



**Česká republika**  
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

## **Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události**

Srážka vlaku R 1261 s překážkou (spadlým stromem) mezi železničními stanicemi  
Mostek a Bílá Třemešná a jeho následné vykolejení

Sobota, 12. srpna 2017

## **Accident and incident investigation report**

Collision of the long distance passenger train No. 1261 with an obstacle –  
the fallen tree with a consequent derailment between  
Mostek and Bílá Třemešná stations

Saturday, 12<sup>th</sup> August 2017

č. j.: 6-2803/2017/DI

Tato závěrečná zpráva je veřejná a veškeré v ní uvedené skutečnosti jsou podloženy vyšetřovacím spisem.

## 1 SHRnutí



Zdroj: SŽDC

Skupina události: incident.

Vznik události: 12. 8. 2017, 5:55 h.

Popis události: srážka HDV vlaku R 1261 s překážkou (stromem spadlým přes traťovou kolej) s následným vykolejením.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Jaroměř – Liberec, mezi žst. Mostek a Bílá Třemešná, km 64,176.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);  
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku R 1261).

Následky: bez zranění;  
celková škoda 455 609 Kč.

Bezprostřední příčina:

- narušení průjezdného průřezu traťové koleje překážkou – spadlým kmenem stromu, který rostl v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu traťové koleje.

**Přispívající faktory:**

- povětrnostní podmínky – silný vítr;
- vnitřní hniloba stromu;
- nevyhodnocení dřevin (vyšší zeleně) rostoucích v obvodu dráhy a ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu traťové koleje jako zdroj ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

**Zásadní příčiny:**

- nezjištění a neodstranění zdroje ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy v obvodu dráhy, kterou tvořil strom v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu traťové koleje.

**Příčiny v systému bezpečnosti:**

- nebyla Drážní inspekci zjištěna.

**Bezpečnostní doporučení:**

Drážní inspekce na základě ustanovení § 53e odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., doporučuje s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

**Ministerstvu dopravy České republiky v součinnosti s příslušnými ministerstvy a Drážním úřadem:**

Iniciovat změnu ustanovení zákonů č. 266/1994 Sb., o dráhách, č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), tak,

- aby vlastníci a správci pozemků v ochranném pásmu dráhy měli zákonnou povinnost udržovat stromy a keře v takovém stavu a výšce, aby svým pádem neohrožily provozování dráhy ani její součásti a neomezily bezpečnost a plynulost dopravy na dráze, a zároveň, aby tato povinnost byla zákonem vymahatelná například sankcí při nedodržení této povinnosti.

## SUMMARY

Grade: an incident.

Date and time: 12<sup>th</sup> August 2017, 5:55 (3:55 GMT).

Occurrence type: a collision with an obstacle (a fallen tree).

Description: the collision of the train with the obstacle – the fallen tree with the consequent derailment.

Type of train: the long distance passenger train No. 1261.

Location: an open line between Mostek and Bílá Třemešná station, km 64,176.

Parties: SŽDC, s. o. (IM);  
ČD, a. s. (RU of the long distance passenger train No. 1261).

Consequences: 0 fatality, 0 injury;  
total damage CZK 455 609,-

Direct cause:

- interference with the protection zone of the railway by the fallen tree which grew in the impact distance from the axis of the track line.

Contributory factors:

- the weather conditions – a strong wind;
- the inner rot of the tree;
- a failure to assess the condition of the trees growing in the railway premises and in the railway protective area in the impact distance from the axis of the track line as the sources of danger to the safe rail system operation and rail transport operation.

Underlying cause:

- a failure to remove the source of danger – the tree which grew in the railway protective area in the impact distance from the axis of the track line.

Root cause: none.

Recommendation:

Addressed to the Ministry of Transport of the Czech Republic in cooperation with other ministries and the Czech National Safety Authority (the NSA):

- it is recommended to initiate the amendment of the provision of the act no. 266/1994 Coll., On rail systems as amended, of the act no. 114/1992 Coll., on the

Conservation of Nature and Landscape as amended, and of the act no. 289/1995 Coll., on Forests and Amendments to some Acts (the Forest Act) as amended so that:

- the landlords and the administrators of the land in the railway protective area will have a legal duty to keep the trees and bushes in such condition and height that they do not endanger the rail system operation and its components and do not limit the safety and flow of the rail transport operation on the track and this duty will be legally enforceable, for example by the penalty for default the duty.

## Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	5
2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI.....	12
2.1 Mimořádná událost.....	12
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události.....	12
2.1.2 Popis průběhu mimořádné události a místa vzniku, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby.....	13
2.2 Okolnosti mimořádné události.....	16
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci.....	16
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel.....	17
2.2.3 Popis součástí dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení).....	17
2.2.4 Použití komunikačních prostředků.....	17
2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti.....	18
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů.....	18
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů.....	18
2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda.....	18
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru.....	18
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku.....	18
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí.....	19
2.4 Vnější okolnosti.....	19
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje.....	19
3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH.....	20
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob).....	20
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu.....	20
3.1.2 Jiní svědci.....	21
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti.....	21
3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů.....	21
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a uplatňování těchto požadavků.....	29
3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky.....	30
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy.....	36
3.3 Právní a jiná úprava.....	36
3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie.....	36
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy.....	37
3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení.....	38
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	38
3.4.2 Součásti dráhy.....	38

3.4.3 Sdělovací a informační zařízení.....	38
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	39
3.5 Dokumentace o provozním systému.....	39
3.5.1 Opatření přijatá zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy.....	39
3.5.2 Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení.....	40
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události.....	40
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky.....	40
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky mimořádné události.....	40
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu.....	40
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání.....	40
3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru.....	41
4 ANALÝZA A ZÁVĚRY.....	42
4.1 Konečný popis mimořádné události.....	42
4.1.1 Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3.....	42
4.2 Rozbor.....	42
4.2.1 Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb.....	42
4.3 Závěry.....	50
4.3.1 Přímé a bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly, a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení.....	50
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou.....	50
4.3.3 Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti.....	51
4.4 Doplnující zjištění.....	51
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách.....	51
5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ.....	51
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata.....	51
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	52
7 PŘÍLOHY.....	53



## Seznam použitých zkratk a symbolů

ARR	Automatická regulace rychlosti
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČSN	Česká technická norma
DI	Drážní inspekce
DKV	Depo kolejových vozidel
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
GPS	Global Positioning System / Globální polohový systém
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor / hasičská záchranná služba
IS	informační systém
IZS	integrovaný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
JPO	jednotka požární ochrany
JŽM	jednotná železniční mapa
MU	mimořádná událost
NAD	náhradní autobusová doprava
OŘ	Oblastní ředitelství
OSB	Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy
PČR	Policie České republiky
PJ	Provozní jednotka
PO	Provozní obvod
SDC	Správa dopravní cesty
SK	staniční kolej (staniční koleje)
ST	Správa tratí
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo
TK	traťová kolej
TO	traťový okrsek
TRS	traťový rádiový systém
TTP	tabulky traťových poměrů
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	Územní inspektorát
UTZ	určené technické zařízení
RDST	rádiová stanice
VKP	významný krajinný prvek
VPS	vedoucí provozního střediska traťového okrsku provozovatele dráhy
VŠ	vlastní šetření
VZ	mobilní část vlakového zabezpečovače
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
žst.	železniční stanice

## Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 114/1992 Sb.	zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
zákona č. 289/1995 Sb.	zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění platném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 89/2012 Sb.	zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 395/1992 Sb.	vyhláška č. 395/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 189/2013 Sb.	vyhláška č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, „SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis“, schválený dne 17. 12. 2012, pod č. j.: 55738/2012-OZŘP, s účinností od 1. 7. 2013, ve znění platném v době vzniku mimořádné události

SŽDC S3	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, SŽDC S3 Železniční svršek, schválený dne 3. 6. 2008, č. j.: 9675/08 OP, s účinností od 1. 10. 2008, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC S4	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, SŽDC S4 Železniční spodek, schválený dne 21. 2. 2008, č. j.: S 263/08-OP, s účinností od 1. 10. 2008, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC S2/3	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, SŽDC S2/3 Organizace a provádění prohlídek a měření na železničních dráhách celostátních a regionálních, schválený dne 27. 11. 2013, č. j.: S 48269/2013-O15, s účinností od 1. 1. 2014, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
Metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně	dokument provozovatele dráhy SŽDC, METODICKÝ POKYN PRO ÚDRŽBU VYŠŠÍ ZELENĚ, č. j.: S 43941/2016-SŽDC-O15, zveřejněný dne 31. 10. 2016, ve znění platném v době vzniku mimořádné události

## 2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

### 2.1 Mimořádná událost

#### 2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 12. 8. 2017.

Čas: 5:55 h.

Dráha: železniční, kategorie celostátní, Jaroměř – Liberec.

Místo: trať 508 Jaroměř – Liberec, mezi žst. Mostek a Bílá Třemešná, km 64,176.

GPS: GPS 50°28'18.893"N, 15°42'55.942"E .



Obr. č. 1: Místo vzniku MU v km 64,176

Zdroj: DI

## 2.1.2 Popis průběhu mimořádné události a místa vzniku, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby



Obr. č. 2: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: gis.izscr.cz, úprava DI

Dne 12. 8. 2017 v 5:55:41 h se vlak R 1261 jedoucí ze žst. Liberec do žst. Pardubice hl. n. v km 64,176, tj. v úseku mezi žst. Mostek a Bílá Třemešná, ve směru jízdy vlaku, srazil s překážkou, vzrostlým stromem spadlým do průjezdného průřezu provozované koleje z pravé strany ve směru jízdy vlaku.

Strojvedoucí dle své výpovědi při vedení vlaku R 1261 pravostranným obloukem v lese spatřil na krátkou vzdálenost (asi 50 – 70 m) překážku (spadlý strom) v traťové

koleji a použil rychločinné brzdění. Před překážkou vlak už nedokázal zastavit, najel do kmene stromu, následně došlo k rozlomení stromu, vykolejení prvního podvozku HDV a další jízďe vykolejeného vlaku až do místa zastavení. Čelo vlaku nalezeno v km 63,964, tj. 212 m za místem vzniku MU. Při MU nebyl nikdo zraněn. Došlo k poškození tratě, HDV a 1. TDV.

#### Ohledáním infrastruktury bylo zjištěno:

- v km 64,176 bylo dle stop místo vzniku MU, srážky čela vlaku R 1261 s překážkou (kmen stromu vyvrácený přes kolej);
- trať v místě vzniku MU se nachází na jednokolejné neelektrifikované trati Jaroměř – Liberec;
- traťový úsek ve směru jízdy vlaku R 1261 v km 65,4 až 63,7 mezi žst. Mostek a Bílá Třemešná je veden v listnatém lese a v místě MU klesá;
- v km 64,4 až 64,1 je trať ve směru jízdy vlaku R 1261 vedena lesem v odřezu z pravé strany a pravostranným obloukem. Nejvyšší dovolená rychlost byla stanovena na 80 km.h<sup>-1</sup>;
- kmen stromu spadlého na trať bylo možné poprvé spatřit od km 64,269, tj. na vzdálenost 93 m;
- železniční svršek byl tvořen z kolejnic S49, betonových pražců SB6, s upevněním K s tuhou svěrkou ŽS4;
- v km 64,174, tj. 2 m za místem srážky, byly nalezeny první stopy po vykolejení obou dvojkolí předního podvozku („B“) HDV, a to vpravo od koleje ve směru jízdy vlaku R 1261. Od tohoto místa byly zřetelné stopy po jízďe ve vykolejeném stavu. Stopy jízdy po upevňovacích nalezeny až do km 64,031, dále jela dvojkolí po pražcích;
- čelo vlaku zastavilo v km 63,964, tj. 212 m za místem vzniku MU. Po zastavení byla kola prvního (vykolejeného) podvozku HDV 40 cm vpravo od pravého kolejnicového pásu.
- kolej byla suchá, bez znečištění;
- stromy nacházející se v ochranném pásmu dráhy, z nichž jeden byl vyvrácen, byly svou výškou v dopadové vzdálenosti od provozované koleje.

