



ČESKÁ REPUBLIKA  
**ROZSUDEK**  
**JMÉNEM REPUBLIKY**  
(anonymizovaný opis)

Okresní soud v Chebu po provedeném hlavním líčení konaném dne 12.8.2021 v senátě složeném z předsedkyně senátu JUDr. Věry Mathauserové a přísedících Josefa Skočila a Petra Vodrážky rozhodl

**takto:**

Obžalovaný

**[příjmení] [příjmení]**

**[datum narození]** v **[obec]**, okres **[okres]**, strojvedoucí, bytem **[adresa]**, okres **[okres]**

**který měl**

dne 28. července 2019 v době kolem 16:33 hodin, jako strojvedoucí nákladní vlakové soupravy č. 64520 společnosti ČD CARGO, a.s. skládající se ze dvou tažných elektrických lokomotiv a 17 nákladních vagonů pro přepravu sypkých hmot, při projíždění pravotočivého oblouku od kilometru 422,060 po kilometr 422,300 na trati č. 170, ve směru jízdy od železniční stanice Chodová Planá na železniční stanici Mariánské Lázně, nerespektovat drážní dopravní značení, kterým byla pro daný úsek nařízena maximální průjezdní rychlost na 30 km/h, a do prvního, který se nachází 1,554 km za předvěstníkem N s návěstí "Očekávejte trat'ovou rychlost" s číslicí 3 a 0,055 km za rychlostníkem N s návěstí "Trat'ová rychlost" s číslicí 30, vjet rychlostí 91 km/h a za stálého brzdění na kilometru 422,162 v rychlosti 86 km za hodinu došlo k vykolejení vlakové soupravy, při kterém došlo k poškození:

a) elektrické lokomotivy č. 91 54 363 502-6, řazené jako master (první v pořadí), u které došlo k poškození

- elektrické instalace na střeše lokomotivy, a to sběrače AX NG 028, odrušovací tlumivky, krytu motoru chlazení elektrodynamické brzdy a ochranného uzemnění, dále sběrače AX-NG 028, vypínač střídavý Secheron MACS 25 kV AC, svod AC, propojek a izolátorů, flexi spojky mezi sběračem a odpojovačem 17 OSAD7, houkačky, uzemňovače AC OSAD23 s bleskojistkou,

odpojovače sběrače, měřicího transformátoru trolejového napětí pro elektroměr GSEFB25F Gr0, krytu motoru chlazení EBD a ochranného uzemnění,

- I. podvozku, a to plochy na jízdní ploše dvoukolí (narušení pravidelnosti obvodu kola), promáčknutí podélníku hlavního rámu podvozku u 1. osy vpravo o hloubce 8,5 mm, promáčknutí podélníku hlavního rámu podvozku u 1. osy vlevo o hloubce 4 mm,
- II. podvozku, a to promáčknutí podélníku hlavního rámu podvozku u 4. osy vpravo o hloubce 3,5 mm, promáčknutí podélníku hlavního rámu podvozku u 1. osy vlevo o hloubce 5 mm
- rámu, a to promáčknutí hlavního potrubí vzduchojemu I. stanoviště, poškození potrubí I. stanoviště vpravo a II. stanoviště vlevo, poškození bočních pryžových dorazů II. stanoviště 2L a 2P a poškození horního dorazu levé strany II. stanoviště,

dle znaleckého posudku škoda vzniklá poškozením této lokomotivy činí 938.045 Kč bez DPH,

b) elektrické lokomotivy č. 91 54 7 363 511-7, řazené jako Slave (druhá v pořadí), u které došlo k poškození

- elektrické instalace na střeše lokomotivy, a to na I. stanovišti utržení sběrače I. AX-NG 028, ulomení 3 ks izolátorů sběrače I., zdeformování patek pro uchycení sběrače, zdeformování odrušovací tlumivky 4 TL 1, poškození kondenzátoru tlumivky, průchodky DC svodu CBT 10/2000 DC systému a izolátoru, propojky průchodky DC, odpojovače - uzemňovače OSAD24, odpojovače 18 OSAD7 a krytu klimatizace, na druhém stanovišti poškození sběrače I. AX-NG 028, střechy nad stanovištěm, měřicího transformátoru trolejového napětí pro elektroměr GSEFB25F Gr0, vypínače střídavého SÉCHERON MACS 25kV AC a izolátorů pod propojovací pásnicí,

- rámu vozidla, a to poškození tažného háku a spřáhla I. stanoviště, ohnutí pluhu na pravé straně I. stanoviště, poškození bočních dorazů I. a II. stanoviště, promáčknutí horních dorazů do rámu podvozku,

- I. podvozku, a to deformace jízdní plochy kol, rám podvozku od promáčklých horních dorazů,
- II. podvozek, a to deformace jízdní plochy kol a rámu podvozku os promáčklých horních dorazů,

dle znaleckého posudku škoda vzniklá poškozením této lokomotivy činí 3.290.193 Kč bez DPH, čímž společnosti ČD Cargo, a.s., IČ: 28196678, jako vlastníku, byla poškozením obou lokomotiv způsobena celková škoda ve výši 4.228.238 Kč bez DPH,

c) nákladní nádobové vozy řady Uacs

- č. 83 54 930 7968-4, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození, a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 330.517 Kč,

- č. 83 54 932 1188-1, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 187.416 Kč,

- č. 83 54 932 1198-9, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození, a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 187.410 Kč,

- č. 83 54 932 1234-3, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození, a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 192.881 Kč,

- č. 83 54 932 1279-8, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 187.942 Kč,

- č. 83 54 932 1285-5, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození, a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 186.942 Kč,

- č. 83 54 932 1290-5, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození, a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 186.942 Kč,
  - č. 84 54 932 1197-1, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození, a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 187.385 Kč,
  - č. 84 54 932 1210-2, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození, a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 187.434 Kč,
  - č. 84 54 932 1246-6, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození, a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 186.942 Kč,
  - č. 84 54 932 1248-2, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození, a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 186.942 Kč,
  - č. 84 54 932 1298-8, který v důsledku vykolejení utrpěl celkové neopravitelné poškození, a dle znaleckého posudku jeho hodnota v době před poškozením činila 187.942 Kč,
  - č. 83 54 932 1278-0, který v důsledku vykolejení utrpěl opravitelné poškození předního čelníku, nárazníků na předním čele, táhlového ústrojí a spojkových kohoutů s propojkami, a dle znaleckého posudku škoda vzniklá poškozením činí 187.942 Kč,
  - č. 84 54 9321 271-4, který nebyl vykolejený, ale v důsledku události, došlo k poškození ochozu, a dle znaleckého posudku škoda vzniklá poškozením činí 110.800 Kč,
- čímž společnosti Vápenka Čertovy schody a.s., IČ: 45348626, jako vlastníku, byla na poškozených nákladních nádobových vozech způsobena celková škoda ve výši 2.784.637 Kč bez DPH,

d) k poškození tělesa železničního spodku, a to:

- ocelových zápor a jejich táhel, která vlivem nárazu vykolejených vagónů ztratila svou funkčnost a musela být nahrazena novými,
- záporové stěny, u které došlo poškození výdřevy,
- kolejové lože, které bylo nutno odtěžit a nahradit novým,

čímž byla firmě - Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace, IČ: 70947023, způsobena dle znaleckého posudku škoda ve výši 12.078.922 Kč

e) ke stržení trakčního vedení a jeho nosného lana o celkové délce 250 m a dále k poškození trakčních podpěr, a to:

- TP 71 - uvolněné závaží pohyblivého kotvení
- TP 77 - poškozené dva věšáky
- P2 poškozen věšák a ohnuté rameno L3
- P3 poškozen věšák a ohnuté rameno L2
- P4 poškozená ramena
- TP 80 zničena všechna ramena
- P5 zcela zničena
- P6 zcela zničena
- TP 81 ohnutá ramena L1,L2 a L3 a věšák
- TP 83 spadlé rameno L3,

dále k poškození kolejového svršku, a to:

- kolejnic UIC 60/UIC 60E1/60 E2 o celkové délce 416 m,
- 366 kusů betonových pražců typu B91 S/1 s upevněním W14,

čímž byla Správě železniční a dopravní cesty, státní organizace, IČ: 70994234, způsobena škoda na poškozeném trakčním vedení ve výši 82.000 Kč a na poškozeném železničním svršku ve výši 1.136.443 Kč, a celková škoda tedy činí 1.218.443 Kč,

f) k poškození majetku, vybavení stavby, společnosti Ra & Falge s.r.o., IČ: 28714989, která prováděla práce na stavbě silničního obchvatu obce Mariánské Lázně, který prochází pod tratí, kde k vykolejení nákladní vlakové soupravy došlo, a to:

