

Súd: Okresný súd Zvolen  
Spisová značka: 6T/79/2023  
Identifikačné číslo súdneho spisu: 6723010430  
Dátum vydania rozhodnutia: 04. 11. 2025  
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: Mgr. Bohuš Hruška  
ECLI: ECLI:SK:OSZV:2025:6723010430.16

## ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Okresný súd Zvolen samosudcom Mgr. Bohušom Hruškom v trestnej veci obžalovaného A. B., nar. XX.XX.XXXX, pre prečin usmrtenie podľa § 149 ods. 1 Trestného zákona, na hlavnom pojednávaní konanom dňa 04.11.2025 vo Zvolene, takto

### rozhodol:

Obžalovaný A. B., nar. XX.XX.XXXX v Žiari nad Hronom, trvale bytom B. XXX sa podľa § 285 písm. b) Tr. poriadku o s l o b o d z u j e spod obžaloby prokurátora Okresnej prokuratúry Zvolen č. k. 1 Pv 36/22/6611-29 zo dňa 17.07.2023, pre prečin usmrtenie podľa § 149 ods. 1 Trestného zákona, ktorého sa mal dopustiť na tom skutkovom základe, že

dňa 17.01.2022 v čase o 10.39 hod. v železničnom traťovom úseku medzi železničnou stanicou Dobrá Niva a železničnou zástavkou Podzámčok na jednokoľajnej trati v km. 11.150, ako rušňovodič motorovej jednotky MV 95 56 7 812 021-8, radenom vo vlaku Os 6011, po prejení koľajového oblúku napriek dobrej viditeľnosti a rozhladu nevenoval dostatočne pozornosť sledovaniu trate, v dôsledku toho oneskorene spozoroval v koľajisku pohybujúcu sa osobu, ktorá mala na sebe oblečený železničarsky reflexný odev, použil zvukové výstražné znamenie, až následne zatiahol rýchločinné brzdenie, avšak z dôvodu krátkej vzdialenosti a rýchlosti vlaku už nedokázal zabrániť stretu vlaku s osobou poškodeného C. B., nar. XX.XX.XXXX, trvale bytom D., C. E. XXXX/XX, zamestnanca spoločnosti ŽSR, Oblastné riaditeľstvo Zvolen, SMSÚ ŽTS TO Levice, pracovisko Šahy, ktorý v tom čase v danom úseku vykonával pravidelnú kontrolu trate, kde na základe znaleckého skúmania znalci z Úradu pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou, pracovisko SLaPA Banská Bystrica určili ako bezprostrednú príčinu smrti poškodeného úrazovo - krvávacý šok pri viacnásobných devastačných poraneniach tkanív a orgánov hrudnej a brušnej dutiny v príčinnej súvislosti po strete s osobným vlakom,

pretože skutok nie je trestným činom.

### o d ô v o d n e n i e :

Prokurátor F. B. D. podal pod č. 1 Pv 36/22/6611-29 dňa 17.07.2023 obžalobu na obvineného A. B. pre prečin usmrtenie podľa § 149 ods. 1 Trestného zákona na tom skutkovom základe, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Okresný súd Zvolen vo veci vydal rozsudok číslo konania 6T/79/2023-974 zo dňa 14.11.2023 a obžalovaného spod obžaloby prokurátora oslobodil podľa § 285 písm. b) Tr. poriadku dňa 14.11.2023. Voči tomuto rozsudku podal odvolanie prokurátor. Krajský súd v Banskej Bystrici svojim uznesením sp. zn. 4To/10/2024 zo dňa 15.02.2024 rozsudok Okresného súdu Zvolen zrušil v celom rozsahu, vrátil vec Okresnému súdu, aby ju v potrebnom rozsahu znovu prejednal a rozhodol. Na základe toho Okresný súd Zvolen v potrebnom rozsahu vec prejednal, v žiadanom smere doplnil dokazovanie a opätovne vo veci rozhodol.

Súd na hlavnom pojednávaní vykonal dokazovanie výsluchom obžalovaného, poškodeného, svedkov, znalca, prečítal znalecké posudky a listinné dôkazy nachádzajúce sa v trestnom spise.

Obžalovaný A. B. na hlavnom pojednávaní uviedol, že využíva svoje právo a nevypovedal. Urobil však vyhlásenie, že je nevinný. V záverečnej reči uviedol, že celá vec ho mrzí, znáša to zle, nechcel nikomu ublížiť, ale nehode nemohol zabrániť.

Poškodený B. B. na hlavnom pojednávaní uviedol, že pokiaľ bude uznaná vina obžalovaného, uplatní si škodu od jeho zamestnávateľa a teda od obžalovaného si škodu neuplatňuje. Vo svojej záverečnej reči uviedol, že k tejto veci nešťastného úmrtia nebohého C. B., ktorý bol jeho otec sa vyjadruje, že to bol skúsený zamestnanec, ktorý zodpovedne vykonával svoju funkciu dlhé roky bez akýchkoľvek nedostatkov. Tak isto v čase nehody sa ničím neprevinil, na rozdiel od obžalovaného, ktorý svojou nezodpovednosťou jednoznačne a preukázateľne mu zobral život. Obžalovaný je v jeho očiach človek s krivým charakterom, ktorý účelovo menil výpoveď vo svoj prospech a v neprospech nebohého, aby zakryl svoju nezodpovednosť. Preto súdu navrhol obžalovaného uznať vinným.

Svedok A. G. na hlavnom pojednávaní uviedol, že bol v predmetnom vlaku a mal na starosti kontrolu cestovných dokladov. Vlak odchádzal z Dobrej Nivy a vykonával medzi ľuďmi obvyklú činnosť. Potom počul trúbenie a brzdenie. Presne si nepamätá či to bolo súčasne. Potom sa brzdilo a počul rachot, buchot. Prišiel za rušňovodičom a spýtal sa čo sa stalo. On mu oznámil, že zrazil človeka. Bol to obžalovaný. Čo sa týka viditeľnosti z jeho pohľadu, tak viditeľnosť nebola skoro žiadna. Bola hmla a lialo. Zabezpečili vlak. Vyrozumeli cestujúcich, že zrazili človeka, aby nevystupovali a keď sa zatiahli ručné brzdy, potom išli s rušňovodičom hľadať do koľajiska človeka. Vie, že človek ležal cez koľaje na boku. Vie, že bol zohnutý a skrútený. Rušňovodič volal záchranné zložky a on volal dispečera. Presne si to už nepamätá. Trúbenie počul viackrát, nepamätá sa však koľkokrát. Vlakvedúceho robí 16 rokov. Proste brzdil, myslí, že to bolo prudké brzdenie. Keď išli do koľajiska, tak sa šmýkalo. Bola poľadovica, padal taký ľadový dážď, taký štipľavý. Padal ľadový dážď, ktorý na koľajisku hneď namrzal. Z jeho pohľadu viditeľnosť nebola ani 100 m asi tak 50 m, do 100 m. Čo sa týka viditeľnosti zrazeného človeka a to ako bol oblečený, on ho nemal ako vidieť, bol medzi ľuďmi. Vrchný odev mal vyzlečený, spodný mal oblečený. Bolo tam niečo oranžové, ale vtedy už bol povyzlekaný, keď ho videl. Počasie mu pripadalo také aprílové, nepamätá sa, či fúkal vietor. Ešte k oblečeniu uviedol, že si myslí, že mal oblečené modré rifle, ktoré mal čiastočne už potom vyzlečené. Čo sa týka vrchného oblečenia, toto mal vyhrnuté a bolo tam niečo oranžové. Toto bola prvá zrážka vlaku s človekom, ktorú zažil. Prudké brzdenie už vo vlaku zažil.

Svedok H. B. I., na hlavnom pojednávaní uviedol, že pracuje ako riaditeľ Oddelenia železničnej polície PZ Zvolen a to zhruba od roku 2005. Táto udalosť bola nahlásená cez 158, operačného dôstojníka, ktorý následne vyrozumieva stálu službu, vtedy na Železničnej stanici vo Zvolene. Bolo to oznámené v priebehu 5 min. od nehody. Vzhľadom na závažnosť skutku potom stála služba vyrozumieva jeho. O tom sa dozvedel v čase od 10.45 – 10.50 h. Vzhľadom na závažnosť skutku ako nadriadený má povinnosť sa dostaviť na miesto a metodicky a organizačne riadiť podriadených. Bezprostredne po skutku tam išla hliadka, poverený policajt a v podstate hneď aj on. Prišiel tam niečo po 11.00 h. Poveternostné podmienky na mieste, keď tam prišiel boli veľmi podobné ako dneska ( 27.11.2023 ), nízka oblačnosť, mrholenie. Myslí si, že bolo niečo nad nulou. Na mieste bol minimálne hodinu.

Po nahliadnutí na fotografie na čl. 149 – 150 svedok uviedol, že na tej prvej fotografii na čl. 149 je on. Fotografie boli robené v čase ohliadky na mieste činu. Fotografie boli robené niečo medzi 11.00 h a 12.00 h.

Nevedel presnejšie povedať, kedy vznikli tie fotografie. V jednoduchých prípadoch si robí fotografie policajt sám. V závažnejších prípadoch, ako bol aj tento robí fotografie kriminalistický technik OR PZ Zvolen. Nevedel posúdiť, aká bola viditeľnosť v čase zrážky 10.39 h, keďže v tom čase tam nebol. Keďže je z J. K. a denne dochádza do Zvolena takže uvedeným úsekom prechádzal 6.50 h až 7.00 h a poveternostné podmienky boli podobné, ako keď tam bol po nehode. V ten deň, keď tam bol, hmla nebola.

Svedok H. C. L., na hlavnom pojednávaní uviedol, že v čase dopravnej nehody dňa 17.01.2022 pracoval ako vedúci Strediska bezpečnosti a inšpekcie železníc SR Zvolen. Prešetrovali toto nešťastie, aj ho uzavreli. Pri prešetrovaní mali k dispozícii aj záznam o rýchlosti daného vlaku.

Po nahliadnutí čl. 144 – 146 svedok uviedol, že tabuľka Mirel RM1 uvádza, v prvom stĺpci čas, v druhom korekciu toho času, kde sa berie rozdielna hodnota medzi skutočným časom a časom, ktorý sa nachádza na vozidle – rušni. Ďalší stĺpec je to poloha - prejdená dráha. Medzi jednotlivými riadkami v stĺpci vidno, aká bola prejdená dráha v metroch. Vedia presne určiť, že medzi zvukovou výstrahou, ktorá bola použitá a použitím prídavnej brzdy aká bola prejdená dráha a treba to odpočítať. Toto vozidlo udáva prejdenú dráhu v metroch, časovú jednotku v sekundách a zároveň aj zaznamenáva aj zvukové návěsti - použitie trúby, použitie brzdy a rozdiel po koľkých metroch od trúbenia bola použitá brzda. 51 m pred zrážkou bola použitá zvuková výstraha a 31 m pred zrážkou bola použitá brzda. Po začatí brzdenia dôjde k plneniu brzdových valcov po čase 1,8 – 1,9 sekundy. Potom akonáhle prestaví brzdy do rýchlo činného brzdenia zaznamená Mirel jeho polohu. Od vtedy vlastne trvá 1,9 sekundy na to, aby sa začali plniť brzdové valce. Pokiaľ v riadku je uvedené súčasne tlak – valce = 3 to znamená, že tlak vo valcoch bol maximálny 5,1 baru. V tomto riadku je tiež napísaný ZvuVys – 1 čo znamená, že bola použitá zvuková výstraha v čase 10:39:47. V ďalšom riadku je uvedené PB=1 to znamená, že bola použitá prídavná brzda sekundu na to, a to v čase 10:39:48 h. Čo sa týka prejdených metrov medzi použitím výstrahy a použitím brzdy teda tej jednej sekundy čo plynula tak za ten čas vozidlo prešlo 20 m. V deň nehody na mieste nehody nebol, poslal tam inšpektorov.

