



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Srážka vlaku Os 24836 s překážkou na dopravní cestě dráhy (odlomenou částí koruny stromu) mezi železničními stanicemi Olbramkostel a Šumná

Středa, 22. ledna 2025

Accident and incident investigation report

Collision of the regional passenger train No. 24836 with an obstacle (broken off part of a treetop) between Olbramkostel and Šumná stations

Wednesday, 22nd January 2025

č. j.: MU-109/2025/DI

Tato závěrečná zpráva je veřejná a veškeré v ní uvedené skutečnosti jsou podloženy vyšetřovacím spisem. Drážní inspekce se při šetření nezabývá odpovědností za trestný čin nebo správní delikt, a proto ji nelze z této závěrečné zprávy dovozovat. Šetření bylo vedeno nezávisle s cílem zjistit příčiny a okolnosti mimořádné události.

1 SHRnutí



Zdroj: Správa železnic, státní organizace

Vznik události: 22. 1. 2025, 16:57 h.

Popis události: srážka vlaku Os 24836 s překážkou, tvořenou odlomenou částí koruny stromu spadlou na trať.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, traťová kolej mezi železničními stanicemi Olbramkostel a Šumná, km 116,610.

Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy); České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 24836).

Následky: 1 zraněná osoba;
celková škoda 518 642 Kč.

*) Výše škody ke dni zveřejnění závěrečné zprávy o výsledcích šetření mimořádné události nebyla konečná.

Bezprostřední příčina:

- narušení průjezdného průřezu traťové koleje mezi železničními stanicemi Olbramkostel a Šumná překážkou – odlomenou částí koruny stromu rostoucím v ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti od průjezdného průřezu koleje, v důsledku jeho snížené vitality a defektního růstu kosterní větve, zapříčiněné jeho nevytipováním k odstranění v rámci kontrolní činnosti k zajištění provozuschopnosti trati a jeho neodstraněním.

Přispívající faktor:

- selhání stability oslabeného úžlabí kosterní větve koruny stromu (dub) způsobené zatížením silnou vrstvou námrazy.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení nebylo Drážní inspekcí vydáno.

SUMMARY

Date and time: 22nd January 2025, 16:57 (15:57 GMT).

Occurrence type: trains collision with an obstacle.

Description: collision of the regional passenger train No. 24836 with the obstacle (broken off part of the treetop) which fell on a track.

Type of train: the regional passenger train No. 24836.

Location: open line between Olbramkostel and Šumná stations, km 116,610.

Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);
České dráhy, a. s. (RU of the regional passenger train No. 24836).

Consequences: 0 fatality, 1 injury;
total damage CZK 518 642,-
*) The amount of damage was not final at the date of the report publishing.

Causal factor:

- disruption of a structure gauge of the line track between Olbramkostel and Šumná stations by the obstacle – broken off part of the treetop which grew in a railway protective area in an impact distance from the structure gauge as a result of its limited vitality and a defective growth of a skeletal branch when it was not selected to removing within checking activity to ensuring of operability of the line track and it was not removed.

Contributing factor:

- failure of stability of a weakened valley of a tree crown skeletal branch (oak) caused by the load of a thick layer of rime.

Systemic factor: none.

Recommendation: not issued.

Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	4
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	9
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	9
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	9
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	9
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	9
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	9
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	10
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	10
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	10
2.9 Interakce se soudními orgány.....	10
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	10
3 POPIS UDÁLOSTI.....	10
3.1 Popis a základní informace.....	10
3.1.1 Popis typu události.....	10
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	10
3.1.3 Popis místa události.....	11
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	14
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	14
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	14
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	15
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	17
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	18
3.2 Faktický popis události.....	20
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	20
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	21
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	21
4.1 Úlohy a povinnosti.....	21
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	21
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	38
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	38
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	38
4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	38
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	38
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	39
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	39
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	39

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	39
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	39
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	39
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	39
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	39
4.3 Lidské faktory.....	39
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	39
4.3.2 Pracovní faktory.....	40
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	40
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	40
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	40
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	40
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	40
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	40
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	40
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	41
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	41
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	41
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	41
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	42
5 ZÁVĚRY.....	44
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	44
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	45
5.3 Doplnující zjištění.....	46
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	46
PŘÍLOHY.....	47

Seznam použitých zkratk a symbolů

AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky
ARR	automatická regulace rychlosti
CDP	centrální dispečerské pracoviště
COP	centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a.s.
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČR	Česká republika
DI	Drážní inspekce
DK	dopravní kancelář
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo
EU	Evropská unie
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
IZS	integrovaný záchranný systém
JPO	jednotka požární ochrany
KBS	zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího
k. ú.	katastrální území
LČR	Lesy České republiky, s.p.
MU	mimořádná událost
OŘ	oblastní ředitelství
O18	odbor systému bezpečnosti provozování dráhy Správy železnic, státní organizace
p. č.	parcelní číslo
PČR	Policie České republiky
RR	registrační rychloměr
ŘDV	řídící drážní vozidlo
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TK	traťová kolej
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	územní inspektorát
ZZ	závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
ZZS	zdravotnická záchranná služba
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

Nařízení komise (EU) 2018/762	NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2018/762 ze dne 8. března 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010, ve znění účinném v době vzniku MU
zákon č. 89/2012 Sb.	zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění účinném v době vzniku MU
zákon č. 114/1992 Sb.	zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění účinném v době vzniku MU
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
zákon č. 289/1995 Sb.	zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 189/2013 Sb.	vyhláška č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis SŽ S2/3	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ „SŽ S2/3 Organizace a provádění prohlídek a měření na dráze celostátní a dráhách regionálních“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis SŽ S4	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ S4 Železniční spodek“, ve znění účinném v době vzniku MU
MP STROMOVÍ	pokyn provozovatele dráhy SŽ, „SŽ MP Metodický pokyn pro údržbu stromoví“, ve znění účinném v době vzniku MU

2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI

2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 4. 2. 2025.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její závažnosti, opakovanosti a zejména dopadů MU na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy, a to na základě oprávnění vyplývajících z ustanovení § 53b zákona č. 266/1994 Sb.

2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění

DI se v rámci šetření předmětné MU potýkala s omezením spočívajícím v odmítnutí podání vysvětlení DI zaměstnanci SŽ, OŘ Brno, Správy tratí Jihlava, a to vedoucím oddělení organizační jednotky (oddělení provozní II) a vedoucím provozního střediska tratí Znojmo, kteří provedli poslední komplexní prohlídku trati v úseku Olbramkostel – Šumná. DI tak v rámci šetření příčin a okolností vzniku dané MU nemohla zjistit a analyzovat chování uvedených osob v souvislosti s plněním jejich povinností vyplývajících z ustanovení právních předpisů a vnitřních předpisů provozovatele dráhy SŽ, a tím se plnohodnotně věnovat šetření lidského faktoru.

Uvedené ovlivnilo způsob a postupy šetření MU, nicméně nemělo vliv na stanovení příčin vzniku předmětné MU.

2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících

Šetření DI na místě MU: DI se šetření na místě MU neúčastnila. Šetřením příčin a okolností vzniku MU byl pověřen ÚI Ostrava.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: byla využita, a to se subjektem:

- AOPK ČR, jež vypracovala dokument „Odborné stanovisko ke zdravotnímu stavu dubu letního rostoucího na parcele p. č. 528/1 v k. ú. Šumná, který byl z důvodu odlomení a pádu větví na koleje příčinou mimořádné události na trati dne 22. 1. 2025; vyhodnocení stavu tří dubů na tělese dráhy s inventárními čísly 43, 45, 46.“ (dále jen Odborný dendrologický posudek).

2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely

Při šetření příčin a okolností vzniku MU vycházela DI na počátku zejména z vyžádané dokumentace od provozovatele dráhy SŽ, dopravce ČD, ČHMÚ a PČR, posléze z vlastní dokumentace, poznatků a zjištění. V dalším průběhu šetření si pak DI od výše uvedených subjektů, Městského úřadu Znojmo a AOPK ČR vyžádala další potřebnou dokumentaci.

Šetření příčin a okolností vzniku MU bylo prováděno podle zákona č. 266/1994 Sb. a vyhlášky č. 376/2006 Sb.

2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty

Úroveň spolupráce se zástupci subjektů zúčastněných na MU byla standardní.

2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě

V rámci šetření MU postupovala DI následovně, resp. použila mj. tyto metody a techniky:

- posouzení, zda byly naplněny důvody pro zahájení šetření příčin vzniku MU;
- analýza podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy SŽ, dopravce ČD, ČHMÚ, PČR a Městského úřadu Znojmo;
- ohledání místa MU v traťovém úseku Olbramkostel – Šumná;
- zadání a vyhodnocení Odborného dendrologického posudku;
- analýza dat zaznamenaných RR umístěným na DV vlaku Os 24836;
- analýza výsledků komisionální prohlídky zúčastněného DV;
- podání vysvětlení zúčastněného zaměstnance.

2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly

V průběhu šetření MU se nevyskytly žádné obtíže ani problémy, které by měly vliv na průběh šetření nebo jeho závěry.

2.9 Interakce se soudními orgány

V průběhu šetření předmětné MU nebyla ze strany DI ani ze strany soudních orgánů iniciována žádná komunikace ani spolupráce.

2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření

Všechny podstatné zjištěné souvislosti týkající se průběhu šetření předmětné MU byly již uvedeny výše.

3 POPIS UDÁLOSTI

3.1 Popis a základní informace

3.1.1 Popis typu události

Druh MU: srážka DV s překážkou.

Skupina MU: nehoda.

3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 22. 1. 2025.

Čas: 16:57 h.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Šatov státní hranice – Okříšky, TK mezi žst. Olbramkostel a Šumná, km 116,610.

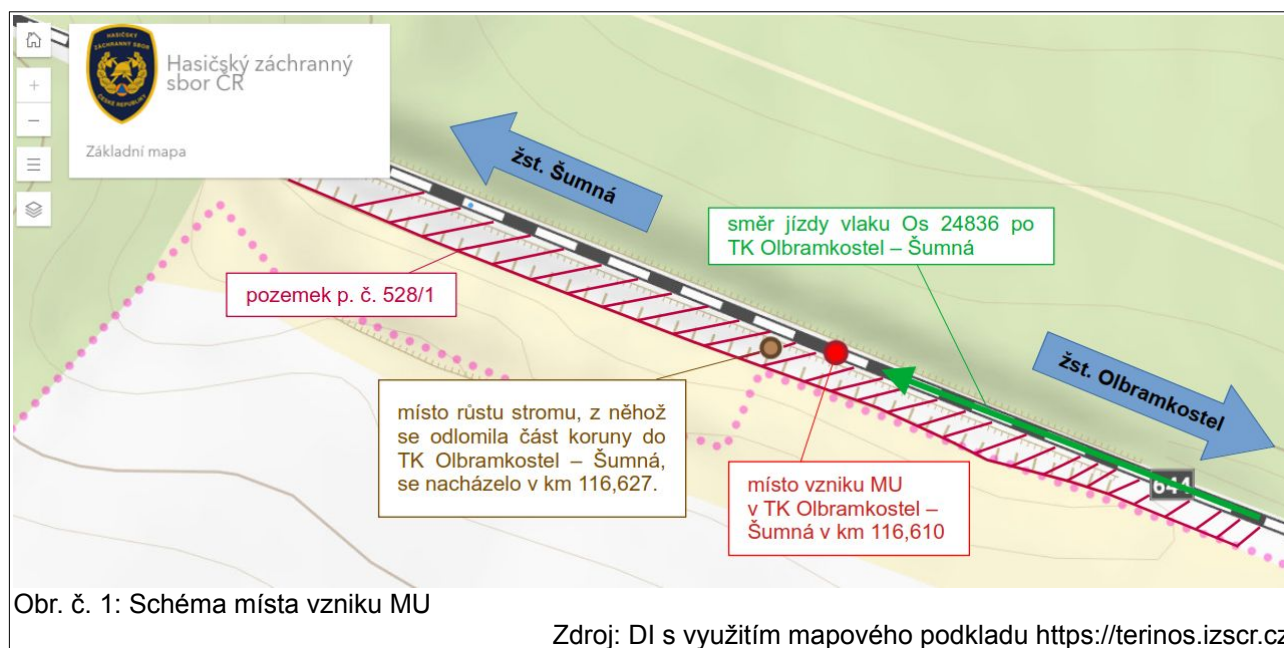
GPS souřadnice: [48.9215461N, 15.9053103E](#).

3.1.3 Popis místa události

Mezistaniční úsek Olbramkostel – Šumná je širokou tratí ohraničenou na obou stranách dopravními – stanicemi, kdy hranice mezi širokou tratí a stanicí tvořila hlavní (vjezdová) návěstidla (dále jen vjezdové návěstidlo). V případě žst. Olbramkostel se jednalo o vjezdové návěstidlo S, umístěné v km 113,268, a v případě žst. Šumná se jednalo o vjezdové návěstidlo L, umístěné v km 118,929. V celém popisovaném mezistaničním úseku je železniční trať jednokolejná a neelektrizovaná (neelektrifikovaná).

Místo MU se nacházelo v km 116,610, kde je dráha, tzn. TK Olbramkostel – Šumná, vedená po pozemku p. č. 528/1, nacházejícím se v obci Šumná [594911], v k. ú. Šumná [764256], druhu „ostatní plocha“ a se způsobem využití „dráha“ (viz bod 3.1.6 této ZZ).

Překážku na dráze vytvořila odlomená část koruny stromu (dub letní – *Quercus robur*) spadlá na TK Olbramkostel – Šumná z téhož pozemku. Předmětný strom rostl ve svahu zemního tělesa v náspu, tzn. tělesa železničního spodku (dále jen železniční násyp), TK v km 116,627, ve vzdálenosti 7,5 m, ve směru jízdy vlaku Os 24836 vlevo, od osy TK. Výška daného stromu byla dle informace provozovatele dráhy SŽ „odhadnuta na cca 19 m“ a obvod kmene 330 cm měřeném ve výšce 130 cm nad zemí. Předmětný strom rostl v souvislém pásmu vyšší vegetace.



Obr. č. 1: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: DI s využitím mapového podkladu <https://terinos.cz>

Z dokumentace provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD o ohledání místa MU (netýká se pořízené fotodokumentace, viz níže) mj. vyplývá:

- vlak Os 24836 dopravce ČD jel ze žst. Olbramkostel po TK Olbramkostel – Šumná do žst. Šumná;
- překážku na dopravní cestě dráhy v km 116,610 tvořila odlomená část koruny stromu (dub), která byla spadlá do průjezdného průřezu TK;
- TZZ mezistaničního úseku Olbramkostel – Šumná bylo bez závad a nebylo v příčinné souvislosti se vznikem MU;
- vlak Os 24836 byl tvořen samostatně jedoucí motorovou jednotkou s obchodním názvem „Regionova“ sestavenou z:

- ŘDV CZ-ČD 95 54 5 914 199-5 (dále jen 914.199-5), zařazeného v čele vlaku,
- HDV CZ-ČD 95 54 5 814 199-6 (dále také jen 814.199-6);
- osoba řídící DV (dále jen strojvedoucí) řídila vlak Os 24836, pozorovala trať a návěsti ze stanoviště strojvedoucího ŘDV 914.199-5, tzn. z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy vlaku;
- odlomená část koruny stromu (větvě) prorazila skříň ŘDV a vnikla do kabiny strojvedoucího;
- strojvedoucí vlaku Os 24836 utrpěl újmu na zdraví a byl odvezen ZZS do Fakultní nemocnice v Brně;
- přední čelo vlaku Os 24836 se v místě konečného postavení po MU nacházelo na TK Olbramkostel – Šumná v km 116,772, tzn. ve vzdálenosti 162 m za místem vzniku MU;
- pověřenou osobou O18 SŽ bylo na místě vzniku MU nařízeno provedení zaměření místa růstu stromu (dubu), od kterého se odlomila část jeho koruny a spadla do průjezdného průřezu TK Olbramkostel – Šumná, s vyjádřením odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy k jeho zdravotnímu stavu (viz bod 4.1.1 této ZZ).