- znečištění výztuží vápencem s nutností jejich očištění před dalšími pracemi
- zničení přepravky materiálu
- zohýbání 10 ks spínacích tyčí délka 450 cm
- zohýbání 10 ks spínacích tyčí délky 350 cm
- zohýbání 10 ks spínacích tyčí délky 250 cm
- zohýbání 8 ks stabilizačních tyčí,

které tímto byla na poškozených věcech způsobena ve výši 246.200 Kč,

čímž celková škoda na poškozené nákladní vlakové soupravě, železniční trati a jejího příslušenství činí 20.556.440 Kč, a tím, že jako strojvedoucí nerespektoval drážní dopravní značení, kterým byla pro daný úsek nařízena maximální průjezdní rychlost na 30 km/h, kterou překročil o 61 km/h porušil ustanovení § 35 odst. 1 písm. i) vyhlášky č. 173/1995 Sb. Ministerstva dopravy, kterou se vydává dopravní řád drah v platném znění, článek 329 a článek 1336 vnitřního předpisu Správy železniční a dopravní cesty "D1", článek 2.4.1.8 interní normy ČD Cargo a.s. č. PTs10-B - 2011 a článek 2.1.15 přílohy č. 6 interní normy ČD Cargo č. PTs10-B - 2011,

#### **tedy**

z nedbalosti způsobit obecné nebezpečí tím, že vydal lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví a cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že se dopustil nebezpečného jednání a spáchat takový čin proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání a uloženou mu podle zákona a způsobit takovým činem škodu velkého rozsahu,

#### **tím měl spáchat**

přečin obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1, odst. 2 písm. b), odst. 3 písm. b) trestního zákoníku

se podle § 226 písm. b) tr. zákoníku zprošťuje obžaloby.

#### **Odůvodnění:**

Dokazováním provedeným v hlavním líčení se soudu nepodařilo prokázat, že by skutek popsáný v obžalobě Okresního státního zastupitelství v [obec], který byl obžalovanému [jméno] [příjmení] kladen za vinu byl trestným činem.

Obžalovaný [příjmení] [příjmení] jak v přípravném řízení, tak v hlavním líčení se snažil velmi podrobně popsat, jak k události došlo a snažil s i analyzovat příčiny vzniku této dopravní nehody. K nehodě uvedl, že nastoupil na směnu ve 12:18 hodin na jednotce ČD Cargo Plzeň, převzal dvě elektrické lokomotivy a s těmi odjel do Berouna, kde zapřáhl vlak 64520, šlo o nákladní vlak, který měl jet do Nového Sedla u Lokte. Provedl kontrolu spřažení lokomotiv a prvního vozu, zbytek vlakové soupravy kontroluje vozmistr. Z Berouna vyjel kolem 15:00 hodin, cesta probíhala bez problémů a podle jízdního řádu. Takto dojel až před Mariánské Lázně. V těchto místech byla

udělaná přeložka trati s omezenou rychlostí 30 km/hod a když k místu přijížděl, přehlédl předvěst, která na omezení rychlosti upozorňuje. Po této předvěsti je na trati umístěna návěst a tu spatřil asi ve vzdálenosti 200 m a jednalo se o návěst omezující rychlost na trati na 30 km/hod, jakmile ji spatřil, tak použil rychlobrzdu bez pískovačů a k návěsti přijížděl rychlostí 90 km/hod. Rychlost vlaku se snižovala a jakou rychlostí vjel do prvního oblouku přeložky, nevěděl, vše se odehrálo rychle, po zastavení vlaku zjistil, že došlo k vykolejení celkem 13 vagonů ze 17. Fyzické seznání této trati dělal v roce 2017 a poté je pravidelně udržoval, před nehodou na trati byl naposledy 30.12.2018. Tabulky trat'ových poměrů (dále jen TTP) byly uloženy v tabletu a pokud došlo ke změnám, podepisoval seznámení v knize normálií, kde byl výpis změn s konkrétním uvedením změny. Tenhle systém fungoval do dubna 2019 ale nebyl seznámen s tím, že změny TTP již nejsou zapisovány do knihy normálií a jsou pouze na služebním tabletu. Když dne 28.7.2019 jel po trati vůbec nevěděl, že na této trati probíhají nějaké stavební práce, měl za to, že trať nemá změny v TTP. Připustil, že na tablet chodí upozornění na změnu TTP ale na všechny tratě, pak je třeba stáhnout změnovou tabulku, což neudělal, protože měl za to, že tablety jsou stále ve zkušebním provozu, neboť je nikdo neseznámil s tím, že je to prováděno pouze elektronicky, opatření ČD Cargo č. 9/ 2019 sice existuje ale nebyl s ním seznámen. Opatření nebylo vůbec doručeno do knihy normálií. Žádný strojvedoucí o tom nevěděl. Tablet mu nesignalizoval, že je třeba se seznámit se změnami TTP. Pokud jde o přehlédnutí předvěstníku uvedl, že jel proti slunci, měl částečně stažené rolety proti oslnění a mohl být v těch místech oslněn sluncem a je možné že nahlížel do jízdního řádu. Dále uvedl, že po předvěstníku se níženou rychlostí následoval rychlostník 95 km/hod planý pro jeho vlak. Po tomto rychlostníku pak následoval rychlostník na 30km/hod, podle jeho názoru tam rychlostník na 95 km/hod neměl být. Dělal to dojem, že žádné omezení na trati není. V hlavním líčení doplnil, že tehdy nastupoval do práce po dovolené, knihu normálií potvrdil svým podpisem a převal rozkaz na trať Plzeň – Cheb. Vzhledem k tomu, že rozkaz měl již, když jel do Berouna pro vlak, tak v Plzni nemusel stavět a pokračoval na Cheb. Protože na této trati nejel, tak si rozkaz v Berouně přečetl, zda tam nejsou nějaké mimořádnosti, protože v Plzni – Jižním Předměstí probíhaly nějaké stavební práce. Tam bylo stažení sběrače, pomalá jízda, to dodržoval a pak pokračoval do stanice Ošelín, kde mezi Ošelínem a Pavlovicemi je pomalá jízda, psaná v rozkaze na 50 km/hod a tu dodržel. Po průjezdu Chodovou Planou si otevřel jízdní řád v tabletu, který musí mít před sebou a zkontroloval si jakou rychlost bude mít vlak v dalším úseku, protože se jednalo o těžký náklad a z Kynžvartu dolu má každý vlak jinou rychlost. Poté pokračoval dál a viděl rychlostník 95 km/hod, který platil pro jeho vlak a vzápětí, když vjel z oblouku, viděl rychlostník 30 km/hod a okamžitě použil rychlobrzdu. Rychlost 30 km/hod viděl na vzdálenosti 150 – 200 metrů. TTP byly na lokomotivách v tištěné podobě do roku 2019, vždy byli se změnami seznámeni a od 1.1.2019 je v tištěné formě zrušili ale s tím seznámen nebyl a změny již nebyly uváděny do knihy normálií, kterou podepisoval. Až po nehodě zjistil, že v dubnu 2019 vyšlo nařízení, že se změny TTP do toho dávat nebudou ale strojvedoucím to nikdo nesdělil. Vůbec nevěděl, že nějaká přeložka na trati je. Dále obžalovaný uvedl, že když vyjížděl z Plzně byla směrodatná kniha normálií a rozkaz, jestli je na trati stavba, což je mimořádnost, takto dle něj mělo být v rozkazu, kde jsou mimořádnosti. Ke změně došlo v době, kdy měl dovolenou, protože pomalá jízda na této trati byla mimořádná a dávala se do rozkazu, pak z toho udělali trvalou jízdu, ta se dává ještě do rozkazu 21 dnů a poté se již nedává. Sám na trati nebyl půl roku a měl prostě smůlu. Tablet nesignalizoval nutnost seznámit se s tabulkou Dále se obžalovaný pozastavoval nad tím, že na trati u Ošelína je rychlost 50 km/hod, která se do rozkazu dává už 10 let a mimořádnost jako je stavba na pár měsíců se tam nedala. Rozkazy k pomalé jízdě vydává Správa železnic. Dále uvedl, že jel podle seznání tratě, netušil že tam něco na té trati je, díval se do jízdního řádu, aby dodržel rychlost v dalším úseku a přehlédl předvěstník, který na trati vůbec neočekával. Dle jízdního řádu byly časy stanovené na rychlost 90 km/hod. Obžalovaný uvedl, že si myslí, že i kdyby tablet rozklíkl a stáhl TTP, tak by tam změny ani nenašel. Po nástupu má na seznámení 15 minut a v tabulkách tehdy musel hledat, co je změna, byla tam pouze čárka nebo malý křížek na

boku a když na trati delší dobu nejel, musel by mít staré tabulky a nové aby porovnal, co je změna. Kam pojedete s nákladním vlakem, se dozví při nástupu na městu.