Po nahliadnutí čl. 115 - 129 svedok uviedol, že ich závery v tejto správe boli také „Nehodu zaviniť: jednoznačne nepreukázateľné príčiny – súhrn nepriaznivých vonkajších okolností“. Na vysvetlenie bol to zhuk takých anomálií. Pán pochôdzkar v ten deň mal ísť opačným smerom, to zn. mal ísť od Podzámčoku na D. Nivu. Vzhľadom na to, že bola vtedy korona musel ísť vykonať zdravotný test na koronu a preto išiel opačne. Zdá sa mu, že test vykonal v Krupine. Išiel po zastávku D. Niva a odtiaľ mal svoj úsek po Podzámčok. Z Podzámčoku mal ísť autobusom do Zvolena a vykonávať ďalšiu prácu. Bola to anomália v tom, že išiel opačným smerom. Druhá bola tá, že cestná komunikácia, ktorá vedie popri trati je veľmi frekventovaná. V tejto súvislosti poukázal na hlučnosť. Čo sa týka viditeľnosti, bolo zhruba také počasie, ako teraz a viditeľnosť bola cez 2000 m. Vidno to z fotiek inšpektorov, ktorí prišli tesne po nehode na miesto nehody. Uzatvorili to preto takýmto spôsobom, lebo oni nie sú orgán činný v trestnom konaní a nevedeli posúdiť, napr. či rušňovodič nepoužíval mobilný telefón, alebo iné zariadenie napr. na používanie televízie. Podobný prípad sa stal v žilinskom obvode, kde rušňovodič taktiež usmrtil pochôdzkara a len na základe šetrenia policajných orgánov bolo zistené, že sledoval televízny program. Aká bola viditeľnosť v čase a mieste nehody o 10.39 h nevie, nebol tam. On videl len fotografie, ktoré boli urobené po nehode a tam bola viditeľnosť veľmi dobrá. Nevedel povedať, kedy inšpektori robili fotografie. Každopádne boli robené po nehode. Pri vyšetovaní im bola záhada to, že poškodeného - usmrteného rušňovodič videl minimálne 250 m a zvukovú návěst' dával 51 m pred zrážkou. Splnil si povinnosť, že dal zvukovú návěst', ale dal ju neskoro. Preto robili aj vyšetovací pokus a na druhý deň boli zisťovať pri tom istom vlaku aj viditeľnosť, na ktorú mohol vidieť toho usmrteného. Bol z toho vykonaný záznam. Pri vyšetovacom pokuse bol on osobne. Bolo v podstate také isté počasie, ako v deň nehody. Bolo sychravo, mrholilo. Tento vyšetovací pokus robili sami pre seba.

Po nahliadnutí čl. 168 svedok uviedol, že to je viditeľnosť, ktorá bola v deň zrážky po nehode.

Po nahliadnutí čl. 174 - 181 svedok uviedol, že tieto fotografie boli robené pri ich vyšetovacom pokuse dňa 19.01.2022. V podstate im išlo o to, že ten pochôdzkar pri pokuse mal odev jasno oranžovej farby. Pochôdzkar, ktorý zomrel mal taký istý odev. Tento odev je odfotený na čl. 167. Takýto odev mal pochôdzkar pri pokuse, ale aj pochôdzkar, ktorý zomrel pri nehode. Bol aj pri vyšetovacom pokuse, ktorý robil znalec.

Po nahliadnutí čl. 318 - 324 svedok uviedol, že sú to fotografie, ktoré boli robené pri vyšetovacom pokuse, ktoré robil znalec. Bola zapožičaná figurína, oblečená do takého istého reflexného odevu.

On poškodeného, ktorý zomrel nepoznal a ani ho nevidel. Vie len toľko, že mal ísť do dôchodku a tešil sa. Čo sa týka vyšetrovacieho pokusu, tak to bol tretí usmrtený na železničnej trati v priebehu 2 - 3 mesiacov.

Svedok C. M. na hlavnom pojednávaní uviedol, že robí inšpektora bezpečnosti železničnej dopravy v Železničnej spoločnosti Bratislava, pracovisko Zvolen. V tejto funkcii je zhruba 8 rokov. Pri vyšetrovacom pokuse, ktorý robil znalec dňa 29.10.2022 bol osobne prítomný. Mal zabezpečiť rušeň, ktorý bol na tej jazde. Aj ho zabezpečil. Potom mal na základe ústneho dohovoru vypracovať ten rozbor jazdy, toho skúšobného rušňa. Zúčastnil sa toho pokusu, ale bolo tam veľa ľudí, takže bol na zadnom stanovišti rušňa. Pri tom pokuse pred sebou nevidel. Na základe toho vypracoval stanovisko.

Po nahliadnutí č. I. 331 svedok uviedol, že je to to stanovisko, ktoré teraz spomínal. Pokiaľ v tomto stanovisku sa spomína, že v čase vykonávania vyšetrovacieho pokusu nebol zaznamenaný silný vietor a mrznúci dážď, toto v stanovisku uviedol preto, lebo keď sa robil zápis s rušňovodičom, tak vtedy si pamätal informáciu od rušňovodiča o mrznúcom daždi. Mal na mysli obžalovaného. Pokiaľ v tomto stanovisku je písané, že sa vyšetrovací pokus robil len za predpokladu, že osoba stála na mieste zrážky pekne otočená, chcel poukázať na to, že tá osoba, ktorá bola zrazená mohla byť aj v inej polohe. Tých vyšetrovacích pokusov by sa mohlo robiť niekoľko. Poukázal na to, že pochôdkari nie sú ich zamestnanci, ale vo všeobecnosti každý musí dbať na svoju bezpečnosť. Či to ukladá zákon alebo predpis ŽSR. Rušňovodič za jazdy, keď zbadá nejakú osobu použije zvukové výstražné zariadenie. Čo sa týka samotného zvuku, ktorý vydáva vlak, to sú ľahké motorové vozne, tie nevydávajú zvuk ako nákladné. Dôležitá povinnosť rušňovodiča je sledovať trať. Keď je osoba v koľajisku tak je priamo v predpise uvedené, že rušňovodič použije zvukovú výstrahu na varovanie osôb. Zvukovú výstrahu má použiť vtedy, keď osobu spozoruje. Keď osoba na zvukovú výstrahu nereaguje, tak rušňovodič má zastaviť vlak. Rušňovodič pri svojej činnosti okrem sledovania trate musí vykonávať toho ešte strašne veľa napr. sledovanie zošitových cestovných poriadkov, prístrojov – meracích prístrojov v rušni, najbližšie zastavenie. Keď prichádza k priecestiu použiť zvukové zariadenia, sledovať situáciu okolo priecestia. Tieto povinnosti rušňovodiča sú v predpise, ale nie sú rozčlenené podľa dôležitosti. Tých bodov čo má sledovať rušňovodič je asi viacej, ale nie je uvedené, čo z toho je dôležitejšie.

Znalec H. B. H. na hlavnom pojednávaní uviedol, že znalecký posudok v písomnej forme spracoval na základe informácií, ktoré mal k dispozícii v čase spracovania znaleckého posudku. Na výsluchu dňa 20.06.2023 zazneli pre neho dve nové informácie, ktoré nemal k dispozícii v čase spracovania znaleckého posudku. Tieto informácie vyplynuli z otázok, ktoré mu kládol obhajca. Išlo o výsluch svedka A. G. – vlakvedúceho, kde v podstate ten vypovedal, že „nevie presne uviesť, aká bola viditeľnosť, ale bola tma a hmla. Ako keby pršalo, zamračené a husto padal ľadový dážď. Viditeľnosť takmer žiadna“. Druhá informácia bola taká, že došlo k orezaniu krovín popri trati v čase po nehode, to znamená, že došlo k zmene rozhladových pomerov. On ďalej neskúmal či došlo skutočne k orezaniu krovín, nakoľko nebol požiadany o vykonanie ďalších úkonov. Pokiaľ naozaj po nehode došlo k orezaniu krovín, tak to má vplyv na výsledky znaleckého dokazovania. Tak isto aj to vyjadrenie ohľadne viditeľnosti, že bola takmer tma. Znalecký posudok č. 22/2022 bol vypracovaný na základe podkladov, ktoré mu boli predložené zadávateľom a ktorých súčasťou bol aj videozáznam, v ktorom boli skúmané rozhladové pomery. Na základe tohto videozáznamu bolo stanovené, že rušňovodič mohol vidieť osobu v koľajisku vo vzdialenosti 250 m. Vzhľadom na to, že toto skúmanie rozhladových pomerov, bolo vykonávané pri zníženej rýchlosti vlaku, berie sa táto skúška ako za polostatickú, pretože nebola dodržaná pôvodná rýchlosť vlaku ako išiel vlak v čase nehody. Z tohto dôvodu sa potom uplatňuje korekcia vzdialenosti, je to vlastne zaužívaný spôsob, ako prísť k reálnejším údajom. V tomto prípade bola korekcia 10 %. Tá vzdialenosť 250 m bola korigovaná na 225 m. No a v tejto vzdialenosti vypočítal celkovú zábrzdňú vzdialenosť vlaku. Táto hodnota, zábrzdňá vzdialenosť bola 221 m, t. z. 4 metre pred osobou v koľajisku. V podstate tam v bode 1.4. znaleckého posudku 22/2022 je to konštatované. Rušňovodič mal k dobru 4 m. Toto je v časovom vyjadrení pri rýchlosti 70 km/h 0,21 s. Stačí trošku neskoršia reakcia a tie 4 m by vlak prešiel za veľmi krátku dobu. V doplnku znaleckého posudku už pracoval s výsledkami pokusu, ktorý sa uskutočnil 29.10.2022 v čase medzi 10.00 a 10.45 h. Na základe výsledkov tohto vyšetrovacieho pokusu bola vzdialenosť stanovaná už na 300 m. Prakticky na základe výpočtov bola určená zábrzdňá vzdialenosť nejakých 237 m. Boli urobené dva pokusy a aj pri prvom aj pri druhom pokuse vlak zastal nejakých 70 m od figuríny, ktorá bola umiestnená v koľajisku. Z toho vyplývajú tie rozdiely v záveroch znaleckého posudku a aj jeho doplnku. Aj v znaleckom posudku uviedol, že bolo možné zabrániť nehode v tej vzdialenosti 221 m. Nebola tam technická príčina vzniku nehody. Príčinou

nehody bolo neskoré spozorovanie osoby v koľajisku. Pri spracovaní znaleckého posudku neskúmal pohľad z miesta rušňovodiča, postavy v pokľaku alebo podrepe pri trati bez reflexných prvkov, prípadne prekrytými reflexnými prvkami. Neskúmal to preto, lebo vychádzal z výpovede rušňovodiča, že postavu videl vzpriamenú, kráčala smerom v smere jazdy rušňa s tým, že bolo tam ešte uvedené, ako keby chcela ísť v ľavo a v pravo. Boli to údaje zo svedeckej výpovede rušňovodiča. To či osoba stála a mala reflexné prvky alebo bola v podrepe a nemala reflexné prvky má vplyv na viditeľnosť takejto osoby. Pokiaľ osoba náhle vojde do jazdnej dráhy vlaku vo vzdialenosti menšej ako 100 m nie je možné pri rýchlosti 70km/h zabrániť zrážke. Nie je kamerový záznam z toho dňa, keď sa stala nehoda, sú fotografie. Z hľadiska úpravy terénu, osekania krovín, nastalo po nehode zlepšenie výhľadových pomerov. Dá sa povedať, že už aj tých 250 m, ktoré boli zistené a korigované na 225 m, nevedel posúdiť, či už v tom čase boli orezané kroviny. Ale poukázal na to, že 221 m je hranica, kedy musel rušňovodič začať reagovať. Ak teda zoberie, že pri skúške v októbri 2022 došlo k orezaniu krovín, viditeľnosť bola 300 m a tá sa zlepšila. Pokiaľ bola taká viditeľnosť, ako uviedol svedok A. G. na hlavnom pojednávaní dňa 22.09.2023, tak bola znížená viditeľnosť. V podstate za zníženej viditeľnosti, viditeľnosť osoby v podrepe, pokľaku neskúmali. To by musel znalecký posudok doplniť a navodiť takéto poveternostné podmienky. Tým, že neexistuje kamerový záznam z nehody musel by sa urobiť pokus za takýchto poveternostných podmienok, ako uvádza obhajca. Čo sa týka činnosti v priestore možného ohrozenia a pobytu v prevádzkovom priestore zamestnanci si musia v zmysle predpisu Z2 uvedomovať tú skutočnosť, že sú ohrození a musia byť náležite pozorní a ostražití a kontrolnú činnosť vykonávať v súlade s ustanoveniami predpisu Z2. Počas zníženej viditeľnosti smú kontrolnú činnosť v prevádzkovom priestore vykonávať iba v prípadoch, ak je výkon tejto činnosti nevyhnutný. Zistenie príčin vzniku nehody, úrazu a pod.. Toto je uvedené aj v znaleckom posudku v bode 1.8.. V podstate tá celková vzdialenosť, na ktorú vlak brzdí sa skladá z reakčnej doby rušňovodiča a brzdných dráh. Keď sa zoberie, že brzdná dráha bola 151 m, tak v podstate zvyšná vzdialenosť je dráha, ktorú vlak prejde kým začne brzdiť a to je ten reakčný čas rušňovodiča a reakčný čas brzdového systému. Preto je to tých 221 m. Vlak pri rýchlosti 70km/h prejde 19,44 m za sekundu. Ten rozdiel medzi 151 m a 221 m je 3,5 sekundy. Forenzne je stanovaná 1 sekunda pre spozorovanie vnemu prekážky, potom 1,5 s je na použitie návesti 104 pozor a zavedenie brzdovania a 1s je na reakciu brzdového systému. V odbornej literatúre sa ešte uvádza, že reakcia brzdového systému je 2,5 s. V tomto prípade reakcia brzdového systému bola 1s (to sa dalo zistiť z rozboru rýchlomeru). Preto aj použil túto hodnotu a nie hodnotu stanovenú v technickej literatúre. V znaleckom posudku v bode 1.7. sa uvádza, že „rušňovodič je za jazdy vlaku a pri posune povinný sledovať trať, koľajisko, trakčné vedenie, dávať návesti, venovať sa plne výkonu vedenia vlaku vrátane sledovania prístrojov na stanovišti rušňovodiča, sledovanie aktuálnej rýchlosti“. Od sústredenia sa na výkon priamo závisí reakčná doba rušňovodiča a vzdialenosť, akú vlak prejde za čas jeho reakcie. Pokiaľ by osoba nebola v pokľaku, tak ten záver znaleckého posudku zotrúva, ale bez zohľadnenia zníženej viditeľnosti a orezania krovín. Hypoteticky pokiaľ by boli konáre husto, tak môžu mať vplyv na viditeľnosť. Pokiaľ by išlo len o kosbu trávy, tak tá neovplyvní rozhľad. Pokiaľ ide o osekávanie krovín, tak ten už môže mať vplyv na viditeľnosť. Pokiaľ aj tráva je, tak tá je za podvalmi, za štrkovým lôžkom.