Z fotodokumentace pořízené provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem ČD při ohledání místa MU mj. vyplývá:

- na obou stranách svahu železničního náspu TK Olbramkostel – Šumná se nacházely vzrostlé stromy, které byly pokryty silnou vrstvou námrazy;
- vedle předmětného stromu (dubu) ležela vpravo od něj odlomená pravá část jeho koruny (větvě);
- přední čelo ŘDV 914.199-5 bylo následkem srážky silně poškozeno:
 - pravá oblina kabiny strojvedoucího, vč. pravého sloupku mezi pravým bočním oknem kabiny strojvedoucího a čelním oknem byla popraskána a deformována směrem dovnitř vozidla,
 - v prostoru mezi pravými a levými pozičními světly a pravými a levými spodními dálkovými světly se v předním čele vozidla nad úroveň jeho podlahy nacházely nepravidelné otvory, ze kterých vně ŘDV vyčnívaly větve odlomené části koruny stromu o průměru cca 20 až 30 cm,
 - v levé oblině se nad úroveň podlahy vozidla nacházel velký nepravidelný otvor, kterým do kabiny strojvedoucího a dále přes zadní stěnu kabiny strojvedoucího do předního oddílu pro cestující, procházela větev o průměru cca 40 cm,
 - čelní sklo bylo silně popraskáno,
 - levá část pluhu byla zdeformována a vmáčknuta směrem dovnitř;
- z 1. pravého okna předního oddílu pro cestující vně vozidla vyčnívala větev;
- kabina strojvedoucího ŘDV, vč. stanoviště strojvedoucího a zadní stěny kabiny, byly silně poškozeny dovnitř vozidla vniklými větvemi koruny stromu. Těmito větvemi byl rovněž poškozen interiér předního oddílu pro cestující ŘDV, vč. sedadel a obložení bočních stěn;
- pracovní deska stanoviště strojvedoucího, sedáky sedadel a podlaha kabiny strojvedoucího a předního oddílu pro cestující ŘDV byly pokryty vrstvou dřevěných třísek, stromové kůry, odštípnutého laminátu z čela ŘDV a vnitřního obložení stěn vozidla.

- Povětrnostní podmínky:** teplota vzduchu $-3\text{ }^{\circ}\text{C}$, zataženo, námraza, náledí a ledovka. Maximální rychlost větru $6,1\text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ jihovýchodního směru (stupeň 4 dle Beaufortovy stupnice rychlosti větru), tzn. mírný vítr. Noční doba, viditelnost snížena silnou mlhou. ČHMÚ pro danou lokalitu (klimatologická stanice Kuchařovice) nevydal žádnou výstrahu.
- Geografické údaje:** místo MU se nacházelo v přímém úseku TK Olbramkostel – Šumná vedené na železničním náspu, v členitém a obtížně přístupném terénu. Vlevo TK se nacházelo souvislé pásmo vyšší vegetace (nepravidelné stromořadí) rostoucí na pozemku provozovatele dráhy, vpravo TK se nacházelo stromoví rostoucí jak na pozemku provozovatele dráhy, tak na pozemku sousedícím s dráhou, který byl určený k plnění funkcí lesa.

Z vlastních poznatků, zjištění a fotodokumentace pořízené po zahájení vlastního šetření na místě MU bylo DI dále mj. zjištěno:

- traťová rychlost v místě vzniku MU byla $80\text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. Rychlostník N s číslicí „80“ byl umístěn v km 113,955, tzn. 2 655 m před místem vzniku MU;
- strom (dub), z něhož došlo k odlomení části koruny, jenž rostl v km 116,627, ve vzdálenosti 7,5 m vlevo od osy TK Olbramkostel – Šumná na svahu železničního náspu, byl v době vlastního ohledání DI již pokácen. Část jeho kmene (o délce cca 2,75 m nad místem kácení) se nacházela přibližně 30 m vlevo od místa původního růstu. Dřevina byla fyzicky (sprejem) barevně označena číslem 44;
- předmětný dub rostl na jižní straně svahu železničního náspu TK Olbramkostel – Šumná, a to v jeho dolní polovině, v jiném (zapojeném) porostu, který byl v době ohledání DI již rovněž vykácen;
- obvod kmene předmětného dubu dosahoval na pařezu (měřeno na jeho horní hraně) 375 cm;
- vpravo vně TK Olbramkostel – Šumná, v úseku od km 116,577 do km 116,677, tzn. také v okolí místa vzniku MU, byl(y) zjištěn(y):
 - větší počet stromů (stromoví lesního porostu) rostoucí v dopadové vzdálenosti na pozemku p. č. 528/1 (viz výše) a sousedícím pozemku p. č. 691/1, nacházejícím se v obci Šumná [594911], v k. ú. Šumná [764256], druhu „lesní pozemek“. Vlastníkem pozemku p. č. 691/1 byla ČR a právo hospodařit s uvedeným majetkem státu měly LČR,
 - dřeviny, jež byly fyzicky (sprejem) barevně označeny čísly 41, 42, 43, 45 a 46. Mimo uvedený úsek se nacházely další dřeviny, který byly fyzicky (sprejem) označené čísly 37, 38, 40, 52 a 53;
- vlevo vně TK Olbramkostel – Šumná v úseku od km 116,577 do km 116,677, tzn. v okolí místa vzniku MU v km 116,610, bylo zjištěno souvislé pásmo vyšší vegetace (nepravidelné stromořadí), rostoucí na pozemku p. č. 528/1 nacházejícím se v obci Šumná [594911], v k. ú. Šumná [764256], druhu „ostatní plocha“, a se

způsobem využití „dráha“, kdy vlastníkem tohoto pozemku byla ČR a právo hospodařit s uvedeným majetkem státu měla SŽ.

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem, provozovatelem dráhy ani jinými subjekty prováděny žádné opravné nebo údržbové práce. Drážní doprava v místě MU byla provozována v běžném režimu.

Komisionální prohlídkou DV vlaku Os 24836 konanou dne 5. 2. 2025 v prostorách Oblastního centra údržby Východ, Střediska údržby Znojmo bylo zjištěno poškození, a to na:

- ŘDV 914.199-5: rámu a skříně vozidla, interiéru vozidla, smetadla, čelního skla, ovládacího pultu stanoviště strojvedoucího, sedadel, elektroinstalace, vzduchového potrubí, táhloví brzdy a 2. dvojkolí;
- HDV 814.199-6: vodních propojek chladicího okruhu spalovacího motoru.

3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

Při MU utrpěl újmu na zdraví strojvedoucí vlaku Os 24836.

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- | | |
|-----------------------|---------------|
| • ŘDV (vlak Os 24836) | 500 000 Kč;*) |
| • HDV (vlak Os 24836) | 12 000 Kč;*) |
| • zařízení dráhy | 6 642 Kč.*) |

Při MU byla škoda vzniklá na DV vyčíslena **celkem na 518 642 Kč. *)**

*) Výše škody ke dni zveřejnění ZZ nebyla konečná.

Škoda na životním prostředí, přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů

V důsledku vzniku MU bylo dne 22. 1. 2025 v době od 16:57 h do 22:00 h zastaveno (přerušeno) provozování drážní dopravy v traťovém úseku Olbramkostel – Šumná. Vlaky osobní dopravy byly v uvedeném časovém období nahrazeny náhradní autobusovou dopravou.

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku Os 24836, zaměstnanec ČD.

Ostatní osoby, svědci:

- výpravčí žst. Olbramkostel, zaměstnankyně SŽ;
- vedoucí oddělení organizační jednotky [oddělení provozní II (dále jen vedoucí oddělení)], zaměstnanec SŽ, OR Brno, Správa tratí Jihlava;

- vedoucí provozního střediska tratí Znojmo (dále jen vedoucí provozního střediska), zaměstnanec SŽ, OŘ Brno, Správa tratí Jihlava;
- vedoucí obsluhy vlaku Os 24836 (dále jen vlakvedoucí), zaměstnanec ČD.

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem pozemku p. č. 528/1, nacházejícím se v obci Šumná [594911], v k. ú. Šumná [764256], na kterém rostl strom, jehož odlomená část koruny svým pádem vytvořila překážku na TK Olbramkostel – Šumná, byla ČR. Právo hospodařit s uvedeným majetkem státu měla SŽ.

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Šatov státní hranice – Okříšky, byla ČR. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, která byla rovněž provozovatelem této dráhy.

Dopravcem vlaku Os 24836 byly ČD, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 10.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem ČD dne 27. 9. 2024, s účinností od téhož dne.

3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

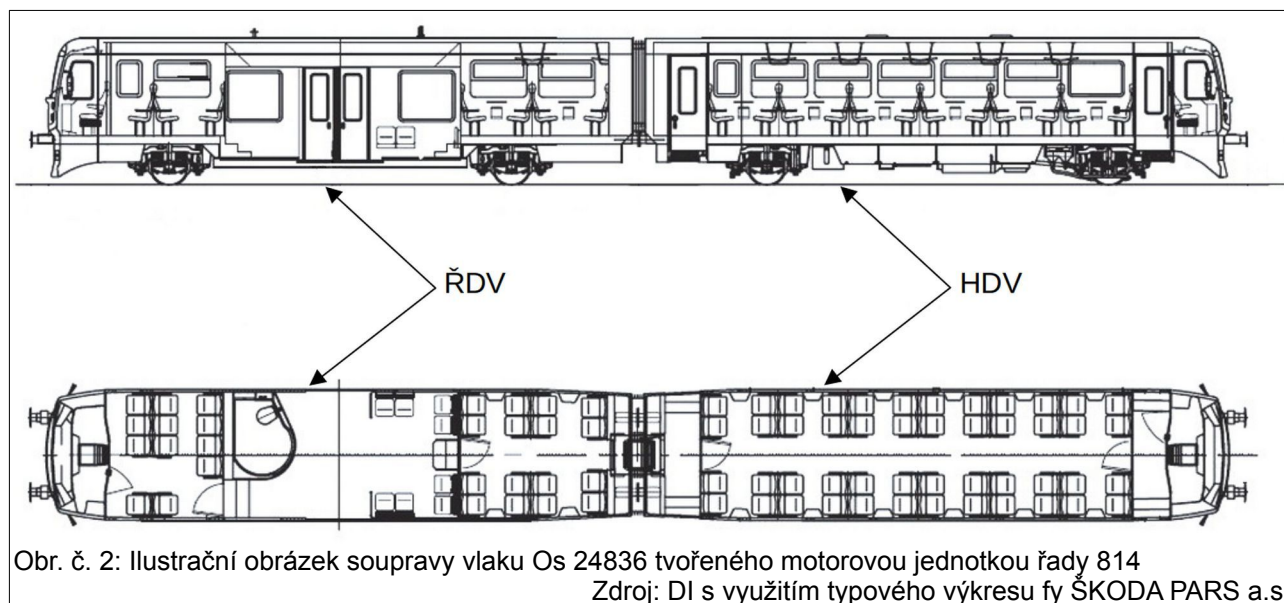
Vlak:	Os 24836	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	29	ŘDV:	914.199-5	P
Počet náprav:	4	HDV:	814.199-6	P
Hmotnost (t):	47			
Potřebná brzdící procenta (%):	62			
Skutečná brzdící procenta (%):	102			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km·h ⁻¹):	80			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 24836:

- výchozí stanicí byla žst. Znojmo, konečnou stanicí byla žst. Moravské Budějovice. Vlak byl určen k přepravě cestujících;
- držitelem a vlastníkem obou na MU zúčastněných DV (motorové jednotky) byl dopravce ČD;
- vlak byl doprovázen strojvedoucím vlaku Os 24836 a vlakvedoucím.

Motorová jednotka pro regionální dopravu s obchodním názvem „Regionova“ byla tvořena dvounápravovým motorovým vozem – HDV 814.199-6 a dvounápravovým ŘDV 914.199-5. Motorový vůz byl členěn na kabinu strojvedoucího se středově orientovaným stanovištěm strojvedoucího v přední části DV, přední nástupní prostor, velkoprostorový oddíl pro cestující a zadní nástupní prostor, na který navazoval přechodový můstek. Půdorysné uspořádání ŘDV bylo od HDV poněkud odlišné, kdy centrální část ŘDV byla řešena jako nízkopodlažní nástupní prostor, jenž byl přístupný dvoukřídlými pedsuvnými elektropneumaticky ovládanými dveřmi. Po obou stranách tohoto nízkopodlažního prostoru byly zřízeny oddíly pro cestující, oddělené od nástupního prostoru prosklenými

přepážkami. Na opačném konci ŘDV se nacházela kabina strojvedoucího, jejíž provedení odpovídalo kabině na HDV. Kabiny a ergonomicky uspořádaná stanoviště strojvedoucího umožňovaly strojvedoucímu nerušené pozorování tratě a návěstí a snadné řízení DV.



Z dat zaznamenaných elektronickým RR umístěným na HDV 814.199-6, a to od uvedení vlaku Os 24836 do pohybu v žst. Olbramkostel do zastavení po vzniku MU, po zaokrouhlení časových údajů na celé sekundy, dráhových údajů na celé metry, rychlostních údajů na $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$, mj. vyplývá:

v 16:53:08 h	byl vlak v žst. Olbramkostel uveden do pohybu (dle Tabelárního jízdního řádu byl odjezd vlaku v 16:53 h), následoval plynulý rozjezd;
v 16:53:52 h	přední čelo vlaku rychlostí $46 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ minulo úroveň hlavního (odjezdového) návěstidla L1 žst. Olbramkostel a vlak nadále zrychloval. Nacházel se 3 699 m před místem vzniku MU;
v 16:54:52 h	vlak dosáhl maximální rychlosti $69 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a pokračoval v jízdě konstantní rychlostí. Předním čelem se vlak nacházel ve vzdálenosti 2 694 m před místem vzniku MU;
v 16:54:54 h	přední čelo vlaku jedoucího rychlostí $69 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ minulo úroveň rychlostníku N s číslicí „80“ a nacházelo se ve vzdálenosti 2 655 m před místem vzniku MU;
v 16:57:05 h	byla zaznamenána předposlední obsluha tlačítka bdělosti KBS před vznikem MU (tlačítko bdělosti bylo zmáčknuto podobně jako v přecházejících případech po dobu do 1 s). Ve stejném čase se na stanovišti strojvedoucího rozsvítilo modré světlo kontrolky KBS. Přední čelo vlaku jedoucího rychlostí $69 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ se nacházelo ve vzdálenosti 137 m před místem vzniku MU;
v 16:57:10 h	bylo zaznamenáno zhasnutí modrého světla kontrolky KBS. Přední čelo vlaku jedoucího rychlostí $69 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ se nacházelo ve vzdálenosti 41 m před místem vzniku MU;

v 16:57:11 h	byla zaznamenána poslední obsluha tlačítka bdělosti KBS před vznikem MU. Ve stejném čase se rozsvítilo modré světlo kontrolky KBS. Přední čelo vlaku jedoucího rychlostí $69 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ se nacházelo ve vzdálenosti 22 m před místem vzniku MU. Tlačítko bdělosti bylo strojvedoucím drženo ve zmáčknuté poloze až do vzniku MU;
v 16:57:12 h	vznik MU – přední čelo ŘDV 914.199-5 vlaku jedoucího rychlostí $69 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ narazilo do překážky na dopravní cestě dráhy. Ve stejném čase bylo zaznamenáno uvolnění tlačítka bdělosti a začátek rychlého vyprázdnění vzduchu z potrubí průběžné samočinné tlakové brzdy (dále jen hlavní potrubí). Vyprazdňování tohoto potrubí nebylo iniciováno manipulací strojvedoucího s příslušným ovládacím prvkem ŘDV;
v 16:57:13 h	při rychlosti $58 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, ve vzdálenosti 16 m za místem vzniku MU, bylo zaznamenáno snížení tlaku vzduchu v hlavním potrubí pod 3 bar, naplnění brzdových válců tlakem vzduchu větším jak 0,2 bar a začátek činnosti dynamické brzdy;
v 16:57:29 h	vlak zastavil v konečném postavení po vzniku MU, a to předním čelem ve vzdálenosti 162 m za místem vzniku MU;
- jízda vlaku byla řízena z kabiny strojvedoucího ŘDV 914.199-5, při navoleném směru jízdy vpřed, v režimu ARR; - KBS bylo zapnuto a strojvedoucím v celém posuzovaném úseku periodicky obsluhováno, viz také výše uvedené; - nejvyšší dovolená rychlost vlaku nebyla v posuzovaném úseku překročena.	