#### Ohledáním archívu SZZ/TZZ a dokumentace bylo zjištěno:

- vlaková cesta byla postavena normální obsluhou zabezpečovacího zařízení;
- poslední vlak, který projel v úseku mezi žst. Bílá Třemešná a Mostek před vznikem MU, byl vlak R 1260 (Pardubice hl. n. – Liberec) s odjezdem ze žst. Mostek ve 22:24 h dne 11. 8. 2017;
- vlak R 1261 byl prvním vlakem jedoucím dne 12. 8. 2017 v úseku mezi žst. Mostek a Bílá Třemešná.

#### Ohledáním DV vlaku R 1261 bylo zjištěno:

- vlak byl složen z HDV 843 018-3 a 2 TDV řady Bhfn (dříve řady 043);
- vlak byl řízen ze stanoviště č. 2 HDV 843 018-3, vybaveného elektronickým rychloměrem LT METRA BLANSKO, zapnutým VZ LS 90 a radiostanicí naladěnou na stuhu 62 na síti TRS;
- strojvedoucí vlaku R 1261 nebyl zpraven písemným rozkazem o zhoršených povětrnostních podmínkách na trati;



- poškození HDV: ohnutý čelní pluh, zničené smetadlo, deformace písečníků, ulomené kryty převodu 3. trakčního motoru, poškozené přívodní hadice měchů, vypružení DV, poškozená obě dvojkolí podvozku „B“ po vykolejení, poškozené hydraulické tlumiče;
- poškození 1. TDV: deformovaná levá zadní stupačka u dveří pro nástup cestujících.

#### Ohledáním stromu bylo zjištěno:

- HDV 843.018-3 vlaku R 1261 narazilo v km 64,176 čelně do spadlého kmene stromu (topol), který spadl do průjezdného průřezu koleje;
- spadlý kmen stromu byl jeden ze dvou kmenů jednoho stromu (topolu) rozdvojeného ve výšce 50 cm nad zemí. Strom rostl 8 m od osy koleje v km 64,178;
- došlo k odlomení prvního kmene od kořenů a od druhého kmene. V místě odlomení prvního kmene stromu od kořenů byly patrné stopy hniloby, plísňe a trouchnivění. Kořenový bal byl mokrý;
- průměr kmene ve výšce 1,3 m nad zemí byl 45 cm. Průměr kmene zasahujícího do průjezdného průřezu byl maximálně 35 cm. Oba kmeny rozdvojeného stromu v horní části byly olistěné a nejevily známky hniloby. První kmen se odlomil a vyvrátil přes kolej, druhý kmen zůstal stát;
- první (vyvrácený) kmen byl po MU rozlomený, jeho dolní (neovětvená) část o délce 9 m byla odhozena vpravo od koleje ve směru jízdy vlaku mimo průjezdný průřez a jeho horní (ovětvená) část o délce 16,5 m byla odhozena vlevo od koleje mimo průjezdný průřez.

Při MU byl aktivován IZS.



Obr. č. 3: Pohled na dolní část vyvráceného kmene stromu po MU

Zdroj: DI

### 2.1.3 Rozhodnutí o zahájení šetření, složení týmu odborně způsobilých osob pro šetření a způsob vedení šetření

Vznik MU:	12. 8. 2017 v 5:55 h
MU oznámena na COP DI:	12. 8. 2017 v 6:16 h (tj. 21 min po vzniku MU).
Způsob oznámení:	telefonicky.
Oznámeno pověřenou osobou za:	provozovatele dráhy (SŽDC) a dopravce (ČD).
Souhlas DI s uvolněním dráhy:	12. 8. 2017 v 9:25 h (tj. 3 h 30 min po vzniku MU).

Oznámení MU za provozovatele dráhy a dopravce bylo v souladu s ustanovením § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a § 7 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

Rozhodnutí DI o zahájení VŠ:	12. 8. 2017 na základě závažnosti a opakovanosti mimořádné události
Šetření DI na místě MU:	1x inspektor ÚI Čechy, pracoviště Praha.
Sestavení vyšetřovacího týmu:	nebylo nutno sestavovat.
Externí spolupráce:	nebyla využita.

Následným šetřením příčin a okolností vzniku MU byl v rámci DI pověřen ÚI Čechy, pracoviště Praha.

Při šetření příčin a okolností vzniku MU vycházela DI z vlastních poznatků a zjištění, z vlastní fotodokumentace, z dokumentace pořízené při šetření provozovatelem dráhy, dopravcem a z dokumentu HZS.

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

## 2.2 Okolnosti mimořádné události

### 2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽDC):

- výpravčí DOZ Stará Paka, zaměstnanec SŽDC, OŘ Hradec Králové.

Doprovce (ČD):

- strojvedoucí vlaku R 1261, zaměstnanec ČD, DKV Česká Třebová.



## 2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel

Vlak:	R 1261	Sestava vlaku:		Držitel:
Délka vlaku (m):	65	HDV:	95 54 5 843 018-3	ČD
Počet náprav:	12	TDV (za HDV):		
Hmotnost (t):	136	1.	50 54 29 29 026-3	ČD
Potřebná brzdící procenta (%):	96	2.	50 54 29 29 006-5	ČD
Skutečná brzdící procenta (%):	113			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Stanovená rychlost vlaku: (km.h <sup>-1</sup> )	110			
Způsob brzdění:	I.			
Režim brzdění:	R			

### Pozn. k vlaku R 1261:

- vlak R 1261 jedoucí ze žst. Liberec do žst. Pardubice hlavní nádraží;
- v době vzniku MU vlakem cestovalo 24 cestujících a vlakvedoucí;
- na stanovišti strojvedoucího HDV se nacházel pouze strojvedoucí;
- skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

## 2.2.3 Popis součástí dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení)

Místo MU se nacházelo v km 64,176 mezi žst. Mostek a Bílá Třemešná na jednokolejné neelektrifikované trati Jaroměř – Liberec (dle SŽDC TTP 508). Traťový úsek v km 65,4 až 63,7 mezi žst. Mostek a Bílá Třemešná byl veden v listnatém lese a v km 64,1 až 64,3 klesal 15,06 ‰. V km 64,4 až 64,1 byla trať ve směru jízdy vlaku vedena v odřezu a pravostranným obloukem o poloměru 365 m. Nejvyšší dovolená rychlost v místě MU byla stanovena na 80 km.h<sup>-1</sup>.

Stav železničního svršku ani zabezpečovacího systému nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

## 2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 5:57 h použil strojvedoucí vlaku R 1261 radiostanici TRS k ohlášení vzniku MU výpravčímu žst. Stará Paka;
- 5:58 h použil strojvedoucí vlaku R 1261 mobilní telefon k ohlášení vzniku MU strojmistřovi.

Komunikace na síti TRS mezi strojvedoucím vlaku R 1261 a výpravčím žst. Stará Paka byla zaznamenávána.

### **2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti**

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem, provozovatelem dráhy, ani jinými osobami prováděny žádné opravné nebo údržbové práce.

### **2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů**

- 5:55 h vznik MU
- 5:57 h ohlášení vzniku MU strojvedoucím výpravčímu žst. Stará Paka, výpravčí následně ohlásil vznik MU dle Ohlašovacího rozvrhu;
- 5:58 h ohlášení vzniku MU strojvedoucím strojmistrovi ČD;
- 6:06 h ohlášení vzniku MU na HZS SŽDC;
- 6:16 h MU ohlášena pověřenou osobou OSB SŽDC na COP DI;
- 7:28 h příjezd HZS na místo MU, následně zajištění evakuace cestujících z vlaku R 1261 do přistaveného motorového vozu, který jízdou PMD odvezl cestující za doprovodu vlakvedoucího do nejbližší železniční stanice Mostek. Dále byla zavedena NAD;
- 9:05 h ohledání místa vzniku MU inspektorem DI a zaměstnanci SŽDC;
- 9:25 h přítomným inspektorem DI udělen souhlas s uvolněním dráhy;
- 13. 8. 2017 v 1:35 h došlo k obnovení provozu.

### **2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů**

Plán IZS vzhledem k charakteru MU byl aktivován v 6:06 h, tj. 11 minut po vzniku MU.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- HZS Dvůr Králové nad Labem;
- HZS SŽDC JPO Nymburk;
- HZS SŽDC JPO Česká Třebová.

## **2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda**

### **2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru**

Při MU nedošlo k újmě na zdraví u zaměstnanců provozovatele dráhy, dopravce, osob ve smluvním poměru a ani u cestujících a třetích osob.

### **2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku**

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

### 2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- |  |             |
|--|-------------|
| • HDV 95 54 5 843 018-3 (vlak R 1261)    | 316 752 Kč; |
| • 1. TDV 50 54 29 29 026-3 (vlak R 1261) | 39 095 Kč;  |
| • 2. TDV 50 54 29 29 006-5 (vlak R 1261) | 0 Kč;       |
| • zařízení dráhy                         | 99 762 Kč;  |
| • životním prostředí                     | 0 Kč.       |

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy a jiném majetku vyčíslena **celkem na 455 609 Kč.**

## 2.4 Vnější okolnosti

### 2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: v době vzniku MU bylo denní světlo, + 16 °C, viditelnost nesnížena, beze srážek a silného větru.

Ze zprávy ČHMÚ, pobočka Hradec Králové, mimo jiné vyplývá: V lokalitě Souvrať (okres Trutnov) se dne 11. 8. 2017 vyskytovala bouřková činnost doprovázená bleskovou aktivitou, intenzivními srážkami a silným nárazovitým větrem. V souvislosti s výskytem bouřkové činnosti nešlo vyloučit výskyt vichřice (tedy větru s maximální rychlostí 20,8 m/s a více). Dne 12. 8. 2017 v době od 00:00 h do 6:00 h se průměrná rychlost větru pohybovala maximálně do 3 m/s, s maximálními nárazy do 6 m/s.

Pro Královéhradecký kraj, na období od 11. 8. 2017 11:00 h do 12. 8. 2017 2:00 h, byla ČHMÚ dne 11. 8. 2017 v 10:43 h vydána výstraha č. PVI\_2017/82 na jev „VELMI SILNÉ BOUŘKY (VYSOKÝ STUPĚŇ NEBEZPEČÍ)“.

Geografické údaje: Trať vedena lesem ve směru jízdy vlaku v pravostranném oblouku, v odřezu a klesá. Geodetickým zaměřením bylo zjištěno, že strom rostl na pozemku č. 604/1 v k. ú. obce Souvrať (699811), LV 209. Vlastnické právo měla Česká republika, právo hospodařit měla SŽDC, způsob využití – dráha.