Po nahliadnutí do spisu na č. I. 297 znalec uviedol, že je vidieť v podstate pred oblúkom, alebo teda v oblúku sú kroviny pri ktorých, ale nie je možné posúdiť, či bránili alebo nebránili výhľadu rušňovodiča, keďže fotografia nie je urobená z toho pohľadu rušňovodiča. Ťažko je na toto odpovedať.

Na hlavnom pojednávaní dňa 25.04.2025 svedok A. N. uviedol, že v prvom rade chce uviesť, že z pohľadu BOZP na ŽSR vyšetřoval ten úraz smrteľný p. vyšetřovateľ H. M. a on bol spolu s ním prizvaný na zdokumentovanie tejto udalosti na mieste. Po prijatí hlásenia na ŽSR spolu aj s ostatnými kolegami – H. O., p. M., išli na miesto udalosti. Približne o 11.20 h sa dostali na miesto udalosti a zdržali sa tam približne do 12.00 h. Jeho úlohou bolo zdokumentovať – urobiť fotografie usmrtenej osoby a miesta udalosti. Tieto fotky urobil svojim služobným mobilom. Už ho nemá. Vrátil ho zamestnávateľovi. Čas a dátum na mobilnom zariadení neupravoval. On robil fotografiu na č. I. 149. Ostatné fotky, ktoré sú v tejto fotodokumentácii nerobil. Pred nami tam bola ešte polícia, nevedel, či oni robili tie fotky. Nevedel, kto robil tú fotku na čl. 150. V čase keď prišli, telo už bolo zakryté a nevedel, kto urobil tú fotku. Nevedel uviesť v akom čase robil túto fotografiu, boli tam od 11.20 h do 12.00 h. Pre nich stačili aj tieto zábery. Bol tam za BOZP ŽSR SR s tým, že za nich dvoch teda jeho a p. M. robil fotky on. Kto robil iné fotky nevedel.

Na hlavnom pojednávaní dňa 17.06.2025 znalkyňa MUDr. Jana Sládkovičová uviedla, že najväčšia intenzita násilia bola lokalizovaná do oblasti trupu, konkrétne sa to týkalo priečného prerušenia chrbtice, konkrétne v hrudnom stavci č. 12, čo zodpovedalo výške od stupaje poškodeného 112 cm, čo korelovalo

s výškou spodnej hrany nárazníka vo výške 110 cm, teda možno predpokladať, že poškodený sa nachádzal vzpriamenej polohe s možným naklonením do koľajiska, nakoľko najzávažnejšie zranenie bolo v oblasti chrbtice. Možno predpokladať, že k nárazu došlo ľavou zadobočnou, alebo pravou zadobočnou plochou tela.

Na hlavnom pojednávaní dňa 17.06.2025 znalec Ing. Peter Ihnát, PhD. uviedol, že trvá na písomnom vyhotovení znaleckého posudku z čl. 1035. Pri vyhotovovaní posledného znaleckého posudku vychádzal z predchádzajúcich znaleckých posudkov a najmä z toho pokusu, ktorý bol uskutočnený 29.10.2022. Vychádzal aj z podkladov toho vyšetrovacieho pokusu. Fotografie, ktoré sú súčasťou tohto znaleckého posudku a to obrázok 2.1 a 2.2 pochádzajú z toho dňa, kedy bol robený vyšetrovací pokus. Tak isto obrázok 2.4. Obrázok 2.3 pochádzal zo dňa 19.01.2022, kedy vlastne bola robená kontrola viditeľnosti na danej trati. Čo sa týka záverov znaleckého posudku, kde sa uvádza skrátenie viditeľnosti o 30 % a toho koeficientu 0,8 správne má byť koeficient 0,7, keďže je to skrátenie viditeľnosti 30 % a teda viditeľnosť je 70 % prakticky z tých 300 m. Ten výpočet je tam správne, lebo  $300 \times 0,7 = 210$ . Aby priblížil hodnotenie foto záznamov využil aj prvky umelej inteligencie, čo sa týka viditeľnosti na tie jednotlivé vzdialenosti podľa analyzovaných scenárov, keďže boli tri. Čo sa týka tých jednotlivých scenárov tak v prípade kľáčania osoby ide o to, že vlastne dochádza k zníženiu výšky osoby a teda tak isto sa znižuje aj viditeľnosť danej osoby v koľajisku. Porovnával to aj voči osobe, ktorá stála, čiže to bude obrázok 2.1, kde sú dve osoby, osoba v stoji a osoba v kľaku. Je z toho obrázka zrejmé, že viditeľnosť osoby v kľaku je nižšia. V podstate pôvodný znalecký posudok vychádzal z výpovede svedka, že teda osoba bola v stoji a bežala – pohybovala sa medzi koľajami. Preto aj s týmto variantom pracovali pri tom pôvodnom znaleckom posudku. Vzhľadom na nové skutočnosti, kde prakticky už svedok vypovedal v pozícii obžalovaného, a vlastne poukázal na to, že osoba nebola v stoji, kľáčala, tak vlastne bol vypracovaný tento znalecký posudok, ktorý zohľadňoval tieto skutočnosti, pričom pri viditeľnosti a zábrzdnej vzdialenosti vychádzal z tej pôvodnej vzdialenosti 300 m a na základe tej korekcie viditeľnosti vychádza, že teda 210 m v prípade, ak osoba kľáči, v prípade ak osoba nemá reflexné prvky je to 180 m viditeľnosť, a v prípade obmedzenia výhľadu vegetáciou je viditeľnosť je 240 m, tak z toho vyplýva, že vypočítaná zábrzdňá vzdialenosť 267,67 m je vyššia ako tie tri hodnoty, o ktoré je korigovaná viditeľnosť. Preto sú odlišné závery v znaleckom posudku, nakoľko sú tam nové vstupy. V podstate, ako už vysvetľoval zábrzdňá vzdialenosť bola 267,67 m, čiže 150 m v prípade chýbajúcich reflexných prvkov je nedostatočná na zastavenie vlaku. Je tam rozdiel 117,67 m. Zábrzdňá vzdialenosť pozostáva z dvoch premenných. Prvú premennú zahŕňa čas, ktorý vlak prejde skôr, ako začne brzdiť. Druhá premenná je brzdná dráha a čo sa týka reakčného času, tak sa tam započítava čas na spozorovanie prekážky, reakcia rušňovodiča a potom samotná reakcia brzdového systému. Čiže tým pádom, pokiaľ je nameraná brzdná dráha, tak nerovná sa zábrzdnej vzdialenosti. Takže 1 sekunda na spozorovanie vnemu prekážky, ak sa berie v úvahu to, že rušňovodič, keď spozoruje prekážku má dať výstrahu POZOR, čiže následne sú to 3 sekundy, ďalšia 1 sekunda je na vyhodnotenie výstrahy a zavedenie brzdovania a 1 sekunda na začinnosť brzdového systému. Teda prakticky pri rýchlosti 70 km/h prejde vlak za 6 sekúnd 116,67 m.

Na hlavnom pojednávaní dňa 17.06.2025 svedok H. B. P. uviedol, že pokiaľ podávali tú správu dňa 06.03.2025, tak si preverili dostupné meteorologické údaje a ďalšie zmeny nezaznamenali. Po nahliadnutí na fotografie z č. l. 111 vyšetrovacieho spisu a to zväčšeniny fotiek 15, 16, 17, 24 svedok uvádza: nemáme vedomosť o tom, že v čase nehody bola dohľadnosť 50 m. Zrážkomernú stanicu majú v Dobrej Nive, tá však nezaznamenala výskyt hmly toho dňa. Na druhý deň, nakoľko ide o dobrovoľného pozorovateľa, ktorý robí pre tú zrážkomernú stanicu na Dobrej Nive jeho náplňou práce je ráno zaznamenať množstvo zrážok, výskyt snehu, trvanie zrážok a vyskytujúce sa javy v priebehu dňa. Toho dňa pozorovateľ zaznamenal len silný vietor, ale nakoľko ide o dobrovoľného pozorovateľa nie je jeho povinnosťou zdržiavať sa v Dobrej Nive v priebehu dňa a tak nemusí zaznamenať celý priebeh počasia. Pozerali sa aj na iné stanice a to letisko Sliač, kde to pozorujú vojaci, tam dohľadnosť v priebehu toho obdobia bola okolo 8 km a v priebehu dopoludnia klesala na 6 km. Zaznamenali výskyt hmly na dobrovoľnej zrážkomernej stanici Môťová v priebehu dopoludnia, ale presný údaj tam nie je. Na meteor. stanici v B. Štiavnicí majú prístroj, ktorý sleduje vodorovnú dohľadnosť v jednom smere a tie údaje poskytol. Je tam zjavné, že tá vodorovná dohľadnosť sa výrazne mení v priebehu zmien počasia a konkrétne toho dňa dosahovala v ranných a dopoludňajších hodinách široký rozsah od viac ako 20 km až po slabú hmlu 970 m. Zhoršenie dohľadnosti nastávalo pri zrážkovej činnosti. Za určitých okolností sa môže vytvoriť hmla aj v silnom vetre, pokiaľ dôjde k nasýteniu vzduchu, alebo aj pri zrážkovej činnosti. Toho dňa bola nízka oblačnosť, v tých ranných, dopoludňajších hodinách sa vyskytovala hmla a slabý dážď, viac pršalo v severnejších častiach zvolenskej kotliny a smerom na juh potom tie zrážky ubúdali,

ale vyskytovali sa rôzne. Úhrny zrážok sú zaznamenaná aj graficky a sú z tej zrážkomernej stanice Dobrá Niva, Sliač a B. Štiavica. Dobrá Niva je v údolí, v údolnej polohe, obkolesená kopcovitým reliéfom a úhrn mohol byť aj nižší. Nemajú uvedené záznamy vlhkosti, nevedel určiť, či v tom čase bola hmla.

Na hlavnom pojednávaní dňa 17.06.2025 svedok K. B. A. uviedol, že pokiaľ sa týka fotografií na čl. 150, 151 toto robil p. B. a to zamestnanec ŽSR, ktorý bol na mieste. Dneska ráno si uvedomil, že robil fotky na svoj mobilný telefón, prvá fotka bola 11.22 hod. a 11.23 hod. zo smeru, ako prichádzal rušňovodič, s tým, že išiel od prvej veci, ktorú našiel a to bol zápisník alebo kľúč. Potom prišiel technik a fotil on. Tieto fotky si fotil ako podklad pre neho, keby sa niečo zabudlo.

Na hlavnom pojednávaní dňa 11.07.2025 svedok K. A. A. Q. uviedol, že bol pri tejto dopravnej nehode. Nepamätal si, kedy prišiel na miesto po dopravnej nehode. Nepamätal si presne, s kým tam bol, lebo keď idú na výjazd, vezú poverených príslušníkov, ale ak si dobre pamätal, tak povereným príslušníkom bol policajt železničnej polície. Či prišli súčasne, alebo on už bol na mieste, to si nepamätal. Pamätal si, že robil fotografie.

