

# Tisková zpráva

/ 2011-06-15/

## Železniční dopravní nehoda ve Studénce

Dne 20. 6. 2011 začíná v Ostravě hlavní líčení v trestní věci železniční dopravní nehody ve Studénce. Před soudem stojí zástupci generálního dodavatele stavby, pracovník stavebního dozoru investora a někteří pracovníci jednotlivých subdodavatelů. Soud bude muset nalézt hlavní příčinu pádu mostu a určit míru nejen zavinění jednotlivých osob, které na dané stavbě působili v nejrůznějších pozicích ale i odpovědnost všech, kdo mohli dané nehodě zabránit. Podle míry a podílu odpovědnosti jednotlivých osob se bude odvozovat jejich trest.

Podle našeho názoru před soudem stojí jen malá část těch, kdo za danou nehodu odpovídají nebo těch, kdo jí mohli efektivně zabránit. Celé trestní řízení od počátku provází snaha státního zastupitelství vyšetřování omezit konkrétním směrem jen na několik podezřelých, jakož i snaha nepřipustit jakoukoliv odpovědnost státu za dané neštěstí. Trestní řízení před soudem ukáže, že zejména státní zastupitelství od počátku tušilo, kde spočívá příčina celého neštěstí. Tímto směrem však trestní řízení nebylo směřováno.

Celý skutkový děj je nutno rozdělit do dvou relativně samostatných částí, kdy první je vlastní pád mostu, při němž byla způsobena dvě zranění a vznikly materiální škody a druhá část, tak podstatnější, kdy do již spadlého mostu více než 90 kilometrovou rychlostí narazil projíždějící vlak.

Názory renomovaných znaleckých ústavů na příčiny pádu mostu se různí. Shoda však je v tom, že práce probíhaly jiným způsobem, než obsahoval schválený projekt. Opěrný systém se od systému v projektové dokumentaci lišil, kdy veškerá stanoviska a zprávy v rámci stavebního řízení byly zastaralé. Odpovědný pracovník stavebního úřadu neprovedl jedinou kontrolní prohlídku stavby, kterou byl dle stavebního povolení povinen provést. Pokud by ji provedl, naposledy při poruše na stavbě před vlastní havárií, nepochybně by stavbu ihned zastavil nebo by přinejmenším nařídil výluky v provozu na trati, které nenařídil již v rámci stavebního povolení. Kámen úrazu spočívá v tom, že při obvyklých typech stavby se provoz na trati omezuje na 50 km/hod. jak tomu bylo například při opravě mostu v sousední Července. Ve Studénce však byla ponechána povolená rychlost na trati 160 km/hod. Důvody nebyly nikdy vysvětleny. Strojvedoucí tak poté, co spatřil pád mostu více než 750 m před nárazem, stačil maximálně rychlost snížit. Kdyby však zde byla rychlost omezena, zastavil by více než 300 metrů před pádem mostu. Na tuto skutečnost bylo v rámci řízení opakovaně poukazováno v rámci trestních oznámení na pracovníky drážního a stavebního úřadu. Bez výsledku. Krajské státní zastupitelství tato podání bez dalšího zakládala do spisu.

Stejně tak Krajské státní zastupitelství v Ostravě postupovalo i při objasňování odpovědnosti projektanta, který dle názoru znalců zanedbal autorský dozor na stavbě nebo odpovědných pracovníků investora, kteří neučinili nic, čím, aby havárii předešli. Naopak pracovník subdodavatele je stíhán za to, že ačkoliv v době první

poruchy byl na stavbě a neučinil potřebná opatření, odpovědný zástupce hlavního dodavatele, který jako jediný byl odpovědný rozhodnout a na stavbě v daném okamžiku byl také, před soudem nestojí. Stejně tak jako pracovníci projektanta.

Za dané situace se nelze ubránit dojmu, že Krajské státní zastupitelství v Ostravě, jako státní zastupitelství dohledové, z dosud neznámých důvodů směřovalo trestní řízení v dané věci mimo rámec odpovědných osob investora, tedy Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, generálního dodavatele stavby, tedy ODS-Dopravní stavby a.s., hlavního projektanta stavby odpovědného z autorského dozoru, jakož i odpovědných pracovníků stavebního úřadu v Bílovci odpovědných z titulu státního stavebního dozoru a pracovníků drážního úřadu odpovědných z titulu drážního dozoru, kdy aktivně odkládalo veškeré podněty a oznámení směřující proti těmto osobám. Zda-li bylo cílem chránit stát před podílem odpovědnosti za zmařené životy popř. chránit konkrétní osoby ukáže až vyšetřování.

Již jen fakt, že vyšetřování bylo záměrně ukončeno před předložením závěrečné zprávy Drážní inspekce o níž se vědělo, že bude obsahovat odkazy na chyby stavebního a drážního úřadu, jakož i zavinění možných dalších osob a věc byla narychlo obžalována i když se vědělo, že znalecké dokazování není jednoznačné a svědčí o snaze co nejrychleji přenést celou věc na soud i za cenu, že hlavní viníci nebudou potrestáni. Jak jinak si lze vyložit stav, kdy před soud jsou postaveni mimo jiné i řadoví dělníci, ale nikdo z odpovědných úředníků a zástupců investora a generálního dodavatele.

Za této situace lze mít důvodné pochybnosti o nepodjatosti ostravského krajského státního zastupitelství, které logicky v rámci dohledu nepřipustí odklon od stávajícího směru trestního řízení a tím i přiznání vlastních chyb. Je tedy na vyšších stupních státního zastupitelství aby svojí činností popřelo, že se v jeho případě nejedná o „státní zametačství“ a účinným dohledem zajistí, aby se před soud dostali opravdu všichni, kdo mají na dané tragické nehodě svůj podíl, zejména pak ti, kdo byli odpovědní za selhání státního stavebního dozoru, jakož i všech kontrolních a ochranných opatření na dané stavbě. Státní zastupitelství to dluží nejen společnosti ale hlavně všem poškozeným. Tuto jeho povinnost nemůže soud ani při sebevětší snaze nahradit.

Společnost BÖGL a KRÝSL, k. s. je připravena na tiskové konferenci konané dne 17. 6. 2011 v 10.00 hod. v sídle společnosti v Praze seznámit zástupce sdělovacích prostředků s aktuálním stavem řízení, jakož i s veškerými učiněnými kroky.