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Žst. Olbramkostel byla vybavena SZZ 3. kategorie – reléovým zabezpečovacím zařízením cestového systému s rychlostní návěstní soustavou světelných návěstidel a se skupinově přestavovanými výhybkami. Obslužné pracoviště SZZ (indikační deska s graficky znázorněným kolejovým plánem dopravy) bylo obsluhováno výpravčím místně z DK žst. Olbramkostel.

Mezistaniční úsek Olbramkostel – Šumná byl vybaven TZS 3. kategorie – automatickým hradlem AH-DTS bez oddílových návěstidel, jež zabezpečovalo jízdu vlaku v daném mezistaničním oddíle, přičemž volnost nebo obsazení kolejových úseků kontrolovaly počítače náprav.

TK Olbramkostel – Šumná byla vedena od km 115,995 do místa vzniku MU v km 116,610 v přímém směru. Ve směru jízdy vlaku Os 24836 TK klesala do km 116,601 na spádu 10 ‰ a následně až do místa vzniku MU v km 116,610 na spádu 10,15 ‰. TK byla vedena na zemním tělese na železničním náspu, v místě vzniku MU pak na železničním náspu o výšce cca 5 m, přičemž sklony svahů železničního náspu byly v jednotném sklonu.

Železniční svršek TK Olbramkostel – Šumná tvořily širokopatní kolejnice tvaru S49, vložené do TK v roce 1987, svařené do bezстыkové koleje, upevněné na betonových prefabrikovaných kolejnicových podporách (pražcích) typu SB 8 s tuhým upevněním kolejnic (upevnění K).

Žst. Šumná byla vybavena SZZ 3. kategorie – reléovým zabezpečovacím zařízením (dispečerské reléové stavědlo), typu AŽD 71, které bylo ovládané prostřednictvím systému REMOTE 98 z jednotného obslužného pracoviště (tvořeného hlavním a záložním počítačem). Obslužné pracoviště SZZ bylo obsluhováno místně z DK žst. Šumná.

3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací

Souhrn podaných vysvětlení zaměstnanců provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD, vč. osob ve smluvním vztahu:

- strojvedoucí vlaku Os 24836 – Zápis se zaměstnancem:
 - na výkon práce (směnu) nastoupil dne 22. 1. 2025 v 11:47 h. Směna probíhala bez komplikací, a to i přes celodenní námrazu a pozdější silnou mlhu,
 - poslední vlak dne 22. 1. 2025 měl vést ze Znojma do Moravských Budějovic, kde měl soupravu od vlaku odstavit, a zpět do Znojma se měl vracet režijní jízdou.
Pozn. DI: jednalo se o MU dotčený vlak Os 24836,
 - poslední, co si z řízení vlaku Os 24836 vybavuje, je okamžik, kdy opouštěl žst. Olbramkostel ve směru do žst. Šumná, vzpomíná si až na vyproštění z kabiny strojvedoucího zasahujícími složkami IZS a převoz do Fakultní nemocnice Brno;
- strojvedoucí vlaku Os 24836 – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - odpočinek před směnou, při které došlo ke vzniku dané MU, trávil v místě bydliště, v noci spal,
 - cesta z místa bydliště do místa začátku výkonu práce ve Znojmě mu trvala cca 20 min,
 - na výkon práce (směnu) nastoupil odpočatý a zdrav. Po začátku výkonu práce (směny) převzal řízení motorové jednotky 814.199-6/914.199-5, kterou řídil až do vzniku MU. Při řízení dané jednotky neshledal žádnou závadu v jejím technickém stavu,
 - výkon práce (směna) až do vzniku MU probíhal bez mimořádností,
 - před jízdou vlaku Os 24836 řídil předmětnou motorovou jednotku na vlaku Os 24819 jedoucím opačným směrem z Okříšek do Znojma, přičemž v traťovém úseku Šumná – Olbramkostel nic mimořádného nezjistil, neviděl,
 - dne 22. 1. 2025 byla po celý den zhoršena viditelnost silnou mlhou. Na jakou vzdálenost bylo vidět před vedoucí vozidlo vlaku, si nedokázal vybavit,
 - vlak Os 24836 řídil z kabiny strojvedoucího ŘDV 914.199-5, v kabině strojvedoucího se nacházel sám. Kde ve vlaku se v době vzniku MU nacházel vlakvedoucí, nevěděl,
 - motorovou jednotku za jízdy vlaku Os 24836 řídil v režimu ARR,
 - s ohledem na jízdní doby vlaku Os 24836 a skutečnost, že vlak nebyl oproti Tabelárnímu jízdnímu řádu zpožděn, nevyužíval nejvyšší dovolenou rychlost vlaku, která v místě MU byla $80 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$. Jakou rychlostí přijížděl k místu MU, si vybavuje. V podobných případech jede s vlakem rychlostí okolo $70 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, která mu postačuje k dodržení pravidelných jízdních dob,

- na otázku týkající se jeho poslední obsluhy tlačítka bdělosti KBS ve vzdálenosti 22 m před místem srážky, uvedl, že „... jsem bezprostředně před srážkou podržel déle zmáčklé tlačítko bdělosti, bylo nejspíše způsobem mým ztuhnutím poté, kdy jsem ve tmě a mlze náhle a neočekávaně před sebou uviděl nějakou překážku, kterou jsem v koleji nečekal. Vybavuji si až okamžik, kdy mne zasahující hasiči vyprošťovali.“,
- v době vyhotovení záznamu o podaném vysvětlení k MU byl nadále v pracovní neschopnosti, kotník pravé nohy a jeho okolí měl zpevněné dlahou a šrouby.

Souhrn podaných vysvětlení jiných svědků:

- výpravčí žst. Olbramkostel – Zápis se zaměstnancem:
 - dne 22. 1. 2025 měla denní výkon práce (směnu) ve funkci výpravčí žst. Olbramkostel. Před nástupem na výkon práce (směnu) a v jejím průběhu se cítila v pořádku, nepociťovala únavu,
 - před vznikem MU její pozornost nic nerozptýlilo, SZZ žst. Olbramkostel vykazovalo správnou činnost,
 - v 16:53 h vlak Os 24836 odjel ze žst. Olbramkostel ve směru žst. Šumná,
 - počasí bylo klidné, vítr nefoukal a byly -4 °C. K povětrnostní situaci nebyla ČHMÚ vydána žádná výstražná informace,
 - od strojvedoucích předchozích vlaků ani z jiných zdrojů neměla informaci, že by mezi žst. Olbramkostel a Šumná byla zhoršená povětrnostní situace. Z těchto důvodů nebyl strojvedoucí vlaku Os 24836 zpraven písemným rozkazem – všeobecným rozkazem k jízdě za zhoršených povětrnostních podmínek.
Pozn. DI: rozkaz k opatrné jízdě je postupy provozovatele dráhy SŽ povoleno nahradit všeobecným rozkazem tištěným prostřednictvím provozní aplikace,
 - o vzniku MU byla informována výpravčí žst. Šumná v 17:10 h, dále postupovala podle předpisových ustanovení;
- vlakvedoucí vlaku Os 24836 – Zápis se zaměstnancem:
 - krátce před 17:00 h mezi žst. Olbramkostel a Šumná vlak Os 24836 narazil do spadlého stromu. Část stromu pronikla do kabiny strojvedoucího a do oddílu pro cestující ŘDV,
 - nikdo z cestujících neutrpěl újmu na zdraví,
 - strojvedoucímu vlaku poskytl první pomoc a ihned prostřednictvím mobilní aplikace Záchranka kontaktoval tísňovou linku, a to z důvodu přesného určení polohy, neboť místo vzniku MU se nacházelo v obtížně přístupném terénu,
 - zhruba po 20 min dorazili na místo vzniku MU první jednotky IZS, které převzaly strojvedoucího k ošetření. Evakuaci cestujících provedli hasiči, kteří je doprovodili k vozidlům a převezli do žst. Šumná, kde na ně již čekal autobus náhradní dopravy.

DI v rámci šetření příčin a okolností vzniku MU předvolala k podání vysvětlení také zaměstnance SŽ – vedoucího oddělení a vedoucího provozního střediska, v jejichž působnosti se mezistaniční úsek Olbramkostel – Šumná nacházel, kteří provedli poslední komplexní prohlídku trati v úseku Olbramkostel – Šumná. Oba však využili svého práva a DI odepřeli podat k MU svá vysvětlení.

Prostor v místě MU nebyl monitorován kamerovým systémem se záznamem.

Před vznikem MU nebyla zaznamenána žádná relevantní komunikace mající souvislost s jejím vznikem.

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

ČHMÚ nevydal na den 22. 1. 2025 pro danou lokalitu žádnou výstrahu. V době vzniku MU byla teplota vzduchu $-3\text{ }^{\circ}\text{C}$. Počasí bylo bez srážek, se zataženou oblohou, výskytem námrazy, mlhy a náledí. Výpravčí žst. Olbramkostel neměla od strojvedoucích vlaků projíždějících mezistaničním úsekem Olbramkostel – Šumná před jízdou vlaku Os 24836 ani z jiných dostupných zdrojů žádné informace o výskytu zhoršených povětrnostních podmínek v mezistaničním úseku Olbramkostel – Šumná. Proto nebyl také strojvedoucí vlaku Os 24836 před jízdou zpraven žádným písemným rozkazem o zhoršené povětrnostní situaci ani o možném nebezpečí vzniku překážky na trati. Sjízdnost TK Olbramkostel – Šumná před jízdou vlaku Os 24836 dokládají výpisy z provozních aplikací elektronických dopravních deníků žst. Olbramkostel a Šumná, ze kterých mj. vyplývá, že poslední realizovaná jízda DV místem MU byla vlakem Os 24819, jenž odjel ze žst. Šumná ve směru Olbramkostel v 16:04 h a do žst. Olbramkostel přijel v 16:10 h. Sjízdnost předmětné TK v době jízdy předchozího vlaku Os 24819 potvrdil strojvedoucí, a to vyjádřením poskytnutém DI.

Místo MU se nacházelo v přímém úseku trati, kdy vlevo TK ve směru jízdy vlaku Os 24836 se na pozemku provozovatele dráhy SŽ nacházelo souvislé pásmo vyšší vegetace (nepravidelné stromořadí) a v něm také předmětný strom (dub letní). Jak uvedený strom, tak i další stromy souvislého pásma vyšší vegetace (nepravidelného stromořadí) rostly v dopadové vzdálenosti od průjezdného průřezu provozované TK. Vpravo TK se nacházel větší počet vzrostlých stromů (stromoví lesního porostu) rostoucích v dopadové vzdálenosti.

Vlak Os 24836 byl v žst. Olbramkostel uveden do pohybu v 16:53:08 h (pravidelný odjezd dle Tabelárního jízdního řádu byl v 16:53 h). Poslední okamžik, který si strojvedoucí tohoto vlaku pamatoval, bylo opouštění žst. Olbramkostel ve směru do žst. Šumná.

V 16:54:52 h vlak Os 24836 dosáhl maximální rychlosti $69\text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a dále pokračoval v jízdě konstantní rychlostí v režimu ARR. V tomto okamžiku se jeho přední čelo nacházelo ve vzdálenosti 2 694 m před místem MU.

O 2 min a 19 s později (v 16:57:11 h) byla při rychlosti $69\text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, ve vzdálenosti 22 m před místem srážky vlaku s odlomenou korunou stromu (dubu), zaznamenána poslední obsluha tlačítka bdělosti KBS. Protože strojvedoucí vlaku Os 24836 tlačítko bdělosti KBS držel ve zmáčknuté poloze až do vzniku MU v 16:57:12 h, lze dovodit, že se současně jednalo o okamžik, kdy strojvedoucí s ohledem na noční dobu a silnou mlhu, jež mu výrazně omezovaly rozhled na dráhu, zjistil (uvědomil si) překážku zasahující do průjezdného průřezu TK. V 16:57:12 h pak přední čelo vlaku Os 24836 rychlostí $69\text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ narazilo v km 116,610 do vrcholové části odlomené koruny stromu (dubu), jehož větve o průměru až 40 cm nejenže poškodily přední čelo ŘDV vlaku, ale vnikly do kabiny strojvedoucího a předního oddílu pro cestující, jež silně poškodily.

Ve stejný okamžik byl zaznamenán začátek vyprazdňování hlavního potrubí, jež nebylo iniciováno strojvedoucím manipulací s příslušným ovládacím prvkem ŘDV, nýbrž

poškozením hlavního potrubí větvemi, které při srážce vnikly do interiéru ŘDV. Po uplynutí 17 s (v 16:57:29 h) vlak zastavil v konečném postavení po MU, a to předním čelem ŘDV 914.199-5 v km 116,772. Následkem srážky vlaku Os 24836 s odlomenou částí koruny stromu utrpěl strojvedoucí tohoto vlaku újmu na zdraví.

3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb

- 16:57 h vznik MU;
- 16:59 h vlakvedoucí vlaku Os 24836 ohlásil vzniku MU na ZZS Jihomoravského kraje;
- 17:03 h JPO HZS SŽ Brno ohlásila vznik MU na CDP Přerov a požádala o zastavení provozu v TK Olbramkostel – Šumná;
- 17:04 h PČR ohlásila vznik MU na CDP Přerov a zároveň informovala o výjezdu na místo vzniku MU;
- 17:05 h vlakvedoucí vlaku Os 24836 ohlásil vznik MU výpravčí žst. Šumná;
- 17:06 h vedoucí dispečer CDP Přerov ohlásil vznik MU pověřené osobě O18 SŽ;
- 17:11 h pověřená osoba O18 SŽ oznámila vznik MU na COP DI za provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD;
- 17:25 h na místo MU přijela první výjezdová skupina ZZS Jihomoravského kraje;
- 17:38 h inspektor COP DI udělil pověřené osobě O18 SŽ souhlas s uvolněním dráhy;
- 22:00 h obnovoeno provozování drážní dopravy v mezistaničním úseku Olbramkostel – Šumná.

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován, a to v 16:59 h, tj. 2 min po vzniku MU, vlakvedoucím vlaku Os 24836.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- ZZS Jihomoravského kraje;
- JPO HZS SŽ Brno;
- JPO HZS Jihomoravského kraje, požární stanice Znojmo;
- PČR, Územní odbor Znojmo, oddělení obecné kriminality.