Po nahliadnutí do spisu do fotodokumentácie na čl. 110, 112-113 svedok uviedol, že tieto fotky realizoval on. Bolo to robené fotoaparátom Nikon, presne aký typ, to nevedel. Ten fotoaparát sa dal kalibrovať, čo do dátumu a času. V metadátach tých jednotlivých fotiek, tam sa dá dohľadať presný čas vytvorenia fotografie. Na CD sú originály fotografie. Fotoaparát neupravoval pred zhotovením týchto fotografií. Fotoaparát sa zvykne upravovať, čo sa dátumu, resp. času týka pri prechode na zimný, resp. letný čas. S určitosťou nevedel uviesť, či dátum a čas, ktorý je na týchto fotografiách, je zhodný so skutočným dátumom a časom. Lebo ako už uviedol, nedošlo k fyzickej kontrole dátumu a času predtým, ako robil fotografie.

Na hlavnom pojednávaní dňa 04.11.2025 svedok H. R. B. uviedol, že v čase dopravnej nehody a aj teraz pracuje na ŽSR OR Zvolen na sekcii tratí a stavieb. Nakoľko sa jednalo o ich zamestnanca a dozvedel sa o tej udalosti, tak tam išiel. Robil tam fotky a z nich je možné zistiť, kedy tam prišiel. Hneď ako prišiel, začal robiť fotky. Fotografie na čl. 150, 151 robil on. Viditeľnosť v čase, keď robil fotky bola dobrá a fúkal silný vietor, ale nepršalo.

Podľa § 258 ods. 4 Trestného poriadku súd čítal výpoveď obžalovaného ( v tom čase v postavení obvineného ) zo dňa 15.06.2023, ktorý uviedol, že pracuje ako rušňovodič pre spoločnosť ZSSK a. s. vo Zvolene od januára 2019. V deň nehody dňa 17.01.2022 vykonával službu na vlaku pod č. 6011. Odchádzal zo stanice Šahy do konečnej stanice Zvolen. Po odchode zo stanice Dobrá Niva sa nachádzal nezabezpečené priecestie na ktorom dával opakovane písťalou a húkačkou návesť POZOR. Po prejdení nezabezpečeného priecestia od rýchlostníka zvyšoval rýchlosť. Po výjazde z koľajového oblúka asi po 80 m a dosiahnutí rýchlosti 70km/h sa náhle objavila osoba pred vlakom. Všimol si, že asi ide o zamestnanca železníc, mal na sebe reflexnú vestu. Po spozorovaní osoby dal návesť POZOR a použil rýchlo činné brzdenie. Z jeho pohľadu to bolo tak, že osoba vystúpila z koľajiska na ľavú stranu vedľa koľajiska a vo vzdialenosti asi 1 metra od ľavej koľaje, ako dal návesť POZOR osoba zmenila smer doprava a vošlo pod ľavú stranu rušňa. Vyzeralo to, ako keby sa tejto osobe šmyklo. Keby táto osoba pokračovala v tom pohybe vľavo, tak by popri tejto osobe prešiel trúbiacim a brzdiacim vlakom a osobe by sa nič nestalo. V ten deň bolo sychravé počasie, padal mrznúci dážď, fúkal silný vietor a bola zlá viditeľnosť. Počas jazdy mal pustené stierače a aj tak bola zlá viditeľnosť. Po zastavení vlaku zatiahol ručné brzdy, obliekol si reflexnú vestu a utekal k zrazenej osobe, pričom volal na linku 112. Počas volania na linku 112 osobu obhliadol, nejavila známky života. Potom zavolať výpravcovi Zvolen a Dobrá Niva. Vlakvedúci volal regionálnemu dispečerovi. Pri zrazenej osobe čakal na záchranné a vyšetrovacie zložky. Po príchode vyšetrovacích zložiek bol podrobený zisteniu prítomnosti alkoholu v dychu s negatívnym výsledkom. Následne bol vypočutý v policajnom aute. Osoba, ktorá sa náhle objavila približne 100 m pred vlakom mohla byť v pokľaku pri koľajisku z dôvodu vykonávania práce s maticovým kľúčom, ktorý sa pri nej našiel po zrážke, alebo mohla byť v pokľaku z dôvodu kontroly trate. Tým, že mala táto osoba oblečený dlhý hnedozelený, šedý kabát s kapucňou a s hnedozelenou brašňou, tak je celkom možné, že ako bol v pokľaku, tak mu tento kabát zakrýval výstražné nohavice. Ak ich mal v tom čase oblečené na sebe. Uvedenú brašňu mal prehodenú cez chrbát a tá mu zakrývala výstražnú vestu. Vzhľadom na veľmi zlé poveternostné podmienky, mrznúci dážď a silný vietor, ako aj farbu jeho oblečenia, ktorá splývala s okolím, nebol tento zamestnanec vôbec viditeľný až do okamihu, keď vstal a náhle vošiel do dráhy vlaku. Rozhľadové pomery po nehode boli výrazne lepšie ako pri nehode, kvôli tomu, že hneď na druhý deň po nehode boli popri trati orezané kríky a konáre. Táto

skutočnosť je videná na videozázname zo dňa 19.01.2022, že popri trati sú čerstvo orezané konáre kríkov. Keď išiel vlakom po nehode, po dvoch týždňoch od nehody daným úsekom, všimol si, že došlo k zlepšeniu viditeľnosti v železničnom oblúku ako aj na trati z dôvodu orezania kríkov pri železničnej trati. Vyšetrovací pokus sa vykonával za úplne iných poveternostných podmienok. Nepadal mrznúci dážď, nefúkal silný vietor, neboli použité stierače. Vyšetrovací pokus neskúmal viditeľnosť kľačiacej osoby pri koľajisku bez reflexných prvkov. Nemal žiadnu znalosť, že v tom úseku sa pohybuje zamestnanec ŽSR.

Podľa § 263 ods. 1 Trestného poriadku súd čítal svedeckú výpoveď S. A. zo dňa 28.06.2023, ktorý uviedol, že pracuje ako rušňovodič osobných vlakov už 6 rokov pre ZSSK Slovensko a. s., OSD Zvolena. V turnuse čo chodievajú na Šahy bol asi 5 rokov a tú trať pozná celkom dobre. V deň nehody nastupoval do práce v čase 17.50 hod. na vlak Os-6030 a išiel priamo zo Zvolena do Šiah. Po príchode do Šiah spal na ubytovni a potom na druhý deň išiel ráno v čase 04.50 hod. vlakom do Zvolena. Potom zo Zvolena išiel vlakom 06.51 hod. do Krupiny a z Krupiny išiel v čase 08.05 hod. do Zvolena a po príchode do Zvolena mohlo byť niečo pred 9.00 hod. ukončil službu. V ten deň keď nastupoval do zamestnania, tak ho strojmajster informoval o tej nehode čo sa stala. K veci uviedol, že aj 14.01.2022 viezol vlak Os-6011 zo Šiah do Zvolena a v tom úseku, kde došlo k nehode kríky neboli upravené. Nevedel povedať presný deň a čas, ale po nejakom období po tej nehode si všimol, keď tam vykonával jazdu vlakom, že kríky boli obrezané. Po ich orezaní sa viditeľnosť určite zlepšila.

Podľa § 263 ods. 1 Trestného poriadku súd čítal svedeckú výpoveď A. T. zo dňa 06.07.2023, ktorý uviedol, že pracuje ako hlavný majster SMSÚ ŽTS TO Levice, pracovisko Šahy, pričom bol pracovne nadriadený nebohého C. B.. Poznal ho dobre, k svojej práci pristupoval zodpovedne, neboli s ním žiadne problémy. Ako traťový robotník bol u nich od roku 2010. Úlohou kontrolórov trate je kontrola všetkého čo súvisí so železničnou infraštruktúrou, t. z. vizuálne kontrolovať koľaje, zvršok, železný spodok, priepusty a keď zistí nejakú závalu, tak to nahlási svojmu priamemu nadriadenému ( traťmajstrovi ). Títo pracovníci nosia so sebou aj pracovné náradie, ako mačetu, spojkový kľúč, čiže keď napr. vidí, že nejaký konár zasahuje do prechodového prierezu, tak ho mačetou odstráni. Oni nerobia údržbu, ale keď je povolená matka na koľajovom styku, tak ju dotiahne. Je to výnimočné. V mieste, kde došlo k zrazeniu nebohého nie sú koľajové styky, koľajnice sú pozvárané. Z jeho pozície robí každý druhý mesiac kontrolu jazdy, čo znamená, že sa nachádza na stanovišti rušňovodiča alebo na zadnom neobsadenom stanovišti, kde kontroluje výhľadové pomery v danom kontrolnom úseku. Čo sa týka toho úseku, tak rozdiel viditeľnosti je zrejmy hlavne podľa ročného obdobia. Pokiaľ sa týka orezovania alebo kosenia nevie o tom, že by niekto iný okrem nich toto vykonával. Pokiaľ by to robil, mal by mať ich povolenie.

Podľa § 263 ods. 1 Trestného poriadku súd čítal svedeckú výpoveď O. O. zo dňa 12.05.2023, ktorý uviedol, že v deň 17.01.2022, kedy došlo k zrazeniu a usmrteniu C. B. pracoval ako výpravca Železničnej stanice Dobrá Niva. V ten deň pán B. okolo 10.00 hod. prišiel ku nemu. Prezliekol sa, spravil mu kávu. Potom išiel na pochôdzku. Mohlo to byť po pól hodinke. Keď bol u neho, informoval ho, že išiel rušeň a potom že pôjde osobný vlak. Počas pobytu v kancelárii si všimol, že mu dlhšie signalizovalo uzatvorenie svetelného priestoru Železničnej zástavky Podzámčok a krátko na to mu volal rušňovodič, p. B., niečo v zmysle, že niekoho zrazil. V ten deň bolo premenlivé počasie, raz pršalo raz nie. Nepamätal si, čo mal p. C. B. oblečené na sebe. Ani to či mal na sebe reflexný odev, ale myslí si, že mal.

Podľa § 268 ods. 2 Trestného poriadku súd sa oboznámil so znaleckým posudkom č. 50/2022 a č. 1/2022, z ktorého mimo iné vyplýva, že vzhľadom ku skutočnosti, že najrozsiahlšie a najzávažnejšie zranenia usmrteného C. B. boli lokalizované v oblasti trupu, pričom výška priečneho prerušenia chrbtice v oblasti XII. hrudného stavca predstavovala 112 cm od stupaje, čo korelovalo s výškou spodnej hrany čelného nárazníka vlaku možno usudzovať, že telo sa pri strete s osobným vlakom nachádzalo vo vzpriamenej polohe. Nakoľko sa telo po zrážke nachádzalo v koľajisku pri ľavej koľaji a krvné stopy boli prítomné na konštrukciách ľavej strany koľajového vozidla svedčí pre stret ľavej čelnej časti vlaku s menovanou osobou. Vzhľadom k tomu, že telo po zrážke ležalo v koľajisku je pravdepodobné, že sa miere nakláňalo k zemi, čím posunulo ťažisko tela smerom ku koľajisku. Charakter povrchových a vnútorných zranení v oblasti ľavého boku trupu nasvedčuje, že telo bolo privrátené k osobnému vlakom ľavou zadobočnou stranou tela, avšak nie je možné vylúčiť ani to, že v čase zrážky sa osoba rotovala na pravú stranu a k stretu s vlakom došlo pravou zadobočnou stranou tela, kde boli rovnako rozsiahle zranenia, je teda pravdepodobné, že pri náraze došlo k rotácii tela. Na tele neboli prítomné amputačné poranenia, ktoré by svedčili pre prejdení tela kolesami koľajového vozidla. Uvedené

poranenia vykazovali vitalitu, čo znamená, že vznikli za života. Vzhľadom na polohu nájdeného tela v koľajisku, charakter poškodenia ošatenia, charakter zranení a krvné stopy možno usudzovať, že posudzovaná osoba sa v čase stretu s vlakom nachádzala pri ľavej čelnej časti vlaku, pri nárazníku, vo vzpriamenej polohe s možným miernym naklonením k zemi, privrátená k vlaku zadnou stranou tela (pravdepodobne ľavou) i keď nemožno vylúčiť aj to, že v čase stretu s vlakom sa osoba rotovala na pravú stranu. Bezprostrednou príčinou smrti bol úrazovo – krvácajúci šok pri viacnásobných devastačných poraneniach tkanív a orgánov hrudnej a brušnej dutiny. Uvedené je v príčinnej súvislosti s poraneniami, ktoré menovaná osoba utrpela po strete s osobným vlakom. V dôsledku rozsiahleho poškodenia životne dôležitých orgánov a masívnym krvným stratám smrť nastala prakticky okamžite po zrážke s osobným vlakom 17.01.2022 o 10.45 h. Ďalej sa oboznámil so znaleckým posudkom č. 128/2024 znalca JUDr. Ing. Radoslava Hromeka, MBA, z ktorého záverov vyplýva, že z predložených 89-tich fotografií archivovaných na CD nosiči zn. Intenso s popisom, ktorý dokumentuje obrázok A1 a boli vyhotovené zariadením použitým npor. Mgr. Martinom Cerovským a sú na čl. 110-113, nie je možné zistiť, či systémový dátum a čas digitálneho fotoaparátu zn. Nikon model D5300, bol v čase ich vyhotovenia totožný s reálnym dátumom a časom. Dátum a čas vyhotovenia predložených fotografií je možné zistiť analýzou ich metadát, ktoré okrem iného obsahujú dátum a čas ich vyhotovenia. Dátum a čas vyhotovenia vložený v metadátach fotografií je odvodený od systémového dátumu a času dig. fotoaparátu, ktorým boli vyhotovené. Tam stanovený čas je platný za predpokladu, že systémový dátum a čas digitálneho fotoaparátu bol identický s reálnym dátumom a časom.