### 3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

#### 3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

##### 3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu

- strojvedoucí vlaku R 1261 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - na směnu nastoupil odpočatý, bez psychického a fyzického stresu;
  - po odjezdu vlaku R 1261 ze žst. Mostek, kde tento vlak zastavuje pravidelně dle jízdního řádu, se s vlakem rozjel na rychlost 70 km/h, měl zapnutý systém ARR. Za rychlostníkem 80 km/h navolil rychlost na 80 km/h, takže se rychlost vlaku ještě mohla zvýšit výběhem;
  - při průjezdu pravostranným obloukem v lese zaregistroval strom spadlý na traťovou kolej asi na vzdálenost 50 – 70 m a okamžitě použil rychločinné brzdění;
  - po nárazu do spadlého stromu došlo k vykolejení prvního podvozku vpravo ve směru jízdy;
  - k zastavení vlaku došlo přibližně 200 m po nárazu. Po zastavení spolu s vlakvedoucím zjistil, že nikdo z cestujících nebyl zraněn a obě nápravy prvního podvozku jsou vykolejené;
  - událost ohlásil radiostanicí na síti TRS výpravčímu žst. Stará Paka a mobilním telefonem strojmistovi ČD;
  - když zjistil únik vzduchu z měchu vypružení podvozku, tak vypnul oba motory HDV a uzavřel přívod vzduchu k měchům prvního podvozku, aby nedocházelo k úniku vzduchu z napájecího potrubí a aby mohl po kontrole HDV nastartovat druhý motor HDV, topit, svítit a měl vzduch v hlavním potrubí;
  - po vypnutí obou motorů HDV utáhl ruční brzdy na obou osobních vozech. Pak vyčkal příjezdu vyšetřujících a HZS;
  - o možnosti zhoršené povětrnostní situace nebo možnosti pádu stromu a větví nebyl vyrozuměn;
  - v době jízdy vlaku R 1261 po odjezdu ze žst. Mostek viditelnost nebyla snížena, nepršelo, vítr nefoukal a koleje byly suché.
- výpravčí DOZ Stará Paka – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - na noční směnu nastoupil dne 11. 8. 2017 v 18:15 h;
  - při převzetí směny byl informován kolegou denní směny, že vlak Os 5477 stojí v km 51,300 mezi žst. Dvůr Králové nad Labem a Jaroměř před stromem a byl zpraven dle předpisu SŽDC D1 čl. 4107 „větrným rozkazem“ a Správa tratí je informována o vzniklé situaci;
  - po usjízdění tratě ve 20:50 h bylo provozním dispečerem rozhodnuto z důvodu eliminace zpoždění o spojení rychlíků R 1264 a R 1262 v žst. Jaroměř a spojení R 1273 a R 1275 v žst. Dvůr Králové nad Labem a jejich křižování v žst. Dvůr Králové nad Labem. Těmito vlaky byl projet celý úsek tratě mezi žst. Stará Paka až Jaroměř bez jakéhokoliv narušení, protože počasí již bylo stálé, bez větru a deště;
  - dále v úseku tratě Jaroměř – Stará Paka projel vlak Os 5476, R 1260 a R 1277. Při jízdě těchto vlaků na kamerovém systému nepozoroval žádné působení

- povětrnostních vlivů a ani strojvedoucí těchto vlaků jej neinformovali o zhoršeném počasí v úseku tratě Stará Paka – Jaroměř;
- první ranní vlak ve směru Jaroměř odjel o 10 minut opožděn z důvodu čekání na vlak Sp 1800. V 5:55 h mu strojvedoucí vlaku R 1261 ohlásil, že cca v km 63,5 narazil do spadlého stromu a vykolejil. Tuto MU dále ohlásil dle ohlašovacího rozvrhu;
  - první ranní vlak R 1261 nezpravitil „větrným rozkazem“ dle čl. 4107 SŽDC D1, protože počasí v úseku tratě Stará Paka – Jaroměř od poslední bouřky, která v tomto úseku prošla v cca 18:00 h dne 11. 8. 2017, bylo klidné, bez větru a deště a celý úsek tratě Stará Paka až Jaroměř byl projet pěti vlaky a nebyla vyhlášena výstražná informace ČHMÚ a ani radarová data nedávala informace o výskytu bouřky v této oblasti.

### 3.1.2 Jiní svědci

Jiné osoby nebyly vyzvány k podání vysvětlení.

## 3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

### 3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů

Provozovatel dráhy SŽDC má zavedený systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. Nedílnou součástí vnitřních předpisů provozovatele dráhy byly v době vzniku MU postupy, jimiž se řídí činnosti při zabezpečení jízdy vlaku v období zhoršené povětrnostní situace, postupy upravující provádění pravidelných prohlídek a měření staveb dráhy, jejichž součástí je vyhledávání a odstraňování nebezpečných míst v obvodu dráhy a v ochranném pásmu dráhy a vyhledávání zdrojů ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

Obvod dráhy je dle § 4 zákona č. 266/1994 Sb. území určené územním rozhodnutím pro umístění stavby dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu.

Ochranné pásmo dráhy dle § 8 zákona č. 266/1994 Sb. tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou 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.

Provozovatel dráhy SŽDC je pro splnění povinnosti provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy a zajištění dodržování zavedeného systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy, jemu uložené ustanovením § 22 odst. 1 písm. a) a § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., při vyhledávání zdrojů ohrožení a zejména pak při odstraňování dřevin a stromů v ochranném pásmu dráhy, povinen postupovat v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb. (zákon o ochraně přírody a krajiny) a zákonem č. 289/1995 Sb. (zákon o lesích a o změně některých zákonů).

Současně se změnou zákona č. 266/1994 Sb. s účinností od 1. 4. 2017 došlo ke změně zákona č. 114/1992 Sb., ze které vyplývá, že již není potřeba povolení ke kácení dřevin mj. pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy, tj. pro splnění povinnosti provozovatele dráhy podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. V případě omezení, pozastavení, nebo zákazu odstraňování dřevin orgánem ochrany přírody ve stanovené lhůtě je navíc pro tento orgán závazné stanovisko drážního správního úřadu, který mj. zjišťuje na základě § 10 zákona č. 266/1994 Sb. zdroje ohrožení dráhy, tj. i dřeviny ohrožující bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

Ustanovení § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. po výše uvedené změně nově uvádí:

*„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.“*

Ustanovení § 8 odst. 4 zákona č. 114/1992 Sb. dále dlouhodobě uvádí:

*„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.“*

Dle ustanovení § 3 odst. 1 písm. i) zákona č. 114/1992 Sb. dřevina rostoucí mimo les (dále jen „dřevina“) je strom či keř rostoucí jednotlivě i ve skupinách ve volné krajině i v sídelních útvarech na pozemcích mimo lesní půdní fond.

V souladu s ustanovením § 3 vyhlášky č. 189/2013 Sb. není rovněž třeba povolení ke kácení mimo jiné u dřevin za předpokladu, že tyto nejsou součástí významného krajinného prvku (např. lesa) 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 m<sup>2</sup>.

Dle ustanovení § 2 písm. a) a c) zákona č. 289/1995 Sb. (zákon o lesích a o změně některých zákonů) lesem se rozumí lesní porosty s jejich prostředím a pozemky určené k plnění funkcí lesa, přičemž lesními porosty se rozumí stromy a keře lesních dřevin, které v daných podmínkách plní funkce lesa.

Ustanovení § 22 odst. 1 a 2 zákona č. 289/1995 Sb. uvádí:

*„(1) 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.“

„(2) 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 systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy SŽDC je mj. „Metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně“. Tento Metodický pokyn reflektuje změnu zákona č. 114/1992 Sb. a zákona č. 266/1994 Sb. od 1. 4. 2017.

#### **Články z Metodického pokynu platného v době vzniku MU:**

##### **čl. 4:**

„**Dřevinou rostoucí mimo les (dále jen „dřevina“)**<sup>1</sup> se pro účely metodického pokynu rozumí strom či keř rostoucí jednotlivě nebo ve skupinách ve volné krajině i v sídelních útvarech na pozemcích mimo lesní půdní fond.“

(Pozn.: <sup>1</sup> Ve smyslu ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.)

##### **čl. 6:**

„Lesem se pro účely metodického pokynu rozumí lesní porosty s jejich prostředím a pozemky určené k plnění funkcí lesa, přičemž lesními porosty<sup>2</sup> se rozumí stromy a keře lesních dřevin, které v daných podmínkách plní funkce lesa.“

(Pozn.: <sup>2</sup> ve smyslu ustanovení zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů.)

##### **čl. 33:**

„Vlastníci nemovitosti v sousedství dráhy jsou dle § 10 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. povinni strpět, aby na jejich pozemcích byla provedena nezbytná opatření k zabránění padání stromů nebo jejich částí na stavbu dráhy nebo stavby na dráze, vznikne-li toto nebezpečí výstavbou nebo provozem dráhy nebo přírodními vlivy (týká se i problematiky návěstí).“

##### **čl. 34:**

„Vznikne-li toto nebezpečí z jednání těchto vlastníků, jsou povinni učinit nezbytná opatření na svůj náklad. Jednáním se rozumí i opomenutí takového konání, jakým je dostatečná preventivní údržba zeleně v ochranném pásmu dráhy. **Týká se všech dřevin**, které v případě svého pádu, či pádu jejich částí, mohou zasáhnout do průjezdného průřezu nebo do zařízení drážní infrastruktury.“

##### **čl. 36:**

„Pokud neproběhne odstranění zdroje ohrožení dráhy podle čl. 34, nebo vyžádají-li si to jiné okolnosti, dá SŽDC podnět drážnímu správnímu úřadu, který rozhodne o rozsahu a způsobu provedení nezbytných opatření. Spolu s podnětem zašle SŽDC 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 SŽDC, směřovaných vůči vlastníkovi nebo správci pozemku (nebo pozemku s plněním funkce lesa);*
- *vyjádření vlastníka nebo správce pozemku (nebo pozemku s plněním funkce lesa) k výše uvedeným výzvám SŽDC, 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 SŽDC, koordinace výluk, spolupráce při odvozu vytěžené dřevní hmoty aj.“*

Tento předpis v návaznosti na uvedená ustanovení právních předpisů obecně stanovuje postup pro kácení nebo ořez jakéhokoliv stromu, který roste v dopadové vzdálenosti od průjezdního průřezu provozované koleje, ať už roste

- v obvodu dráhy,
- v ochranném pásmu dráhy na pozemku s právem hospodaření SŽDC
  - v lese,
  - mimo les,
- v ochranném pásmu dráhy na pozemku s právem hospodaření jiného subjektu
  - v lese,
  - mimo les.

## Obvod dráhy

Porovnáním ustanovení § 8 zákona č. 114/1992 Sb. a Metodického pokynu je zřejmé, že provozovatel dráhy SŽDC zpracoval problematiku kácení **v obvodu dráhy**, tzn. povolení k odstraňování (kácení) dřevin není třeba, pokud se jedná o odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze nebo je-li jejich stavem zřejmě a bezprostředně ohrožen život či zdraví nebo hrozí škoda značného rozsahu (tj. nejméně 500 000 Kč).

Obvod dráhy u celostátní a regionální dráhy je území (pozemek) určené pro stavbu dráhy, vymezené svislými plochami vedenými hranicemi pozemku, které je určeno pro umístění dráhy a její údržbu a nikoliv primárně pro pěstování vyšší zeleně. V katastru nemovitostí je u pozemku (obvodu dráhy celostátní a regionální na síti SŽDC) v tomto případě uvedeno: způsob využití – dráha a právo hospodařit s majetkem má zpravidla – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

Z výše uvedeného je zřejmé, že obvod dráhy není nikdy na pozemku určeném k plnění funkce lesa, tedy se na něj nevztahuje ustanovení zákona č. 289/1995 Sb., ale vztahuje se na něj ustanovení zákona č. 114/1992 Sb.

## Ochranné pásmo dráhy

Porovnáním ustanovení § 8 zákona č. 114/1992 Sb., § 22 zákona č. 289/1995 Sb. a Metodického pokynu je zřejmé, že provozovatel dráhy SŽDC v kapitole III svého Metodického pokynu určeného svým zaměstnancům zpracoval problematiku kácení



**v ochranném pásmu dráhy** na pozemcích s právem hospodaření SŽDC i s právem hospodaření cizích právních subjektů v ochranném pásmu dráhy (obecně, tj. v lese i mimo les), neboť opakovaně používá obecná slova jako „zeleň“ a „strom“ (výše zvýrazněno podtržením), ale nezpracoval ji přesně a jednoznačně, neboť v čl. 34 a 36 se na třech místech (**výše zvýrazněno tučně**) píše pouze o kácení dřevin, což při doslovném výkladu vylučuje kácení na pozemcích, které plní funkci lesa, protože v čl. 4 je dřevina definována jako „dřevina rostoucí mimo les“. Tento problém s definicí dřeviny se objevuje již v okamžiku, kdy čl. 6 používá termín „dřevina“ v jiném významu, než byl definován v čl. 4.