K věci byla vyslechnuta celá řada svědků, jednak strojvedoucích, kteří v uvedené době na trati jezdili a jednak pracovníků různých stavebních firem, kteří pracovali na stavbě

Zaměstnanci jednotlivých firem a to [jméno] [příjmení], [jméno] [příjmení], [jméno] [příjmení] a [jméno] [příjmení], [jméno] [jméno], [jméno] [příjmení], [jméno] [jméno], [jméno] [příjmení], [jméno] [příjmení], kdy někteří byli slyšeni osobně a u některých zejména cizinců byly úřední záznamy s jejich vyjádřeními čteny a vyplynulo z nich, že pracovali pod tratí a slyšeli, že ten vlak jede rychleji, měli to už naposlouchané a tento vlak jel jinak. Svědek [příjmení] uvedl, že slyšel hvízdání, železo o železo a litaly kameny a bílý prach, někdo zařičel zdrhejte, tak utíkali. Stejně tak se vyjadřoval i svědek [příjmení], který dělal se spolupracovníky z [země]. Svědek [jméno] [příjmení] pak uvedl, že po nehodě si všiml trosk nákladního vlaku nedaleko místa, kde pracovali. Toto potvrdil i svědek [jméno] [příjmení].

Dále byli vyslechnuti svědci strojvedoucí, jezdící na stejné trati, kde došlo k nehodě vlaku ve stejné době a to svědek [jméno] [příjmení], který uvedl, že na trati Plzeň Cheb byla pomalá jízda mezi Mariánskými Lázněmi a Chodovou Planou, hned od začátku se to dostávalo v rozkaze, tedy kdyby to člověk přehlédl, tak věděl, že je tam třicítka. Když se jelo od Plzně, tak tam předvěst byla schovaná, padala ze stráně, byla na náspu, asi to sjelo, byla ukloněná malinko a byla schovaná mezi keři, kdyby to člověk nevěděl, tak se to dalo přehlédnout. Značení od Plzně na Cheb bylo špatně, předvěstník byl nakloněný píchli ho ke kolejím k náspu a ten s náspem patrně ujel, byl nakloněný. Další značení tam potom zůstalo, začátek samotné pomalé jízdy byl 10 metrů před smyčkou a zbylo tam ještě značení na rychlosti 90,70, 95, a právě proto, ta 30 neplatila. Dále se vyjadřoval k tabletu, který mají všichni ale hledat něco v TTP, tak ani náhodou, je tam celá řada změn od Ostravy do Hranic, od severu na jih, není to přetříděné na věci, které jsou v jeho obvodu a hledat tam, je na „odstřelení“ zejména pokud mu dispečer, řekne, že za 20 minut potřebuje, aby vyjel. Dále svědek uvedl, že před nehodou jel místem asi dva nebo tři dny a poté, co mu na policii ukazovali fotografie, tak tvrdil, že předvěst byla při jeho jízdě jinde, blíž té nehodě, byla u rybníčku, jak se jede od Plzně a je tam drážní domek předělaný na chatu a ten předvěstník byl kousíček předtím, schovaný mezi keři. Domníval se, že po nehodě někdo s předvěstí manipuloval, pochyboval o tom, že by značení se mohlo změnit samo.

Svědka [jméno] [příjmení] uvedl, že místem jezdil, byli upozorňováni na změnu rozkazem, který byl těsně před nehodou zrušen a byli upozorněni jen TTP. Díval se do nich ale on o změně věděl, protože jezdil v turnuse tak 13 – 14 krát za měsíc. Značení tam bylo trochu nešťastně, rychlostník NS je žlutá obdélníková tabule, tam měly předvěstní štít s pomalou jízdou a nebylo to úplně nejlepší. Svítalo tam slunce a dalo se to snadno přehlédnout. Dále tam byly původní rychlostníky 90 a 95 km/hod, ty tam žádnou funkci neměly, protože za obloukem je pomalá jízda. Dle názoru svědka tam tyto rychlostníky neměly být nebo měly být zakryté. Dle svědka je přehlednost TTP špatná, jde o změt různých informací, které jsou dost zavádějící, vyznat se v tom jde dost špatně. Pokud bych nastoupil po dovolené a nejel tu trať 4 - 5 měsíců, tak neměl šanci se před jízdou seznámit s TTP. Dále uvedl, že pomalá jízda u Ošelína se avizuje rozkazem již 10 let a tak nebezpečné místo jako bylo mezi Mariánskými Lázněmi a Chodovou Planou se neavizovalo po pár týdnech. Svědek uvedl, že se divili tomu, že na směně v pátek nedostal rozkaz o pomalé jízdě a říkal si, že to nemohli opravit a kolegové mu řekli, že je to v TTP a že se nic nezměnilo, do tabulek se nedíval, věděl to z paměti, že je tam pomalá jízda ale nedivil se, že se tam stalo, co se stalo. Na jakou vzdálenost byla vidět předvěst o snížení rychlosti nevěděl přesně a svítá tam slunce, záleží, kdy se jede, zda není oslněn sluncem. Místem před nehodou jel v pátek.

Svědka [jméno] [příjmení], uvedl, že pracuje u ČD jako strojvedoucí a místem nehody projížděl několikrát. Problém tam spočíval v tom, že na místě byla zavedena pomalá jízda a bylo tam dočasné omezení traťové rychlosti na 30 km/hod bylo to v rozkaze, který mu výpravčí v Plzni

předával k podpisu. Další jízdu absolvoval dne 17.6 se stejným vlakem a výpravčí mu v Plzni přinesl rozkaz a už tam upozornění na mimořádnost v okolí Mariánských Lázní nebyla. Vyjel na trať vše probíhalo v pořádku až do předmětného místa, kde zjistil, že se nachází návěstidlo tedy snížení rychlosti na 30 km/hod. Následně zjistil, že stavební místo s přeložkou trati stále existuje, ačkoliv se domníval, že je to opravné. Byla tam zřízena trvalá traťová rychlost 30 km/hod. Což ho rozčílilo i znepokojilo, protože sice strojvedoucí má povinnost se seznámat s TTP ale tato povinnost je v reálu nesplnitelná. Dne 18.7 dva dny po směně napsal hlášení strojvedoucího, ve kterém upozornil, na zásadní ohrožení bezpečnosti železniční dopravy a že se v místě může stát nepříjemná událost a hlášení odeslal služební postupem. Dne 31.7 po předmětné události dostal vyrozumění, že provozovatel dráhy tedy SŽDC uvádí, že z jejího pohledu podle prepisů, které si sama tvoří, je vše v pořádku a nic nehrozí a neshledali důvod, proč by měli danou situaci měnit. Svědek dále uvedl, že v roce 2019 se služební pomůcky aktualizovali až na nástupním místě, a na celou přípravu i seznámení s předpisem má vyčleněno 15 minut, kdy je nereálné, aby strojvedoucí stihl všechny úkony, které má uložené za povinnost. TTP dle svědka jsou jeden obrovský problém železnice, jsou neskutečně obsáhlé, chaotické a zmatečné, a obsahují nesčetné množství chyb. Dále uvedl, že dlouhodobě prostřednictvím odborových organizací upozorňují, že toto je špatně ale není síla, která by s provozovatelem dráhy hnula, rovněž upozornil na chybné značení předmětného úseku, kde za předvěstí o snížení rychlosti byly rychlostníky s vyšší rychlostí a ty tam neměly být. Dále pokud jde o značení trati, odkázal na předpis provozovatele dráhy D1, kde je uvedeno, jak má být prováděno značení. Za zásadní věc pro tuto událost považuje skutečnost, že provozovatel dráhy změnil během trvání stavby přechodné omezení, na které byli strojvedoucí upozorňováni písemnými rozkazy, za trvalou změnu. Proč k tomu došlo, nevěděl, ale slyšel, že správa železnic má platit nějaké kompenzace dopravcům.

Stejně tak svědek [jméno] [příjmení] uvedl, že na trati jezdil v době stavebních prací a značení se tam měnilo v průběhu, různě se tam návěstidla posunovala a dle svědka byla návěstidla nešťastně umístěna, protože v některých denních dobách mohlo dojít k tomu, že se jelo proti slunci a návěstidlo bylo dost pod mašinou, tedy stanovištěm strojvedce a muselo se hledat. Věděl, že tam to návěstidlo je, a kolikrát jel a ani si neuvědomil, že už ho minul. Zejména když dělal něco jiného. Dle svědka šlo značení přehlednout úplně jednoduše, bylo pod úrovní kolejnic pod náspem. Stejně jako ostatní upozorňoval na skutečnost, že z počátku byla pomalá jízda dávana rozkazem a později, byť šlo o dočasnou přeložku trati, tak se dala jako trvalá do TTP. Dle svědka v TTP, pokud jste tu anomálii neshledali výslovně, tak stejně nebyla šance ji odhalit. TTP byly v té době psány zmatečně. Dle svědka byl systém nastaven špatně, pokud by tam byl rozkaz takto máte před sebou a vidíte to. Změnu v tabletu nebylo možno dle svědka odhalit.