Podľa § 269 Tr. poriadku súd sa oboznámil s listinnými dôkazmi a to:

- Obhliadka MČ + fotodokumentácia č. I. 104 – 113,
- Správa zo zisťovania príčin nehody č. I. 115 – 126
- Správa ŽSR č. I. 163 - 164
- Dodatočná obhliadka MČ + fotodokumentácia č. I. 288 - 309
- Zápisnica o vyšetrovacom pokuse č. I. 310 - 313 + fotodokumentácia č. I. 317 - 325 –
- Náčrtok č. I. 326 – 330
- Správa hydrometeorologického ústavu o počasi v lokalite Dobrá Niva dňa 17.01.2022 v čase o 10:39 hod. podľa záznamu automatickej zrážkomernej stanice Dobrá Niva dňa 17.01.2022 bolo zamračené v časovom intervale 10:15 – 10:21 hod. bol zaznamenaný slabý dažď. Maximálne hĺbka premrzania pôdy dosahovala na stanici Sliach 14 cm. Na okolitých meteorologických stanicach bol v termíne 7.00 hod. povrch pôdy vlhký alebo holý alebo zamrznutý. Zrážkomerná stanica Dobrá Niva nepozorovala výskyt ľadovice, napriek tomu nemožno vylúčiť jej krátkodobý výskyt slabej intenzity. Teplota vzduchu v čase 10.39 h v Dobrej Nive dosahovala interval 2,5 °C až 2,8 °C. Vodorovná dohľadnosť na stanici Sliach predstavovala 8 km - č. I. 487
- Správa o povesti č. I. 515 – 517,
- Detailný výpis – služby mobilných sietí z tel. č. XXXXXXXXXXXXXXX od 15.01.2022 do 14.02.2022 č. I. 539 – 541, z ktorého vyplýva, že obžalovaný v čase nehody a pred ňou nepoužíval mobilné telefónne zariadenie,
- Predpis ŽSR Z2 č. I. 809 – 897
- Vyjadrenie OŽP Zvolen zo dňa 06.11.2023 + fotografie z č. I. 949 – 951 z ktorých vyplýva, že fotografie boli urobené 17.01.2022 o 11.38 h a 12.28 h
- Fotografie v rámci ohliadky miesta činu č. I. 111-112: a to čísla 1-17, 24, 75
- Informácia o počasi č. I. 1080 dňa 17.01.2022, z čoho vyplýva, že cez našu oblasť postupoval od severozápadu na juhovýchod studený front spojený s hlbokou tlakovou nížou. V ten deň o 10.39 hod. medzi železničnými stanicami Dobrá Niva a Podzámčok bolo zamračené počasie (8/8 oblačnosti druhu Stratocumulus) s výskytom slabého občasného dažďa. Teplota vzduchu bola 2,7 st. Celzia. Minimálna vodorovná dohľadnosť na okolitých meteorologických stanicach klesala v priebehu zrážkovej činnosti na hodnoty 8-4 km, v Banskej Štiavnici aj pod 1 km. Na zrážkovej stanici Zvolen - Môťová v dopoludňajších hodinách bol pozorovaný výskyt hmly. Na základe meraní a pozorovaní v staničnej sieti, pri zamračenom počasi a slabom daždi dochádzalo v uvedenom časovom období aj k výraznejšiemu zníženiu vodorovnej dohľadnosti krátkodobo aj tesne pod hranicu 1 km. Dostupné meteorologické údaje však neumožňujú presnejšie určenie vodorovnej dohľadnosti v záujmovej lokalite. Pri zmene meteorologických podmienok môže dôjsť k zmene vodorovnej dohľadnosti aj v krátkom časovom rozpätí.
- Záznam o prevádzke stroja zo dňa 24.11.2021 vyplýva, že stroj SVP74/UNO bol nasadený na trati Dobrá Niva – Podzámčok na kosenie porastu.

- Fotografie z miesta nehody 4 ks č. I. 1106-1109 zaslané K. B. A..
- Lustrácia RT zo dňa 03.11.2025 (prílohová obálka).
- Lustrácia CESDAP zo dňa 03.11.2025 (prílohová obálka) .
- Lustrácia DSČ zo dňa 03.11.2025 (prílohová obálka).
- Lustrácia GP zo dňa 03.11.2025 (prílohová obálka).

Okresný prokurátor v rámci záverečnej reči uviedol, že obžalovaný A. B. uviedol, v rámci prípravného konania, že po výjazde z koľajového oblúka asi 80 metrov sa náhle objavila osoba pred vlakom. Dal návesť POZOR a použil rýchlo činné brzdenie. Uviedol, že osoba vystúpila z koľajiska na ľavú stranu vedľa koľajiska a následne zmenila smer doprava a vošla pod ľavú stranu rušňa. Vyzeralo to, akoby sa tejto osobe šmyklo. V inkriminovaný deň malo byť sychravé počasie, padal mrznúci dážď, fúkal silný vietor a bola zlá viditeľnosť. Počas jazdy mal pustené stierače a aj tak bola zlá viditeľnosť. Výpoveď obžalovaného o počasí mal potvrdiť aj svedok A. G., ktorý okrem iného uviedol, že viditeľnosť nebola ani 100 m, asi tak 50 m, do 100 m. V prípravnom konaní dokonca uviedol, že bola tma, pritom skutok sa stal o 10.39 hod. Takto prezentovaný pohyb poškodeného nebol preukázaný. Pošmyknutie do koľajiska je v rozpore so závermi znaleckého posudku zo zdravotníctva, kde znalci ustálili, že poškodený sa v čase nárazu nachádzal vo vzpriamenej polohe. Obžaloba je toho názoru, že subjektívne vyjadrenie svedka o viditeľnosti nie je možné považovať za vierohodný a nestranný dôkaz o zlej viditeľnosti, keď v spisovom materiály sa nachádzajú objektívne fotografie z miesta nehody tesne po skutku, ktoré preukazujú opak tvrdenia svedka a aj obžalovaného o viditeľnosti. Tieto fotografie objektívne zachytili poveternostné podmienky a aj viditeľnosť, na rozdiel od subjektívnych vyjadrení, ako obžalovaného, tak aj svedka G.. Vo veci bol vypočutý aj pracovník SHMU H. B. P., ktorý skutočnosti uvádzané obžalovaným a svedkom G. ohľadom zlej viditeľnosti nepotvrdil. Zo zabezpečených fotografií je preukázaná viditeľnosť na 250 až 300 metrov tak, ako to konštatoval aj znalec, pričom je to doba jazdy 12,8 sek., počas ktorej mohol obžalovaný urobiť včas účinné opatrenia na zabránenie stretu s poškodeným C. B.. Je preukázané, že obžalovaný urobil opatrenia na zabránenie stretu až vo vzdialenosti 51 metrov od zrážky, čo pri rýchlosti 70 km/h znamenalo, že poškodený mal iba 2,6 sekunda na to, aby opustil koľajisko. V spise je zabezpečená aj správa z SHMÚ v ktorej je uvedené, že zrážkomerná stanica v Dobrej Nive nepozorovala výskyt ľadovice, teplota vzduchu bola v čase 10.39 hod. od 2,5 až 2,8 stupňa. Podľa tejto správy bola vodorovná viditeľnosť na leteckej meteorologickej stanici Sliach 8 km. Aj táto správa svedčí o tom, že vyjadrenia, ako obžalovaného, tak aj svedka G. v otázke viditeľnosti nie sú objektívne. Ako vyplýva z obhliadky miesta činu a fotodokumentácie, jedná sa o rovný úsek železničnej trate. Z fotodokumentácie z obhliadky miesta nehody, ktoré boli vyhotovené cca do hodiny od skutku vyplýva, že žiadne kríky nezasahovali do koľajiska a viditeľnosť nebola zmenšená nepriaznivým počasím. V neposlednom rade poukázal, aj na závery doplnku k znaleckému posudku, kde znalec bol účastný vyšetrovacieho pokusu a stanovil, viditeľnosť zamestnanca železníc v koľajisku zo stanovišťa rušňovodiča na 300 metrov, pričom porovnaním fotografií z miesta nehody vyhotovených cca 1 hod. po nehode, napr. č.l. 149,150, 297 a fotografie z vykonaného pokusu na č.l. 319, 322, 323, je zrejme že počasie a viditeľnosť v čase vykonania pokusu bola identická, ak nie ešte horšia. Znalec konštatoval, že vzdialenosť 300 metrov je dostatočná na bezpečné zastavenie vlaku z rýchlosti 70 km/h a zamedzenie stretu s osobou v koľajisku. V závere znaleckého posudku č. 01/2025 znalec len všeobecne konštatoval, že v prípade zhoršených podmienok viditeľnosti spôsobených kľáčaním, osoby, prekrytím reflexných prvkov alebo obmedzením výhľadu vegetáciou, by rušňovodič mal obmedzené podmienky a nedostatočnú vzdialenosť na včasné spozorovanie osoby v koľajisku. Mal zato, že nebolo v konaní preukázané, že by osoba v koľajisku kľáčala, (poukazuje na výpoveď svedka T., závery znaleckého posudku zo zdravotníctva), že by mala prekryté reflexné prvky, (výpoveď obžalovaného A. B. ktorý uviedol, že "všimol si že ide o zamestnanca železníc a mal na sebe reflexnú vestu") alebo, že by výhľad rušňovodiča bol obmedzený vegetáciou (foto z obhliadky miesta nehody). Mal zato, že vykonané dôkazy preukazujú opodstatnenosť podanej obžaloby a preto navrhol uznať A. B. vinným z tejto obžaloby a navrhol mu uložiť s prihliadnutím na všetky poľahčujúce okolnosti, správy o povesti, podmienený trest odňatia slobody v trvaní 12 mesiacov s podmieneným odkladom na skúšobnú dobu v trvaní 18 mesiacov.