Bez ohledu na znění Metodického pokynu, popřípadě jeho výklad, ustanovení § 10 zákona 266/1994 Sb. ve spojení s § 22 zákona č. 289/1995 Sb. dává provozovateli dráhy dostatečnou právní oporu a možnost k zajištění eliminace zdroje možného ohrožení dráhy (kácení stromů) v ochranném pásmu dráhy i na pozemcích určených k plnění funkce lesa, a to i přes dílčí problém spojený s použitím definice termínu „dřevina“ v Metodickém pokynu. Avšak pokud vlastník pozemku (resp. osoba s právem hospodaření na daném pozemku) nespolupracuje, proces vedoucí ke kácení může trvat mnohem déle.

### **Proces vedoucí ke kácení**

V případě zjištění stromu, který ohrožuje provozování dráhy pro bezpečnou drážní dopravu, je nutné jej dle čl. 11 Metodického pokynu nejprve označit. Pak je třeba zjistit, zda strom roste v obvodu dráhy nebo ochranném pásmu dráhy, zda roste v lese nebo mimo les a kdo má právo hospodařit s daným pozemkem. Pokud označený strom roste v obvodu dráhy nebo ochranném pásmu dráhy mimo les, postupuje se dále dle § 8 zákona 114/1992 Sb.

### **Bezprostřední ohrožení**

V případě, že označený strom roste mimo les (v obvodu dráhy, i ochranném pásmu dráhy) a hrozí bezprostřední ohrožení života či zdraví osob nebo hrozí-li škoda značného rozsahu, pak lze dle **čl. 45 Metodického pokynu** kácet bezprostředně a v souladu s § 8 odst. 4 zákona 114/1992 Sb. se kácení oznámí orgánu ochrany přírody do 15 dnů od jeho provedení.

Pokud označený strom roste na pozemku s právem hospodaření SŽDC, pak SŽDC rovnou sama komunikuje s orgánem ochrany přírody. Pokud označený strom roste na pozemku, kde nemá SŽDC právo hospodaření, pak SŽDC potřebuje získat souhlas vlastníka tohoto pozemku, resp. doložit nájemní nebo užívatelský vztah k těmto pozemkům.

Tento postup se nedá uplatnit, pokud označený strom roste na pozemku, který plní funkci lesa.

### **Zajištění provozuschopnosti dráhy nebo plynulé a bezpečné drážní dopravy**

V případě, že označený strom roste mimo les (v obvodu dráhy, i ochranném pásmu dráhy) a je potřeba jej odstranit za účelem zajištění provozuschopnosti dráhy nebo plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze, pak **dle čl. 21, resp. 37 Metodického pokynu**, v souladu s § 8 odst. 2 zákona 114/1992 Sb., povolení ke kácení není třeba, ale musí se písemně oznámit úmysl kácení nejméně 15 dnů předem orgánu ochrany přírody, který je může pozastavit, omezit nebo zakázat, pokud odporuje požadavkům na ochranu dřevin.

V takovém případě vydává v řízení o pozastavení omezení nebo zákazu kácení dřevin závazné stanovisko drážní správní úřad. **Nutno ještě uvést, že každý správní orgán má čas na vydání rozhodnutí v délce 30 dní, pokud není stanoveno jinak.**

Pokud označený strom roste na pozemku s právem hospodaření SŽDC, pak SŽDC rovnou sama komunikuje s orgánem ochrany přírody. Pokud označený strom roste na pozemku, kde nemá SŽDC právo hospodaření, pak SŽDC dle čl. 35 Metodického pokynu zašle vlastníkovu pozemku písemnou výzvu k odstranění zdroje ohrožení dráhy a stanoví lhůtu k odstranění stromu.

V případě, že označený strom roste na pozemku určeném k plnění funkce lesa (v ochranném pásmu dráhy) a je potřeba jej odstranit, postupuje se **dle čl. 33 a 34 Metodického pokynu 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 **rozhodne orgán státní správy lesů.**

Pokud označený strom roste na pozemku s právem hospodaření SŽDC, pak SŽDC rovnou sama komunikuje s orgánem státní správy lesů. Pokud označený strom roste na pozemku, kde nemá SŽDC právo hospodaření, pak SŽDC dle čl. 35 Metodického pokynu zašle vlastníkovu pozemku písemnou výzvu k odstranění zdroje ohrožení dráhy a stanoví lhůtu k odstranění stromu.

**Pokud neproběhne odstranění zdroje ohrožení dráhy (označeného stromu) ze strany vlastníka nebo správce pozemku na základě písemné výzvy od SŽDC, pak dle čl. 36 Metodického pokynu musí SŽDC zaslat podnět drážnímu správnímu úřadu.** Součástí podnětu je identifikace, specifikace a popis stromu, uvedení plochy v m<sup>2</sup> u více stromů, identifikace a popis místa, popis a zdůvodnění ohrožování dráhy, škody na drážních vozidlech, fotodokumentace, vyjádření vlastníka nebo správce pozemku k výzvám SŽDC, pokud se vyjádřil. Další průběh procesu nemá SŽDC šanci reálně ovlivnit. Drážní správní úřad rozhodne o rozsahu a způsobu provedení nezbytných opatření. Proti tomuto rozhodnutí se však lze odvolat. A v extrémním případě může nastat situace, jakou popisuje níže uvedený příklad.

### **Příklad**

Z veřejně dostupných zdrojů ([www.silvarium.cz](http://www.silvarium.cz) a [www.idnes.cz](http://www.idnes.cz)) je známo, že SŽDC požadovala vykácet nebezpečné stromy v lese podél tratě v úseku Karlovy Vary – Potůčky. SŽDC poslala písemnou výzvu vlastníkovu pozemku Lesy České republiky, s. p., který kácení odmítl. Následně na podnět SŽDC vykonal Drážní úřad státní dozor a v květnu 2016 vydal rozhodnutí o odstranění nebezpečných stromů s termínem do konce září 2016. Vlastník pozemku podal odvolání, které Ministerstvo dopravy na jaře 2017 zamítlo. Pak vlastník pozemku podal žalobu na zrušení rozhodnutí správního orgánu proti Ministerstvu dopravy. Ke kácení stromů nedošlo ani po vydání rozhodnutí Ministerstva dopravy (žaloba na zrušení přitom neměla odkladný účinek). Drážní úřad si v červenci 2017 vynutil své rozhodnutí a soudní exekutor uvalením exekuce omezil nakládání s majetkem vlastníka pozemku a současně byla zaslána výzva k vykácení nebezpečných stromů. Následně došlo k dohodě o vykácení stromů v termínu do 31. 8. 2017 a pozastavení výkonu exekuce. Do konce srpna 2017 byly označené stromy vykáceny.

Hlavním úskalím systému prevence **pádu stromu nebo jeho části**, který provozovatel dráhy SŽDC v současnosti využívá, je tedy výše popsany postup vůči třetím stranám – majitelům pozemků v **ochranném pásmu dráhy**, ať už se jedná o stromy v lese, či dřeviny mimo les. Tento proces získání povolení ke kácení na pozemcích s právem hospodaření třetích osob je v praxi nedostatečný, neboť může být zdlouhavý a administrativně náročný, **což významně omezuje jeho efektivitu.**

Dále byly v rámci šetření MU analyzovány postupné změny Metodického pokynu v době od 4. 2. 2014 až do 12. 8. 2017 se zjištěním, že vnitřní pokyn byl provozovatelem dráhy SŽDC opakovaně aktualizován.

#### **Články, které byly z Metodického pokynu postupně vyjmuty:**

**čl. 12 Metodického pokynu pro údržbu vyšší zeleně č. j.: S 7512/2014-O15 ze dne 20. 2. 2014, kde je uvedeno:**

*„Nežádoucí dřevinou se pro účely metodického pokynu rozumí dřevina, která*

*a) svou podzemní nebo nadzemní částí narušuje železniční spodek nebo železniční svršek, nebo*

*b) svou nadzemní částí negativně ovlivňuje*

- rozhledové poměry na železniční dopravní cestě včetně viditelnosti návěstí a rozhledových poměrů na přejezdech a*
- trakční či nadzemní spojovací vedení nebo*

*c) svým opadem (listím, větvemi) zhoršuje provozní vlastnosti železniční dopravní cesty (adheze) či může způsobit ohrožení bezpečnosti nebo zdraví osob, nebo,*

*d) představuje i jen potenciální zdroj ohrožení dráhy v případě svého pádu nebo pádu nadzemních částí (větví apod.).“*

**čl. 21 Metodického pokynu pro údržbu vyšší zeleně č. j.: S 7512/2014-O15 ze dne 20. 2. 2014, kde je uvedeno:**

*„Povinností SŽDC, jako provozovatele dráhy, je udržovat stavbu dráhy v souladu s kolaudačním rozhodnutím a obvod dráhy ve stavu odpovídajícím bezpečnému provozu (tzn. bez stromů, stromy smějí být zachovány jen tehdy, pokud je to výslovně stanoveno v kolaudačním rozhodnutí pro např. zpevňující dřeviny, i v takovém případě však stromy nesmějí být vyšší, než je výška, která zajistí, že při svém pádu nebudou zdrojem ohrožení dráhy) a zároveň dle vydaných technických podmínek a požadavků na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.“*

**čl. 26 Metodického pokynu pro údržbu vyšší zeleně č. j.: S 34873/11-OP, s účinností od 1. 10. 2011 (platný do 20. 2. 2014), kde je mj. uvedeno:**

*„Kácení stromů je nejvhodnější provádět v období vegetačního klidu (...). V případech, kdy je nutno z bezpečnostních nebo zdravotních důvodů omezovat nebo likvidovat nežádoucí dřeviny, provádí se tato činnost kdykoliv za dodržení oznámení formou ohlašovací povinnosti (...). Oznámení formou ohlašovací povinnosti se vztahuje pouze na nežádoucí dřeviny, které ..., ale rostou nebo tvoří VKP, podél dopravní cesty, zasahující do průjezdného profilu nebo nacházející se v ochranném pásmu dráhy, která by svojí dopadovou vzdáleností mohla ohrozit bezpečnost provozu. ...“*

**Články z Metodického pokynu platného v době vzniku MU:****čl. 11:**

„Dřevinou určenou k odstranění se pro účely metodického pokynu rozumí dřevina takto označená SŽDC, která ohrožuje provozování dráhy pro bezpečnou drážní dopravu. Takovou dřevinou je zejména dřevina, která

a) v případě svého pádu nebo pádu nadzemních částí (větví apod.) v důsledku nepříznivých povětrnostních podmínek může způsobit ohrožení života či zdraví a vznik škody značného rozsahu, nebo

b) svou podzemní nebo nadzemní částí narušuje železniční spodek nebo železniční svršek, nebo

c) negativně ovlivňuje

- rozhledové poměry na železniční dopravní cestě včetně viditelnosti návěstí a rozhledových poměrů na přejezdech,
- trakční či nadzemní spojovací vedení nebo
- zasahuje do evidenčního prostoru dle SŽDC (ČD) S65 (průjezdny průřez), případně volného schůdného manipulačního prostoru.“

**čl. 21:**

„Při kácení dřevin určených k odstranění za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze se postupuje nejčastěji dle § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. Kácení dřevin se stanovenou velikostí musí být oznámeno písemně nejméně 15 dnů předem místně příslušnému orgánu ochrany přírody, který je může pozastavit, omezit nebo zakázat, pokud odporuje požadavkům na ochranu dřevin. Oznamovatel je povinen vždy vyčkat uplynutí 15denní lhůty. Z tohoto důvodu je třeba podat oznámení v dostatečném předstihu před plánovaným kácením.“