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy měl podle právních předpisů mj. za povinnost provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení. Ve smyslu této povinnosti musel provádět mj. pravidelné prohlídky a řešit zdroje ohrožení dráhy, tedy i stromoví ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy, a udržet stromoví tak, aby odpovídalo bezpečnému provozu, jak provozovatel dráhy uvedl v MP STROMOVÍ. Provozovatel dráhy

měl právo odstraňovat a oklešťovat stromové a jiné porosty ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy v případě, kdy tak po předchozím upozornění provozovatele dráhy neučinil jejich vlastník v přiměřené lhůtě a v rozsahu, které byly stanoveny v upozornění, přičemž stromové a jiné porosty, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy (viz Obr. č. 4), byly podle ustanovení § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. stromovým ohrožujícím bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy.

Na tomto místě je nezbytné připomenout, že právní předpisy explicitně nedefinují výrazy „stromové“ a „jiné porosty“, které byly použity ve výše uvedeném ustanovení zákona č. 266/1994 Sb., a proto je vhodné alespoň rámcově význam těchto slov objasnit a vyložit. Výraz „stromové“ má z čistě jazykového významu slova význam „stromový porost“, „stromy“, kdy „stromem“ je myšlena „dřevina s kmenem, která se různým způsobem větví“. Výraz „porost“ poté z čistě jazykového významu slova znamená „rostliny kryjící nějaké místo“, přičemž mezi rostliny lze bezpochyby zařadit také např. keře. Podle uvedeného výkladu je tedy zřejmé, že předmětné pojmy „stromové“ a „jiné porosty“ užití v zákoně č. 266/1994 Sb. odpovídají technologickým postupům provozovatele dráhy SŽ obsaženým v MP STROMOVÍ. Z Části první, Článku 2, odst. 8 tohoto technologického postupu provozovatele dráhy SŽ a logiky věci tak lze dovodit, že za stromové lze považovat také dřevinu rostoucí mimo les, zapojený porost dřevin, les (tzn. také strom rostoucí v lesním porostu) a stromořadí.

Pro úplnost je vhodné uvést, že podle ustanovení § 4 a 8 zákona č. 266/1994 Sb.:

- byl obvod dráhy: území určené územním rozhodnutím pro umístění stavby dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy (regionální dráhy) byl vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které byly určeny pro umístění dráhy a její údržbu;
- bylo ochranné pásmo celostátní dráhy (vybudované pro rychlost do 160 km·h⁻¹ včetně) a regionální dráhy: prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice byly vymezeny svislou plochou vedenou 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.

Provozovatel dráhy SŽ byl pro splnění povinnosti provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy a zajištění dodržování zavedeného systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy, jemu uložené ustanoveními § 22 odst. 1 písm. a) a odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., při vyhledávání zdrojů ohrožení dráhy a zejména pak při odstraňování stromové v ochranném pásmu dráhy, povinen postupovat v souladu se zákony č. 114/1992 Sb. a č. 289/1995 Sb., a to ve spojení s § 2937 zákona č. 89/2012 Sb. V případě omezení, pozastavení nebo zákazu odstraňování stromové orgánem ochrany přírody ve stanovené lhůtě bylo navíc pro tento orgán závazné stanovisko drážního správního úřadu, v daném případě DÚ, který mj. zjišťoval na základě ustanovení § 10 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb. zdroje ohrožení dráhy, tj. i stromové ohrožující bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

Je vhodné také uvést, že dle ustanovení § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. „*Povolení není třeba ... k odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze Kácení z těchto důvodů musí být oznámeno písemně nejméně 15 dnů předem orgánu ochrany přírody, který je může pozastavit, omezit nebo zakázat, pokud odporuje požadavkům na ochranu dřevin; v případě odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční*

dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze tak může učinit jen na základě závazného stanoviska drážního správního úřadu.“, přičemž podle ustanovení odst. 4 tohoto paragrafu *„Povolení není třeba ke kácení dřevin, je-li jejich stavem zřejmě a bezprostředně ohrožen život či zdraví nebo hrozí-li škoda značného rozsahu. Ten, kdo za těchto podmínek provede kácení, oznámí je orgánu ochrany přírody do 15 dnů od provedení kácení.“*.

Je potřebné také uvést, že dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. i) zákona č. 114/1992 Sb. *„dřevina rostoucí mimo les ... je strom či keř rostoucí jednotlivě i ve skupinách ve volné krajině i v sídelních útvech na pozemcích mimo lesní pozemky,“*. V souladu s ustanovením § 3 vyhlášky č. 189/2013 Sb., kterou se zákon č. 114/1992 Sb. prováděl, rovněž není třeba povolení ke kácení mj. u dřevin rostoucích mimo les, za předpokladu, že tyto dřeviny nejsou součástí významného krajinného prvku, náhradní výsadby nebo stromořadí, o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí, nebo pro zapojené porosty dřevin, pokud celková plocha kácených zapojených porostů dřevin nepřesahuje 40 m² – což se nevztahovalo na strom, jehož odlomená část koruny vytvořila předmětnou překážku na dopravní cestě dráhy, protože obvod jeho kmene ve výšce 130 cm nad zemí byl 330 cm a bylo potřeba uplatnit postup dle výše uvedeného ustanovení § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb.

Dále je vhodné doplnit, že dle ustanovení § 2 písm. a) a c) zákona č. 289/1995 Sb. se lesem rozuměly lesní porosty s jejich prostředím a pozemky určené k plnění funkcí lesa a lesními porosty se rozuměly stromy a keře lesních dřevin, které v daných podmínkách plní funkce lesa, přičemž v ustanovení § 22 odst. 1 a 2 stejného zákona je uvedeno:

- *„Vlastníci nemovitostí nebo investoři staveb a zařízení jsou povinni provést na svůj náklad nezbytně nutná opatření, kterými jsou nebo budou jejich pozemky, stavby a zařízení zabezpečeny před škodami způsobenými zejména sesuvem půdy, padáním kamenů, pádem stromů nebo jejich částí, přesahem větví a kořenů, zastíněním a lavinami z pozemků určených k plnění funkcí lesa; tato opatření jsou oprávněni provést i na pozemcích určených k plnění funkcí lesa. Rozsah a způsob zabezpečovacích opatření stanoví orgán státní správy lesů, pokud není podle zvláštních předpisů příslušný jiný orgán státní správy. Vlastník pozemků určených k plnění funkcí lesa je povinen provedení opatření strpět.“*;
- *„Vyžaduje-li zajištění bezpečnosti osob a majetku kromě opatření uvedených v odstavci 1 i změnu ve způsobu hospodaření v lese nebo omezení ve využívání pozemků určených k plnění funkcí lesa, rozhodne orgán státní správy lesů o dalších opatřeních a určí, kdo ponese náklady s tím spojené a kdo nahradí vlastníku lesa případnou újmu. Ustanovení zvláštních předpisů zůstávají nedotčena.“*.

Součástí zavedeného systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy SŽ byl mj. MP STROMOVÍ, jenž stanovoval postupy pro provádění údržby stromoví především na železničních dráhách – na stavbě dráhy, vč. staveb na dráze, resp. v obvodu dráhy, a dále v ochranném pásmu dráhy. Tento metodický pokyn také sloužil jako návod a pomůcka k postupnému a dlouhodobému odstraňování stromoví a jeho účelem bylo mj. sladit postup SŽ s aktuální judikaturou a výkladem souvisejících právních předpisů. I z technologických postupů provozovatele dráhy SŽ vyplývá, že stromoví ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy byl strom či keř, který při svém pádu mohl zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy. Za stromoví se

v podmínkách SŽ mohlo rovněž považovat stromořadí a také les, tzn. lesní porosty (stromy a keře lesních dřevin) s jejich prostředím a pozemky určené k plnění funkcí lesa (viz také výše), jenž v daných podmínkách plnil funkce lesa (produkční a mimoprodukční), přičemž problematika lesního porostu určeného k odstranění nebyla tímto metodickým pokynem samostatně upravena. Z MP STROMOVÍ vyplývá, že provozovatel dráhy musel řešit existující zdroje ohrožení dráhy, tedy i stromové ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy, a udržet stromové tak, aby odpovídalo požadavkům na bezpečný provoz.

Pro potřeby MP STROMOVÍ se za stromové určené k odstranění považovalo stromové, které ohrožovalo provozování dráhy pro bezpečnou drážní dopravu tím, že v případě svého pádu nebo pádu nadzemních částí (větví apod.) v důsledku nepříznivých povětrnostních podmínek mohlo způsobit ohrožení života či zdraví a vznik škody značného rozsahu. Povinností vlastníka pozemku bylo o dřeviny pečovat (zejména je ošetřovat a udržovat). Vlastník pozemku byl podle tohoto pokynu odpovědný za škody, které způsobí pád dřeviny nebo její části na okolní pozemky, pokud porušil povinnost pečovat o dřeviny dle předchozí věty, a nezabránil tak zejména tomu, že se dřevina stala dřevinou určenou k odstranění. MP STROMOVÍ dále mj. definovalo:

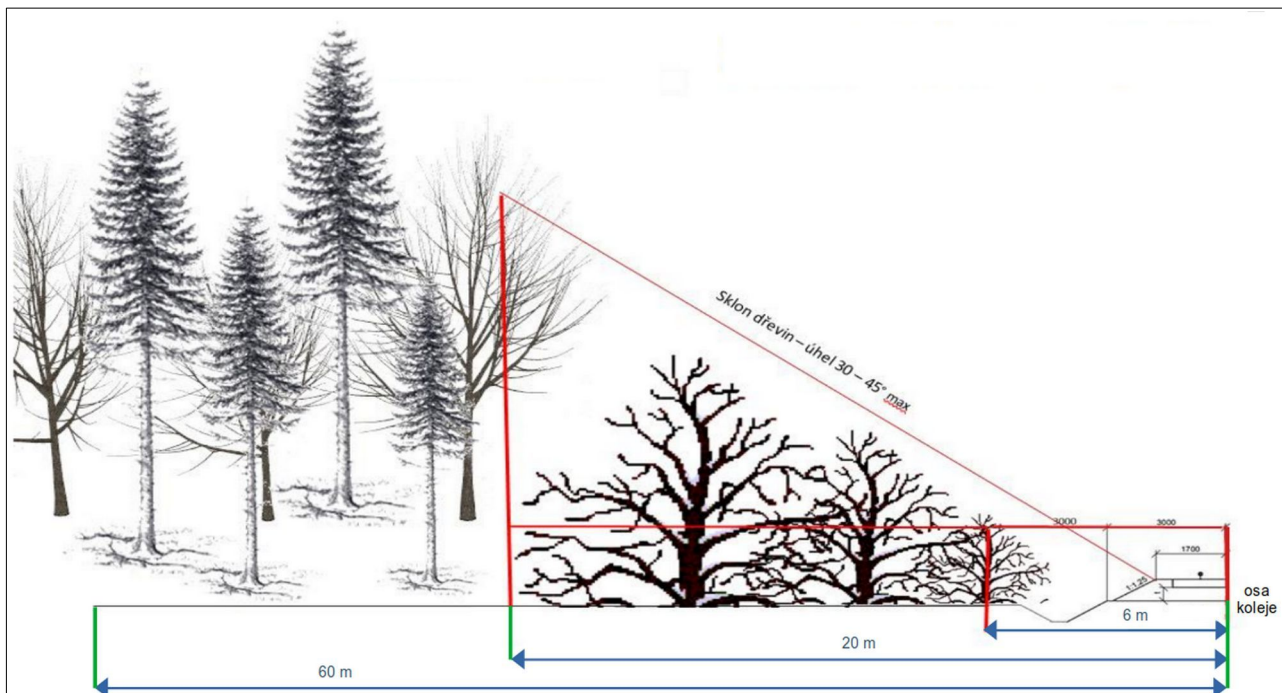
- ochranné pásmo dráhy – bylo tvořeno prostorem po obou stranách dráhy, jehož hranice byly vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Ochranné pásmo dráhy mělo veřejnoprávně stanoveno specifický režim, v němž byla práva vlastníků přilehlých nemovitostí ve veřejném zájmu na bezpečném a plynulém provozování dráhy omezena;
- dopadovou vzdálenost – rozuměla se jí vzdálenost stromu či keře (od průjezdného průřezu provozované TK), při níž by v případě jejich přímého pádu mohlo dojít k ohrožení bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy;
- kritickou zónu – rozuměla se jí zóna vymezená do 6 m vzdáleností od osy krajní koleje po obou stranách železniční dopravní cesty (viz Obr. č. 3);
- bezpečnostní zónu – rozuměla se jí zóna bezprostředně navazující na zónu kritickou a byla vymezena vzdáleností 6 m až 20 m od osy krajní koleje po obou stranách železniční dopravní cesty (viz Obr. č. 3);
- přechodovou zónu – rozuměla se jí zóna bezprostředně navazující na zónu bezpečnostní a byla vymezena vzdáleností od 20 m od osy krajní koleje a hranicí ochranného pásma dráhy po obou stranách železniční dopravní cesty (viz Obr. č. 3).

Pro zajištění povinnosti provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy provozovatel dráhy obsahem MP STROMOVÍ stanovil, aby v:

- kritické zóně nerostly žádné dřeviny a křoviny vyšší než 1 m;
- bezpečnostní zóně se nevyskytovaly dřeviny vyšší, než je jejich vzdálenost od osy krajní koleje, tedy dřeviny přesahující dopadovou vzdálenost;
- přechodové zóně v souladu s doporučením byly dřeviny udržovány v takovém stavu, aby svým pádem neovlivňovaly dřeviny v zóně bezpečnostní, a aby byly eliminovány dřeviny s růstovým defektem, napadené dřevokaznými houbami, dřeviny napadené škůdci, dřeviny s poškozenou statikou (např. přírodními živly),

přičemž přednostně doporučil kácet na rizikových tratích s opakujícím se pádem stromů a na tranzitních železničních koridorech.

K odstranění dřevin kácením za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze nebylo podle § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. třeba povolení orgánu ochrany přírody. Kácení dřevin z výše uvedených důvodů muselo být oznámeno písemně nejméně 15 dnů předem místně příslušnému orgánu ochrany přírody, který je mohl pozastavit, omezit nebo zakázat, pokud odporovalo požadavkům na ochranu dřevin. V takovém případě mohl orgán ochrany přírody odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na dráze pozastavit, omezit nebo zakázat jen na základě závazného stanoviska drážního správního úřadu.