Obhajca v rámci záverečnej reči uviedol, že podľa obžaloby mal obžalovaný v železničnom traťovom úseku medzi železničnou stanicou Dobrá Niva a železničnou zastávkou Podzámčok na jednokoľajovej trati v km. 11.150, ako rušňovodič motorovej jednotky MV 95 56 7 812 021-8, radenom vo vlaku Os 6011, po prejení koľajového oblúku napriek dobrej viditeľnosti a rozhladu nevenovať dostatočne pozornosť sledovaniu trate, v dôsledku toho mal oneskorene spozorovať v koľajisku pohybujúcu sa osobu, ktorá mala na sebe oblečený železničarsky reflexný odev, mal použiť zvukové výstražné

znamenie, až následne zatiahnuť rýchločinné brzdenie, avšak z dôvodu krátkej vzdialenosti a rýchlosti vlaku už nedokázal zabrániť stretu vlaku s osobou poškodeného C. B., nar. XX.X.XXXX, trvale bytom D., C. E. XXXX/XX, zamestnanca spoločnosti ŽSR, Oblastné riaditeľstvo Zvolen, SMSÚ ŽTS TO Levice, pracovisko Šahy, ktorý v tom čase v danom úseku vykonával pravidelnú kontrolu trate, kde na základe znaleckého skúmania znalci z Úradu pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou, pracovisko SlaPA Banská Bystrica určili ako bezprostrednú príčinu smrti poškodeného úrazovo – krvácajú šok pri viacnásobných devastačných poraneniach tkanív a orgánov hrudnej a brušnej dutiny v príčinnej súvislosti po strete s osobným vlakom. Poukázal predovšetkým na výsluch vlakvedúceho A. G.. Z jeho výsluchu jednoznačne vyplýva, že dňa 17.1.2022 v čase nehody bola znížená viditeľnosť, pričom na hlavnom pojednávaní v rámci svojho výsluchu ohľadom poveternostných podmienok uviedol, že „čo sa týka viditeľnosti z môjho pohľadu, tak viditeľnosť nebola skoro žiadna. Bola hmla a lialo.“ A na doplňujúcu otázku obhajcu ohľadom viditeľnosti uvedený svedok uviedol citujem: z môjho pohľadu viditeľnosť nebola ani 100 m asi tak 50 m, do 100 m.“ Z výsluchu tohto svedka je zrejmé, že v čase nehody bolo vidieť na maximálne 100 metrov. Táto skutočnosť nebola vyvrátená, nakoľko svedok H. B. P. zo SHMÚ na hlavnom pojednávaní nevedel uviesť, či bola dňa 17.01.2022 v čase zrážky a v mieste zrážky hmla, nakoľko k tomu nemá všetky potrebné údaje, najmä záznam o vlhkosti. Je potrebné teda vychádzať z jedinej svedeckej výpovede, ktorá určila aká bola viditeľnosť v čase a mieste zrážky a to z výpovede svedka vlakvedúceho A. G.. V tejto veci poukázal aj na výsluch obžalovaného zo dňa 15.6.2023, kde ohľadom počasia v čase nehody uviedol, že v ten deň bolo sychravé počasie, padal mrznúci dážď, fúkal silný vietor a bola zlá viditeľnosť. Pričom počas jazdy musel mať pustené stierače a aj tak bola zlá viditeľnosť. Taktiež aj znalec Ing. Peter Ihnát, ohľadom viditeľnosti, tak ako bola popísaná zo strany svedka A. G. uviedol, že ide o zníženú viditeľnosť. Uvedená nehoda sa totiž stala tak, že po výjazde z koľajového oblúka asi po 80 metroch a dosiahnutí rýchlosti 70 km/hod. sa náhle objavila osoba pred vlakom vo vzdialenosti asi 100 m. Obžalovaný si všimol, že asi ide o zamestnanca železníc, nakoľko osoba mala na sebe reflexnú vestu. Po spozorovaní osoby dal obžalovaný návesť POZOR a použil rýchločinné brzdenie. Osoba po jej spozorovaní zo strany obžalovaného vystúpila z koľajiska na ľavú stranu vedľa koľajiska a vo vzdialenosti asi 1 metra od ľavej koľaje potom ako dal obžalovaný návesť POZOR náhle zmenila smer doprava a vošla pod ľavú stranu rušňa. Vyzeralo to, ako keby sa tejto osobe šmyklo. Keby táto osoba pokračovala vo svojom pohybe vľavo, prípadne by ostala v tejto vzdialenosti, tak by obžalovaný popri tejto osobe prešiel trúbiacim a brzdiacim vlakom a osobe by sa nič nestalo. V tejto veci poukázal aj na výsluch znalca H. B. H. B., aby sa vyjadril k predmetným tvrdeniam, či mohlo dôjsť k situácii ako tvrdí obžalovaný resp. k jej priebehu, pričom znalec konštatoval vzhľadom na horeuvedené skutočnosti, že sa to tak mohlo stať. Z toho, ako sa stala predmetná udalosť je zrejmé, že keby poškodený nevošiel pod vlak, tak by nedošlo k žiadnej nehode. Obžalovaný nemal možnosť zabrániť predmetnej nehode. Vzhľadom na to, že sa pred vlakom idúcim rýchlosťou 70 km/h náhle objavila osoba vo vzdialenosti približne 100 metrov pred vlakom, tak obžalovaný zatrúbil a začal brzdiť. V zmysle vykonaných dôkazov je preto zrejmé, že obžalovaný vykonal opatrenia na zamedzenie stretu s poškodeným tak, ako mal podľa všetkých predpisov. Obžalovaný aj bližšie zdôvodnil, ako sa náhle objavila pred vlakom osamelá osoba a to tak, že osoba, ktorá sa náhle objavila tých približne 100 metrov pred vlakom mohla predtým byť v pokľaku pri koľajisku z dôvodu vykonávania práce s maticovým kľúčom, ktorý sa pri nej našiel po zrážke alebo mohla byť táto osoba v pokľaku pri koľajisku z dôvodu kontroly trate. Tým, že mala táto osoba oblečený dlhý hnedozelený šedý kabát s kapucňou a s hnedozelenou brašňou, tak je celkom možné ako bol v pokľaku, tak mu tento kabát zakrýval výstražné nohavice ak ich mal v tom čase oblečené na sebe. Uvedenú brašňu mal prehodenú cez chrbát a tá mu spolu s kapucňou zakrývala výstražnú vestu, pričom vzhľadom na veľmi zlé poveternostné podmienky, mrznúci dážď a silný vietor ako aj to, že nebolo vidieť ani na 100 metrov, ako aj farbu jeho oblečenia, ktorá spĺyvala s okolím, nebol tento zamestnanec vôbec viditeľný až do okamihu, keď vstal a náhle vošiel do dráhy vlaku. Poukázal na to, že uvedená osoba mohla byť v pokľaku aj z dôvodu, že si mohla viazať šnúrky na topánkach, prípadne aj z iného dôvodu. Existuje neskutočne veľa dôvodov na základe akých mohla byť táto osoba v pokľaku alebo v podrepe. Obžalovaný nemohol vidieť poškodeného na väčšiu vzdialenosť ako 100 metrov vzhľadom na poveternostné podmienky v čase zrážky. Žiadnym dôkazom nie je preukázaná skutočnosť, že by sa dňa 17.1.2022 o 10.39 hod. v koľajisku medzi železničnou stanicou Dobrá Niva a zastávkou Podzámčok nachádzala stojaca osoba v reflexnej veste skôr, ako vo vzdialenosti približne 100 metrov pred prichádzajúcim vlakom. Poukázal na znalecký posudok znalca Ing. Petra Ihnáta č. 01/2025, z ktorého je zrejmé, že pri všetkých analyzovaných scenároch predpokladaná viditeľnosť osoby poškodeného v koľajisku pri rýchlosti 70 km/hod., klesá pod hodnotu potrebnú na zastavenie vlaku pred poškodeným. Dokonca znalec v rámci posudku uviedol, že v prípade osoby kľačiacej s prekrytými reflexnými prvkami za dobrých svetelných podmienok je táto osoba ťažko

rozoznateľná a splyva s okolím a za hmly alebo šera, teda pri zlej viditeľnosti, sa táto postava úplne stratí, teda, že táto osoba je pre rušňovodiča nerozoznateľná a stupeň viditeľnosti osoby s prekrytými reflexnými prvkami je pri akýchkoľvek svetelných podmienkach veľmi slabý až žiadny. Je teda zrejmé, že osoba s prekrytými reflexnými prvkami je pre rušňovodiča ťažko viditeľná až prakticky neviditeľná a to za akýchkoľvek svetelných podmienok. Je teda zrejmé, že pri viditeľnosti aká bola v mieste a čase nehody bol poškodený pre obžalovaného prakticky neviditeľný a obžalovaný ho nemohol vidieť a bezpečne zastaviť vlak pred poškodeným. Znalec aj v rámci výsluchu na hlavnom pojednávaní potvrdil skutočnosti uvedené v znaleckom posudku a teda, že obžalovaný nemohol zabrániť zrážke vlaku s poškodeným. Je teda zrejmé, že vzhľadom na poveternostné podmienky a okolnosti prípadu obžalovaný nemohol zabrániť zrážke vlaku s poškodeným, nakoľko v čase zrážky bola viditeľnosť menšia ako 100 metrov. Dňa 17.1.2022 sa vo vzdialenosti 300 metrov pred vlakom nenachádzala v koľajisku stojaca osoba v reflexnej veste a v reflexných nohaviaciach, preto ani nemohla byť viditeľná z tejto vzdialenosti zo strany obžalovaného. O tom, že by sa tam takáto osoba a v tejto vzdialenosti pred vlakom mala nachádzať dňa 17.1.2022 o 10.39 hod. neexistuje žiadny dôkaz. Upozornil na skutočnosť, že zo strany obžaloby nebol predložený žiadny dôkaz ohľadom toho, že by sa dňa 17.1.2022 mala nachádzať vo vzdialenosti 300 metrov pred prichádzajúcim vlakom stojaca osoba oblečená v reflexnej veste a v reflexných nohaviaciach. Zo strany obžaloby nebol predložený žiadny dôkaz, ktorý by spochybňoval tvrdenia obžalovaného a svedka rušňovodiča A. ohľadom zlepšenia viditeľnosti na trati, kde sa stala nehoda a na úseku trati, ktorý predchádzal miestu zrážky. Preto sa musí vychádzať z tvrdenia svedka A. a obžalovaného, že jednoznačne došlo k zlepšeniu viditeľnosti na trati po nehode dňa 17.1.2022 do vykonania vyšetrovacieho pokusu a teda pri vyšetrovacom pokuse boli úplne odlišné viditeľnostné podmienky a rozhládové pomery na trati ako pri nehode dňa 17.1.2022. To, že malo dôjsť k strojovému orezaniu kríkov v novembri 2022 nevyučuje, že došlo po nehode k zlepšeniu viditeľnosti z dôvodu ďalšej úpravy krovín v okolí trate, ako to uviedol svedok A.. Žiadnym dôkazom nie je jednoznačne preukázané, že poškodený mal v čase zrážky oblečené aj reflexné nohavice. Reflexné nohavice sa totiž našli po zrážke pri nebohom a nemal ich na sebe oblečené. Dá sa predpokladať, že uvedené nohavice mal poškodený v hnedozelenej brašni, ktorú mal pri sebe a našla sa pri ňom po zrážke a uvedené reflexné nohavice vypadli z nej pri náraze. V tejto veci poukázal na výsluch obvineného, ktorý uviedol, že videl osobu s reflexnou vestou, ale nie s reflexnými nohavicami. Obžalovaný teda nevidel, že by mal poškodený v čase zrážky oblečené aj reflexné nohavice. O tom, že by mal poškodený v čase zrážky oblečené aj reflexné nohavice v skutočnosti neexistuje žiadny jednoznačný dôkaz, preto je nevyhnutné vychádzať zo zásady v pochybnostiach v prospech obvineného a mať za to, že poškodený v čase zrážky nemal oblečené reflexné nohavice. Je preto zrejmé, že pri všetkých pokusoch, ktorými bola skúmaná viditeľnosť osoby v koľajisku bola táto osoba nesprávne ustrojená, nakoľko pri všetkých pokusoch mala figurína na sebe oblečené aj reflexné nohavice, avšak poškodený nemal v čase nehody na sebe oblečené reflexné nohavice. Nakoľko nie je presne zrejmé a neexistujú o tom žiadne jednoznačné dôkazy v akej polohe sa nachádzal poškodený v čase príchodu vlaku dňa 17.1.2022 o 10.30 hod., treba vychádzať zo zásady v pochybnostiach v prospech obvineného a teda, že poškodený bol v podpore alebo v pokľaku, s prekrytými reflexnými prvkami pri trati a to až do doby, keď vstal a náhle vošiel do koľajiska, čo bolo približne 100 metrov pred prichádzajúcim vlakom. Poukázal aj na veľmi podstatnú skutočnosť ohľadom toho, že obžalovaný nebol informovaný o tom, že na železničnej trati v smere od železničnej stanice Dobrá Niva na Podzámčok sa bude pohybovať zamestnanec ŽSR. Avšak nebohý zamestnanec ŽSR bol zo strany výpravcu železničnej stanice Dobrá Niva O. O. informovaný o aktuálnej dopravnej situácii, ako aj o meškajúcom vlaku OS 6011, teda presne vedel, kedy bude predmetný vlak prechádzať daným úsek. Uvedený zamestnanec mal v prípade, ak by sledoval dráhu a prichádzajúci vlak jednoznačne dostatočný časový priestor na to, aby opustil trať pred prichádzajúcim vlakom. Z vykonaných dôkazov je zrejmé, že počas nehody dňa 17.1.2022 bola znížená viditeľnosť a taktiež bol aj obmedzený rozhľad. V zmysle týchto skutočností a poveternostných podmienok a príslušných predpisov ŽSR je zrejmé, že poškodený sa najväčšou pravdepodobnosťou nemal nachádzať na predmetnej železničnej trati, keby sa riadil ustanoveniami predpisu ŽSR – Z2. Zistené skutočnosti nasvedčujú tomu, že C. B. si s najväčšou pravdepodobnosťou počínal v rozpore s týmito ustanoveniami predpisov ŽSR. Na základe týchto skutočností sa dá predpokladať, že k nehode došlo s najväčšou pravdepodobnosťou z dôvodu nedbanlivosti zo strany poškodeného. Avšak z výsluchu svedka H. C. L. na hlavnom pojednávaní, ako aj zo správy ŽSR o vzniku nehody vyplynula veľmi zaujímavá informácia ohľadom toho, že poškodený v deň nehody mal ísť pôvodne vykonať kontrolu trate smerom od Podzámčoku do Dobrej Nivy, teda oproti vlaku, avšak poškodený išiel v smere od Dobrej Nivy, teda chrbtom k prichádzajúcemu vlaku. Poškodený, teda išiel opačne ako mal pôvodne ísť, čo určite malo vplyv na vznik nehody. Fotky z OMČ boli urobené viac ako jednu hodinu až 1,5