**čl. 45:**

„Je-li stavem vyšší zeleně (bez ohledu na stupeň její ochrany, tedy např. včetně památných stromů) zřejmě a bezprostředně ohrožen život či zdraví osob nebo hrozí-li škoda značného rozsahu, může SŽDC tyto dřeviny okamžitě pokácet. Je nutné náležitě zdokumentovat stav zřejmého a bezprostředního ohrožení či hrozby škody značného rozsahu, a to včetně fotodokumentace. Jejich kácení je tak v souladu s § 8 odst. 4 zákona č. 114/1992 Sb. a bude zpětně oznamováno orgánu ochrany přírody v rozsahu dle čl. 47. Pořízení fotodokumentace stavu před provedením zásahu je nezbytné vždy tak, aby bylo zřejmé ohrožení dráhy a předešlo se případným budoucím nejasnostem. Tento postup lze však aplikovat pouze v jednotlivých případech a ne vztahovat na plošné kácení. Kácení provedené za těchto podmínek se oznámí orgánu ochrany přírody do 15 dnů od provedení kácení (viz vzor ...).“

**čl. 51:**

„Vyšší zeleň rostoucí podél provozované dráhy může být zdrojem jejího ohrožení. Provozovatel dráhy má povinnost takové zdroje ohrožení včas odstranit<sup>13</sup>.“

(Pozn.: <sup>13</sup> Například § 10 a § 22 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů“)

Lze tedy učinit následující závěry:

- zatímco podle čl. 12 předcházející verze Metodického pokynu se dřevina stala „nežádoucí“ dřevinou (kterou je povinnost kácet) automaticky (pasivně), tak znění čl. 11 pokynu platného v době vzniku MU vyžaduje, aby dřevinu provozovatel dráhy SŽDC (aktivně) označil, a teprve tím se z ní stává dřevina „určená k odstranění“;
- zatímco podle čl. 12 předcházející verze Metodického pokynu byla „nežádoucí“ dřevinou každá dřevina, která představovala i jen potencionální zdroj ohrožení dráhy, tak znění čl. 11 pokynu platné v době vzniku MU užitím slova „zejména“ vyžaduje označení pouze dřevin, které v případě svého pádu nebo pádu nadzemních částí (větví apod.) v důsledku nepříznivých povětrnostních podmínek může způsobit ohrožení života či zdraví a vznik škody značného rozsahu. Z toho vyplývá, že dřeviny, které svým pádem způsobí škodu menší než značného rozsahu (nejméně 5 000 000 Kč), nemusí být označeny, a tedy káceny;
- Analogicky podle čl. 26 předcházející verze Metodického pokynu bylo možné kácet z bezpečnostních nebo zdravotních důvodů dřeviny kdykoliv (za dodržení ohlašovací povinnosti), znění čl. 45 pokynu platného v době vzniku MU vyžaduje ohrožení života či zdraví a vznik škody značného rozsahu;
- dále bylo z předcházející verze Metodického pokynu (čl. 21) odstraněno, že provozovatel dráhy SŽDC by měl udržovat stavbu dráhy v souladu s kolaudačním rozhodnutím a obvod dráhy ve stavu odpovídajícím bezpečnému provozu (tzn. bez stromů, ...).

Provozovatel dráhy SŽDC má přijatý systém zajišťování bezpečnosti na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. V přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy provozovatele dráhy SŽDC, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyl shledán nedostatek. Nedostatek byl zjištěn v jeho dodržování.

#### Zjištění:

- prováděním pravidelných obchůzek a prohlídek nebylo zajištěno v dostatečné míře označení a následné kácení stromů nacházejících se v obvodu dráhy a dále stromů rostoucích v dopadové vzdálenosti od osy traťové koleje, které by v důsledku nepříznivých povětrnostních podmínek mohly způsobit ohrožení života či zdraví a vznik škody značného rozsahu (podrobně viz bod 3.2.3 této ZZ);
- neprovedení včasného odstranění vyšší zeleně, která může být zdrojem ohrožení;
- nejednoznačné použití termínu „dřevina“ v Metodickém pokynu.

Dopravce ČD má přijatý systém zajišťování bezpečnosti na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. V přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy dopravce ČD, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, ani v jeho dodržování, nebyl shledán nedostatek.

### **3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a uplatňování těchto požadavků**

Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce, zejména požadavky na jejich odbornou a zdravotní způsobilost, jsou stanoveny zákonem č. 266/1994 Sb., vyhláškou č. 173/1995 Sb., vyhláškou č. 101/1995 Sb., vyhláškou č. 16/2012 Sb., a vnitřními předpisy provozovatele dráhy a dopravce.

V době vzniku předmětné MU byla osoba provozovatele dráhy SŽDC zúčastněná na MU provádějící činnosti při provozování dráhy odborně způsobilá k výkonu zastávané funkce.

V době vzniku předmětné MU byla osoba dopravce ČD zúčastněná na MU provádějící činnosti při provozování drážní dopravy odborně způsobilá k výkonu zastávané funkce.

### 3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky

Pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy provádí provozovatel dráhy prohlídky a měření drah v souladu s § 26 odst. 1, 2 a 3 vyhlášky č. 177/1995 Sb. Stav vegetace na trati a v jejím okolí se dle předpisu SŽDC S2/3 zjišťuje komplexní pravidelnou prohlídkou trati nebo obchůzkou trati, při níž se mimo jiné vizuálně zjišťují možné zdroje ohrožení dráhy.

**Přehled kontrolní činnosti doplněný o přehled MU a mimořádností v přilehlém úseku trati v chronologickém pořadí:**

MU ze dne 8. 3. 2016 v 14:20 h v km 70,859, celková škoda 63 430 Kč.

Provozovatel dráhy SŽDC ve Vyhodnocení jako příčinu vzniku MU uvedl „*Pád stromu na traťovou kolej z důvodu přírodního vlivu.*“ a k určení odpovědnosti uvedl „*Odpovědnost za vznik mimořádné události má přírodní vliv – neodvratitelná událost nemající původ v provozu.*“. Během ohledání bylo zjištěno, že strom (mladá jívka) rostl 6,5 m od osy koleje. Provozovatel dráhy SŽDC dle svého Vyhodnocení nepřijal k dané MU žádné opatření.

Mimořádnost ze dne 16. 6. 2016 ve 21:10 h v km 67,550, uvedená škoda 0 Kč.

Provozovatel dráhy SŽDC v Přehledu mimořádností uvedl, že došlo k pádu stromů do průjezdného průřezu. Příčinou pádu stromů byl přírodní vliv – bouřka. Během ohledání bylo zjištěno, že stromy rostly 10 a 20 m od osy koleje. Provozovatel dráhy SŽDC přijal opatření – odstranění stromů a mimořádná kontrola.

MU ze dne 9. 7. 2016 v 5:46 h v km 64,220, celková škoda 2 660 Kč.

Provozovatel dráhy SŽDC ve Vyhodnocení jako příčinu vzniku MU uvedl „*Pád stromu na traťovou kolej z důvodu přírodního vlivu.*“ a k určení odpovědnosti uvedl „*Odpovědnost za vznik mimořádné události má přírodní vliv – neodvratitelná událost nemající původ v provozu.*“. Během ohledání bylo zjištěno, že strom (vzrostlý buk) rostl 20 m od osy koleje. Provozovatel dráhy SŽDC dle svého Vyhodnocení přijal k dané MU opatření:

1) zaslat majitelům pozemků (LESY ČR) výzvu k provedení opatření zamezující nebo snižující možnost pádu stromů na pozemek dráhy.

2) „... průběžně plnit opatření stanovená dokumenty „Metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně“ č. j.: S 7512/2014-O15 ze dne 20. 2. 2014 a „Zajištění likvidace dřevin, které mohou po pádu ohrozit drážní vozidla“ č. j.: 36414/2012-NPS-OP, ze dne 8. 8. 2012. Termín trvalý, odpovídá ředitel OŘ Hradec Králové.“

V dokumentu Kniha kontrol vedoucího provozního střediska TO Stará Paka je uveden záznam ze dne 15. 7. 2016 „provést kácení stromů na pozemku SŽDC v km 67,500 – 67,570 v katastru obce Mostek vlevo trati“. Dále jsou v této knize uvedeny záznamy:

- ze dne 25. 7. 2016 „Kontrola práce čtyř Stará Paka – Dvůr Králové“ se závěrem „Bez závad“;
- ze dne 26. 7. 2016 „Kontrola úseků trati na stroji Ostroměř – Stará Paka a Stará Paka – Jaroměř“ se závěrem „Bez závad“.
- ze dne 28. 12. 2016 Kontrola

Ve dnech 13. – 16. 2. 2017 byla provedena kontrola tratě pochůzkou obchůzkářem TO Stará Paka v místě vzniku MU a přilehlých úsecích a nejsou uvedeny záznamy o zjištění nedostatků.

Mimořádnost ze dne 24. 2. 2017 v 8:22 h v km 75,030, škoda neuvedena.

Provozovatel dráhy SŽDC v Přehledu mimořádností uvedl, že došlo k zastavení vlaku R 1274 před spadlým stromem. Příčinou pádu stromu byl přírodní vliv – vichřice Thomas. Během ohledání bylo zjištěno, že strom (smrk) rostl 8 m od osy koleje. Provozovatel dráhy SŽDC přijal opatření – odstranění stromu.

Mimořádnost ze dne 24. 2. 2017 v 11:09 h v km 67,520, škoda neuvedena.

Provozovatel dráhy SŽDC v Přehledu mimořádností uvedl, že došlo k zastavení vlaku Os 5471 před spadlým stromem. Příčinou pádu stromu byl přírodní vliv – vichřice Thomas. Během ohledání bylo zjištěno, že strom (smrk) rostl 12 m od osy koleje. Provozovatel dráhy SŽDC přijal opatření – odstranění stromu.

Mimořádnost ze dne 24. 2. 2017 ve 12:05 h v km 67,520 – 67,600, škoda neuvedena.

Provozovatel dráhy SŽDC v Přehledu mimořádností uvedl, že došlo k pádu 7 stromů. Příčinou pádu stromů byl přírodní vliv – vichřice Thomas. Během ohledání bylo zjištěno, že stromy rostly ve vzdálenosti 8 až 15 m od osy koleje. Provozovatel dráhy SŽDC přijal opatření – odstranění stromů.

Poslední komplexní prohlídka trati Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem – Mostek – Horka u Staré Paky, včetně místa vzniku MU, byla provedena ve dnech 1. 3. 2017, 10. 3. 2017, 31. 3. 2017 a 21. 4. 2017. V Zápisu z této prohlídky provedeného dne 21. 4. 2017 je uvedeno, že Závady z prohlídky jsou uvedeny v IS SORUT.

*Ve výpisu dat Protokol z inspekce z IS SORUT jsou uvedeny zjištěné závady včetně termínu k odstranění. V uvedeném zápise není zapsáno žádné zjištění závad týkajících se porostů (stromů) jako zdrojů ohrožení.*

Ve dnech 6. – 9. 6. 2017 a 13. – 16. 6. 2017 byla provedena kontrola tratě pochůzkou obchůzkářem TO Stará Paka v místě vzniku MU a přilehlých úsecích a nejsou uvedeny záznamy o zjištění nedostatků.

MU ze dne 13. 6. 2017 v 17:51 h v km 64,805, celková škoda 4 150 Kč.

Provozovatel dráhy SŽDC ve Vyhodnocení jako příčinu vzniku MU uvedl „Překážka na dopravní cestě dráhy – strom nacházející se v průjezdném průřezu poježděné koleje“ a k určení odpovědnosti uvedl „přírodní vliv – neodvratitelná událost nemající původ v provozu“. Během ohledání bylo zjištěno, že strom (mladý javor) rostl 8,2 m od osy koleje.

