

Společníci
JUDr. Radek Ondruš
JUDr. Aleš Ondruš

Vedoucí kanceláře
JUDr. Jaroslav Kejval



Advokáti
Mgr. Marcela Štraitová
JUDr. Ing. Milan Mleziva
Mgr. Martin Bílý

Advokátní koncipienti
Mgr. Petr Vytopil
JUDr. Marta Nedvěďová

společná advokátní kancelář

JUDr. Radek Ondruš
advokát

TISKOVÁ ZPRÁVA

k oznámení Policie ČR o skončení vyšetřování železniční dopravní nehody ve Studénce

Společnost Bögl a Krýsl k.s. (dále jen „BaK“) touto tiskovou zprávou reaguje na záměr státního zastupitelství a Policie ČR na tiskové konferenci dne 15.7.2010 oznámit ukončení vyšetřování železniční dopravní nehody ve Studénce.

BaK nesouhlasí s ukončením vyšetřování v této fázi dokazování, neboť má zato, že vyšetřování se zabývalo pouze některými vyšetřovacími verzemi a dostatečně neobjasnilo podíl všech osob jež mohly mít na vzniku a příčinách uvedené dopravní nehody podíl.

Podle názoru BaK se předmětná dopravní nehoda skládá ze dvou samostatných událostí, které lze obecně vymezit jako:

- pád mostu do prostoru železniční trati
- náraz vlaku do překážky na železniční trati v podobě spadlého mostu.

Každá z těchto událostí má zcela odlišné následky a současně i zcela odlišné pachatele. Jakkoliv se pád mostu může zdát tragický, je nutno si uvědomit, že v daném okamžiku nárazu zde **vlak být neměl**.

V případě pádu mostu se postup orgánů činných v trestním řízení, tedy zejména KSZ Ostrava v rámci dohledu a následně pak OSZ Nový Jičín včetně PČR (dále jen „OČTŘ“) omezil pouze na některé subjekty, jež se na stavbě podílely, nikoliv však na všechny zainteresované osoby. OČTŘ nezkoumaly celkový podíl všech osob dotčených subjektů na uvedené nehodě, tedy zejména všech pracovníků investora, projektanta a generálního dodavatele, což se projevilo zejména v tom, že z konkrétních skutků byly obviněny selektivně vybrané osoby, aniž by bylo přihlédnuto k tomu, že se daného jednání dopustily i osoby další. OČTŘ se již vůbec

nezabývaly otázkami event. nedostatečného autorského dozoru projektanta, či činnosti konkrétních zaměstnanců investora popř. generálního dodavatele stavby, které mohly svým jednáním tragickým následkům nehody zabránit.

Zcela samostatně OČTŘ zcela ignorovaly nečinnost pracovníků stavebního úřadu včetně dotčených úřadů, jež mohly pádu mostu a následnému nárazu vlaku rovněž zabránit. I když v rámci řízení bylo prokázáno, že stavební úřad neprovedl v daném případě ani jedinou z kontrolních prohlídek stavby, kdy mohl závady konstatované znalci nejen zjistit ale zejména nařídit jejich odstranění. V rámci trestního řízení bylo rovněž zjištěno a především Drážní inspekci ve své závěrečné zprávě konstatováno, že činnost Drážního úřadu v rámci řízení o povolení stavby byla naplněna pouze formálně, kdy nebyly dodrženy podmínky pro provedení dané rekonstrukce. Drážní inspekce rovněž zjistila, že nebyly stanoveny účinné podmínky eliminující bezpečnostní rizika vzájemných vlivu stavební činnosti a drážní dopravy předtím, než byla daná stavba povolena. Tato zjištění prověřována nebyla.

Za zcela zásadní je pak nutno považovat to, že ani Drážní úřad a zejména pak úřad stavební neomezil traťovou rychlost v místě stavby, ačkoliv v jiných případech tak činil. Stavební úřad umožnil, aby i při nejsložitějších technologických operacích byl zachován plný provoz na trati umožňující vlakům v místě stavby jet až rychlostí 150 km/hod., v důsledku čehož nebyl vlak schopen zabrzdit i přesto, že strojvedoucí spadlý most spatřil s předstihem stovek metrů. Drážní inspekce pak ve své zprávě výslovně konstatuje, že přechodné omezení rychlosti by sice nemuselo nárazu zabránit, následky by však nebyly tak tragické. Tímto se dosud nezjištěné osoby dopustily porušení drážního zákona, který umožňuje stavby na trati pouze tehdy, pokud provoz stavby nebude mít negativní vliv na provozování dráhy. Ani těmito skutečnostmi se OČTŘ nezabývaly.

