



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Okresní soud v Pardubicích rozhodl dne 24. dubna 2014 Mgr. Karlem
Governacem jako samosoudcem v hlavním líčení t a k t o :

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,

jsou vinni, 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 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 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 pojížděné 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 vozidlem č. 163 064 – 9 osobního vlaku Os 6256 a hnacím drážním vozidlem č. 163 083 – 9 Os 5619 projíždějícím místem mimořádné události před vlakem Os 6256 v opačném směru v celkové výši nejméně 658.259,-Kč

t e d y

z nedbalosti způsobil obecné nebezpečí tím, že vydal lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu a takový čin spáchal proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, a takovým činem způsobil značnou škodu,

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 pojížděné 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 pojížděné 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 sniženou 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,

t e d y

z nedbalosti způsobil obecné nebezpečí tím, že vydal lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu a takový čin spáchal proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, a takovým činem způsobil značnou škodu,

č í m ž s p á c h a l i

XXX a XXX

přečin obecného ohrožení z nedbalosti dle § 273 odst. 1,2 písm. b), c) tr. zákoníku,

a o d s u z u j í s e

podle § 273 odst. 2 tr. zákoníku k trestu odnětí svobody v trvání **devět (9) měsíců podmíněně**.

Podle § 81 odst. 1 a § 82 odst. 1 tr. zákoníku se výkon trestu odkládá na zkušební dobu v trvání **jeden a půl (1,5) roku**.

Podle § 229 odst. 1 tr. řádu se poškozená Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Hradec Králové, U Fotochemy 259, Hradec Králové, odkazuje se svým nárokem na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.

O d ů v o d n ě n í :

Z důkazů provedených v hlavním líčení považoval soud za prokázané, že obžalovaní ve dnech 9.11.2011 a 14.11.2011 (XXX) a 10. 11. 2011 (XXX) při provádění plnění svých pracovních povinností zaměstnance SŽDC s.o., IČ: 70994234, zařazeného ve funkci pracovníka údržby a oprav tratí (XXX) a vrchního správce trati (XXX), tedy 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 – Stéblová nezaznamenali, případně nesprávně vyhodnotili 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, kdy v tu dobu vykazovaly znaky vady kategorie B ve smyslu předpisu ČD S 67 Vady a Lomy kolejnic, přitom neučinili příslušná opatření ve smyslu citovaného předpisu, což mělo za následek lom kolejnice v důsledku výskytu únavových trhlin vzniklých postupným rozvojem kontaktních vad na pojížděné 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.

Obžalovaní žalovanou trestnou činnost 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 trati, poškozený kolejnicových pás byl vyřezán a zajištěn policií.

Vina obžalovaných je prokázána výpovědí svědků, znaleckým posudkem a také listinnými důkazy.

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 pochůzkář, který na místo chodí nejčastěji, neexistuje však žádná směrnice, jak konkrétně má pochůzka vypadat, záleží na typu trati, povolené rychlosti atd., technické prostředky k pochůzce nejsou předepsány, pochůzkář 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 pochůzkářům skryté a k samotné destrukci koleje tak může dojít přímo a nepředpokladaně, přičemž pokud praskliny v místě na kolejnici byly, tak je obžalování mohli vidět, pokud nikoli, tak je vidět pochopitelně nemohli, neexistuje žádná fotodokumentace z místa v době přítomnosti pochůzkářů, proto nelze jednoznačně stanovit, zda v té době prasklina na místě byla či nikoliv.

Svědék 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 (pravé kolo) spadlo z té poškozené kolejnice, druhá náprava pravé kolo zůstalo na kolejnici, ale přešlo 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.

Svědkyne 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. 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.

Svědka 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 trhlina 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 stádia 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 hlášeném 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 sledování a pokud by pokračoval její rozvoj, tak měl být zvolen přiměřený postup ze strany XXX, 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.

Svědék 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 pojezděné 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 výslechem 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.

Svědék 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.

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 s vadami 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 ¾.