Svědka [jméno] [jméno] strojvedoucí uvedl, že měl na stejném místě, jak došlo k nehodě, problém, když přehlédl předvěstník a za ním byl rychlostník 95 a pod ním 90. Oproti obžalovanému měl výhodu, že měl lehký vlak a když viděl před sebou rychlostník 30, tak začal brzdit Nepočítal s tak razantním snížením rychlosti, nikdy se to nedělo, vše bylo v rozkazu a doba na to, aby se vyrozuměli všichni. V TTP nic nenašel, do tabletu si je stahoval a byla to změť čísel a kdyby pokaždé před směnou to měl kontrolovat, tak by nevyjel ani za 2 hodiny. Dále uvedl, že mají i nákladní vlaky jízdní řády, které musí dodržovat a mají tam určenou traťovou rychlost, podle jízdního řádu tam byla 90 km/hod.

Svědka [jméno] [příjmení] měl na uvedené trati rovněž problémy. Dva dny před nehodou řídil spěšný vlak z Plzně a když vyjel na inkriminovaný úsek, minul předvěstní štít, co je zpomalení pro naklápací skříně (pendolino) ten viděl a začal hledat zda má psáno něco v rozkaze, proč je zde zpomalení pro naklápací skříně a proč on ho tam nemá a asi si nevšiml pro jeho soupravu, jel dál a samozřejmě to nestihl zabrzdřit. Projel to vyšší rychlostí. Potvrdil, že aktualizoval TTP, ovšem neshledal v nich, protože za 20 minut před nástupem to nestihne zkontrolovat.

Svědka [jméno] [příjmení] uvedl, že na trati, kde došlo k nehodě jel také, měl problémy s celkovou situací kvůli značení a přehledností, na místo se dostal bez rozkazu, když se pomalá

jízda stala traťovou rychlostí. Divil se tehdy, že rozkaz neobsahuje pomalou jízdu, nastupoval po dovolené, a do té doby než šel na dovolenou tam byla. Trať znal, byl na ní často, tak usoudil, že si dá větší pozor. Bylo mu jasné, že za 10 dnů jeho dovolené stavbu nedokončili. V TTP nezjistil, v té době, že byl tam byla trvalá traťová rychlost a vůbec o této změně nevěděl. Vadil mu způsob značení, jeden malý předvěstní štít mu nepřišel adekvátní nebezpečí, které tam hrozilo v případě nedodržení rychlosti.

Další svědek strojvedoucí, který byl rozladěn značením trati byl [jméno] [příjmení], který uvedl, že dne 15.7 jel vlak do Chebu a v rozkaze viděl, že tam snížená rychlost na 30 před Mariánskými Lázněmi není a volal výpravčímu, zda to není chyba a on mu řekl, že je to v pořádku, že to zrušili. Rozhodl se, že tam nepojede 100, protože za 25 hodin určitě nemohli to esíčko srovnat, když dojel na místo tak, tam bylo značení jako trvalá rychlost, tedy pořád pomalá jízda. Volal tedy znovu výpravčímu, aby kolegy upozorňoval, že tam ta 30 je, i když není v písemném rozkazu, že z přechodné udělali trvalou rychlost. Dále svědek upozornil na to, že zaměstnavatel nedodržel institut tzv. doplňkového seznání dle zkušebního a výcvikového řádu, kdy zaměstnavatel může vyslat strojvedoucího na vykonání doplňkového seznání, jestliže došlo k rozsáhlým změnám v důsledku stavebních prací, což byl tento případ. Obžalovaný, protože na trati nebyl více jak půl roku, nemohl být seznámen s tím, co se na trati děje, ani nevěděl, že tam nějaké stavební práce probíhají.

Svědek [jméno] [příjmení] potvrdil, že na trati jel dne 19.7 se spěšným vlakem, v Plzni přebral rozkaz, kde nebyla pomalá jízda u Mariánských Lázní a výpravčí říkala, že od pondělka tam není nic. Takto vypustil z hlavy a pak se nestačil jen koukat. Vyjel z oblouku, předvést si nevěšiml, ani ji nehledal, v rozkaze to neměl a tak žádnou předvést neočekával. Všiml si až snížení, tak použil rychlobrzdu a jel a sledoval, zda zůstal na kolejích. V Mariánských Lázních pak zjišťoval, zda někdo neutrpěl zranění. V Chebu pak vynadal výpravčímu. Před touto jízdou byl na trati před 22 dny a tak mu nepřišlo divné, že by stihli oblouk vyrovnat. Tu 30 viděl a vzdálenost tak 80 – 100 metrů. Těsně před vjezdem do šikany, ještě stačil sundat sběrač, aby nestrhl vedení.

Ve spise jsou zařazeny znalecké posudky znalců [titul] [jméno] [příjmení] ohledně škody na drážních vozidlech, znalecký posudek znalce [titul] [jméno] [příjmení] ohledně škody na nemovitém železničním zařízení a škody na stavbě obchvatu a posudek firmy ALB expert s. r.o. zpracovaný pro společnost K. Součástí spisového materiálu je rozsáhlá zpráva drážní inspekce o výsledcích šetření mimořádné události.

Provedeným dokazováním bylo bezpochyby prokázáno, že dne 28.7.2019 kolem 16:33 hodin obžalovaný [příjmení] řídil jako strojvedoucí soupravu vlaku č 64520 společnosti ČD Cargo a. s. na trati z Plzně do Chebu a ve směru jízdy od stanice Chodová Planá na Mariánské Lázně na trati č 170 při pojíždění pravotočivého oblouku od kilometru 422,060 po kilometr 422,300 vjel na tento úsek rychlostí 91 km/hod a za stálého brždění v rychlosti 86 km/hod došlo k vykolejení nákladní soupravy. Toto je prokazováno jednak protokolem o ohledání místa činu, kamerovým záznamem místa nehody, výpověďmi svědků pracujících na stavbě a fotodokumentací ale i výpovědí obžalovaného. Objektivně bylo rovněž zjištěno, že pod železniční tratí pracovalo minimálně 9 pracovníků různých stavebních firem, kteří jak sami uvedli, jen tím, že slyšeli, že vlak jede jinak, rychleji a následně viděli prach a padající kamení, utekli z místa, které bylo dopadem vlaku ohroženo a nic se jim nestalo. Pokud jde o škodu způsobenou na železniční soupravě, nákladu a trati, bylo toto zadokumentováno fotografiemi a výše škody byla zjištěna znaleckými posudky a představuje škodu velkého rozsahu. V tomto směru soud považuje za prokázané, že příčinu vykolejení vlaku byla vysoká rychlost vlaku a dále má za prokázané, že vykolejením vlaku z důvodů vysoké rychlosti, došlo k vydání lidí v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví a cizí majetek byl v nebezpečí škody velkého rozsahu a způsobená škoda byla zjištěna znaleckými posudky a je rozhodně velkého rozsahu. Toto bylo zcela objektivně zjištěno.



Z hlediska trestní odpovědnosti konkrétních osob je třeba se zabývat i otázkou, co vedlo ke vzniku této události a kdo je za tuto událost odpovědný. Bezprostřední příčinou vzniku nehody bylo překročení rychlosti, o tom nejsou žádné pochybnosti a vyplývá to i ze zprávy drážní inspekce. Státní zástupce klade vinu za vznik události i za její následky výhradně obžalovanému [příjmení], jak uvedeno v podané obžalobě a spatřuje ji v tom, že obžalovaný nerespektoval drážní značení a překročil maximální průjezdní rychlosti o 61 km/hod a porušil tak ustanovení § 35 odst. 1 písm. i vyhlášky č. 173/1995 Sb. Ministerstva dopravy a články 329 a čl.1336 vnitřního předpisu SŽDC D1 a interní normu ČD Cargo. Pravdou je, že obžalovaný vjel na přeložku trati rychlostí vyšší než měl, ovšem je třeba se zabývat otázkou, co způsobilo, že obžalovaný [příjmení], mimochodem dlouholetý strojvedoucí, který dosud neměl žádnou mimořádnou událost, vjel do daného úseku rychlostí 91 km/hod a nikoli 30 km/hod.