Provozovatel dráhy SŽDC dle svého Vyhodnocení přijal k dané MU opatření:

- 1) zaslat dopis správci pozemku LESY ČR, s upozorněním na nutnost provedení opatření k zamezení pádu stromů do průjezdného průřezu pojižděné koleje. T: 31. 8. 2017.
- 2) provedení mimořádné prohlídky na úrovni VPS v mezistaničním úseku Mostek – Bílá Třemešná se zaměřením na vyšší zeleň. O mimořádné prohlídce bude proveden zápis do knihy kontrol VPS. Termín: 31. 8. 2017. V knize kontrol VPS je ke dni 11. 8. 2017 uveden záznam: „kontrola stavu stromů a zeleně v obvodu trati v úseku Bílá Třemešná – Mostek, Dvůr Králové – Bílá Třemešná. Závady nezjištěny.“.

Dne 21. 6. 2017 byla provedena kontrolní jízda na HDV v místě vzniku MU a nejsou uvedeny záznamy o zjištění nedostatku.

Mimořádnost ze dne 28. 6. 2017 ve 20:02 h v km 55,120, škoda neuvedena.

Provozovatel dráhy SŽDC v Přehledu mimořádností uvedl, že došlo k zastavení vlaku R 1278 před spadlým stromem. Příčinou pádu stromu byl přírodní vliv – bouře. Během ohledání bylo zjištěno, že strom (topol osika) rostl 7 m od osy koleje. Provozovatel dráhy SŽDC přijal opatření – odstranění stromu.

Mimořádnost ze dne 28. 6. 2017 ve 21:25 h v km 71,200, škoda neuvedena.

Provozovatel dráhy SŽDC v Přehledu mimořádností uvedl, že došlo k pádu stromu na trať. Příčinou pádu stromu byl přírodní vliv – bouře. Během ohledání bylo zjištěno, že strom (topol osika) rostl 9 m od osy koleje. Provozovatel dráhy SŽDC přijal opatření – odstranění stromu.

Mimořádnost ze dne 2. 7. 2017 v 6:00 h v km 54,535, škoda neuvedena.

Provozovatel dráhy SŽDC v Přehledu mimořádností uvedl, že došlo k zasahování větvi stromu do průjezdného průřezu tratě. Během ohledání bylo zjištěno, že strom (buk) rostl 10 m od osy koleje. Provozovatel dráhy SŽDC přijal opatření – odstranění větvi stromu.

Dne 25. 7. 2017 byla provedena kontrola tratě pochůzkou vedoucím provozního střediska TO Stará Paka v místě vzniku MU a dle záznamu se závěrem „Bez závad“.

Dne 4. 8. 2017 byla provedena kontrolní jízda na HDV v místě vzniku MU a nejsou uvedeny záznamy o zjištění nedostatku.

Ve dnech 25. – 27. 7. 2017 a 8. – 10. 8. 2017 byla provedena kontrola tratě pochůzkou obchůzkářem TO Stará Paka v místě vzniku MU a přilehlých úsecích a nejsou uvedeny záznamy o zjištění nedostatků.

Dne 11. 8. 2017 byla provedena kontrola stavu stromů a zeleně v obvodu trati v úseku Dvůr Králové nad Labem – Bílá Třemešná – Mostek, tedy i v místě vzniku MU a dle záznamu v knize VPS se závěrem „Závady nezjištěny“.

Mimořádnost ze dne 11. 8. 2017 v 17:40 h v km 51,085, škoda neuvedena.

Provozovatel dráhy SŽDC v Přehledu mimořádností uvedl, že došlo k zastavení vlaku Os 5477 před spadlým stromem. Příčinou pádu stromu byl přírodní vliv – bouře. Během ohledání bylo zjištěno, že strom (jíva) rostl 25 m od osy koleje. Provozovatel dráhy SŽDC přijal opatření – odstranění stromu.



MU ze dne 12. 8. 2017 v 5:55 h v km 64,176, škoda 455 609 Kč.

Provozovatel dráhy SŽDC ve Vyhodnocení jako příčinu vzniku MU uvedl „*Pád stromu na traťovou kolej z důvodu přírodního vlivu.*“ a k určení odpovědnosti uvedl „*Odpovědnost za vznik mimořádné události má přírodní vliv – neodvratitelná událost nemající původ v provozu*“. Během ohledání bylo zjištěno, že strom (vzrostlý topol) rostl 8 m od osy koleje. Provozovatel dráhy SŽDC dle svého Vyhodnocení přijal k dané MU opatření:

1) provedení mimořádné prohlídky zaměřené na stav vegetace, která by svým stavem mohla způsobit ohrožení dráhy. T: 31. 12. 2017. Přijaté opatření je uvedeno v bodě 5.1 této ZZ.

Výše uvedené prohlídky a kontroly se uskutečnily v rozsahu dle vnitřního předpisu SŽDC S 2/3 a při kontrolní činnosti nebylo dle zápisů v záznamech ve vztahu k vegetaci zjištěno ohrožení provozování dráhy a drážní dopravy.

SŽDC vydala k provedení vybraných ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. a dalších vztahných právních předpisů a pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy předpisy a pokyny, kterými stanovuje postupy pro provádění údržby vyšší zeleně, především na železničních drahách – na stavbě dráhy včetně staveb na dráze, resp. v obvodu dráhy, jejichž provozovatelem je SŽDC, a dále v ochranném pásmu dráhy. Tyto předpisy a pokyny jsou závazné pro zaměstnance SŽDC, kteří vykonávají činnost podle jejich ustanovení, popř. se na takových činnostech podílejí.

Porovnáním výsledků pravidelné kontrolní činnosti, přijatých opatření a plnění opatření uložených ve Vyhodnoceních příčin a okolností vzniku mimořádných událostí lze konstatovat, že během kontrolní činnosti zaměstnanci SŽDC nebyly zjištěny nedostatky. V předložené dokumentaci kromě jednoho pokynu ze dne 15. 7. 2016 ke kácení stromů nebyl uveden žádný zápis o zjištěných nedostacích, přestože se stromy nacházely v dopadové vzdálenosti a byly zdrojem ohrožování dráhy a zdrojem rušení drážního provozu na nich.

Prováděním pravidelných obchůzek a prohlídek nebylo zajištěno v dostatečné míře označení a následné kácení stromů nacházejících se v obvodu dráhy a dále stromů rostoucích v dopadové vzdálenosti od osy traťové koleje, které by v důsledku nepříznivých povětrnostních podmínek mohly způsobit ohrožení života či zdraví a vznik škody značného rozsahu.

### **Statistika MU a mimořádností v souvislosti s padáním stromů za roky 2016 a 2017**

Drážní inspekce si vyžádala od provozovatele dráhy SŽDC přehledný souhrn jiných událostí než mimořádných událostí včetně uvedení data a místa vzniku, příčiny a přijatého opatření, ve smyslu § 2 a ustanovení v odstavci 2 písm. i) přílohy č. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

DI obdržela od provozovatele dráhy SŽDC dokument s názvem „Evidence pádu stromů“ obsahující souhrn MU a jiných událostí než MU (tj. mimořádností) za rok 2016 a rok 2017. Do kategorie mimořádností patří například situace, kdy vlak zastaví před stromem v průjezdném průřezu, je zastaven provoz z důvodu stromů zasahujících do průjezdného průřezu koleje, strom poškodil nebo zasáhl do trakčního vedení, atd.

## **Rok 2016**

Za rok 2016 bylo na síti provozovatele dráhy SŽDC evidováno celkem 206 případů MU a mimořádností v souvislosti s pádem stromů. Z toho bylo 37 (18 %) případů MU a 169 (82 %) případů mimořádností.

V 91 (44 %) z celkového počtu 206 případů spadlé stromy rostly na pozemcích s právem hospodaření SŽDC.

Z celkové uvedené škody byla škoda na drážních vozidlech 94 % a škoda na infrastruktuře 6 %.

Z celkového počtu 206 případů MU a mimořádností bylo zjištěno, že u:

- 73 případů (tj. 35,44 %) – nebyla evidována žádná nebo jednoznačná příčina vzniku;
- 133 případů (tj. 64,56 %) – byla evidována příčina.

Z počtu 133 případů MU a mimořádností bylo zjištěno, že příčinou byla u:

- 15 případů (tj. 11,28 %) – špatný zdravotní stav stromu (vnitřní hniloba atp.), který nebyl předchozí kontrolou zjištěn;
- 116 případů (tj. 87,22 %) – přírodní vliv – nepříznivé počasí (vítr, silný vítr, vichřice, sníh, déšť, bouřka, podmáčená půda), následnou prohlídkou stromu nebyl zjištěn špatný zdravotní stav (nemoc) stromu nebo nebyla uvedena informace o špatném zdravotním stavu stromu;
- 1 případu (tj. 0,75 %) – strom byl okousán bobrem, následnou prohlídkou stromu nebyl zjištěn špatný zdravotní stav (nemoc) stromu;
- 1 případu (tj. 0,75 %) – strom byl naříznut neznámou osobou, následnou prohlídkou stromu nebyl zjištěn špatný zdravotní stav (nemoc) stromu.

V případě vzniku MU je ve vyhodnocení uvedeno, že předchozí kontrolou nebyl v daném úseku dráhy zjištěn žádný nemocný nebo jiný drážnímu provozu nebezpečný strom.

I přes prováděné kontroly a prohlídky tedy neustále docházelo k pádům stromů do provozované koleje, přičemž ve 118 ze 133 případů, tj. 88,72 %, se jednalo o zdravé stromy a ve zbytku případů se jednalo o stromy, u kterých nebyl špatný zdravotní stav předchozí kontrolou SŽDC zjištěn.

V dokumentu provozovatele dráhy v části přijatá opatření bylo uvedeno následující:

- v cca 99 % odstranění stromů;
- v cca 1 % nebyla uvedena žádná informace;
- v jednotkách případů mimořádná kontrola nebo písemná výzva vlastníkovu pozemku.

Jiná opatření dle tohoto dokumentu přijata nebyla.

## **Rok 2017**

Za rok 2017 bylo na síti provozovatele dráhy SŽDC evidováno celkem 706 případů MU a mimořádností v souvislosti s pádem stromů. Z toho bylo 72 (10 %) případů MU a 634 (90 %) případů mimořádností.

V 297 (42 %) z celkového počtu 706 případů spadlé stromy rostly na pozemku s právem hospodaření SŽDC.

Z celkové uvedené škody byla škoda na drážních vozidlech 92 % a škoda na infrastruktuře 8 %.

Z celkového počtu 706 případů MU a mimořádností bylo zjištěno, že u:

- 222 případů (tj. 31,45 %) – nebyla evidována žádná nebo jednoznačná příčina vzniku;
- 484 případů (tj. 68,55 %) – byla evidována příčina.

Z počtu 484 případů MU a mimořádností bylo zjištěno, že příčinou byla u:

- 2 případů (tj. 0,41 %) – špatný zdravotní stav stromu (uschlý strom, nebo pařez stromu), který v jednom případě nebyl předchozí kontrolou zjištěn, ve druhém případě záznam o výsledku předchozí kontroly není uveden;
- 20 případů (tj. 4,13 %) – špatný zdravotní stav stromu (vnitřní hniloba atp.), který nebyl předchozí kontrolou zjištěn;
- 457 případů (tj. 94,43 %) – přírodní vliv – nepříznivé počasí (vítr, silný vítr, vichřice, sníh, déšť, bouřka, podmáčená půda), následnou prohlídkou stromu nebyl zjištěn špatný zdravotní stav (nemoc) stromu nebo nebyla uvedena informace o špatném zdravotním stavu stromu;
- 2 případů (tj. 0,41 %) – strom byl okousán bobrem, následnou prohlídkou stromu nebyl zjištěn špatný zdravotní stav (nemoc) stromu;
- 3 případů (tj. 0,62 %) – strom byl naříznut neznámou osobou, následnou prohlídkou stromu nebyl zjištěn špatný zdravotní stav (nemoc) stromu.

V případě vzniku MU je ve vyhodnocení uvedeno, že předchozí kontrolou nebyl v daném úseku dráhy zjištěn žádný nemocný nebo jiný drážnímu provozu nebezpečný strom.