Soud neprovedl doplnění dokazování navržené obžalovanými, konkrétně ohledáním poškozené kolejnice, výslechem XXX k obsahu předpisu S 67 a XXX ke stránce likvidace mimořádné události, které byly vyhodnoceny, vzhledem k obsahu již provedených důkazů, jako nadbytečné, a tedy nevhodné. Po provedeném dokazování dospěl soud k závěru, že se obžalovaní jednání, které je jim kladeno za vinu, dopustili, přičemž tímto jednáním naplnili po subjektivní i objektivní stránce všechny zákonné znaky přečinu obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1,2 písm. b,c) tr. zákoníku, protože z nedbalosti způsobili 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 spáchali proto, že porušili důležitou povinnost vyplývající z jejich zaměstnání, a takovým činem způsobili značnou škodu. Je nepochybné, že s ohledem na defektoskopickou kontrolu provedenou dne 18. 5. 2011 obžalovaní věděli, že v předmětném úseku se nachází vada v délce 5,5 m ve formě tzv. žáby, která vyžaduje zvýšené pozorování, zmíněna v té době nebylo vada, která byla rovněž při mimořádné události na místě zjištěna, a to pravidelně se opakující černé tečky na levém kolejnicovém pásu v počtu 17 v pravidelné vzdálenosti 3 m, která se v místě musela objevit nejméně několik týdnů před mimořádnou událostí, protože rozvoj této vady trval minimálně týdny. Jak vyplývá ze zprávy Drážní inspekce, musel být stav některých vad, s ohledem na jejich postupný rozvoj, jednoznačně patrný již při kontrolních pochůzkách prováděných obžalovanými v termínu 9.,10. a 14.11.2011, zejména oblasti černých teček již musely být viditelné drobné trhliny, a to nikoliv mikroskopického rozsahu, ale viditelné pouhým okem. Není podstatné, zda pro výkon činnosti pochůzkáře je stanoven závazný metodický pokyn, jinak řečeno, na které straně kolejíště má pochůzkář jít a jak konkrétně obhlídku vykonávat, protože i z laického hlediska je jasné, že při zjištění jakékoliv závady na kolejnici, a to i ve formě závady, která nevykazuje charakter závad popsanych předpisem S 67, konkrétně černé tečky na kolejnici, která je jinak pro svoji četnost dostatečně známá, je povinností pracovníka vykonávajícího pochůzku s odpovědností za stav kolejí této závadě věnovat zvýšenou pozornost. Jinak řečeno, stav poškozené kolejnice tak, jak je zadokumentován a odborně posouzen v projednávané věci, nemohl vzniknout ze dne na den, případně během jediného týdne od doby, kdy v předmětném úseku byla provedena 3x kontrola oběma obžalovanými jednotlivě v posledním týdnu před mimořádnou událostí bez zjištění poškození kolejnice, aby pak 3 dny po této poslední kontrole úseku došlo k úplnému rozlomení kolejnice, a to jak ve vertikálním, tak v horizontálním směru, jak je patrné z fotodokumentace místa a kolejnice. Na tomto závěru nic nemění ani předchozí negativní kontrola defektoskopie, která v předmětném úseku zjistila pouze jediný typ vady. V důsledku nedostatečné kontroly stavu kolejnice pak došlo k mimořádné události a vykolejení vlaku a tím i ke vzniku škody. I když k vykolejení soupravy došlo při minimální rychlosti, stalo se tak díky omezenosti strojvůdce XXX, který snížil svoji rychlost na 12 km/hod, ze které dokázal ještě bezprostředně zabrzdit na rychlost 6 km/hod, proto k faktickému ohrožení cestujících nedošlo, ovšem tento postup vůbec nemusel být automatický, zvláště po zcela vágním upozornění ze strany výpravčích ve stanici Rosice nad Labem, protože traťová rychlost nebyla snížena a v daném úseku činila 100 km/hod, navíc byla tma a pokud by strojvůdce XXX jel rychlostí např. o pouhých 10 km/hod vyšší,

mohly být následky nepochybně podstatně horší. Výše způsobené škody činí 658.259 Kč, což je částka překračující hranici škody značné ve smyslu § 138 odst. 1 tr. zákona, tedy 500.000 Kč. Naplněna byla objektivní i subjektivní stránka přečinu, jako forma zavinění byla shledána nedbalost nevědomá podle § 16 odst. 1 písm. b) tr. zákoníku. Společenská škodlivost přečinu byla pak v zákonem předpokládané míře naplněna.

Při úvaze o druhu a výměře trestu soud vycházel z § 38 odst. 1 a § 39 odst. 1 tr. zákoníku, bylo přihlédnuto ke způsobenému následku, okolnostem případu i způsobu spáchání tr. činu a k osobě pachatele a jeho pohnutce. Obžalovaní se dopustili nedbalostního přečinu vyššího stupně společenské škodlivosti, závažný následek ve formě způsobené škody nijak dramaticky nepřekračuje hranici trestní kvalifikace, svědčí jim fikce beztrestnosti, což je polehčující okolnost, přitěžující okolnosti nejsou shledány. Po zhodnocení těchto skutečností dospěl soud k závěru, že v daném případě lze ukládat jako trest přiměřený trest výchovný, podmíněný, přičemž s ohledem na aktuální výši trestní sazby pro přečin podle § 273 odst. 1,2 písm. b,c) tr. zákoníku (ohrožen sazbou 6 měsíců až 5 let), soud ukládal trest ve výši mírně nad samou spodní hranicí zákonné trestní sazby, tedy v délce 9 měsíců se stanovením takřka nejkratší zkušební doby 1,5 roku. Přestože 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 v rozsahu přímé škody objektivně prokázala, je v projednávané věci zřejmé, že na vzniku škody se prokazatelně podílely další osoby, konkrétně oba výpravčí ze stanice Rosice nad Labem, XXX a XXX, kteří i přes skutečnost, že dostali od strojvedoucího XXX jednoznačnou informaci o tom, že nemají pouštět další vlaky na předmětný úsek a mají se tam jet podívat, vypravili vlak řízený strojvůdcem XXX, který následně vykolejil. Vzhledem ke skutečnosti, že v daném případě byl vznik a rozsah škody způsobem dalšími osobami kromě obžalovaných a to pravděpodobně ve vyšším podílu zavinění než u samotných obžalovaných, přičemž zjištění tohoto podílu na vzniku této škody u jednotlivých osob by překročil hranice trestního řízení, byla poškozená společnost podle § 229 odst. 1 tr. řádu odkázána se svým nárokem na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.

P o u č e n í : 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. 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 zabránění 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.

V Pardubicích dne 24. dubna 2014

Mgr. Karel Governac, v.r.
samosoudce

Za správnost vyhotovení : Yveta Moučková