Obr. č. 3: Vymezení pásem bez vegetace a s vegetací pro zabezpečení zajištění provozuschopnosti dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy
Zdroj: MP STROMOVÍ, úprava DI

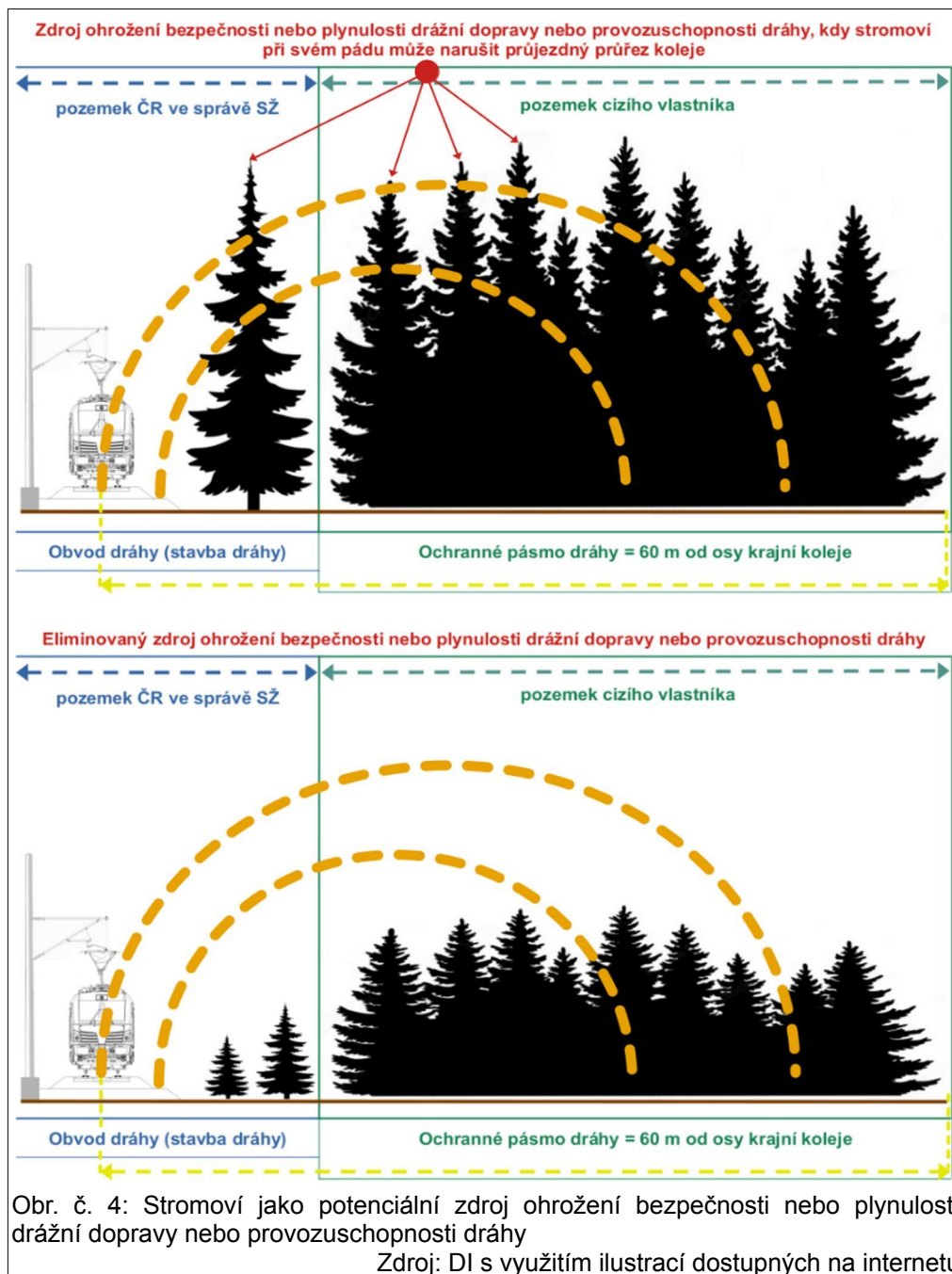
Pro kácení na pozemcích ve vlastnictví cizích právních subjektů v ochranném pásmu dráhy za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy byli dle Části druhé, Článku 4, odst. 1, MP STROMOVÍ vlastníci nemovité věci v sousedství dráhy povinni při péči o dřeviny na svém pozemku postupovat s vědomím své povinnosti (vlastník sleduje na svém pozemku předměty a děje, jež by mohly ohrozit provoz dráhy, a stará se o jejich odstranění). Nesplněním této povinnosti nemusí být pouze konání (např. vysazení stromu na nevhodném místě), ale i opomenutí (např. ponechání stromu, který sám bez přičinění vlastníka na nevhodném místě vyrostl). Právo drážního správního úřadu naříditi majiteli nutná opatření, popř. rozhodnout o odstranění zdroje ohrožení na jeho náklady bylo pouze nezbytnou operativní zárukou prioritní ochrany bezpečného provozu dráhy, a tím eminentního veřejného zájmu. Ustanovení § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. umožňovalo provozovateli dráhy mj. upozornit vlastníky pozemků na jejich povinnost a specifikovat postupy v případě jejich nekonání. V případě, kdy tak po předchozím upozornění provozovatele dráhy SŽ neučinil jejich vlastník v přiměřené lhůtě a v rozsahu, které jsou stanoveny v tomto upozornění nebo vyžádají-li si to jiné okolnosti, měl

provozovatel dráhy dle Části druhé, Článku 4, odst. 2, MP STROMOVÍ postupovat následovně:

- „a) Dle § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb.; Správa železnic vyzve v přiměřené lhůtě, vlastníky pozemků k odstranění dřevin v dopadové vzdálenosti (lze i opakovaně), ...“;
- „b) V případě nečinnosti vlastníka, podá Správa železnic podnět Drážnímu úřadu (...) v souladu § 10 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb., který rozhodne o rozsahu a způsobu provedení nezbytných opatření. Spolu s podnětem zašle Správa železnic na DÚ následující podklady:
 - identifikaci stromů navržených k pokácení obsahující úsek trati dle staničení, katastrální území, parcelní číslo (čísla), druhovou skladbu a odhad počtu dřevin na jednotlivých pozemcích, fotodokumentaci a zákres do podkladů katastrální mapy (JŽM);
 - popis a zdůvodnění ohrožování dráhy – např. poškození železniční infrastruktury (trakčního vedení), škody na drážních vozidlech při najetí drážních vozidel na padlý strom nebo střet se stromem zasahujícím do průjezdního průřezu; narušení rozhledových poměrů na přejezdech, viditelnost návěstidel apod.;
 - doklady o prokazatelně učiněných výzvách k odstranění zdroje ohrožení dráhy ze strany Správy železnic, směřovaných vůči vlastníkovi nebo správci pozemku;
 - vyjádření vlastníka nebo správce pozemku (nebo pozemku s plněním funkce lesa) k výše uvedeným výzvám Správy železnic, pokud se vlastník či správce vyjádří;
 - podle místních podmínek návrh technologického postupu kácení dřevin na cizím pozemku – např. možnost zpřístupnění pozemků cizích vlastníků přes pozemek ve správě Správy železnic, koordinace výluk, spolupráce při odvozu vytěžené dřevní hmoty aj.“.

V případech, kdy majitel dotčeného pozemku v přiměřené lhůtě na zaslané upozornění (výzvu) k odstranění stromů v ochranném pásmu dráhy nereagoval (nečinil) nebo majitele nebylo možné dohledat, pak by měl provozovatel dráhy SŽ postupovat dle Části druhé, Článku 4, odst. 3, MP STROMOVÍ, kdy „... vyzve vlastníky pozemků k odstranění dřevin v dopadové vzdálenosti, při nečinnosti tyto dřeviny následně sama odstraní (...) - ...“.

Podle Části druhé, Článku 4, odst. 5 MP STROMOVÍ pak muselo být odstraňování dřevin v ochranném pásmu dráhy z pozemku cizího právního subjektu za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze dle § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. oznámeno písemně nejméně 15 dnů předem orgánu ochrany přírody, který je mohlo pozastavit, omezit nebo zakázat, pokud odporuje požadavkům na ochranu dřevin.



Lze tak shrnout, že uvedené vnitřní předpisy a dokumenty SŽ v návaznosti na ustanovení právních předpisů stanovovaly (v době vzniku MU) jednoznačný postup pro kácení nebo ořez stromoví, které roste v dopadové vzdálenosti od průjezdného průřezu provozované koleje, ať už v obvodu dráhy, v ochranném pásmu dráhy na pozemku s právem hospodaření SŽ (v lese či mimo les) a v ochranném pásmu dráhy na pozemku s právem hospodaření jiného subjektu (v lese či mimo les).

Je tedy možné konstatovat, že znění MP STROMOVÍ, ve spojení s ustanoveními § 10 zákona č. 266/1994 Sb. a § 22 zákona č. 289/1995 Sb. dávalo provozovateli dráhy SŽ dostatečnou oporu a možnost pro zajištění eliminace zdroje ohrožení dráhy (provádění kácení stromů) v ochranném pásmu dráhy a také na pozemcích určených k plnění funkce

lesa, a to i přes dílčí problém spojený s použitím definice termínu „dřevina“ v MP STROMOVÍ (viz bod 4.4.3 této ZZ).

Provozovatel dráhy SŽ před vznikem MU provedl poslední komplexní prohlídku trati v úseku Olbramkostel – Šumná dne 10. 4. 2024, s platností do 9. 4. 2025. Prohlídka byla provedena vedoucím oddělení a vedoucím provozního střediska, kteří se měli řídit také postupy obsaženými v pokynu provozovatele dráhy SŽ MP STROMOVÍ. V zápisu z prohlídky bylo mj. uvedeno zjištění: „OST Porosty - vzrostlá zeleň – Nutný průběžný výřez vzrostlých porostů – keře, stromy.“, a to v úseku trati od km 113,200 do km 119,000, tzn. také v místě vzniku MU v km 116,610, s termínem odstranění do 31. 3. 2025, avšak bez bližší konkretizace keřů a stromů, jež měly být výřezem odstraněny a případných opatření nezbytných pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy. Dle DI postoupené dokumentace provozovatele dráhy SŽ byla závada zjištěna při poslední komplexní prohlídce trati odstraněna (opravena) dne 14. 3. 2025, avšak opět bez bližší specifikace konkrétních míst výskytu stromoví (vegetace), která byla odstraňována. Je však nepochybné, že předmětný strom, jehož odlomená část koruny vytvořila překážku na dopravní cestě dráhy, do které narazil vlak Os 24836, nebyl ke dni vzniku MU odstraněn.

Provozovatel dráhy SŽ před vznikem MU provedl poslední kontrolní obchůzku trati v úseku Olbramkostel – Šumná dne 15. 1. 2025. Podle vyjádření provozovatele dráhy SŽ byla daná pochůzka vykonána také v souladu s pokynem provozovatele dráhy SŽ MP STROMOVÍ. Pochůzkou nebyly zjištěny závady, tzn. ani dřeviny [stromoví a jiné (zapojené) porosty] nacházející se v dopadové vzdálenosti, které by ohrožovaly bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy.

Z logiky věci a s ohledem na rychlost růstu stromoví je však zřejmé, že kontrolní obchůzka trati není primárně určena k vyhledávání stromoví určeného k odstranění (netýká se např. suchých stromů či jiných zapojených porostů, jejichž odstranění nesnese odkladu), nýbrž zejména k vizuální prohlídce výhybek a jejich částí, k vizuální prohlídce drážebnosti upevnění, zvláštních konstrukcí železničního svršku, stavu návěstidel a traťových značek a jejich viditelnosti, staveb železničního spodku (zejména protihlukové objekty a nástupiště), mostních objektů a tunelů (jejich částem viditelným z úrovně kolejí), rozhledových poměrů na železničních přejezdech, resp. jejich zhoršení, a všech již dříve zjištěným závadám z pohledu rozvoje vad, vč. vad defektoskopických. K vyhledávání stromoví určeného k odstranění slouží komplexní prohlídka trati a další mimořádné prohlídky zaměřené na vyhledávání zdrojů ohrožení dráhy, tzn. také na stromoví rostoucího v dopadové vzdálenosti od průjezdného průřezu provozované koleje.

Pro úplnost je nezbytné uvést, že provozovatel dráhy SŽ v období od 8. 3. 2021 do doby vzniku předmětné MU, tzn. do 22. 1. 2025, v rámci svých prohlídek na pozemcích ve vlastnictví ČR, kde právo hospodařit s majetkem státu vykonává SŽ, nacházejících se mj. mezi žst. Olbramkostel a Šumná, zaslal správnímu orgánu ochrany přírody a krajiny, a to Městskému úřadu Znojmo, Odboru životnímu prostředí, v souladu s ustanovením § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., oznámení o kácení dřevin rostoucích mimo les za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze. Důvodem byla skutečnost, že stromoví a jiný (zapojený) porost zasahoval do průjezdného průřezu TK Olbramkostel – Šumná, omezoval rozhledové poměry a viditelnost návěstidel a svým umístěním a dalším růstem ohrožoval bezpečnost železničního provozu v daném úseku nebo ji za zhoršených klimatických podmínek (sníh, ledovka) mohly vážně ohrozit a způsobit tak škody značného rozsahu na majetku

dopravce nebo i provozovatele dráhy SŽ. Toto stromoví a jiný (zapojený) porost se vyskytoval na pozemcích druhu „ostatní plocha“ se způsobem využití „dráha“, a to na:

- p. č. 207, obec Vracovice [550019], k. ú. Vracovice u Horního Břečkova [642622];
- p. č. 528/1, obec Šumná [594911], k. ú. Šumná [764256];
- p. č. 1041/1, obec Milíčovice [594440], k. ú. Milíčovice [694908];

tzn. vlevo a vpravo TK Olbramkostel – Šumná, a to v úsecích od km 113,200 do km 114,000, od km 115,400 do km 116,100 a od km 118,675 do km 118,929 o celkové ploše (výměře) porostu 8 150 m². Uvedená plocha porostu byla v druhovém zastoupení akát, šípek (růže šípková), bez černý, bříza a trnka. Nezahrnovala však místo růstu stromu, jehož odlomená část koruny vytvořila překážku na dopravní cestě dráhy, do které posléze narazil vlak Os 24836.

Dle vyjádření Městského úřadu Znojmo, Odboru životního prostředí, byl správní orgán „*toho názoru, že kácení dřevin v rámci správy a provozuschopnosti železniční dráhy je nutným zásahem. Kontrola a provádění těchto údržbových kácení dřevin je v kompetenci správce železnice. Z tohoto důvodu správní orgán ochrany přírody a krajiny nevydal v této věci žádné závazné stanovisko, ani vyjádření, které by jakýmkoliv způsobem pozastavovalo, omezovalo či zakazovalo provedení zásahu kácení dřevin v rámci údržby správce železnice.*“. Příslušný správní orgán ochrany přírody a krajiny tak vzal oznámení provozovatele dráhy SŽ, učiněné dle § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., pouze na vědomí, neboť neshledal důvody k pozastavení, omezení nebo zákazu kácení předmětného stromoví a jiného (zapojeného) porostu, které by odporovaly požadavkům na ochranu dřevin. **Provozovateli dráhy tímto v kácení daného stromoví a jiného (zapojeného) porostu nic nebránilo.**

Po vzniku MU byl provozovatelem dráhy SŽ, OŘ Brno, oddělením životního prostředí, posouzen zdravotní stav předmětného stromu rostoucího ve svahu železničního náspu TK Olbramkostel – Šumná, v km 116,627, jehož odlomená část koruny vytvořila překážku na dopravní cestě dráhy, do které narazil vlak Os 24836. V daném posouzení je mj. uvedeno, že: „*Na stromu není viditelná hniloba kmene, mrazové trhliny ani dutiny, strom nemá suché větve. Není důvod předpokládat, že dojde k ulomení a následnému pádu větve stromu do prostoru dráhy. Dub patří ke stabilním a bezpečným dřevinám. Na odlomené větvi není patrná hniloba kmene. Ulomení větve bylo zřejmě způsobeno pod tíhou námrazy v kombinaci se silným větrem.*“.

Pro potřeby nezávislého šetření předmětné MU zadala DI vypracování Odborného dendrologického posudku majícího za cíl objektivně a nestranně vyhodnotit zdravotní stav a provozní bezpečnost předmětného stromu před odlomením části jeho koruny, do níž narazil vlak Os 24836. Hodnocení zdravotního stavu předmětného stromu bylo vypracováno AOPK ČR dle Standardu AOPK ČR SPPK A01:2018 Hodnocení stavu stromů.

V době místního šetření byl strom již pokácený. V ochranném pásmu dráhy však zůstaly zachovány pařez, torzo odříznutého kmene po rozvětvení v délce 2,75 m a odlomené větve druhého řádu. Dle analýzy letokruhů na pařezu bylo stáří stromu odhadnuto na přibližně 80 let. Z leteckého snímku pořízeného dne 16. 6. 2022 pak byla stanovena šířka koruny na přibližně 18 m – koruna přitom zasahovala nad TK Olbramkostel – Šumná.