Samotná zpráva drážní inspekce, pak uvádí, že rychlost jízdy byla sice hlavní příčinou vzniku nehody, ovšem přispěly k ní další okolnosti, mezi přispívající faktory drážní inspekce uvedla absenci technických prostředků zabezpečení, které by při pochybení osoby řídící drážní vozidlo aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily překročení nejvyšší dovolené rychlosti a neseznání se strojvedoucího vlaku se změnami stavebně technických poměrů drah konkrétně se změnami TTP trati 713 B s přispěním nejednoznačnosti způsobu stanovené formy prokazatelného seznání strojvedoucího dopravcem ČDC se změna stavebně technických parametrů drah a TTP. Drážní inspekce pak doporučila ještě drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci níže uvedených bezpečnostních doporučení u provozovatelů drah a dopravců v ČR mezi něž patřila úprava vnitřního předpisu SŽDC D1 zejména umístování předvěstníků a rychlostníků, kdy současné znění č. l. 197 a čl. 1349 vylučuje umístění dalších rychlostníků mezi tato nepřenosná návěstidla, i když jsou v drážním provozu potřebná. Doporučili zvážit zapracování povinnosti umístění opakovacích předvěstníku v úrovni rychlostníku, který je instalován mezi předvěstníkem umístěným na určenou vzdálenost, od kmenového pro něj platného rychlostníku, (mimochodem do dne vydání rozsudku k žádné úpravě vnitřního předpisu SŽDC D1 v tomto směru nedošlo). Dále mezi doporučeními uvedla požadavek, aby od provozovatelů drah došlo ke zlepšení přehlednosti údajů v TTP zvýrazněním jejich aktuálního změny včetně barevného rozlišení zvýrazňování těch snížení rychlosti, která mohou mít zásadní vliv na bezpečnost drážního provozu tak, aby svým způsobem zpracování vystupovaly z celkového rámce jako údaje varovné a strojvedoucími nepřehlédnutelné (to je pak v souladu s výpověďmi svědků, kteří popisovali značnou nepřehlednost TTP a špatnou možnost dohledatelnosti změn). Dále navrhli požadovat po dopravcích prokazatelné seznávaní osoby řídící drážní vozidlo se změna TTP a doporučili zkrácení stanovené lhůty platnosti znalosti traťových poměrů vzhledem k rekonstrukcím tratí. Z uvedeného je zřejmé, že i drážní inspekce dospěla k závěru, že na vzniku události se podílela celá řada dalších faktorů, která vedla k tomu, že strojvedoucí rychlost nedodržel.

O skutečnosti, že změna z pomalé jízdy dávaná strojvedoucím rozkazem, na traťovou rychlost uváděnou jen TTP, měla za následek problémy na této trati u dalších strojvedoucích, kteří na trati jezdili častěji než obžalovaný a dokonce věděli, že je na trati dočasná stavba, v důsledku níž je zde velmi razantně snížena rychlost jízdy, je patrna z výpovědi jednotlivých strojvedoucích ([jméno] [anonymizováno], [jméno] [příjmení], [jméno] [příjmení], [jméno] [jméno]). Svědek [jméno] [příjmení] byl dokonce výpravčím v Plzni, když se ptal na to, že zmizela dočasná pomalá jízda u Mariánských Lázní, ujištěn, že ji zrušili. Toto se mu nezdálo a jen proto, se nic nestalo. Ostatní strojvedoucí pak stihli protože měli lehčí vlak, zabrzdili.

Podle vyhlášky č. 173/1995 Sb. dle § 35 odst. 2 musí osoba řídící drážní vozidlo, které jede jako vlak mimo jiné být vybavena TTP traťových úseků, na kterých vlak jede a jízdním řádem. Z provedeného dokazování bezpečně víme, že obžalovaný sice byl vybaven TTP (aplikace v tabletu), ovšem pro tratě po celé republice, které měl v tabletu a po jejich poměrně pracné aktualizaci, musel velmi pracně vyhledávat to, co pro něj platí, tedy najít ve všech zaznamenaných

traticích tu správnou, přestože má být podle vyhlášky vybaven TTP na trať, kterou jede. Navíc změny nebyly nikterak zvýrazňovány a snadno dohledatelné (viz závěry drážní inspekce). O tom svědčí i celá řada svědeckých výpovědí svědků strojvedoucích, kdy svědek [příjmení] uvedl, že seznámení se s TTP je v reálu nesplnitelné, svědek [příjmení] označil TTP za změť různých zavádějících informací, svědek [příjmení] pak uvedl, že v TTP je celá řada změn, které nejsou roztríděné, jsou tam tratě z celé republiky a hledat tam něco je na „odstřelení“. Stejně se vyjadřoval i svědek [jméno] [příjmení], který uvedl, že TTP jsou tak obsáhlé, je tam více tabulek, každá odpovídá nějaké části technické buď rychlosti a každá je jiná, jsou seřazeny za sebou a jejich tam třeba 9 – 10, jedna tabulka má asi 3 stánky. Svědek [jméno] [příjmení] pak uvedl, že TTP byly v té době psány poměrně zmatečně a nejsou úplně přehledné. Sám uvedl, že změnu by po delší nepřítomnosti na trati ani v TTP nemusel zaznamenat, pokud by je nesrovnal s původními. Ze zprávy drážní inspekce pak vyplynulo, že nepovažuje TTP ve formě, jak byly v době mimořádné události, za přehledné, když navrhovala jejich výraznou změnu. Z uvedeného je zřejmé, že jedno klinutí na tablet, které obžalovaný nečinil, tedy stáhnout aktualizované TTP, nemůže být samo o sobě důvodem ke vzniku této mimořádné události. Pokud by tak učinil a nebyl schopen se během doby, kdy nastoupil a dověděl se kam pojedete a měl s vlakem odjet, se s tímto seznámit (což bylo reálně neuskutečnitelné), stejně by to vedlo ke vzniku mimořádné události, jen by mu nemohlo být vytýkáno neseznámení se s TTP, i když nebylo prokazatelné, když samotná aktualizace neprokazuje, že byl strojvedoucí dopravcem seznámen s TTP, jak je ukládáno. Soudu se krátce před dokončením dokazování dostalo do rukou hlášení strojvedoucího [jméno] [příjmení] (které je součástí spisového materiálu jako volná příloha a bylo předloženo stranám k nahlédnutí) z roku 2020, který upozorňuje na rozpory TTP se skutečným stavem sice na jiné trati a to Nymburk hl. n – Ústí nad Labem západ a trati Ústí nad Labem - Úpořiny a Bílina, kdy z těchto vyplývá, např. dne 11.9.2020 strojvedoucí zaznamenal na trati celkem 41 rozporů s TTP. Je otázkou, s ohledem na uvedené svědecké výpovědi ale i hlášení svědka [příjmení] o možném zásadním ohrožení bezpečnosti železniční dopravy v místě předložky učiněné ještě před nehodou, zda je možno dospět k závěru, že by TTP byly přehledné a pro jízdu strojvedoucího srozumitelné a bylo v nich možno zásadní změny snadno dohledat a právě to, že je obžalovaný neaktualizoval vedlo ke vzniku mimořádné události.

Další a to poměrně zásadní bylo značení na uvedené trati., které bylo rozhodně matoucí, na jeho nesprávnost upozornila i drážní inspekce, kdy dle ní došlo k porušení úpravy na trati s vnitřním předpisem provozovatele dráhy SŽDC D1 týkajícího se umístování předvěstníků a rychlostníků, kdy dle čl.197 předvěstník je nepřenosné návěstidlo, které předvěstí traťovou rychlost od nejbližšího následujícího rychlostníku, čl. 1. 1331 návěst očekávejte traťovou rychlost předvěstí strojvedoucímu snížení rychlosti od nejbližšího následujícího rychlostníku a čl. 1349 předvěstník se umístuje před nejbližší následující rychlostník na vzdálenost nejméně [číslo] m pro tratě s rychlostí vyšší než 120 km/hod, což je tato trať a ve spojení s čl. 118 předvěstění je činnost, při které je dán pokyn, který upozorňuje na návěst, která bude následovat, to pak vylučuje umístění dalších rychlostníků mezi tato nepřenosná návěstidla, i když jsou v drážní provozu potřebná Na toto upozornila i drážní inspekce. V daném konkrétním případě je pak prokázáno, že mezi návěstníkem očekávejte traťovou rychlost pak před rychlostníkem s rychlostí 30 byly další rychlostníky, což je porušením právě citovaného vnitřního předpisu. Toto je v rozporu i s vyhláškou 173/1995 Sb. v §5 odst. 1, kdy návěstní soustava je tvořena jednotným systémem viditelných návěstí ve stanoveném provedení, tvaru a barvě a zvukových slyšitelných návěstí ve stanoveném provedení. Návěstní soustava musí umožnit snadné, rychlé a jednoznačné vyjádření vnímání návěstí a zajišťovat bezpečné provozování drážní dopravy, což v daném případě rozhodně splněno nebylo, neboť značení nebylo jednoznačným vyjádřením.