I přes prováděné kontroly a prohlídky tedy neustále docházelo k pádům stromů do provozované koleje, přičemž ve 462 ze 484 případů, tj. 95,45 %, se jednalo o zdravé stromy a v dalších 20 případech, tj. 4,13 %, se jednalo o stromy, u kterých nebyl špatný zdravotní stav předchozí kontrolou SŽDC zjištěn.

V dokumentu provozovatele dráhy v části přijatá opatření bylo uvedeno následující:

- v cca 81 % odstranění stromů;
- v cca 18 % nebyla uvedena žádná informace;
- v jednotkách případů mimořádná kontrola nebo písemná výzva vlastníkovi pozemku.

Jiná opatření dle tohoto dokumentu přijata nebyla.

Z poznámek v dokumentu provozovatele dráhy SŽDC lze shrnout, že za nárůst počtu popadaných stromů v roce 2017 mohou orkány Thomas a Herwart.

Z výše uvedeného zjištění lze učinit závěr, že kontrolní činnost v rozsahu, ve kterém je prováděna, dokáže eliminovat riziko pádu stromů zjevně nemocných, ale nedokáže eliminovat pády stromů zdravých nebo zjevně zdravých.

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti provozovatele dráhy SŽDC byly zjištěny nedostatky.

**Zjištění:**

- nevyhodnocení dřevin (vyšší zeleně) rostoucích v obvodu dráhy a ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu traťové koleje jako zdroj ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti dopravce ČD nebyly zjištěny nedostatky.

### **3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy**

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní Jaroměř – Liberec, byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽDC, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Jaroměř – Liberec, byla SŽDC.

Dopravcem vlaku R 1261 byly ČD, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽDC a dopravcem ČD dne 30. 6. 2009, s účinností od 1. 7. 2009.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

## **3.3 Právní a jiná úprava**

### **3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie**

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„(1) Provozovatel je povinen  
a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení, ...“;*
- § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„(2) Provozovatel dráhy celostátní a regionální je dále povinen...  
d) zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování, ...“;*
- § 49 odst. 3 písm. e) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„(3) Provozovatel dráhy a dopravce jsou povinni:  
e) odstraňovat zjištěné nedostatky při vzniku mimořádných událostí, jejich příčiny a škodlivé následky.“;*
- § 2900 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.:  
*„Vyžadují-li to okolnosti případu nebo zvyklosti soukromého života, je každý povinen počínat si při svém konání tak, aby nedošlo k nedůvodné újmě na svobodě, životě, zdraví nebo na vlastnictví jiného.“;*

- § 2 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:  
„Dráha musí být pro zajištění své provozuschopnosti pravidelně kontrolována a udržována. ...“;
- § 26 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 177/1995 Sb.:  
„Pravidelné prohlídky a měření podle odstavce 1 se provádějí:  
a) obchůzkou trati, při níž se provádí pravidelná prohlídka trati pro zjištění stavu železničního svršku a spodku, železničních přejezdů a staveb železničního spodku a zjišťování případného zdroje ohrožení dráhy.“.

### 3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení níže uvedených vnitřních předpisů a metodických pokynů provozovatele dráhy SŽDC, s. o.:

- čl. 32 vnitřního předpisu provozovatele dráhy, **SŽDC S2/3**:  
„Obchůzky se provádí dle požadavků vyhlášky č. 177/1995 Sb. a přílohy č. 1 Předpisu. Obchůzkou se provádí prohlídka pro zjištění stavu železničního svršku a spodku, železničních přejezdů, staveb a pevných zařízení nutných k ochraně proti nepříznivým vlivům dráhy, staveb železničního spodku a zjišťování případného výskytu zdroje ohrožení dráhy.“;
- čl. 70 vnitřního předpisu provozovatele dráhy, **SŽDC S2/3**:  
„Komplexní prohlídka trati je prohlídkou, kterou se vizuálně posuzuje stav železničního svršku, stav a stabilita tělesa železničního spodku, staveb a zařízení železničního spodku, nástupišť, ramp a železničních přejezdů po zimním období a vliv okolí na dráhu a zjišťují se závady, náznaky vzniku závad případně náhlé závady a jejich rozsah.“;
- čl. 50 dokumentu **Metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně**:  
„Povinnosti provozovatele dráhy vyplývají ze zák. č. 266/1994 Sb., o dráhách<sup>12</sup>.“;  
(Pozn.: <sup>12</sup> § 22 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.)
- čl. 51 dokumentu **Metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně**:  
„Vyšší zeleň rostoucí podél provozované dráhy může být zdrojem jejího ohrožení. Provozovatel dráhy má povinnost takové zdroje ohrožení včas odstranit<sup>13</sup>.“;  
(Pozn.: <sup>13</sup> §10 a § 22 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.)
- čl. 53 dokumentu **Metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně**:  
„Zaměstnanci SŽDC provádějí kontrolu železniční dopravní cesty z hlediska dřevin určených k odstranění v souladu s čl. 51.“.

### **3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení**

#### **3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat**

Mezi žst. Bílá Třemešná a Mostek je zřízeno TZZ typu AH-ESA04 bez oddílového návěstidla (dle TNŽ 34 2620 je to SZZ III. kategorie), které je integrováno do SZZ ovládaného z JOP, které umožňuje dálkovou obsluhu a kontrolu výpravčím DOZ v žst. Stará Paka.

V žst. Bílá Třemešná je SZZ typu ESA 11 s EIP a jednotkou PMI1 (označené jako ESA 44) (dle TNŽ 34 2620 je to SZZ III. kategorie) s kontrolou volnosti kolejových úseků pomocí počítačů náprav a s integrovaným traťovým zabezpečovacím zařízením s JOP umístěným v rámci DOZ v žst. Stará Paka a s deskou nouzové obsluhy v žst. Bílá Třemešná. SZZ má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 2104/16-E.44, vydaný DÚ dne 2. 6. 2016, s platností do 4. 5. 2018.

V žst. Mostek je SZZ typu ESA 11 s EIP a jednotkou PMI1 (označené jako ESA 44) (dle TNŽ 34 2620 je to SZZ III. kategorie) s kontrolou volnosti kolejových úseků pomocí počítačů náprav a s integrovaným traťovým zabezpečovacím zařízením s JOP umístěným v rámci DOZ v žst. Stará Paka a s deskou nouzové obsluhy v žst. Mostek. SZZ má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 0596/16-E.44, vydaný DÚ dne 27. 5. 2016, s platností do 4. 5. 2018.

Kontrolou zabezpečovacího zařízení bylo zjištěno, že nebyla evidována žádná porucha, zabezpečovací zařízení pracovalo bezpečně a spolehlivě. Nebyl zjištěn rozdíl registrovaného a reálného času. Činnost zabezpečovacího zařízení neměla vliv na vznik MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

#### **3.4.2 Součásti dráhy**

Pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy byly před vznikem MU provozovatelem dráhy prováděny prohlídky a měření staveb drah, vyjma zjištění uvedených v bodě 3.2.3, v souladu s § 25 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Součásti dráhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

#### **3.4.3 Sdělovací a informační zařízení**

Použití sdělovacích, komunikačních a informačních zařízení nemělo souvislost se vznikem MU.

### 3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 95 54 5 **843 018-3** mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 4835/02-V.22, vydaný DÚ dne 9. 12. 2002. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 25. 2. 2017 s platností do 25. 8. 2017 s výsledkem: „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách“.

HDV 843.018-3 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚŘOVÁ SOUPRAVA LT METRA BLANSKO, č. 6249. Kontrolou času skutečného a registrovaného bylo zjištěno, že rozdíl registrovaného času před reálným časem činil + 5 s. Byla provedena korekce.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 5:52:23 h vlak odjel ze žst. Mostek, (odjezd dle JŘ v 5:43:00 hod) se zapnutým systémem ARR, rychlost se zvyšuje na 69 km.h<sup>-1</sup> a dále na 72 km.h<sup>-1</sup>;
- 5:55:38 h rychlost 72 km.h<sup>-1</sup>, zavedeno rychločinné brzdění 69 m před místem vzniku MU;
- 5:55:41 h rychlost 67 km.h<sup>-1</sup>, vznik MU, rychlost dále klesá;
- 5:56:01 h rychlost 0,0 km.h<sup>-1</sup>, došlo k zastavení vlaku.

VZ byl v činnosti a strojvedoucím obsluhován. Nejvyšší dovolená rychlost 80 km.h<sup>-1</sup> nebyla překročena.

Nedostatky nebyly zjištěny.

## 3.5 Dokumentace o provozním systému

### 3.5.1 Opatření přijatá zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy

Jízda vlaku R 1261 mezi žst. Mostek a Bílá Třemešná na obousměrně pojížděné TK byla zabezpečena v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy normální obsluhou zabezpečovacího zařízení.

Výpravčí DOZ Stará Paka byl při převzetí směny v 18:15 h dne 11. 8. 2017 informován kolegou o skutečnosti, že vlak Os 5477 (dle SJŘ Stará Paka 16:33 h – Jaroměř 17:33 h) stojí mezi žst. Dvůr Králové nad Labem a Jaroměř a byl zpraven písemným rozkazem dle čl. 4107 předpisu SŽDC D1. Další vlaky projely celý úsek mezi žst. Stará Paka a Jaroměř bez jakéhokoliv narušení tratě a počasí bylo stálé, bez větru a deště.

O předpokládaném zhoršení povětrnostní situace mezi žst. Stará Paka a Jaroměř v době po průjezdu vlaku R 1260 dne 11. 8. 2017 po 22. hodině do doby předpokládaného odjezdu vlaku R 1261 dne 12. 8. 2017 ze žst. Mostek nebyl výpravčí DOZ Stará Paka vyrozuměn.

Strojvedoucí vlaku R 1261 nebyl žádným způsobem vyrozuměn o možnosti zhoršené povětrnostní situace nebo možnosti padání stromů nebo větví. Za jízdy vlaku R 1261 nebyla snížena viditelnost a vítr nefoukal. Strojvedoucí tedy nemusel rychlost jízdy vlaku upravit tak, aby na vzdálenost rovnající se délce koleje, kterou vidí před sebou,

zastavil před případnou překážkou na trati. Překážku na trati, strom spadlý na traťovou kolej uviděl dle svého vyjádření asi na vzdálenost 50 – 70 m. Ihned zavedl rychločinné brzdění. Po nárazu do spadlého stromu došlo k vykolejení prvního podvozku HDV.

Nedostatek nebyl zjištěn.

### **3.5.2 Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení**

V souvislosti s MU neproběhla verbální komunikace mající vliv na její vznik.

### **3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události**

Místo MU bylo pověřenou odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy a dopravce zabezpečeno v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb.

## **3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky**

### **3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky mimořádné události**

- strojvedoucí vlaku R 1261, ve směně dne 12. 8. 2017 od 2:30 h, odpočinek před směnou v délce 12,5 h. Povinnost čerpání přestávky na oddech a odpočinek do doby vzniku MU nenastala.
- výpravčí DOZ Stará Paka, ve směně dne 11. 8. 2017 od 18:15 h, odpočinek před směnou v délce 24 h. Přestávka na oddech a odpočinek byla čerpána v noci v době dopravního klidu.

Zaměstnavatelé zajistili podmínky pro odpočinek před směnou a v průběhu směny, v souladu se zákonem č. 262/2006 Sb., resp. s nařízením vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.

Nedostatek nebyl zjištěn.

### **3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu**

Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Šetřením nebylo zjištěno, že by na vznik MU měla vliv osobní situace nebo psychický stav osob zúčastněných na MU.

### **3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání**

Uspořádání a vybavení řídicích pracovišť zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce nemělo souvislost se vznikem MU.

Nedostatek nebyl zjištěn.



### 3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru

DI eviduje v období od 1. 1. 2008 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, celkem 652 MU srážka vlaku s překážkou – stromem, jejichž následkem bylo 24 zraněných osob a při kterých vznikla hmotná škoda ve výši 75 990 496 Kč. Příčinou vzniku MU byla překážka – strom v průjezdném průřezu provozované koleje.