hodiny po zrážke a ani sa nevie presný čas, kedy sa fotografie robili a preto nepreukazujú a ani nemôžu preukazovať to, aká viditeľnosť bola v čase a mieste zrážky. Zo správy SHMÚ zo 6.3.2025 je zrejme, že údaje SHMÚ neumožňujú presnejšie určenie vodorovnej dohľadnosti v mieste zrážky. Avšak zo správy je zrejme, že v uvedenej lokalite bývajú v januári často hmla a že k zmene vodorovnej dohľadnosti môže dôjsť aj v krátkom čase. Tieto skutočnosti potvrdil svedok H. B. P. na hlavnom pojednávaní, kde uviedol, že k zmene v dohľadnosti dochádza v krátkom čase a že vzhľadom k nedostatočným údajom o počasí nevie určiť, či bola v čase a mieste zrážky hmla, teda je zrejme, že tento svedok nevedel a ani nemohol určiť, aká bola dohľadnosť v čase a mieste zrážky. Treba preto vychádzať z výpovede svedka G. ohľadne viditeľnosti, kde uviedol, že viditeľnosť bola do 100 metrov. Toto tvrdenie svedka nebolo žiadnym dôkazom spochybnené. Preto treba ohľadom viditeľnosti v čase a mieste zrážky vychádzať z výpovede tohto svedka. Má za to, že z vykonaných dôkazov je potom zrejme, že obžalovaný nemohol vidieť poškodeného na vzdialenosť väčšiu ako je 100 metrov. Je preto zrejme, že obžalovaný nemohol zabrániť zrážke vlaku s poškodeným, čo vyplýva aj zo znaleckého posudku znalca Ing. Ihnáta. Uvedenej zrážke mohla zabrániť iba jedna osoba a to poškodený, ktorý však vošiel pod prichádzajúci vlak. Je zrejme, že poškodený sa náhle objavil pred vlakom idúcim rýchlosťou 70 km/h približne vo vzdialenosti 100 metrov. Obžalovaný po spozorovaní poškodeného dal návesť POZOR a použil rýchlo činné brzdenie. Z pohľadu obžalovaného to bolo tak, že osoba po jej spozorovaní zo strany obžalovaného vystúpila z koľajiska na ľavú stranu vedľa koľajiska a vo vzdialenosti asi 1 metra od ľavej koľaje potom, ako obžalovaný zatrúbil osoba zmenila smer doprava a vošla pod ľavú stranu rušňa. Vyzeralo to ako keby sa tejto osobe šmyklo. Je zrejme, že keby táto osoba nezmenila smer svojho pohybu a nevošla rovno pod vlak, tak by obžalovaný popri tejto osobe prešiel s trúbicím a brzdiacim vlakom, nedošlo by k nehode a osobe by sa nič nestalo. Z vykonaných dôkazov je preukázané, že obžalovaný postupoval, tak ako mal v zmysle príslušných predpisov, teda že potom ako sa náhle pred vlakom objavila osoba zatrúbil a začal brzdiť. Obžalovaný sa nedopustil nedbanlivostného konania. Navrhol preto, aby bol obžalovaný v plnom rozsahu oslobodený spod obžaloby.

Obžalovaný v rámci záverečnej reči uviedol, že sa pripája k vyjadreniu obhajcu.

Poškodený v rámci záverečnej reči uviedol, že chce len doplniť prokurátora, niektoré tvrdenia obhajoby sú podľa neho nepravdivé, konkrétne to, že v čase nehody bola vegetácia, ktorá mohla brániť v rozhlade, o čo podložil aj kópiou hlásenky zo stroja, ktorý kosí a bolo to dva mesiace pred nehodou. Ďalej chcel vyvrátiť to, že otec – zosnulý nebol riadne vystrojený, čo vlastne tvrdili, že nohavice našli pri ňom. To boli také navliekacie, lebo on chodil autobusom a nemal šatňu, kde by sa prezliekol. Tieto si len vyzliekol, pod tým mal riadne nohavice. Tak isto bol vyzutý a je nemysliteľné, aby v januári chodil bosý. Keď ho to vtiahlo pod mašinu, tak ho to vyzlieklo aj vyzulo. K tomu, že kľučal, nemal na to dôvod. Činnosť, pri ktorej pochádzkar kľučí, doťahovanie spojiek alebo vrutov do podvalov sa vykoná v lete a nie v zime, keď je to primrznuté.

Podľa § 149 ods. 1 Tr. zákona, kto inému z nedbanlivosti spôsobí smrť, potrestá sa odňatím slobody až na tri roky.

Podľa § 285 písm. b) Tr. poriadku, súd oslobodí obžalovaného spod obžaloby, ak skutok nie je trestným činom,

Pri takto vykonanom dokazovaní súd vyhodnotil dôkazy v zmysle § 2 ods. 12 Tr. poriadku, podľa svojho vnútorného presvedčenia založeného na starostlivom uvážení všetkých okolností prípadu jednotlivito, ako aj v ich súhrne. Po takýchto úvahách súd dospel k záveru, že s poukazom na výsledky zadovážených a vykonaných dôkazov tento skutok nie je trestným činom. Naopak dokazovanie vnieslo do zistenia skutkového stavu množstvo pochybností.

Obžalovaný vyhlásil, že sa cíti byť nevinný. Je jednoznačne preukázané, že dňa 17.01.2022 v čase o 10.39 hod. v železničnom traťovom úseku medzi železničnou stanicou Dobrá Niva a železničnou zástavkou Podzámčok na jednokoľajnej trati v km. 11.150 došlo k stretu motorovej jednotky MV 95 56 7 812 021-8, radenom vo vlaku Os 6011, ktorý riadil ako rušňovodič obžalovaný, po prejení koľajového oblúka s osobou poškodeného C. B., nar. XX.XX.XXXX, trvale bytom D., C. E. XXXX/XX, zamestnanca spoločnosti ŽSR, Oblastné riaditeľstvo Zvolen, SMSÚ ŽTS TO Levice, pracovisko Šahy, ktorý v tom čase v danom úseku vykonával pravidelnú kontrolu trate, kde na základe znaleckého skúmania znalci z Úradu pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou, pracovisko SLaPA Banská Bystrica určili ako bezprostrednú

príčinu smrti poškodeného úrazovo - krvácajúci šok pri viacnásobných devastačných poraneniach tkanív a orgánov hrudnej a brušnej dutiny v príčinnej súvislosti po strete s osobným vlakom. Tiež je preukázané, že obžalovaný použil zvukové výstražné znamenie a zatiahol rýchlo činné brzdenie. Z výpovede znalca Ing. Petra Ihnáta vyplýva, že 221 m je hranica, kedy musel rušňovodič začať reagovať. Brzdná dráha bola 151 m. Vlak pri rýchlosti 70 km/h prejde 19,44 m/s. Ten rozdiel medzi 151 m a 221 m je 3,5 sekundy. Forenzne je stanovená 1 sekunda pre spozorovanie vnemu prekážky, potom 1,5 sekunda je na použitie návěsti 104 POZOR a zavedenie brzdovania a 1 sekunda je na reakciu brzdového systému. Aj táto skutočnosť bola v konaní nesporná.

Spornou otázkou zostala najmä otázka viditeľnosti v čase a v mieste nehody; orezanie krovín v mieste nehody a po nehode; to či poškodený C. B. mal oblečené reflexné oblečenie a či pred jeho spozorovaním stál alebo kľučal.

Pokiaľ ide o otázku viditeľnosti v čase a v mieste nehody k tomu sa vyjadroval iba obžalovaný v rámci prípravného konania, svedok A. G.. Obžalovaný uviedol, že v ten deň bolo sychravé počasie, padal mrznúci dážď, fúkal silný vietor a bola zlá viditeľnosť. Počas jazdy mal pustené stierače a aj tak bola zlá viditeľnosť. Výpoveď obžalovaného potvrdil aj svedok A. G., ktorý v uvedenom vlaku vykonával kontrolu cestovných dokladov. Keď išli po koľajisku tak sa šmýkalo. Bola poľadovica, padal taký ľadový dážď, ktorý na koľajisku hneď namrzal. Viditeľnosť nebola ani 100 m, asi tak 50 m, do 100 m. Pokiaľ sa k viditeľnosti vyjadrovali iné osoby, alebo boli pripojené fotografie z miesta nehody, tak tieto svedčili o tom, aké bolo počasie v mieste nehody po jednej a viac hodinách resp. po niekoľkých dňoch. Vo veci bolo nariadené znalecké dokazovanie, pričom znalec uviedol, že nie je možné zistiť, či systémový dátum a čas digitálneho fotoaparátu, ktorým boli robené fotografie, bol v čase ich vyhotovenia totožný s reálnym dátumom a časom. Taktiež svedok K. A. A. Q. uviedol, že s určitou neistotou nevie uviesť, či dátum a čas, ktorý je na fotografiách je zhodný so skutočným dátumom a časom, lebo nedošlo k fyzickej kontrole dátumu a času pred tým, ako robil fotografie. Tak isto pokiaľ bola pripojená správa SHMÚ k otázke viditeľnosti sa konštatovala správa o tom, aká bola viditeľnosť na Meteorologickej stanici Sliač. Pri určení vetra a zrážok sa použili bližšie meteorologické stanice k miestu nehody, ale tieto údaje nesvedčili o viditeľnosti a tak isto neboli z miesta nehody a v čase nehody. Zo správy SHMÚ zo 6.3.2025 vyplýva, že dostupné meteorologické údaje neumožňujú presnejšie určenie vodorovnej dohľadnosti v záujmovej lokalite. Ďalej je konštatované, že pri zmene meteorologických podmienok môže dôjsť k zmene vodorovnej dohľadnosti aj v krátkom časovom rozpätí. Svedok H. B. P. zo SHMÚ na hlavnom pojednávaní uviedol, že nemá záznam vlhkosti a nevie určiť, či v tom čase bola hmla. Za takto preukázaného stavu viditeľnosti v čase a mieste nehody sú prinajmenšom pochybnosti o tom, že v danom čase a mieste bola dobrá viditeľnosť tak, ako sa to konštatuje v obžalobe. Naopak súd je toho názoru, že vykonaným dokazovaním bolo preukázané, že viditeľnosť bola znížená vplyvom počasia tak, ako to uvádzal obžalovaný a svedok A. G.. Za takého stavu treba vychádzať podľa názoru súdu, že viditeľnosť bola maximálne 100 m.