Další skutečností je pak samotná viditelnost návěstidla předvěstícího očekávejte traťovou rychlost na dané trati. Jak je obecně známo, prvotní úkony jsou pro úspěšné vedení trestního řízení tím nejdůležitějším, přičemž v daném případě policejní orgán provádějící ohledání místa

činu na toto zcela rezignoval, kdy se zaměřil více na zjištění škod a zaměření jednotlivých vagonů než i na značení trati a jeho přesné umístění, což má zásadní význam pro tuto událost. Policejní orgán se spokojil s konstatováním, že předvěst s číslicí 3 o oznámení následné traťové rychlosti je viditelná na vzdálenost přesahující 200 metrů, z uvedeného není zřejmé, zda jde o viditelnost z lokomotivy, která jede rychlostí 90 km/hod nebo jde o viditelnost stojící osoby na trati, čemuž odpovídá fotografie z ohledání místa činu. Trať nebyla jak patrně z protokolu o ohledání místa činu ohledána ihned po události, ale dle protokolu o ohledání místa činu se tak stalo až dne 29.7.2019 v 19:30 hodin, tedy o více jak 24 hodin později než došlo k nehodě, přičemž fotografie ohledně umístění a viditelnosti značky byla udělána v čase, kdy na trati byly jiné světelné poměry než v době mimořádné události. S ohledem na fotografii pořízenou svědkem [příjmení] několik dnů před událostí (č.l. 471) je možno konstatovat, že s návěstí někdo v mezidobí manipuloval, neboť návěst pro naklápěcí skříně je již otočena správně. O manipulaci se značením se vyjadřoval i svědek [příjmení], který podle fotografií, které mu předložil z ohledání policejní orgán, byl přesvědčen, že značení bylo původně jinak a tím snadno přehlédnutelné. Je otázkou, kdy a kdo s tímto manipuloval a zda nedošlo k jinému umístění předvěsti, když svědkové jednoznačně potvrdili, že v době jejich jízdy uvedeným úsekem byla značka pod náspem, mizerně viditelná z jedoucího vlaku a pokud o ní nevěděli, tak ji mohli snadno přehlédnout. Podle § 7 vyhlášky č. 173/1995, kterou se vydává dopravní řád drah návěstí hlavních návěstidel s předvěstí musí být viditelné ze stojícího vedoucího drážního vozidla nejméně na vzdálenost 100 m a z jedoucího drážního vozidla jedoucího nejvyšší dovolenou rychlostí alespoň po dobu 12 s, což pro tento vlak představuje jednoduchým propočtem 300 metrů. Toto však v přípravném řízení vůbec nebylo zjišťováno. Samotná drážní inspekce se spokojila s tím, že viditelnost obou návěstidel, která označila za neproměnná, byla větší než 100 m a odpovídá to požadavkům § 87 odst. 4 citovaného vnitřního předpisu, což ovšem je v rozporu s tímto předpisem, neboť v § 7 odst. 4 předpisu se hovoří o viditelnosti ostatních proměnných návěstidel, přičemž uvedená návěstidla tedy očekávejte konec platnosti rychlostníku NS a předvěstník N s rychlostí Očekávejte traťovou rychlost s číslicí 30 byly neproměnnými návěstidly (neproměnná návěstidla dávají strojvedoucímu informaci o traťových poměrech a trvalých omezeních platných pro jízdu vlaku), a proto se na ně vztahovalo ustanovení § 7 odst. 1 citované vyhlášky. Vzhledem k tomu, že nešlo o dočasnou změnu traťové rychlosti, jak je patrné i z tohoto, že nebyla uvedena v rozkaze a z původně dočasné byla změněna na trvalou, musí jít o neproměnné návěstidlo, o čemž hovoří nakonec k drážní inspekce. Drážní inspekce pak uvádí, že umístění značení odpovídalo příloze 22 citované vyhlášky, ovšem je otázkou, vzhledem k namítané manipulaci se značením v době od hlášení svědka [příjmení] do ohledání místa, zda nedošlo ke změně umístění a zda v době jízdy obžalovaného skutečně umístění odpovídalo všem požadavkům ve vyhláše, když z fotografie svědka [příjmení] je patrné, že návěstidlo s návěstí Očekávejte konec platnosti rychlostníku NS je obráceně a neodpovídá řádnému značení a z fotografie po ohledání místa činu je již správně.

Další poměrně problematickou záležitostí pro dokazování ve věci je následná manipulace s tabletem, který měl při jízdě k dispozici obžalovaný [příjmení], kdy nebyla vyhotovena fotodokumentace tohoto tabletu po nehodě tak, aby bylo zřejmé, že tímto způsobem obžalovaný mohl zjistit, že na trati jsou nějaké změny. Ve zprávě drážní inspekce (č.l. 44) je fotografie základní obrazovky služebního tabletu strojvedoucího, ovšem není zřejmé, zda jde o konkrétní tablet, který měl k dispozici obžalovaný [příjmení] a zda v něm byla i ikona „zvoneček“ a zda skutečně na konkrétním tabletu byla a upozorňovala na důležité informace ohledně stavu Aplikace strojvedoucího pro danou trať, na které obžalovaný jel, kdy měl být vybaven TTP právě na tuto trať a ne na všechny v republice. Obžalovaný pak tvrdil, že mu tablet nesignalizoval jakoukoli změnu a vzhledem k tomuto neodbornému postupu byl znehodnocen velmi důležitý důkaz a obhajobu obžalovaného v tomto směru není možno ničím již vyvrátit.

Podle § 35 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb. musí osoba řídící drážní vozidlo, které jede jako vlak být při řízení drážního vozidla vybavena TTP, na kterých vlak jede a jízdním řádem, který mimo

jiné dle písmene d) obsahuje stanovenou rychlost vlaku a důležité dopravní pokyny pro řízení vlaku. Obžalovaný byl vybaven obojím, ovšem pokud jde o TTP v § 35 odst. 1 písm. a) citované vyhlášky je uvedeno, že při řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo byla prokazatelně seznámena s traťovými poměry na tratích a v dopravnách, kde řídí drážní vozidlo. Obžalovaný byl seznámen s traťovými poměry trati Plzeň nádraží Cheb dne 1.12.2018, což potvrdil na Kartě znalosti tratě. Naposled na uvedené trati jel dne 30.12.2018, kdy jel s vlakem PN 6452/ ve stejném úseku a zpět, četnost jízd na uvedené trati byla zhruba jednou za 70 dnů, jak uvádí drážní inspekce. Pokud jde o prokazatelnost seznámení se s traťovými poměry v den jízdy, již byla dosti problematická. Dle názoru soudu není forma seznámení se s traťovými poměry pomocí v té době nově zavedené elektronizace (tabletu) tak jak měl soud možnost vyslechnout svědky, formou plnohodnotnou a zejména není splněna povinnost dopravce, že byl strojvedoucí s traťovými poměry prokazatelně seznámen. Není možné akceptovat, že dopravce rezignoval na svoji povinnost strojvedoucího prokazatelně seznámit s traťovými poměry a skutečnost, zda se strojvedoucí seznámil či neseznámil, zjišťuje až následně, jako v případě této nehody a začne ji používat jako důkaz pro vznik této události. Navíc obžalovaný byl vybaven i jízdním řádem, který by měl, pokud šlo o traťovou rychlost, na toto reagovat a uvádět ji v jízdním řádu, což se nestalo a v daném úseku dle jízdního řádu měl obžalovaný povolenou rychlost 90 km/hod (č.l. 299)

Když zatím celou mimořádnou událost shrneme, tak na vzniku se podílela celá řada faktorů,

- 1) vysoká rychlost vlaku řízeného obžalovaným [příjmení], který vjel na přeložku trati
- 2) špatné značení dopravní situace na trati (umístění předvěstníku, kdy za předvěstníkem upozorňujícím na návěst, která bude následovat, byly umístěny další rychlostníky 70,100, 95 v km 420,639 a 125 v km 420,674, což je v rozporu s vnitřním předpisem provozovatele dráhy SŽDC D1)
- 3) změna pomalé jízdy na traťovou rychlost a tím odstranění písemného rozkazu a upozornění jen v TTP a samotnými návěstidly, v místě, kde šlo o dočasnou přeložku trati
- 4) absence technických prostředků zabezpečení, které by při pochybení (omylu nebo selhání) osoby řídící drážní vozidlo aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily překročení nejvyšší dovolené rychlosti
- 5) dlouhá doba platnosti seznání traťových poměrů, zejména na tratích, kde dochází ke stavebním úpravám a dle názoru soudu i neseznání obžalovaného s uvedenou přeložkou trati,
- 6) vzájemná komunikace a součinnost provozovatele drah a dopravců při usměrňování rizik (viz zpráva drážní inspekce)
- 7) otázka dostatečné viditelnosti značení a jeho umístění (viz upozornění svědka [příjmení] viz č. l. 467 p. v.)
- 8) nejednoznačné stanovení a pochybnosti nevylučující způsob prokazatelného seznámení osob řídící drážní vozidlo se stavebně technickými parametry drah a TTP
- 9) otázka, zda měl obžalovaný platné seznání na uvedenou trať, když v době od jeho seznání došlo k dočasné přeložce trati, o které nebyl žádným prokazatelným způsobem seznámen, nevěděl o ní a ani vědět nemohl, na rozdíl od strojvedoucích, kteří zde jezdili častěji a zažili jízdy, kdy jim pomalá jízda byla dávana v tomto úseku rozkazem

Dále je třeba uvést, že v daném případě není možno, jak se o to snažil i státní zástupce, srovnávat železniční a silniční dopravu. Obě dopravy mají svá specifika a jsou rozdílné. Povinnosti osoby řídící drážní vozidlo jsou uvedeny v § 35 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a jsou rozhodně daleko rozsáhlejší než povinnosti řidiče motorového vozidla, a až teprve v odst. 1 písm. f) je uvedena povinnost pozorovat trať a návěsti a jednat podle zjištěných skutečností, což svědčí o tom, že

samotné sledování trati není tou nejdůležitější prioritou strojvedoucího, ale je jednou z mnoha, kterou strojvedoucí při řízení drážního vozidla musí vykonávat, kdy mezi ně patří i povinnost odpovídajícím způsobem reagovat na hlasové nebo datové informace a nebo příkazy předávané rádiovými zařízeními, čímž může být pozornost strojvedoucího od samotného pozorování trati značně rozptýlena.