Z provedeného posouzení zdravotního stavu stromu vyplývá, že vitalita stromu byla již snížena. Prokazuje to přítomnost zkrácených výhonů a výmladků se zkrácenými výhony

na větvích nižších řádů. V koruně stromu byly dále identifikovány zlomy, dutiny a hniloby, které však neměly přímý vliv na celkovou destrukci stromu. Na pařezu předmětného dubu, jehož řezná plocha byla plnodřevná, a na kořenových náběžích nebyly zjištěny žádné defekty ani známky chorob, které by snižovaly stabilitu předmětného jedince. Dřevo v řezu bylo zdravé, bez linií či jinak zbarvených částí, nebyla zjištěna snížená pevnost dřeva.

Při prohlídce odřezaného torza kmene byla zjištěna jednostranná podélná prasklina v délce minimálně 1,6 m, táhnoucí se od úžlabí odlomené kosterní větve až k místu jejího nasazení. Samotné úžlabí nebylo fyzicky zachováno (řez byl veden cca 10 cm pod úžlabím). V celé délce praskliny byla centrální část kmene v prostoru mezi kosterní větví a hlavní osou v pokračování kmene nesrostlá, s vrůstající kůrou a borkou, po obvodu překrytá zdravou vrstvou dřeva, jehož mocnost se ve směru k úžlabí zmenšovala. V centrální části kmene byl proto přítomný organický materiál. Do úžlabí mohla také snadno zatékat voda [u tohoto defektu dochází při druhotném tloustnutí větví k mírnému přirůstání dřeva pod kůrou i v místě styku kosterní větve s hlavní osou pokračování kmene (osní kosterní větví), a tím k jejich vzájemnému „odtlačování“, které zvyšuje riziko zlomu]. Na uvedený defekt vizuálně poukazoval ne příliš výrazný oboustranný val reakčního dřeva, vytvářející se po stranách úžlabí odlomené větve i v místě styku se spodní boční kosterní větví. Tento val byl zároveň mechanicky narušen. Pokud by nedocházelo k vrůstání kůry, byl by v místě styku obou větví vytvořen tzv. korní hřebínek směřující ven z úžlabí.

Kmen praskl v místě oslabení úžlabí, pravděpodobně v důsledku přetížení koruny způsobené v kombinaci nepříznivých povětrnostních podmínek (vítr, déšť, námraza). Prasklina, která se táhla z úžlabí kosterní větve po straně kmene směrem k TK Olbramkostel – Šumná, vznikla před dvěma lety (2023) v období vegetačního klidu. Tuto časovou souvislost potvrzuje ukončený poslední letokruh před poškozením a absence jarních makrocév nového letokruhu. Následující vegetační období se na okraji rány začal vytvářet kalus (pokrývá 2 letokruhy). Zával, který se tvoří v místě poranění stromu za účelem rychlého zacelení rány a snížení rizika infekce patogeny, byl již patrný. Před vznikem MU došlo k odlomení kosterní větve stromu, když praskla i protilehlá strana úžlabí a kmene.

Z výše uvedeného vyplývá, že k destrukci došlo v důsledku souběhu defektního růstu kosterní větve – tedy vlastností stromu a nepříznivých povětrnostních podmínek, které vyústilo v jednostranné prasknutí kmene. Při zatížení koruny silnou vrstvou námrazy došlo k selhání stability mechanicky oslabeného úžlabí kosterní větve, která se následně odlomila. Rozsah destrukce kmene nasvědčuje tomu, že šlo minimálně o třetinu objemu celé koruny. Odlomená kosterní větev se pravděpodobně dále rozpadla již při pádu. K největší destrukci větví došlo při samotné MU, kdy ŘDV 914.199-5 vlaku Os 24836 narazilo do vrcholové partie odlomené části koruny a tři silné části větví pod rozvětvením posléze pronikly předním čelem ŘDV a levou oblinou čela nad úroveň podlahy kabiny strojvedoucího až do prostoru pro cestující.

Provozovatel dráhy SŽ, prostřednictvím vedoucího oddělení a vedoucího provozního střediska, do doby vzniku MU žádné další kroky pro odstranění zbylého stromoví a jiného porostu nacházejícího se v dopadové vzdálenosti, tzn. také stromu (dub letní – *Quercus robur* vysokého dle odhadu cca 19 m) rostoucího ve směru jízdy vlaku Os 24836 vlevo 7,5 m od osy TK Olbramkostel – Šumná na svahu železničního náspu v km 116,627, neučinil a pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy v daném místě nepřijal žádná opatření. To mělo za následek provozování dráhy v daném místě bez

omezení (provozovatelem dráhy byla v daném úseku povolena jízda DV traťovou rychlostí 80 km·h⁻¹, při zábrzdě vzdálenosti 700 m) i přesto, že dráha (TK Olbramkostel – Šumná) byla ohrožena předmětným stromem z příčiny přírodních jevů, kterými nejsou jen mimořádné klimatické jevy, ale i „obvyklý chod věcí“, tedy i snížení vitality stromu, defektní růst kosterní větve, přetížení koruny ve spojení s větrem, deštěm a námrazou, jejichž výskyt je běžný, a proto také předvídatelný.

Se vznikem MU souvisely také úlohy a povinnost vlastníka pozemku, na kterém rostl předmětný strom. Vlastníkem tohoto pozemku byla ČR a právo hospodařit s majetkem státu měl provozovatel dráhy SŽ a jak již bylo jinými slovy uvedeno výše, dohled nad stromy rostoucími v ochranném pásmu dráhy, které vlivem přírodních jevů ohrožují bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy, byl, ve smyslu § 2937 zákona č. 89/2012 Sb., a to ve spojení s 10 odst. 3 a § 22 odst. 1 písm. a) a odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., rovněž v gesci provozovatele dráhy SŽ.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy SŽ, **v příčinné souvislosti s MU** související s činností vedoucího oddělení a vedoucího provozního střediska:

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení,“.
V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s:
 - čl. 3 odst. 1 MP STROMOVÍ:
„Správa železnic je povinna dle § 22 odst. 1 písmeno a) zákona č. 266/1994 Sb., provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy, kdy ve smyslu této povinnosti musí řešit existující zdroje ohrožení dráhy, tedy i stromy ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy, a udržet stromy tak, aby odpovídalo bezpečnému provozu.“;
- § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen zajistit, aby jím zavedený systém bezpečnosti provozovatele dráhy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti
 1. *zohledňoval rozsah a předmět jeho činnosti a činnosti různých dopravců vykonávaných na jím provozované dráze,*
 2. *...*
 3. *byl dodržován,“;*
- § 2 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Dráha musí být pro zajištění své provozuschopnosti pravidelně kontrolována a udržována. ...“;
- čl. 3 odst. 3 MP STROMOVÍ:
„... udržovat Bezpečnostní zónu tak, aby se v ní nevyskytovaly dřeviny vyšší, než je jejich vzdálenost od osy krajní koleje, tedy dřeviny přesahující dopadovou vzdálenost. ...“.
V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s definičními:

- čl. J.1, přílohy J, vnitřního předpisu SŽ S2/3:
„Prohlídka železničního spodku je součástí obchůzek, kontrolních jízd a komplexních prohlídek tratí.“,
- čl. J.2, odst. 5, přílohy J, vnitřního předpisu SŽ S2/3:
„Při prohlídkách železničního spodku se prohlíží vegetace a další potenciální zdroje nebezpečí v obvodu dráhy, ...“,
- čl. 11 vnitřního předpisu SŽ S4:
„Problematika údržby zeleně Problematika je zpracována a řešena samostatně v interním předpisu MP ... - Metodický pokyn pro údržbu stromů.“.

Na tomto místě je nezbytné doplnit, že předmětem objektivně nestranného vyhodnocení zdravotního stavu stromu (dubu letního) fyzicky sprejem označeného číslem 44, viz výše uvedené, bylo také hodnocení zdravotního stavu dalších tří dubů letních fyzicky označených provozovatelem dráhy SŽ sprejem čísla 43, 45 a 46, které rovněž rostly ve svahu železničního náspu TK Olbramkostel – Šumná v okolí km 116,627, na pozemku p. č. 528/1, nacházejícím se v obci Šumná [594911], v k. ú. Šumná [764256]. U těchto dubů bylo mj. zjištěno, že u dubu letního fyzicky označeného číslem:

- 43 je jeho kmen přímý, v hlavním větvení koruny je poškození s nekrotizovaným dřevem a vznikající dutinou, přičemž těžiště jedné z kosterních větví je posunuto ve směru nad TK Olbramkostel – Šumná. Defekt zvyšuje riziko odlomení větví. V koruně se tvoří shluky zkrácených výhonů, je mezernatá, mírně prosychající, a vitalita je snížena;
- 45 je jeho kmen přímý, s dvěma kodominantními větvemi s nestabilním úžlabím a známkami starších poranění a dřevního rozkladu. V koruně jsou menší defekty (zlomy, hniloby), vitalita stromu je mírně snížena;
- 46 je vitální, bez defektů na kmeni, s mírným náklonem od TK Olbramkostel – Šumná. Koruna je užší, s těžištěm mírně posunutým k trati, ve spodní části částečně vyvětvená. V koruně se nacházejí pahýly po zlomených větvích a sekundární obrost.

Na žádném z výše uvedených (hodnocených) stromů nebyly pozorovány plodnice dřevních hub a symptomy výrazného napadení saproxylickými druhy hmyzu. U dubů fyzicky označených čísly 43 a 45 je dle AOPK ČR nutné přistoupit ke stabilizačním opatřením ve formě celkových redukčních řezů po obvodu koruny příslušných dubů v rozsahu 10 % – 30 % asimilačního aparátu, přičemž u dubu letního fyzicky označeného sprejem číslem 43 je potřeba provést tento řez zejména nad TK Olbramkostel – Šumná. U dubu letního fyzicky označeného číslem 46 je rovněž vhodný obvodový řez, alespoň mírného rozsahu – 10 % asimilačního aparátu, přičemž je u něj také vhodné odstranit kmenové výmladky směrem k TK Olbramkostel – Šumná, viz níže uvedené.

V případě, že nějaký strom rostl na pozemku určeném k plnění funkce lesa (v ochranném pásmu dráhy) a bylo potřeba jej odstranit, tak měl provozovatel dráhy postupovat dle čl. 4 MP STROMOVÍ a návazně dle § 22 odst. 1 a 2 zákona č. 289/1995 Sb. O přijetí opatření, jeho rozsahu a způsobu, případně i o změně nebo omezení ve způsobu hospodaření v lese, o určení náhrady nákladů s tím spojených a o náhradě případné újmy by rozhodl orgán státní správy lesů. Pokud nějaký strom rostl na pozemku, kde neměla SŽ právo hospodaření, pak SŽ měla zaslat vlastníkově pozemku písemnou výzvu k odstranění

zdroje ohrožení dráhy a stanovit lhůtu k odstranění stromu. Neproběhne-li na cizím pozemku odstranění zdroje ohrožení dráhy (stromu) ze strany vlastníka nebo správce pozemku na základě písemné výzvy od SŽ (i opakované výzvy), pak měl provozovatel dráhy SŽ právo:

- v souladu s § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb a dle čl. 4 MP STROMOVÍ daný strom odstranit;
- anebo v souladu s § 10 odst. 1 a 2 zákona č. 266/1994 Sb a dle čl. 4 MP STROMOVÍ zaslat podnět drážnímu správnímu úřadu. Součástí podnětu by byla identifikace stromu navrženého k pokácení, specifikace místa, odhad počtu dřevin na jednotlivých pozemcích, fotodokumentace, popis a zdůvodnění ohrožování dráhy, doklady o prokazatelně učiněných výzvách k odstranění zdroje ohrožení dráhy ze strany SŽ určených vlastníkovu nebo správci pozemku, vyjádření vlastníka nebo správce pozemku k výzvám SŽ, pokud se vyjádřil, a podle místních podmínek návrh technologického postupu kácení dřevin. Další průběh tohoto procesu nemá provozovatel dráhy šanci reálně ovlivnit. Drážní správní úřad by poté rozhodoval o rozsahu a způsobu provedení nezbytných opatření a o tom, kdo by je měl provést. Proti tomuto rozhodnutí by se však bylo možné odvolat. Volba takového postupu by mohla proces vedoucí k vlastnímu provedení kácení stromu z důvodu časové a administrativní náročnosti prodloužit, avšak cílového stavu (zajištění potřebné bezpečnosti) bylo možné v konečném výsledku dosáhnout.

Protože současná právní úprava výslovně neukládá preventivní povinnosti vlastníkům pozemků detekovat a odstraňovat zdroje ohrožení bezpečnosti nebo plynulosti drážní dopravy anebo provozuschopnosti dráhy, kdy stromy rostoucí v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu provozované koleje mohou ohrozit bezpečnost a způsobit škody či újmu na zdraví, je pro zajištění bezpečnosti klíčové důsledné uplatňování plnění preventivní činnosti ze strany provozovatele dráhy, tzn. jeho dohledová činnost, spočívající nejen v aktivním vyzývání vlastníků k odstranění stromů z pozemků v ochranném pásmu dráhy, ale i v důsledném uplatňování dalších postupů vedoucích k eliminaci stromů rostoucích v dopadové vzdálenosti.

Jak již bylo uvedeno výše, provozovatel dráhy SŽ před vznikem MU provedl poslední komplexní prohlídku trati v úseku Olbramkostel – Šumná dne 10. 4. 2024, s platností do 9. 4. 2025. Prohlídka byla provedena vedoucím oddělení a vedoucím provozního střediska, kteří se měli řídit také postupy obsaženými v pokynu provozovatele dráhy SŽ MP STROMOVÍ.

Komplexní prohlídka je prováděna pěší prohlídkou, kterou se mj. vizuálně kontroluje stav a stabilita tělesa železničního spodku, přičemž se také prohlíží vegetace a další potenciální zdroje nebezpečí, tzn. také stromy nacházející se v dopadové vzdálenosti od průjezdného průřezu provozované koleje, tj. i na pozemcích jiných vlastníků.

Provozovatel dráhy SŽ od 1. 1. 2021 do vzniku předmětné MU neupozornil (neodeslal výzvu k odstranění zdroje ohrožení dráhy) vlastníků okolních pozemků nacházejících se v mezistaničním úseku Olbramkostel – Šumná vně pozemků „ostatní plocha“ se způsobem využití „dráha“:

- p. č. 207, obec Vracovice [550019], k. ú. Vracovice u Horního Břečkova [642622];
- p. č. 528/1, obec Šumná [594911], k. ú. Šumná [764256];
- p. č. 1041/1, obec Milíčovice [594440], k. ú. Milíčovice [694908];

jejichž vlastníkem je ČR a právo hospodařit s majetkem státu má provozovatel dráhy SŽ, na výskyt stromů a jiných porostů, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy a jsou tudíž stromovým ohrožujícím bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy, přičemž dle ohledání místa vzniku MU Drážní inspekcí, a to v okolí růstu stromu (dubu), ze kterého se odlomila část jeho koruny, do níž narazil vlak Os 24836, bylo zjištěno mj. na sousedícím pozemku p. č. 691/1, nacházejícím se v obci Šumná [594911], v k. ú. Šumná [764256], druhu „lesní pozemek“, jehož vlastníkem je ČR a právo hospodařit s uvedeným majetkem státu mají LČR, větší počet vzrostlých stromů, nacházejících se v dopadové vzdálenosti od průjezdného průřezu TK Olbramkostel – Šumná (viz níže a viz bod 3.1.3 této ZZ).