Pokiaľ ide o zlepšenie viditeľnosti v dôsledku orezania krovín k tomuto sa priamo vyjadroval obžalovaný, ktorý v prípravnom konaní uviedol, že rozhládové pomery po nehode boli výrazne lepšie ako pri nehode, kvôli tomu, že hneď na druhý deň po nehode boli popri trati orezané kríky a konáre. Táto skutočnosť je viditeľná na videozázname zo dňa 19.01.2022, že popri trati sú čerstvo orezané konáre kríkov. Keď išiel vlakom po nehode, po dvoch týždňoch od nehody daným úsekom, všimol si, že došlo k zlepšeniu viditeľnosti v železničnom oblúku ako aj na trati z dôvodu orezania kríkov pri železničnej trati. Aj toto vyjadrenie obžalovaného bolo v zásade potvrdené výpoveďou svedka a to S. A. zo dňa 28.06.2023, ktorý uviedol, že pracuje ako rušňovodič osobných vlakov už 6 rokov pre ZSSK Slovensko a. s., OSD Zvolen. V turnuse čo chodievajú na Šahy bol asi 5 rokov a tú trať pozná celkom dobre. V deň nehody nastupoval do práce v čase 17.50 hod. na vlak Os-6030 a išiel priamo zo Zvolena do Šiah. K veci uviedol, že aj 14.01.2022 viedol vlak Os-6011 zo Šiah do Zvolena a v tom úseku, kde došlo k nehode kríky neboli upravené. Nevedel povedať presný deň a čas, ale po nejakom období po tej nehode si všimol, keď tam vykonával jazdu vlakom, že kríky boli obrezané. Po ich orezaní sa viditeľnosť určite zlepšila. Na tomto nič nemení ani dôkaz, ktorý predložil poškodený a to, záznam o prevádzke stroja zo dňa 24.11.2021, z ktorého vyplýva, že došlo ku koseniu porastu medzi Dobrou Nivou a Podzámčokom, keďže po nehode mohlo dôjsť k zlepšeniu viditeľnosti aj ďalším kosením a orezaním porastu tak, ako to vnímal obžalovaný a aj svedok S. A.. K orezaniu kríkov sa vyjadroval aj svedok A. T., ktorý pracuje ako hlavný majster SMSÚ ŽTS TO Levice, pracovisko Šahy, pričom bol pracovne nadriadený neobžalovanému C. B.. Z jeho pozície robí každý druhý mesiac kontrolu jazdy, čo znamená, že sa nachádza na stanovišti rušňovodiča alebo na zadnom neobsadenom stanovišti, kde kontroluje výhľadové pomery v danom kontrolnom úseku. Čo

sa týka toho úseku, tak rozdiel viditeľnosti je zrejmy hlavne podľa ročného obdobia. Pokiaľ sa týka orezovania alebo kosenia nevie o tom, že by niekto iný okrem nich toto vykonával. Pokiaľ by to robil, mal by mať ich povolenie. Znalec Ing. Peter Ihnát uviedol, že pokiaľ ide o osekávanie krovín, tak ten už môže mať vplyv na viditeľnosť. Pokiaľ aj tráva je, tak tá je za podvalmi, za štrkovým lôžkom. Z takto vykonaného dokazovania vyplýva, že pred miestom nehody a v čase nehody boli kríky, ktoré následne po nehode boli orezané. Orezanie kríkov podľa znalca má vplyv na viditeľnosť. Čiže je tu druhý faktor, ktorý svedčí o zníženej viditeľnosti.

Treťou spornou otázkou bolo to, či nebohý C. B. v čase nehody mal oblečené reflexné oblečenie, ktoré jej časti ( či vrchnú alebo aj spodnú ) a či tieto boli prekryté a teda či reflexné oblečenie bolo viditeľné. Obžalovaný vo svojej výpovedi v rámci prípravného konania uviedol, že po výjazde z koľajového oblúka asi po 80 m a dosiahnutí rýchlosti 70km/h sa náhle objavila osoba pred vlakom. Všimol si, že asi ide o zamestnanca železníc, mal na sebe reflexnú vestu. Tým, že mala táto osoba oblečený dlhý hnedozelený, šedý kabát s kapucňou a s hnedozelenou brašňou, tak je celkom možné, že ako bol v pokľaku, tak mu tento kabát zakrýval výstražné nohavice. Ak ich mal v tom čase oblečené na sebe. Uvedenú brašňu mal prehodenú cez chrbát a tá mu zakrývala výstražnú vestu. Vzhľadom na veľmi zlé poveternostné podmienky, mrznúci dážď a silný vietor, ako aj farbu jeho oblečenia, ktorá splyvala s okolím, nebol tento zamestnanec vôbec viditeľný až do okamihu, keď vstal a náhle vošiel do dráhy vlaku. K oblečeniu nebohého C. B. sa vyjadril aj svedok A. G. na hlavnom pojednávaní, ktorý uviedol, že čo sa týka viditeľnosti zrazeného človeka a to ako bol oblečený, on ho nemal ako vidieť, bol medzi ľuďmi. Vrchný odev mal vyzlečený, spodný mal oblečený. Bolo tam niečo oranžové, ale vtedy už bol povyzliekaný, keď ho videl. Myslel si, že mal oblečené modré rifle, ktoré mal čiastočne už potom vyzlečené. Čo sa týka vrchného oblečenia, toto mal vyhrnuté a bolo tam niečo oranžové. K oblečeniu nebohého sa vyjadril aj svedok O. O., ktorý v rámci prípravného konania uviedol, že si nepamätá, čo mal p. C. B. oblečené na sebe. Ani to či mal na sebe reflexný odev, ale myslí si, že mal. Z fotodokumentácie, ktorá je súčasťou vyšetrovacieho spisu je zrejmé, že nebohý na sebe nemal reflexné nohavice, tieto sa nachádzali v koľajisku. Reflexnú vestu mal nebohý vyhrnutú pri svojej hlave. Z uvedených dôkazov je teda zrejmé, že v konaní nebolo preukázané, že by nebohý v čase nehody mal na sebe reflexné nohavice. Pokiaľ sa týka reflexnej vesty, tú oblečenú mal, ale nie je zrejmé, či táto bola alebo nebola čiastočne prekrytá brašňou a kabátom. Pri pochybnostiach však platí zásada, že sa to má vykladať v prospech obžalovaného.

K štvrtej spornej otázke ohľadne toho, či nebohý v čase stretu stál alebo kľáčal sa vyjadril obžalovaný, ktorý pri svojom výsluchu v rámci prípravného konania uviedol, že osoba, ktorá sa náhle objavila približne 100 m pred vlakom mohla byť v pokľaku pri koľajisku z dôvodu vykonávania práce s maticovým kľúčom, ktorý sa pri nej našiel po zrážke, alebo mohla byť v pokľaku z dôvodu kontroly trate. Svedok A. T. na hlavnom pojednávaní uviedol, že bol priamy nadriadený nebohého C. B., ktorý pracoval ako traťový kontrolór. Títo pracovníci nosia so sebou aj pracovné náradie, ako mačetu, spojkový kľúč, čiže keď napr. vidí, že nejaký konár zasahuje do prechodového prierezu, tak ho mačetou odstráni. Oni nerobia údržbu, ale keď je povolená matka na koľajovom styku, tak ju dotiahne. Je to výnimočné. V mieste, kde došlo k zrazeniu nebohého nie sú koľajové styky, koľajnice sú pozvárané. Z uvedených dôkazov nie je preukázané, že nebohý C. B. pred jeho zrážkou s vlakom, v čase keď ho spozoroval obžalovaný kľáčal alebo stál. V pochybnostiach sa to vykladá v prospech obžalovaného.

Pokiaľ znalec Ing. Peter Ihnát v doplnku k znaleckému posudku vychádzal z vyšetrovacieho pokusu zo dňa 29.10.2022, kde bola stanovená viditeľnosť nebohého C. B. 300 m. Pri tomto pokuse bola použitá figurína, ktorá stála, mala oblečenú reflexnú vestu, reflexné nohavice a bola dobrá viditeľnosť. Bola stanovená zábrzdňá vzdialenosť vlaku 237 m a vlak pri oboch pokusoch zastal nejakých 70 m pred figurínou. Aj v znaleckom posudku uviedol, že bolo možné zabrániť nehode vo vzdialenosti 221 m ak by hneď rušňovodič reagoval.

Čo sa týka záverov posledného znaleckého posudku, kde sa uvádza skrátenie viditeľnosti o 30 % a toho koeficientu 0,8 správne má byť koeficient 0,7, keďže je to skrátenie viditeľnosti 30 % a teda viditeľnosť je 70 % prakticky z tých 300 m. Ten výpočet je tam správne, lebo  $300 \times 0,7 = 210$ . Aby priblížil hodnotenie foto záznamov využil aj prvky umelej inteligencie, čo sa týka viditeľnosti na tie jednotlivé vzdialenosti podľa analyzovaných scenárov, keďže boli tri. Čo sa týka tých jednotlivých scenárov tak v prípade kľáčania osoby ide o to, že vlastne dochádza k zníženiu výšky osoby a teda tak isto sa znižuje aj viditeľnosť danej osoby v koľajisku. Pričom pri viditeľnosti a zábrzdnej vzdialenosti vychádzal z tej pôvodnej vzdialenosti 300 m a na základe tej korekcie viditeľnosti vychádza, že teda 210 m

v prípade, ak osoba kľučí, v prípade ak osoba nemá reflexné prvky je to 180 m viditeľnosť, a v prípade obmedzenia výhľadu vegetáciou je viditeľnosť je 240 m, tak z toho vyplýva, že vypočítaná zábrzdňá vzdialenosť 267,67 m je vyššia ako tie tri hodnoty, o ktoré je korigovaná viditeľnosť. Preto sú odlišné závery v znaleckom posudku, nakoľko sú tam nové vstupy. V podstate, ako už vysvetľoval zábrzdňá vzdialenosť bola 267,67 m, čiže 150 m v prípade chýbajúcich reflexných prvkov je nedostatočná na zastavenie vlaku.

Na tomto mieste súd konštatuje, že pri rozhodovaní o vine či nevine obžalovaného musí súd rešpektovať všetky zásady Trestného poriadku, pri hodnotení dôkazov musí vychádzať zo zadovážených dôkazov vykonaných zákonným spôsobom a prihliadať len na tie dôkazy, ktoré Trestný poriadok pripúšťa. Zistený skutkový stav nie je možné považovať za jednoznačný a nepochybný v tom smere, že skutok, pre ktorý je obžalovaný stíhaný je trestným činom. Vina obžalovaného musí byť preukázaná nespochybniteľne a musí sa opierať o dôveryhodné dôkazy. V tejto veci podľa názoru súdu tomu tak nie je z hore uvedených dôvodov. Súd je toho názoru, že obžalovaný postupoval tak, ako mal podľa predpisov, teda po tom, ako uvidel osobu pred vlakom zatrubil a začal brzdiť. Vzhľadom k tomu, že bola zlá viditeľnosť nemal dostatočný časový priestor na to, aby mohol zabrániť zrážke s osobou aj za použitia rýchlo činného brzdzenia. Keďže viditeľnosť bola podľa svedeckej výpovede 50 m až 100 m. Zo znaleckého posudku je zrejmé, že obžalovaný nemohol zabrániť zrážke ani v prípade, že osoba kľučala, lebo v takom prípade je viditeľnosť na 210 m; ani v prípade ak osoba nemala reflexné prvky, lebo vtedy je viditeľnosť tejto osoby 180 m a ani v prípade, obmedzenia výhľadu vegetáciou, pretože vtedy je vzdialenosť 240 m. Z uvedeného vyplýva, že vypočítaná zábrzdňá vzdialenosť 267,67 m je vyššia, ako tie 3 hodnoty, o ktoré bola korigovaná viditeľnosť a súčasne vyššia, ako bola dohľadnosť podľa svedeckej výpovede. Obžalovaný sa teda nedopustil nedbanlivostného konania.

Nie je preto možné bez akýchkoľvek pochybností urobiť záver, že skutok je trestným činom.

#### **Poučenie:**

Proti tomuto rozsudku je prípustné odvolanie, ktoré možno podať na Okresnom súde Zvolen do 15 dní od oznámenia rozsudku. Odvolanie má odkladný účinok (§306/2).

Odvolanie môžu podať:

- prokurátor pre nesprávnosť ktoréhokoľvek výroku (§ 307/1a) a to v neprospech i v prospech obžalovaného (§ 308/1,2). V prospech obžalovaného môže podať odvolanie aj proti vôli obžalovaného (§ 308/2)

- obžalovaný pre nesprávnosť výroku, ktorý sa ho priamo týka (§ 307/1b) a to len vo svoj prospech (§ 308/2)

- príbuzný obžalovaného v priamom rade, jeho súrodenci, osvojiteľ, osvojenec, manžel a druh (pre nesprávnosť výroku, ktorý sa priamo týka obžalovaného), a to len v jeho prospech (§ 308/2)

- zákonný zástupca obž., opatrovník obž. a obhajca obžalovaného pre nesprávnosť výroku, ktorý sa priamo týka obžalovaného, a to len v jeho prospech. Ak je obž. pozbavený spôsobilosti na právne úkony alebo ak je jeho spôsobilosť na právne úkony obmedzená, môžu podať odvolanie v prospech obž. i proti jeho vôli (§ 308/2)

- štátny orgán starostlivosti o mládež pre nesprávnosť výroku, ktorý sa priamo týka mladistvého obžalovaného a to len v jeho prospech a to aj proti jeho vôli (§ 345/1)

- poškodený, ktorý uplatnil nárok na náhradu škody, pre nesprávnosť výroku o náhrade škody (§ 307/1c), a to v neprospech obžalovaného (§ 308/1). Ak je poškodeným právnická osoba, odvolanie môže podať len osoba oprávnená konať za právnickú osobu (§ 68)

- zúčastnená osoba pre nesprávnosť výroku o zhabaní veci (§ 307/1d), (§ 45/1)

Osoby oprávnené podať odvolanie proti niektorému výroku rozsudku môžu ho napadnúť aj preto, že taký výrok nebol urobený, ako aj pre porušenie ustanovení o konaní, ktoré predchádzalo rozsudku, ak toto porušenie mohlo spôsobiť, že výrok je nesprávny alebo že chýba.