Provedeným dokazováním bylo zjištěno, že obžalovaný [příjmení] měl platné seznání na tuto trať před začátkem stavebních prací a vzniku přeložky trati, jel místem před nehodou naposled 30.12.2018, kdy přeložka trati ještě nebyla, a následně až v den nehody, tedy s rozdílem celkem zhruba 7 měsíců (což mimochodem není drážní inspekcí uváděná četnost jízd zhruba 70 dnů), kdy na trati došlo k podstatným změnám. V mezidobí byla na trati vybudována přeložka trati a došlo v souvislosti s přeložkou trati ke snížení rychlosti na 30 km/hod, kdy šlo o dočasně snížení rychlosti v souvislosti s přeložkou trati, a na vědomí to strojvedoucí dostávali tzv. rozkazem, kde byla uvedena tato pomalá jízda. Následně zcela nelogicky, neboť šlo o dočasně řešení dopravy, kdy po skončení prací mělo dojít k navrácení této části tratě do původní polohy, byla dočasně snížená rychlost uvedena jako trvalá a rozkazem se přestala dávat, kdy pomalá jízda byla zrušena s platností od 15.7.2019 a byla zavedena jako traťová rychlost 30km/hod a začala být uváděna pouze v TTP. Tedy ke změně došlo přesně 13 dnů před nehodou. Obžalovaný tak v den jízdy obdržel informace v rozkaze o změnách na trati jak ve vztahu k železniční stanici Plzeň hl. nádraží, Plzeň Jižní předměstí, Cheb a části tratě mezi železniční stanicí Ošelín a Pavlovice, kde pomalá jízda jak sami strojvedoucí uvedli je několik let. O tak zásadním a razantním snížení rychlosti mezi stanicemi Chodová Planá a Mariánské Lázně ničím upozorněn nebyl a jel na trať, která byla v daném úseku jiná, než měl platné seznání a přesto ani zaměstnavatelem na toto nebylo reagováno. Je pravdou, že upozornění na traťovou rychlost bylo v TTP a že obžalovaný neaktualizoval tablet, ve kterém měl TTP, ovšem jak svědci uváděli, TTP poměrů jsou poměrně nepřehledné a zjistitelnost změny vyžaduje velmi podrobné studium, na což není čas. Na trati jak vyplývá z výpovědí svědků měli problém i jiní strojvedoucí a to i ti, kteří zde jezdili častěji než obžalovaný a všichni se podívovali nad tím, že z pomalé jízdy se stala traťová rychlost, když stavba byla dočasná. Soud nepochybně dává důležitost TTP při organizování drážní dopravy, ovšem nelze je ani na druhou stranu přeceňovat v tom směru, že by informování strojvedoucích o změně provozních podmínek souvisejících s přechodem z přechodného omezení na trvalé omezení traťové rychlosti pouze prostřednictvím TTP a umístěním neproměnných návěstidel s návěstmi pro traťovou rychlost, bylo ideálním řešením a jediným možným, zvláště za situace, kdy na místě šlo o přechodný jev, neboť šlo o přeložku trati. Toto je i nepochopitelné s ohledem na několik let uváděnou pomalou jízdu mezi Ošelínem a Pavlovicemi, která byla dávana v rozkazu. V tomto směru pak soud má za prokázané, že obžalovaný nevěděl, že na místě je přeložka trati, na trati byl naposled před touto změnou, nikdo jej o změně v podobě přeložky trati, která byla učiněna oblouky s razantně sníženou rychlostí, neseznámil a tak mohl důvodně očekávat, že trať je stejná jako v době jeho seznání. Dále bylo prokázano, že obžalovaný [příjmení] nevěděl, že je zde tak razantně omezená rychlost, když v rozkaze toto uvedeno nebylo a měl za to, že může spoléhat na to, že takto razantní snížení rychlosti bude v rozkaze uvedeno, zvláště když se změna nepromítla ani do jízdového řádu a na trati je pomalá jízda dávana již několik let rozkazem mezi stanicemi Ošelín a Pavlovice, kdy by bylo možno předpokládat, že toto již bude jen v TTP a přitom nešlo o tak razantní snížení rychlosti. Pokud tedy obžalovaný vyjel na tuto trať, musel pro absenci řádné informovanosti od provozovatele dráhy a dopravce spolehnout již jen na řádné označení trati návěstidly, když v TTP by toto stejně, jak uváděli další strojvedoucí, nebyl schopen rychle a účinně odhalit. Obžalovaný pak nemohl vědět, že značení na železnici nebude odpovídat vyhláše, kdy mezi předvěstníkem a rychlostníkem, který předvěstí rychlost budou další rychlostníky a to za situace, kdy je povinen znát tento drážní předpis. Je pravdou, že sám obžalovaný uvádí, že předvěst přehlédl ale vzhledem k tomu, že mezi předvěstí s očekávanou traťovou rychlostí byly další rychlostníky a nebyl tak splněn požadavek, že předvěstník předvěstí traťovou rychlost od nejbližšího následujícího rychlostníku, mohl se tedy

poté, co viděl tyto rychlostníky, právem domnívat, že na trati je rychlost, kterou jede povolena, v čemž ho navíc utvrzoval i jízdní řád, který nekopíroval TTP, pokud jde o traťovou rychlost. Uvedené značení na trati je možno označit za nebezpečný stav, který jak se ukázalo byl rizikem vedoucím k tomu, že strojvedoucí byl uveden v omyl. Obžalovaný tak vůbec nemohl z ničeho dovozovat a být si vědom v době, kdy po sedmi měsících na trať vyjel, že pojedou fakticky po jiné trati, než ji zná ze seznání a že zde došlo ke změnám původně přechodného omezení rychlosti na trvalé omezení v podobě traťové rychlosti uváděné jen v TTP. Obžalovaný totiž ani nevěděl, že na této trati bylo přechodné omezení rychlosti na 30 km/hod v tomto místě a ani nevěděl, že profil tratě je jiný než v době jeho seznání. Obžalovaný [příjmení] jako strojvedoucí s mnoha letou praxí a jezdící bez mimořádných událostí mohl očekávat, že trať bude stejná jak ji znal ze seznání, že trať bude značena, jak správně má být a že bude na cestu vybaven za strany provozovatele drah ale i dopravce relevantními údaji pro jeho bezpečnou cestu a dle názoru soudu nemohl ani vědět, že tak razantní snížení rychlosti (o 60km/hod) na přeložce trati bude uváděno jen v TTP a umístěním jednoho neproměnného návěstidla, což je na dočasné stavbě zcela nelogické a odporující zdravému rozumu, kdy není možno na obžalovaném spravedlivě požadovat, že něco tak absolutně nesmyslného může vůbec očekávat a že by měl a mohl vědět, že provozovatel drah sáhne k takovéto úpravě, která je v rozporu s logikou celé věci. Právě provozovatel dráhy a dopravci by měli dbát na řádné seznámení strojvedoucího se situací na trati a připravit jim takové pracovní podmínky, aby v tak náročném povolání se mohli spolehnout na to, že budou o všech záležitostech trati a změnách na trati řádně informováni, zejména za situace kdy odpovídají za lidské životy a případné materiální újmy a jsou na řízení vlaku sami, tak jak byl obžalovaný. Situace, která tak na trati byla vytvořena, sama o sobě byla vysokým rizikovým faktorem pro vznik nehody. Dalším rizikem při volbě takovéto úpravy značení pak bylo i možné přehlédnutí neproměnných návěstidel v souvislosti s dalšími provozními aktivitami (např. hovory souvisejícími s organizováním drážní dopravy, s ovládním a kontrolou ovládacích prvků lokomotivy, nahlédnutím do jízdního řádu nebo možným narušením pozornosti strojvedoucího jakýmkoliv jiným vnějším okolním vlivem). Sama drážní inspekce uvedla, že je prakticky nemožné užívat TTP při jízdě a to i s ohledem na skutečnost, že při jízdě vlaku se upřednostňuje používání jízdního řádu, sama navrhla změny v jízdním řádu, který by měl být rozšířen o sloupek, ve které by byly na základě stanovených kritérií uváděny vybrané údaje z TTP týkající se míst, ve kterých v souvislosti s trvalým omezením dochází k zásadnímu snížení traťové rychlosti. Z uvedeného je také zřejmé, že obžalovaný [příjmení] jel v době nehody fakticky po jiné trati, než měl seznání, neboť na trati došlo k výrazným změnám stavebně technických parametrů právě uvedenou přeložkou a s tímto prokazatelně obžalovaného nikdo neseznámil a obžalovaný nevěděl, že na trati došlo k takto závažné změně profilu trati, které neodpovídá již jeho seznání a ani toto nemohl vědět. Ostatní strojvedoucí, jezdící na této trati častěji, toto zjistili z rozkazu, kterým jim byla stanovena pomalá jízda, kdy právě obžalovaný v době, kdy pomalá jízda na trati byla dávana rozkazem, nejel. Z uvedeného je zřejmé, že obžalovaný nemohl vůbec něco takového předpokládat, snížení rychlosti na 30km/hod na trati, kde se jezdí rychlostí 90 km/hod pro soupravu, kterou vezl obžalovaný, je rozhodně neočekávané bez znalosti dalších okolností a tyto okolnosti obžalovaný znát nemohl, neboť ho nikdo se změnou trati neseznámil. Trať v daném místě pak neodpovídala seznání obžalovaného s tratí. Není možné jak se o to snažil státní zástupce požadovat po strojvedoucím, aby se ve svém osobním volnu (dovolené, či po pracovní době) seznamoval povinně s TTP. Dále ani v tomto případě není možné dospět k závěru, pro pochybení v průběhu přípravného řízení, že by skutečně měl obžalovaný povědomost o tom, že TTP jsou aktualizované. S ohledem na všechny uvedené skutečnosti není možno obžalovanému klást za vinu, že právě tím, že na přeložku trati vjel rychlostí 90 km/hod, to byl on jediný, kdo způsobil vykojení vlaku, vznik majetkové škody a ohrožení osob pracujících pod tratí a že tímto jednáním by naplnil skutkovou podstatu žalovaného trestného činu. Na nebezpečí na této trati bylo poukazováno již dne 15.7.2019, ovšem SŽDC na toto reagovala až dne 31.7.2019 s tím, že není možno vyhovět každému jednotlivému požadavku na zajištění víceúrovňové kontroly a tato