Pro úplnost je vhodné uvést, že záznamy o provedení kontrol a jejich výsledků byly provozovatelem dráhy evidovány elektronicky v příslušném informačním systému. Každý záznam o provedené kontrole musel obsahovat minimálně druh kontroly, kontrolovaný objekt, jméno zaměstnance, který kontrolu provedl, jméno zaměstnance, který kontrolu do příslušného informačního systému zaznamenal, a výsledek kontroly. V případě, že byla kontrola provedena skupinou zaměstnanců, byl záznam doplněn informací o tom, že kontrolu provedla kontrolní skupina, vč. uvedení jména vedoucího této skupiny.

Výsledky kontrol se evidovaly zaznamenáním:

- a) závad, které byly závadami ve smyslu příslušných dokumentů a vnitřních předpisů a souvisejících technických norem;
- b) zjištění, která nebyla závadami, ale jejich evidence byla využívána pro plánování opravných prací;
- c) informací, že nebyla zjištěna žádná závada nebo zjištění ve smyslu výše dvou uvedených bodů.

Lze tak uzavřít, že pokud by byly kontrolou zjištěny závady, potom by byly zaneseny do příslušného informačního systému a na základě toho mohl provozovatel dráhy SŽ konat – zaslat vlastníkovu pozemku písemnou výzvu k odstranění zdroje ohrožení dráhy a stanovit lhůtu k odstranění stromu, viz výše uvedené.

Uvedené nelze posoudit v příčinné souvislosti se vznikem MU, protože předmětné stromy nemělo za následek vytvoření překážky na dopravní cestě dráhy, do které narazil vlak Os 24836.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy SŽ, mimo příčinnou souvislost s MU související s činností vedoucího oddělení a vedoucího provozního střediska:

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení,“.
V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s:
 - čl. 3 odst. 1 MP STROMOVÍ:
„Správa železnic je povinna dle § 22 odst. 1 písmeno a) zákona č. 266/1994 Sb., provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy, kdy ve smyslu této povinnosti musí řešit existující zdroje ohrožení dráhy, tedy i stromy ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy

nebo provozuschopnost dráhy, a udržet stromy tak, aby odpovídalo bezpečnému provozu.“;

- § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen zajistit, aby jím zavedený systém bezpečnosti provozovatele dráhy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti
 - 1. zohledňoval rozsah a předmět jeho činnosti a činnosti různých dopravců vykonávaných na jím provozované dráze,*
 - 2. ...*
 - 3. byl dodržován,“;*
- § 2 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Dráha musí být pro zajištění své provozuschopnosti pravidelně kontrolována a udržována. ...“;
- čl. 3 odst. 3 MP STROMOVÍ:
„... udržovat Bezpečnostní zónu tak, aby se v ní nevyskytovaly dřeviny vyšší, než je jejich vzdálenost od osy krajní koleje, tedy dřeviny přesahující dopadovou vzdálenost. ...“.

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s definičními:

 - čl. J.1, přílohy J, vnitřního předpisu SŽ S2/3:
„Prohlídka železničního spodku je součástí obchůzek, kontrolních jízd a komplexních prohlídek tratí.“,
 - čl. J.2, odst. 5, přílohy J, vnitřního předpisu SŽ S2/3:
„Při prohlídkách železničního spodku se prohlíží vegetace a další potenciální zdroje nebezpečí v obvodu dráhy, ...“,
 - čl. 11 vnitřního předpisu SŽ S4:
„Problematika údržby zeleně Problematika je zpracována a řešena samostatně v interním předpisu MP ... - Metodický pokyn pro údržbu stromů.“.

Po vzniku MU provozovatel dráhy SŽ ve dnech 30. a 31. 1. a 5. 2. 2025 provedl mimořádnou kontrolu TK Olbramkostel – Šumná na úrovni „Vedoucího provozního střediska“, jejímž účelem bylo prověřit stav vyššího stromoví s výsledkem – bylo vytipováno „162 stromů“ (stromy), které by mohly ohrozit bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy.

Dle vyhodnocení provozovatele dráhy SŽ bude provedeno kácení těchto vyšších dřevin v úseku TK Olbramkostel – Šumná, které „by mohly ohrozit bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy“ do 31. 12. 2025. Dne 6. 2. 2025 pak provozovatel dráhy zaslal správnímu orgánu ochrany přírody a krajiny, a to Městskému úřadu Znojmo, Odboru životního prostředí, oznámení o kácení dřevin rostoucích mimo les, týkající se mj. úseku mezi žst. Olbramkostel a Šumná. Oznámení bylo učiněno v souladu s ustanovením § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy a bezpečného provozu drážní dopravy. Toto stromoví a jiný (zapojený) porost se vyskytoval na pozemcích druhu „ostatní plocha“ se způsobem využití „dráha“, a to na:

- p. č. 528/1, obec Šumná [594911], k. ú. Šumná [764256];

- p. č. 1041/1, obec Milíčovice [594440], k. ú. Milíčovice [694908];

tzn. vpravo TK Olbramkostel – Šumná, a to v úsecích od km 114,358 do km 114,550 a od km 118,675 do km 118,929 o celkové ploše (výměře) porostu 2 300 m². Uvedená plocha porostu byla v druhovém zastoupení akát, jasan, šípek (růže šípková) a bez černý. Uvedené úseky však ani po vzniku MU nezahrnovalo místo růstu stromu, jehož odlomená část koruny vytvořila překážku na dopravní cestě dráhy, do které posléze narazil vlak Os 24836.

Městský úřad Znojmo, Odbor životního prostředí, vzal dané oznámení provozovatele dráhy SŽ, učiněné dle § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., pouze na vědomí, neboť neshledal důvody k pozastavení, omezení nebo zákazu kácení předmětných dřevin, které by odporovaly požadavkům na ochranu dřevin. Provozovateli dráhy tímto v kácení daného stromoví nic nebránilo.

DI provedla dne 23. 4. 2025 ohledání místa vzniku MU, a to v okolí růstu stromu (dubu), ze kterého se odlomila část jeho koruny, do níž narazil vlak Os 24836, vč. zaměření dopadové vzdálenosti stromů rostoucích vlevo a vpravo TK Olbramkostel – Šumná od km 116,577 do km 116,677. Ohledáním bylo zjištěno, že vlevo a vpravo vně TK Olbramkostel – Šumná se v uvedeném úseku, tzn. v okolí místa vzniku MU v km 116,610, na pozemku p. č. 528/1, nacházejícím se v obci Šumná [594911], v k. ú. Šumná [764256], druhu „ostatní plocha“ a se způsobem využití „dráha“, kdy vlastníkem pozemku je ČR a právo hospodařit s uvedeným majetkem státu má SŽ, a na sousedícím pozemku p. č. 691/1, nacházejícím se v obci Šumná [594911], v k. ú. Šumná [764256], druhu „lesní pozemek“, jehož vlastníkem je ČR a právo hospodařit s uvedeným majetkem státu mají LČR, nachází větší počet vzrostlých stromů (viz Obr. č. 5). Tyto stromy se nacházely v dopadové vzdálenosti, tzn. ve vzdálenosti, jež je menší než výška stromů, které tak mohou v případě svého pádu (také z příčiny přírodních jevů, jimiž nejsou jen mimořádné klimatické jevy) zasáhnout do průjezdného průřezu koleje a vytvořit překážku, čímž ohrozí bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy – jejich pád může vést i ke srážce DV s takto vzniklou překážkou (viz také bod 3.1.3 této ZZ).

Na výše uvedené zjištění byl provozovatel dráhy SŽ (na vědomí DÚ) upozorněn přípisem DI. Dne 20. 6. 2025 obdržela DI dokument, kterým provozovatel dráhy SŽ informoval, že na pozemku:

- p. č. 528/1, nacházejícím se v obci Šumná [594911], v k. ú. Šumná [764256], druhu „ostatní plocha“ a se způsobem využití „dráha“, kdy vlastníkem pozemku je ČR a právo hospodařit s uvedeným majetkem státu má SŽ, plánuje odstranění vzrostlých stromů v rámci výluky v termínu od 9. 7. 2025 do 18. 7. 2025. K realizaci zásahu bylo uvedeno, že jeho provedení a rozsah bude záviset na stanovisku Městského úřadu Znojmo, Odboru životního prostředí a případně stanovených podmínkách;
- p. č. 691/1, nacházejícím se v obci Šumná [594911], v k. ú. Šumná [764256], druhu „lesní pozemek“, jehož vlastníkem je ČR a právo hospodařit s uvedeným majetkem státu mají LČR, byla OŘ Brno zaslána LČR Výzva k odstranění zdroje ohrožení dráhy.

Dne 23. 7. 2025 obdržela DI dokument, kterým byla DÚ informována, že dne 17. 7. 2025 bylo v úseku od km 116,577 do km 116,667 vlevo i vpravo vně TK Olbramkostel – Šumná, po projednání s příslušným správním orgánem ochrany přírody a krajiny, provedeno odstranění jiných (zapojených) porostů v rozsahu 700 m² a současně bylo pokáceno 27 vzrostlých stromů.



Obr. č. 5: Snímek z prostoru před místem MU dokumentující dne 23. 4. 2025 stromoví nacházející se v dopadové vzdálenosti do průjezdného průřezu TK Olbramkostel – Šumná, jež rostlo v porostním okraji pozemku p. č. 528/1, s vyznačením místa růstu stromu, jehož odlomená část koruny vytvořila překážku na dopravní cestě dráhy.

Zdroj: DI

Dopravce byl mj. povinen zajistit, aby strojvedoucí při řízení vlaku (DV), ve smyslu právních předpisů a příslušných ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD, mj. řídil DV jen ze stanoviště, z něhož byl nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy, z vedoucího DV pozoroval trať a návěsti a jednal podle zjištěných skutečností. V případě, že byly strojvedoucímu známy okolnosti ohrožující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, musel ihned učinit všechna opatření k odvrácení nebezpečí, tzn. v tomto konkrétním případě zastavit vlak, přičemž při výkonu dopravní služby byl povinen jednat tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost drážní dopravy i v případech, které nebyly ve vnitřních předpisech popsány (definovány).

Strojvedoucí vlaku Os 24836 řídil jízdu vlaku z ŘDV 914.199-5, tzn. ze stanoviště v kabině strojvedoucího, ze kterého byl nejlepší rozhled. Provozovatelem dráhy nebyl zpraven písemným rozkazem k jízdě za zhoršených povětrnostních podmínek a rovněž vzhledem k momentálním povětrnostním podmínkám neusoudil, že by mohlo za jízdy vlaku Os 24836 dojít k nesjízdnosti trati. Proto nezvolil takový způsob jízdy, aby na vzdálenost rovnající se délce koleje, kterou vidí před sebou, s vlakem před případnou překážkou

zastavil a ŘDV řídil v režimu ARR. Před vznikem MU a v době jejího vzniku jel s vlakem konstantní rychlostí $69 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$. Uvedená rychlost byla menší, než nejvyšší dovolená rychlost vlaku $80 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, kterou tak strojvedoucí nepřekročil.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností dopravce.

4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností subjektů odpovědných za údržbu DV.

4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností výrobců DV nebo jiných dodavatelů železničních produktů.

4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice

Vnitrostátním bezpečnostním orgánem je DÚ, který je podle zákona č. 266/1994 Sb. správním úřadem, který je podřízen Ministerstvu dopravy ČR. Jeho úlohou je zejména výkon státního dozoru ve věcech drah, schvalování nových a modernizovaných DV a určených technických zařízení a projednávání přestupků. Povinností DÚ je ve lhůtě do 12 měsíců ode dne zveřejnění závěrečné zprávy obsahující jemu určené bezpečnostní doporučení sdělit DI, jaké opatření v souvislosti s tímto bezpečnostním doporučením přijal, toto sdělení činí pravidelně, alespoň jednou ročně, do doby přijetí odpovídajících opatření.

Úlohou Agentury Evropské unie pro železnice je kromě zajišťování v mezích svých pravomocí, aby byla obecně zachována a pokud možno soustavně zvyšována bezpečnost železnic, dále mj. vydávání, obnovování, pozastavování a měnění jednotných osvědčení o bezpečnosti, omezení jejich platnosti nebo jejich zrušení, přičemž v této věci spolupracuje s vnitrostátními bezpečnostními orgány, dále vydává povolení k uvedení železničních vozidel a typů vozidel na trh a je oprávněna obnovovat, měnit, pozastavovat nebo rušit povolení, která vydala. Agentura dále posuzuje návrhy vnitrostátních předpisů apod.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností vnitrostátního bezpečnostního orgánu a Agentury Evropské unie pro železnice.

4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností oznámených subjektů, určených subjektů a subjektů zabývajících se posuzováním rizika.

4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností certifikačních subjektů odpovědných za údržbu DV.

4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty

Úlohy a povinnosti jiných osob nebo subjektů nesouvisely se vznikem MU.

4.2 Drážní vozidla a technická zařízení

4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z konstrukce DV, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z instalace a uvedení do provozu DV, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.

4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s výrobcí DV nebo jiným dodavatelem železničních produktů.

4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z údržby a úpravy DV nebo technických zařízení.

4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb

Při šetření nebyly zjištěny faktory související se subjektem odpovědným za údržbu DV, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.

4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření

Při šetření nebyly zjištěny jiné faktory související s DV, železniční infrastrukturou nebo technickými zařízeními.

4.3 Lidské faktory

4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s odbornou přípravou zaměstnanců, zdravotním stavem a osobní situací, včetně fyzického a psychického stresu.

4.3.2 Pracovní faktory

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovní náplní nebo pracovní dobou zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce. Při šetření nebylo u zúčastněných zaměstnanců zjištěno nedodržení podmínek pro odpočinek před směnou a přestávek, resp. přiměřené doby na oddech a jídlo v průběhu směny.

4.3.3 Organizační faktory a úkoly

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s organizací práce nebo pracovními úkoly.

4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovním prostředím.

4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření

Při šetření nebyly zjištěny jiné faktory související s jednáním zúčastněných osob.

4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování

4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce

Příslušné podmínky regulačního rámce jsou stanoveny v Nařízeních EU, zákoně č. 266/1994 Sb. a prováděcích vyhláškách.

4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů

V postupech, metodách, obsahu a výsledků činností posuzování rizik a sledování, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly zjištěny nedostatky.

4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah

V souvislosti s MP STROMOVÍ je nezbytné uvést, že v ČÁSTI PRVNÍ, Článek 2, odst. 1, provozovatel dráhy SŽ uvedl vymezení základního pojmu „Dřevina rostoucí mimo les“ jako strom či keř rostoucí jednotlivě i ve skupinách ve volné krajině i v sídelních útvech na pozemcích mimo lesní pozemky (mimo les), jenž byl pro potřeby tohoto metodického pokynu zkrácen na pojem „dřevina“. Naproti tomu je v ČÁSTI PRVNÍ, Článek 2, odst. 8. pojem „dřevina“ ve spojení s pojmem „stromoví“ použit také pro strom či keř rostoucí v lesním porostu (v lese).

Z výše uvedeného vyplývá, že zavedený systém zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy SŽ vykazoval nedostatky tím, že dílčí informace týkající se bezpečnosti, obsažené v MP STROMOVÍ, nebyly konzistentní (bezesporné).

Uvedené zjištění nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, protože v samotné nejednoznačnosti pojmu „dřevina“ a jeho používání nebyla zjištěna přímá souvislost s neodstraněním stromoví – stromu rostoucího v ochranném pásmu dráhy, na pozemku p. č. 528/1, nacházejícím se v obci Šumná [594911], v k. ú. Šumná [764256], evidovaném v katastru nemovitostí se způsobem využití „dráha“, jehož odlomená část

koruny vytvořila překážku na provozované TK v mezistaničním úseku Olbramkostel – Šumná.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy SŽ, **mimo příčinnou souvislost s MU:**

- § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen zajistit, aby jím zavedený systém bezpečnosti provozovatele dráhy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti
 - 1. zohledňoval rozsah a předmět jeho činnosti a činnosti různých dopravců vykonávaných na jím provozované dráze,*
 - 2. ...*
 - 3. byl dodržován,“;*
- bod 4.4.3 PŘÍLOHY II Nařízení Komise (EU) 2018/762:
„Organizace zajistí, aby informace týkající se bezpečnosti byly:
 - a) relevantní, úplné a srozumitelné určeným uživatelům;*
 - b) platné;*
 - c) přesné;*
 - d) konzistentní; ...“.*

V systému zajišťování bezpečnosti drážní dopravy dopravce ČD, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly zjištěny nedostatky.

