontrola, příčinou vykolejení byla podle jejich názoru defektoskopická vada, resp. únavový lom, který vyústil v křehký lom kolejnice, přičemž existence lomu před vykolejením vlaku se prokázat nepodařilo, a proto také nemohli činit odpovědnými konkrétní osoby, ani obžalované. XXX vypověděl, že byl v té době přednostou správy trati Pardubice a měl pohotovost, podílel se na prvotních úkonech na místě mimořádné události a podle jeho názoru bylo příčinou lomu kolejnice vnitřní pnutí materiálu, přičemž černá tečka se občas na kolejnici vyskytuje, defektoskopisté úsek přeměřili, žádné závady nezjistili a úkolem pochůzkářů je především odhad rizik ve formě padání stromů, podemletí dráhy vodou, ale trhliny kolejnice jsou pro lidské oko neviditelné, jejich zaregistrování by tak bylo dílem náhody, přičemž zjištěné černé tečky samy o sobě ohrožení jízdy na trati nepůsobí. Tento svědek dále vypověděl, že se nepodařilo prokázat, že lom kolejnice, který způsobil vykolejení vlaku, byl přítomen v době, kdy se prováděly pochůzky před jeho vykolejením a ve svém písemném prohlášení ze dne 1. 7. 2014 také zdůraznil, že závěry Drážní inspekce v této věci přijaté ve smyslu její Zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události ze dne ze dne 24. 9. 2012, neodpovídají technické realitě věci, přičemž pokud by

podle těchto závěrů mělo být postupováno, došlo by k celkovému zastavení provozu na železničních tratích sítě SŽDC v České republice v průběhu několika málo hodin. Zcela zásadním pro celkové posouzení věci byl, jak již naznačil Nejvyšší soud, znalecký posudek zpracovaný znaleckým ústavem Vysoké učení technické v Brně – Ústavem soudního inženýrství, který soud přibral dne 12. 11. 2015, přičemž znalecký posudek byl zpracován a doručen soudu dne 5. 10. 2017. Ze závěrů tohoto znaleckého posudku vyplývá, že příčinou mimořádné události, tedy rozlomení kolejnice, byly podpovrchové únavové trhliny, které byly příčinou destrukce kolejnice a patrně se šířily po dobu několika měsíců. Tyto trhliny nemohly být vizuálně pozorovatelné, měly však být z technického hlediska odhaleny nejpozději při poslední defektoskopické kontrole. Únavové trhliny na povrchu kolejnice mohly být překryty plastickou deformací povrchu a nemusely být odhaleny při pochůzce, navíc tyto povrchové trhliny nebyly bezprostřední příčinou destrukce kolejnice.

8. Po provedeném dokazování dospěl soud k závěru, že se obžalovaní jednání, které je jim kladeno za vinu, nedopustili a nenaplnili tak ani po subjektivní, ani po objektivní stránce všechny zákonné znaky přečinu obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1,2 písm. b, c) tr. zákoníku, protože z nedbalosti nezpůsobili obecné nebezpečí tím, že vydali lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu a takový čin nespáchali proto, že by porušili důležitou povinnost vyplývající z jejich zaměstnání, a takovým činem také nezpůsobili značnou škodu. Z doplněného dokazování je totiž nepochybné, že obžalovaní nemohli vizuálně pozorovat podpovrchové únavové trhliny kolejnice, které se rozvíjely po dobu několika měsíců, když povrchové trhliny příčinou destrukce kolejnice nebyly. Naopak z provedeného dokazování a zpracovaného ústavního znaleckého posudku vyplývá, že tyto podpovrchové únavové trhliny kolejnice měly být odhaleny nejpozději při poslední defektoskopické kontrole daného úseku. Ze závěrů prezentovaných znaleckým ústavem Vysoké učení technické v Brně – Ústavem soudního inženýrství je zřejmé, že původní poznatky ve věci, plynoucí zejména ze zprávy Drážní inspekce (Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události ze dne ze dne 24. 9. 2012), které se následně staly stěžejním podkladem pro vydání usnesení o zahájení trestního stíhání obou obviněných dne 15. 5. 2013 ze strany policejního orgánu, jak vyplývá z jeho odůvodnění, včetně následných výpovědí svědků, zpracovatelů této zprávy, nemohou obstát. Naopak výpovědi svědků, provedené nově v doplněném dokazování po kasačním rozhodnutí Nejvyššího soudu České republiky v této věci, a to ještě před zpracováním znaleckého posudku znaleckým ústavem Vysoké učení technické v Brně – Ústavem soudního inženýrství, konkrétně svědků XXX a XXX (včetně jeho prohlášení ze dne 1. 7. 2014 na č. l. 561-566), a v předchozím průběhu řízení ještě výpověď svědka XXX, s následnými závěry tohoto ústavního znaleckého posudku zcela korespondují.

9. Po doplněném dokazování tak soud nemohl dospět k jinému závěru, než k takovému, že se skutek tak, jak byl oběma obžalovaným kladen za vinu, nestal a obžalované tak obžaloby podle § 226 písm. a) tr. řádu zprostil. Protože se poškozená společnost Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Hradec Králové, U Fotochemy 259, Hradec Králové, připojila včas a řádně se svým nárokem na náhradu škody, který před rozhodnutím soudu vzala v plném rozsahu zpět, soud o jejím nároku již nerozhodoval.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze do osmi dnů od jeho doručení podat k Okresnímu soudu v Pardubicích odvolání. O odvolání rozhoduje Krajský soud v Hradci Králové, pobočka v Pardubicích. Rozsudek může odvoláním napadnout státní zástupce pro nesprávnost kteréhokoli výroku, obžalovaný pro

nesprávnost výroku, který se ho přímo dotýká, zúčastněná osoba pro nesprávnost výroku o zabrání věci, poškozený, který uplatnil nárok na náhradu škody, pro nesprávnost výroku o náhradě škody. Osoba oprávněná napadat rozsudek pro nesprávnost některého jeho výroku může jej napadat také proto, že takový výrok učiněn nebyl, jakož i pro porušení ustanovení o řízení předcházejícím rozsudku, jestliže toto porušení mohlo způsobit, že výrok je nesprávný nebo že chybí. Odvolání musí být také odůvodněno tak, aby bylo patrné, v kterých výrocích je rozsudek napadán a jaké vady jsou vytýkány rozsudku nebo řízení, které rozsudku předcházelo. Státní zástupce je povinen v odvolání uvést, zda je podává, byť i zčásti, ve prospěch nebo v neprospěch obžalovaného.

Pardubice 16. listopadu 2017

Mgr. Karel Governac, v. r.
samosoudce

Za správnost vyhotovení: Yveta Moučková