Současně bylo ze strany OČTŘ zcela „opomenuto“ zjištění Drážní inspekce, že daný vlak neměl v okamžiku nehody zcela účinný brzdný systém vyžadující prověření, do jaké míry mohla mít tato skutečnost vliv na následky dopravní nehody.

Ze shora uvedeného lze dovozovat mimo jiné následující závěry, jež v rámci přípravného řízení nebyly ani vyvráceny ani objasněny a jež mohly mít na jeho výsledky vliv. Tyto závěry lze shrnout do následujících tezí:

- pokud by se Drážní úřad aktivně účastnil stavebního řízení a jako podmínku stavby uložil příslušné výluky, v okamžiku pádu mostu by namísto pravděpodobně žádný vlak nebyl,
- pokud by stavební úřad jako podmínku provedení stavby uložil omezení rychlosti v místě stavby, mohl strojvedoucí vlak zastavit v dostatečné vzdálenosti před spadlým mostem,
- pokud by stavební úřad řádně prováděl stavební dozor a zejména kontrolní prohlídky stavby, mohl zjistit závady na stavbě a zejména pak

nařídít jejich odstranění dříve, než se tyto závady projeví na stabilitě mostní konstrukce,

- pokud by generální dodavatel včas oznámil stavebnímu úřadu závady na stavbě, mohl tento na dané závady reagovat a omezit provoz na trati tak, aby riziko nehody bylo vyloučeno či sníženo,
- pokud by vlak měl plně funkční brzdny systém, mohly být následky nehody méně tragické.

Ze shora uvedeného je zřejmé, že okruh podezřelých, jež se mohly na vzniku dané nehody podílet je mnohem větší, kdy nehoda vznikla jako souhrn jednání celé řady osob včetně státních úředníků. Podíl státu, jednajícího prostřednictvím svých úředníků je tak zcela neoddiskutovatelný. OČTŘ pak zcela ignorovaly zprávu Drážní inspekce, jež měly k dispozici a to včetně trestních oznámení adresovaných KSZ Ostrava, jež na daná podezření upozorňovaly. Tato trestní oznámení, aniž by byla samostatně prověřena skončila bez dalšího opatření založena v daném trestním spise. Pokud by se státní zástupce KSZ Ostrava těmito skutečnostmi důsledně zabýval, musel by nutně dojít k závěru, že v daném případě existuje přinejmenším podezření ze spáchání trestného činu úředních osob (dříve veřejných činitelů). I když jsou součástí trestního spisu veškeré podklady, zejména pak zprávy Drážní inspekce včetně příslušných znaleckých posudků, OČTŘ na tyto nereagují s spěšně vyšetřování končí dříve, než je možno posoudit podíl všech osob účastných daného nehodového děje.

Podle názoru BaK je ukončení vyšetřování zcela předčasné, kdy může dojít až k situaci, že postihu uniknou skuteční viníci dané nehody, které se s odstupem času již nepodaří ani ztotožnit. BaK jakož i další poškození mají právo znát všechny skutečné pachatele, zejména pak jejich podíl na vzniku dané nehody, kdy stávající směry vyšetřování se nezabývají zejména:

- podílem odpovědnosti pracovníků Drážního úřadu a stavebního úřadu na nestanovení účinných omezujících podmínek provedení stavby zejména v podobě omezení rychlosti průjezdu vlaku stavbou,
- podílem odpovědnosti pracovníků stavebního úřadu na neprovádění kontrolních prohlídek stavby, jež mohly zjistit závady na stavbě,
- podílem odpovědnosti pracovníků generálního dodavatele stavby jakož i generálního investora, jež nesplnily povinnost stavebníka neoznámily stavebnímu úřadu závady na stavbě,
- podílem odpovědnosti projektanta při provádění autorského dozoru na stavbě,
- podílem odpovědnosti všech dotčených osob za nestanovení účinných opatření na předcházení vzniku rizik, zejména pak snížení rychlosti projíždějících vlaků na 50 Kmúhod.
- podílem odpovědnosti osob odpovědných za účinnost brzdnyho systému vlaku.

Do okamžiku, než budou tyto a případné další otázky zodpovězeny, lze mít ukončení vyšetřování za předčasné s tím, že takto úzce a jednostranně zaměřené vyšetřování může umožnit dalším pachatelům vyhnout se zákonné odpovědnosti.

BaK využije veškerých právních kroků k tomu, aby shora uvedené pochybnosti byly v řízení náležitě objasněny při současném vyšetření závěrů Drážního úřadu a odstranění stávajících rozporů provedených znaleckých posudků.

***podepsáno elektronicky
zaručeným elektronickým podpisem***

Bögl a Krýsl, k.s.

v zastoupení na základě plné moci
JUDr. Radkem Ondrušem, v.r.
advokátem