reakce byla i přesto, že dne 28.7.2019 došlo k této mimo řádné události. Stejně tak se i drážní inspekce výrazně pozastavila nad způsobem změny původně stanovené přechodné rychlosti na rychlost trvalou (traťovou), kdy SŽDC tuto změnu nedokázalo řádně ani drážní inspekci vysvětlit. Přičemž rozhodně bylo v zájmu bezpečnosti provozované dráhy ponechat takto razantní snížení rychlosti jako rychlost přechodnou a dávat toto do rozkazu, což mohlo zcela jednoznačně a beze všech pochybností mimořádné události zabránit. Soud po provedeném dokazování dospěl k závěru, že jednání, které je obžalovanému kladeno za vinu, není trestným činem.

Ke vzniku samotné mimořádné události vedla celá řada pochybení, která začala tím, že obžalovaný v důsledku jiné činnosti na lokomotivě přehlédl předvěst o následném snížení rychlosti v daném okamžiku pro něj o 60 km/hod ale ihned následně byl upozorňován ponechaným rychlostníkem, že vlastně jede rychlostí, která odpovídá jeho vlaku a toto samé bylo i v jízdním řádu pro jeho vlak, který rovněž neavizoval změnu v podobě traťové rychlosti 30 km/hod, což by určitě obžalovaného varovalo. Obžalovaný ani nemohl předpokládat, že na místě je přeložka trati, která tam v době jeho seznání s trati ale ani v poslední den jízdy na této trati před 7 měsíci nebyla. Navíc pokud je již několik let v rozkaze uváděna pomalá jízda mezi stanicemi Ošelín a Pavlovice není možno po obžalovaném spravedlivě požadovat, že by měl vědět, že v mezidobí mohlo dojít ke změně pomalé jízdy v traťovou rychlost a to v rozmezí 7 měsíců. Takováto konstrukce uvědomění si situace na trati by znamenala, že strojvedoucí by na trať nemohl prakticky vyjet nikdy, pokud by na trati nebyl po určitou delší dobu (zhruba 6 měsíců.), byť mu seznání s trati platilo. Obžalovaný tak vjel na trať, kdy ke svým osobním poměrům ani okolnostem případu nemohl vědět a nevěděl, že na trati je přeložka trati udělaná tak nešťastně, že na ní musí být snížena razantně rychlost pro jeho vlak o 60 km/hod, vše ostatní pak včetně rozkazu, jízdního řádu nasvědčovalo tomu, že nic tak zásadního na co by měl být zvláště upozorněn se neděje. Ani poté, co by obžalovaný aktivoval tablet, by toto nemusel v průběhu jízdy zjistit, vzhledem k nelogičnosti a nepřehlednosti změn vyznačených v TTP v tabletu. Takže ani, kdyby příslušné tabulky stáhl do tabletu, by tuto změnu vůbec nemusel zaznamenat, přičemž samotná drážní inspekce uvedla, že používat TTP při samotné jízdě je prakticky nemožné. Vzhledem k absenci nedbalosti v jednání obžalovaného a to ani nevědomé, není možno obžalovanému klást za vinu, že jeho jednání by mělo být trestným činem. Obžalovaný fakticky s výjimkou nestažení TTP do tabletu, a i toto je otázkou, zda mu něco signalizovalo, že je třeba provést aktualizaci, a se kterými by se stejně objektivně nestihl seznámit, nic ze svých povinností strojvedoucího a to ani z nedbalosti neporušil, a proto toto pouhé opomenutí kliknutí na ikonku zvoneček, pokud vůbec na jeho tabletu byla a avizovalo, že je třeba provést aktualizaci, neboť činností po nehodě byl tento důkaz nehodnocen, nemohl naplnit skutkovou podstatu trestného činu. Obžalovanému je kladeno za vinu, že nedodržel rychlost, kterou měl na daném místě jet. Ovšem jak shora uvedeno nebylo v silách obžalovaného vzhledem k celé řadě pochybení a nejasností ze strany provozovatele dráhy a dopravce, této povinnosti dostát. Obžalovaný nebyl sám, kdo měl na trati výrazné problémy, tyto měli i jiní strojvedoucí, kteří dokonce na tom byli o to lépe, že věděli, o přeložce trati a snížené rychlosti a přesto poté, co rychlost na trati začala být uváděna jen v TTP a stala se traťovou rychlostí vedla k celé řadě problémů jak je popisovali ostatní strojvedoucí. Provozovatel dráhy a dopravci by měli právě v zájmu předcházení vzniku mimořádných událostí společně vzájemně spolupracovat na odstraňování rizik vznikajících z provozu dráhy a připravovat pro strojvedoucí takové podklady, které by byly jednoznačné a umožňovaly jim se na ně spolehnout a tím i zvýšit bezpečnost drážní dopravy, která v poslední době není zrovna bezpečná viz řada dalších mimořádných událostí vzniklých po této nehodě vlaku, které však nedopadly tak dobře, kdy při některých z nich byly zmařeny i lidské životy (Pernink, Český Brod, Světce, Milavče). Soud má za to, že v daném případě již jde o systémové selhání nikoli o chybu jednotlivce. Vzhledem ke všem těmto skutečnostem pak soud obžalovaného [jméno] [příjmení] obžaloby zprostil.

K osobě obžalovaného bylo zjištěno, že pracuje jako strojvedoucí, v minulosti nebyl soudně trestán.

#### **Poučení:**

Proti tomuto rozsudku lze podat odvolání do osmi dnů ode dne doručení jeho písemného vyhotovení ke Krajskému soudu v Plzni prostřednictvím Okresního soudu v Chebu.

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 napadnout rozsudek pro nesprávnost některého výroku jej může napadnout také proto, že takový výrok učiněn nebyl, jakož i pro porušení ustanovení o řízení, které předcházelo vydání rozsudku, jestliže toto porušení mohlo způsobit, že výrok je nesprávný nebo že chybí.

Odvolání musí být ve výše uvedené lhůtě nebo v další lhůtě k tomu stanovené předsedou senátu soudu I. stupně podle § 251 tr. řádu také odůvodněno tak, aby bylo patrné, ve kterých výrocích je rozsudek napadán a jaké vady jsou vytykány 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.

Cheb 12. srpna 2021

JUDr. Věra Mathauserová  
předsedkyně senátu