4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen

Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu DV a údržbářských dílen neměl souvislost se vznikem MU.

4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány

S ohledem na zjištěné faktory a okolnosti vzniku MU nemá dohled bezpečnostního orgánu souvislost s předmětnou MU.

4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody

Provozovatel dráhy provozoval dráhu na základě platného úředního povolení a osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. Dopravce provozoval drážní dopravu na základě platné licence a osvědčení dopravce.

4.4.7 Jiné systémové faktory

Při šetření nebyly zjištěny jiné systémové faktory.

4.5 Předchozí události podobné povahy

DI eviduje v období od 1. 1. 2013 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální (zahrnuti byli všichni provozovatelé drah), celkem **1 079** podobných MU, jejichž příčinou vzniku byla srážka vlaku s překážkou – stromem či stromy (popř. s jejich částmi) nacházejícími se v průjezdném průřezu provozované koleje, jejichž následkem utrpělo újmu na zdraví **13** osob, při nichž vznikla hmotná škoda ve výši **185 865 505 Kč** a drážní doprava byla v postižených traťových úsecích v souhrnu přerušena **164 dní, 7 h a 8 min.**

V daném období je DI evidována v mezistaničním úseku Olbramkostel – Šumná jedna MU, a to ze dne 31. 1. 2015 (9:36 h), kdy došlo ke srážce vlaku Mn 182741 s pokáceným stromem.

DI pro potřeby šetření dané MU provedla podrobnou analýzu 1 079 MU podobné povahy vzniklých ve sledovaném období na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, z níž dále vyplývá, že:

- v **627** případech (cca 58,1 %) byl průjezdný průřez koleje narušen zdravým stromem nevykazujícím známky hniloby či jiné vady. Ve 215 případech stromovní spadlo za zhoršených meteorologických podmínek (vítr, sníh, zásah bleskem), ve 132 případech byl kořenový systém stromu/stromů podmáčen, v ostatních 280 případech byl příčinou jiný vliv (pád bez určení příčiny, pád jiného stromu, neodborné kácení atd.);
- ve **352** případech (cca 32,6 %) byl průjezdný průřez koleje narušen stromem vykazujícím známky vnitřní hniloby, která nebyla pohledem odhalitelná. Ve 115 případech stromovní spadlo za zhoršených meteorologických podmínek (vítr, sníh, zásah bleskem), ve 33 případech byl kořenový systém stromu/stromů podmáčen, v ostatních 204 případech byl příčinou jiný vliv (pád bez určení příčiny, pád jiného stromu, neodborné kácení atd.);
- ve **70** případech (cca 6,5 %) byl průjezdný průřez koleje narušen stromem, který již pouhým pohledem vykazoval vady (hniloba, suchost apod.). V 19 případech stromovní spadlo za zhoršených meteorologických podmínek (vítr, sníh, zásah bleskem), v 7 případech byl kořenový systém stromu/stromů podmáčen, v ostatních 44 případech byl příčinou jiný vliv (pád bez určení příčiny, pád jiného stromu, neodborné kácení atd.);
- v **30** případech (cca 2,8 %) byl průjezdný průřez koleje narušen stromem, jehož zdravotní stav nebylo možné z dokumentace, kterou DI disponovala, jednoznačně určit. Ve 2 případech strom spadl za zhoršených meteorologických podmínek (vítr), v 1 případě byl kořenový systém stromu podmáčen, ve zbývajících 27 případech byl příčinou jiný vliv (pád bez určení příčiny, pád jiného stromu, neodborné kácení atd.).

Výše uvedené dokládá opodstatněnost ustanovení § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. a nezbytnost jeho důsledného naplňování, protože k narušení průjezdného průřezu koleje/kolejí pádem stromu/stromů dochází opakovaně bez ohledu na zdravotní stav báze jednotlivých stromů a jejich kořenového systému (viz bod 4.1.1 této ZZ), kdy téměř 60 % vyvráceného stromovní tvořily zdravé stromy nevykazující známky hniloby či jiné vady.

Nelze si také nepovšimnout, že na základě evidovaných MU podobné povahy v období od 1. 1. 2013 do 13. 2. 2023, tj. do doby vzniku MU, mezi žst. Štěpánov a Červenka, kde došlo ke

srážce vlaku R 895 s vyvráceným stromem na TK, bylo celkem evidováno **849** podobných MU. V důsledku těchto událostí vznikla mj. celková hmotná škoda ve výši **94 136 999 Kč**. V návaznosti na toto období – tedy do 22. 1. 2025, tj. do vzniku předmětné MU, došlo k navýšení celkového počtu MU na 1 079, což představuje nárůst o **230** případů v časovém úseku necelých dvou let. Tento nárůst odpovídá více než čtvrtině všech událostí zaznamenaných za předchozí desetileté období a svědčí o výrazném zrychlení tempa jejich výskytu. S tímto trendem úzce souvisí i výrazné navýšení celkové hmotné škody – zatímco za období od 1. 1. 2013 do 13. 2. 2023 činila celková hmotná škoda **94 136 999 Kč**, tak do 22. 1. 2025 se tato částka blíží dvojnásobku a dosáhla **185 865 505 Kč**. To představuje nárůst o **více než 91 milionů Kč**, tedy bezmála o 97 % oproti původní desetileté bilanci. Tento vývoj svědčí o rostoucí míře rizika a podtrhuje nutnost systematicky se zaměřit na prevenci a efektivnější předcházení vzniku těchto MU.

Před vznikem předmětné MU šetřila DI v období od 1. 1. 2013 celkem 7 obdobných MU:

- ze dne 4. 2. 2014 (6:28:42 h), [mezi Jindřichovem ve Slezsku st. hr. a žst. Jindřichov ve Slezsku](#), kde došlo ke srážce vlaku Sp 1661 se třemi spadlými stromy a následnému vykolejení. Bezprostřední příčinou MU bylo narušení průjezdného průřezu TK mezi Jindřichovem ve Slezsku st. hr. a žst. Jindřichov ve Slezsku překážkou na dopravní cestě dráhy, vzniklou pádem tří stromů (dubů) rostoucích v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti od osy TK. Stromy spadlé na trať nevykazovaly známky hniloby či jiné vady;
- ze dne 11. 1. 2015 (6:55 h), [mezi žst. Rožná a žst. Nedvědice](#), kde došlo ke srážce vlaku Os 14905 se dvěma spadlými stromy na TK. Bezprostřední příčinou MU bylo vyvrácení a následný pád dvou stromů, rostoucích v ochranném pásmu dráhy, do TK. Stromy spadlé na trať vykazovaly známky vnitřní hniloby;
- ze dne 12. 8. 2017 (5:55 h), [mezi žst. Mostek a žst. Bílá Třemešná](#), kde došlo ke srážce vlaku R 1261 se spadlým stromem a následnému vykolejení. Bezprostřední příčinou MU bylo narušení průjezdného průřezu TK překážkou – spadlým kmenem stromu, který rostl v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu TK. Strom spadlý na trať vykazoval známky vnitřní hniloby;
- ze dne 21. 9. 2018 (19:14 h), [mezi žst. Holýšov a Staňkov](#), kde došlo ke srážce vlaku Os 7424 se spadlými stromy. Bezprostřední příčinou MU bylo narušení průjezdného průřezu TK překážkou – spadlými kmeny čtyř stromů, které rostly v ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti od průjezdného průřezu TK. Stromy spadlé na trať nevykazovaly známky hniloby či jiné vady;
- ze dne 24. 7. 2019 (4:36 h), [mezi žst. Nová Paka a Lázně Bělohrad](#), kde došlo ke srážce vlaku Os 5700 s překážkou (stromem spadlým přes TK) a následnému vykolejení. Bezprostřední příčinou MU bylo narušení průjezdného průřezu TK překážkou – odlomenou částí stromu, který rostl v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu TK. Strom spadlý na trať vykazoval známky vnitřní hniloby;
- ze dne 17. 2. 2022 (7:32 h), [mezi žst. Žďárec u Skutče a Hlinsko v Čechách](#), kde došlo ke srážce vlaku Os 5315 s vyvrácenými stromy a jeho následnému vykolejení. Bezprostřední příčinou MU bylo narušení průjezdného průřezu TK překážkou – kmeny vyvrácených stromů rostoucích v ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti od průjezdného průřezu koleje, v důsledku negativních

meteorologických jevů proběhlých ve dnech před vznikem MU v kombinaci s extrémní meteorologickou situací, panující v době jejího vzniku, čemuž předcházelo:

- dlouhodobé nezjištění a nevyhodnocení stromoví rostoucího na pozemku plnícím funkci lesa, v ochranném pásmu dráhy a v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu koleje, jako zdroje ohrožení bezpečnosti nebo plynulosti drážní dopravy anebo provozuschopnosti dráhy;
- dlouhodobé neodstranění zdroje ohrožení dráhy a drážní dopravy, který tvořily v ochranném pásmu dráhy stromy v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu koleje;
- nezpravení strojvedoucího vlaku Os 5315 příslušným písemným rozkazem o zhoršené povětrnostní situaci a nebezpečí vzniku překážky na trati.

Stromy spadlé na trať nevykazovaly známky hniloby či jiné vady;

- ze dne 13. 2. 2023 (19:22 h), [mezi žst. Štěpánov a Červenka](#), kde došlo ke srážce vlaku R 895 s vyvráceným stromem na TK. Bezprostřední příčinou MU bylo narušení průjezdného průřezu obou TK překážkou – vyvráceným stromem rostoucím v ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti od průjezdného průřezu kolejí, v důsledku statického selhání zapříčiněnému zdravotním stavem (vnitřní hnilobou) stromu, kdy skutečný zdravotní stav nebylo možné v tomto konkrétním případě zjistit nedestruktivní metodou (vizuálními prohlídkami), a také jeho asymetrickou korunou s jednostranným zatížením směřujícím nad těleso dráhy, ve spojení s:
 - nezjišťováním a nevyhodnocováním veškerého stromoví rostoucího na pozemku plnícím funkci lesa, v ochranném pásmu dráhy a v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu koleje, jako zdroje ohrožení bezpečnosti nebo plynulosti drážní dopravy anebo provozuschopnosti dráhy;
 - neodstraňováním zdroje ohrožení dráhy a drážní dopravy, které tvořilo v ochranném pásmu dráhy stromoví rostoucí v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu kolejí.

DI na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku výše uvedených MU vydala několik bezpečnostních doporučení v úvahu přicházejícím subjektům (viz odkazy na výše uvedené ZZ), a proto obsahem této ZZ není bezpečnostní doporučení, jež by bylo opakováním již dříve vydaných bezpečnostních doporučení, vydáno.

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčina:

- narušení průjezdného průřezu traťové koleje mezi železničními stanicemi Olbramkostel a Šumná překážkou – odlomenou částí koruny stromu rostoucím v ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti od průjezdného průřezu koleje, v důsledku jeho snížené vitality a defektního růstu kosterní větve, zapříčiněné jeho nevytipováním k odstranění v rámci kontrolní činnosti k zajištění provozuschopnosti trati a jeho neodstraněním.

Přispívající faktor:

- selhání stability oslabeného úžlabí kosterní větve koruny stromu (dubu) způsobené zatížením silnou vrstvou námrazy.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

A summary of the analysis and conclusions with regard to the causes of the occurrence

Causal factor:

- disruption of a structure gauge of the line track between Olbramkostel and Šumná stations by the obstacle – broken off part of the treetop which grew in a railway protective area in an impact distance from the structure gauge as a result of its limited vitality and a defective growth of a skeletal branch when it was not selected to removing within checking activity to ensuring of operability of the line track and it was not removed.

Contributing factor:

- failure of stability of a weakened valley of a tree crown skeletal branch (oak) caused by the load of a thick layer of rime.

Systemic factor: none.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ přijal po vzniku MU následující opatření:

- provedl mimořádnou kontrolu TK Olbramkostel – Šumná, jejíž účelem bylo prověřit stav vyššího stromoví, na jejímž základě vytipoval stromoví, které by mohlo ohrozit bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy. Kácení vytipovaného stromoví bude v předmětném úseku provedeno do konce tohoto roku, tedy do 31. 12. 2025;
- příčiny a okolnosti vzniku této MU projednal na poradním sboru ředitele OŘ Brno.

Dopravce ČD nepřijal ani nevydal žádná opatření.

Measures taken since the occurrence

The infrastructure manager SŽ took the following measures after the occurrence:

- performed extraordinary inspection of the line track between Olbramkostel and Šumná stations when verified a condition of an upper trees and selected trees which could endanger of safety and continuity of a guideway transport or guideway operability. Felling of selected trees will be perform until the end of this year, i.e. until 31.12.2025;
- the causes and circumstances of the occurrence were discuss at advisory force of director of the Regional directorate Brno.

The railway undertaking ČD did not take any measures.

5.3 Doplnující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ:

- výskyt stromoví a jiných porostů nacházejících se po vzniku MU v dopadové vzdálenosti od průjezdného průřezu TK Olbramkostel – Šumná, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, a jsou tudíž stromovím ohrožujícím bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy;
- definice pojmu „dřevina“ v MP STROMOVÍ nebyla konzistentní (bezesporná).

Additional observations

At the infrastructure manager SŽ:

- presence of trees and other vegetation located after the occurrence in the impact distance from the structure gauge of the line track between Olbramkostel and Šumná stations which can at their falling hit the structure gauge and endanger of safety and continuity of a guideway transport or guideway operability.
- definition of concept „woody plant“ at Methodical instruction STROMOVÍ was not consistent (incontestability).

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

S ohledem na zjištěné příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události Drážní inspekce bezpečnostní doporučení nevydává, protože nebyly zjištěny takové poznatky, které by vydání nového nebo opakovaného bezpečnostního doporučení v rámci předcházení vzniku obdobných mimořádných událostí opodstatňovaly.

SAFETY RECOMMENDATIONS

The Rail Safety Inspection Office does not issue a safety recommendation in regard of the found causes and circumstances, because we did not find out such knowledge, which would justify issuing of the safety recommendation within prevention of occurrence.

V Ostravě dne 23. září 2025

Ing. Lukáš Janák
inspektor
Územního inspektorátu Ostrava

Ing. Petr Maikranz
vedoucí
Územního inspektorátu Ostrava



CRDIX0034IW6

PŘÍLOHY



Obr. č. 6: Pohled na strom, ze kterého se odlomila část koruny do TK Olbramkostel – Šumná

Zdroj: dopravce ČD



Obr. č. 7: Pohled na přední čelo ŘDV 914.199-5 vlaku Os 24836 v konečném postavení po MU
Zdroj: SŽ



Obr. č. 8: Pohled na levou přední část ŘDV 914.199-5 vlaku Os 24836 po vzniku MU Zdroj: SŽ



Obr. č. 9: Pohled na přední oddíl pro cestující, deformovanou zadní stěnu kabiny strojvedoucího a na kabinu strojvedoucího ŘDV 914.199-5 vlaku Os 24836 po vzniku MU
Zdroj: ČD



Obr. č. 10: Pohled na ovládací pult stanoviště strojvedoucího ŘDV 914.199-5 vlaku Os 24836 po vzniku MU
Zdroj: ČD