K předmětné MU, tj. srážce vlaku R 1261 se spadlým stromem v km 64,176 mezi žst. Bílá Třemešná a Mostek a jeho následnému vykolejení, došlo po vydání bezpečnostních doporučení DI:

- č. j.: 97/2013/DI, ze dne 4. 3. 2013, ve kterém na základě zjištěných skutečností při šetření příčin a okolností vzniku MU ze dne 21. 7. 2011, mezi žst. Hodkovice nad Mohelkou a Rychnov u Jablonce nad Nisou, kdy se vlak Os 5408 srazil s korunou spadlého stromu a následně vykolejil, bylo doporučeno:
  - Drážnímu úřadu v součinnosti s Ministerstvem dopravy:
    - iniciovat změnu právních předpisů minimálně v takovém rozsahu, aby byla dána provozovateli dráhy možnost odstraňování dřevin v ochranném pásmu dráhy bez povolení (při zachování povinnosti oznámit kácení nejméně 15 dnů předem orgánu ochrany přírody, který je může pozastavit, omezit nebo zakázat, pokud odporuje požadavkům na ochranu dřevin), obdobně jako v ochranném pásmu elektrizační a plynárenské soustavy;
- č. j.: 614/2014/DI, ze dne 2. 10. 2014, ve kterém na základě zjištěných skutečností při šetření příčin a okolností vzniku MU ze dne 4. 2. 2014, mezi Jindřichovem ve Slezsku st. hr. a žst. Jindřichov ve Slezsku, kdy se vlak Sp 1661 srazil s třemi spadlými stromy (duby) a následně vykolejil, bylo doporučeno:
  - Ministerstvu dopravy České republiky v součinnosti s Drážním úřadem:
    - iniciovat změnu ustanovení § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, tak, aby podobně jako v ochranném pásmu zařízení elektrizační soustavy a plynárenské soustavy nebylo při provozování drah třeba ke kácení dřevin, rostoucích v ochranném pásmu dráhy, jejichž výška zvětšena o 2,5 m je rovna nebo větší než vzdálenost od osy krajní koleje, povolení orgánů ochrany přírody, ale postačilo pouze písemné oznámení provozovatele dráhy orgánu ochrany přírody nejméně 15 dnů předem.

Na základě výše uvedených bezpečnostních doporučení ze strany DI a potřeby zajistit bezpečné a plynulé provozování drážní dopravy byla současně se změnou zákona č. 266/1994 Sb. s účinností od 1. 4. 2017 provedena změna zákona č. 114/1992 Sb. Ze změny ustanovení § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. vyplývá, že již není potřeba povolení ke kácení dřevin mj. pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy, tj. pro splnění povinnosti provozovatele dráhy podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. V případě omezení, pozastavení, nebo zákazu odstraňování dřevin orgánem ochrany přírody ve stanovené lhůtě je navíc pro tento orgán závazné stanovisko drážního správního úřadu, který mj. zjišťuje na základě § 10 zákona č. 266/1994 Sb. zdroje ohrožení dráhy, tj. i dřeviny ohrožující bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

## 4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

### 4.1 Konečný popis mimořádné události

#### 4.1.1 Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3

Dne 12. 8. 2017 v 5:55 h se vlak R 1261 jedoucí ze žst. Liberec do žst. Pardubice hl. n., v úseku mezi žst. Mostek a Bílá Třemešná srazil s překážkou (kmen stromu spadlého na traťovou kolej) a následkem toho vykolejil.

Strojvedoucí při vedení vlaku R 1261 pravostranným obloukem v lese spatřil dle svého vyjádření na vzdálenost asi 50 – 70 m překážku (spadlý strom) v traťové koleji a při rychlosti 72 km.h<sup>-1</sup> použil rychločinné brzdění. Před překážkou vlak pro krátkou vzdálenost již nedokázal zastavit, najel do kmene stromu v km 64,176 a následně došlo k vykolejení HDV. Vlak jel ve vykolejeném stavu a zastavil 212 m za místem vzniku MU. Po najetí do kmene stromu došlo k jeho rozlomení na dvě části. Dále došlo k poškození tratě, HDV a prvního TDV. Při MU nebyl nikdo zraněn.

V době vzniku MU nebyla v platnosti žádná výstraha ČHMÚ. Výstraha č. PVI\_2017/82 vydaná dne 11. 8. 2017 s výstražnou informací na jev „VELMI SILNÉ BOUŘKY (VYSOKÝ STUPEŇ NEBEZPEČÍ)“ pro Královéhradecký kraj měla platnost do 12. 8. 2017 2:00 h. Poslední vlak R 1260 jedoucí dne 11. 8. 2017 ze žst. Mostek ve 22:24 h projel uvedeným úsekem mezi žst. Jaroměř a Stará Paka bez problémů a výpravčí ráno dne 12. 8. 2017 před vznikem MU nepozoroval žádné působení povětrnostních vlivů a ani strojvedoucí jej o zhoršeném počasí neinformovali, proto výpravčí nevydal strojvedoucímu R 1261 žádný písemný rozkaz dle čl. 4107 SŽDC D1.

Ohledáním místa MU bylo zjištěno, že strom byl normálně olistěný a na jeho povrchu (kůře) se nejevily známky hniloby. V místě odlomení kmene stromu od kořenů byly uvnitř patrné stopy hniloby, plísně a trouchnivění. Geodetickým zaměřením bylo zjištěno, že vlastnické právo k pozemku, na kterém rostl strom, měla Česká republika, právo hospodařit měla Správa železniční dopravní cesty.

### 4.2 Rozbor

#### 4.2.1 Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb

Překážku na trati tvořil kmen stromu, který zasahoval po pádu do prostoru provozované traťové koleje v km 64,176 v pravostranném oblouku. Trať je vedena zalesněným úsekem v oblouku, takže strojvedoucí neměl v daný moment před vznikem MU takový rozhled na trať před sebou, aby mohl při použití rychločinného brzdění z rychlosti 72 km.h<sup>-1</sup> zabránit srážce s překážkou. HDV vlaku bylo před vznikem MU bez závad a před vznikem MU vlak nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost.

Spadlý kmen stromu byl jedním ze dvou kmenů jednoho stromu (topolu) rozdvojených ve výšce 50 cm nad zemí. Strom rostl 8 m od osy koleje v km 64,178. Oba kmeny stromu byly v horní části stromu olistěné a nejevily známky hniloby.

První kmen stromu se odlomil a vyvrátil přes kolej, druhý kmen stromu zůstal stát. Vyvrácený kmen stromu byl dlouhý 25,5 m a ve výšce 1,3 m nad zemí měl průměr kmene 45 cm. Ohledáním stromu bylo zjištěno, že došlo k odlomení prvního kmene od kořenů a od druhého kmene. V místě odlomení kmene stromu od kořenů byly uvnitř patrné stopy hniloby, plísňe a trouchnivění. Kořenový bal byl mokrý.

Oba kmeny stromu rostly vedle kamenného mezníku dráhy u hranice obvodu dráhy a ochranného pásma dráhy. Následným geodetickým zaměřením bylo zjištěno, že strom rostl na pozemku v obvodu dráhy s právem hospodaření SŽDC. Tento pozemek je určen pro stavbu dráhy a dráha je určená k pohybu drážních vozidel. Dle výpisu katastru nemovitostí je u pozemku uveden způsob využití – dráha.

Dle ustanovení § 2 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. dráha je cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.

Dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb. provozuschopností dráhy je technický stav dráhy zaručující její bezpečné a plynulé provozování.

Ustanovení § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. umožňuje kácení stromů za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze, které musí být oznámeno písemně nejméně 15 dnů předem orgánu ochrany přírody. Ustanovení § 8 odst. 4 zákona č. 114/1992 Sb. pak umožňuje kácení stromů bez předchozího oznámení v situaci, kdy je zřejmě a bezprostředně ohrožen život či zdraví nebo hrozí-li škoda značného rozsahu.

Vzhledem k tomu, že strom rostl v obvodu dráhy (u hranice obvodu dráhy a ochranného pásma dráhy), měl být dle čl. 11 Metodického pokynu označen provozovatelem dráhy při pravidelných obchůzkách nebo při provádění komplexní prohlídky jako „dřevina určená k odstranění“, tedy možný zdroj ohrožení dráhy. Jelikož výška tohoto stromu byla větší než jeho vzdálenost od osy koleje, mohl tento strom v důsledku nepříznivých povětrnostních podmínek (v případě svého pádu a následné možné srážky s DV) ohrozit zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze ve smyslu ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a ve smyslu ustanovení § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb.

Prohlídky a kontrolní jízdy byly provozovatelem dráhy prováděny dle vnitřního předpisu SŽDC S2/3, resp. dle příslušných ustanovení vyhlášky č. 177/1995 Sb., a takto stanovené kontroly a měření byly plněny. Konkrétní závady ve vztahu k vegetaci, které by ohrožovaly bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, nebyly touto kontrolní činností ani při komplexní prohlídce v tomto úseku trati před vznikem MU zjištěny a nejsou evidovány v dokumentaci předložené Drážní inspekci (výpis z IS SORUT, Kniha kontrol vedoucího provozního střediska TO Stará Paka, Služební knížka obchůzkáře TO Stará Paka – Dvůr Králové nad Labem).

Z výše uvedeného lze konstatovat, že takto prováděné kontroly nezajistily dodržování ustanovení vnitřních předpisů a pokynů SŽDC a následně ani naplňování přijatého systému bezpečnosti provozovatele dráhy, což je v rozporu s ustanovením § 22 odst. 1 písm. a) a odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.

Vzhledem k velkému počtu stromů rostoucích v dopadové vzdálenosti od koleje, by měl provozovatel dráhy z důvodu zajištění bezpečnosti odstraňovat přednostně alespoň stromy v obvodu dráhy, stromy staré a „nemocné“, se sníženou stabilitou a jiné, které

představují bezprostřední riziko ohrožení provozování dráhy a drážní dopravy. V tomto případě však v stromy obvodu dráhy nebyly zjištěny ani odstraněny.

Z analýzy dat uvedené v bodě 3.2.3 této ZZ vyplývá, že kontrolní činnost v rozsahu, ve kterém je prováděna, dokáže eliminovat riziko pádu stromů zjevně nemocných, ale nedokáže eliminovat pády stromů zdravých, nebo zjevně zdravých.

Obecně známou skutečnost o vnitřních onemocněních stromů, že strom, který má alespoň zlomek funkčních cév, může mít plně vyvinutou aolistěnou korunu a nevykazovat vizuálně žádné znaky poškození, potvrzuje praxe, kdy strom během vizuální prohlídky zaměstnancem provozovatele dráhy nevykazoval znaky poškození, nicméně několik hodin nebo dní po kontrole vlivem počasí spadl do kolejíště.

Růst stromu v obvodu dráhy (téměř vždy na pozemku provozovatele dráhy SŽDC), tedy dle výpisu z katastru nemovitostí na druhu pozemku – ostatní plocha, způsob využití – dráha, lze považovat za nežádoucí, neboť **dráha a její obvod není určena k vysazování a pěstování vegetace**, která by měla být průběžně z těchto pozemků odstraňována, aby nemohlo dojít ke vzniku mimořádné události, resp. k ohrožení provozování dráhy a drážní dopravy.

Provozovatel dráhy neodstranil nežádoucí vegetaci z pozemku, na kterém má právo hospodařit, kdy tato vegetace byla následně v příčinné souvislosti se vznikem MU, neprovozoval tak dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy.

**Skutečnost, že jsou prohlídky provozovatelem dráhy SŽDC prováděny, však ještě neznamená, že jsou ve vztahu k vegetaci prováděny důsledně**, protože kdyby tomu tak skutečně bylo, tak nemohlo dojít ke vzniku této a obdobných MU, kdy došlo k pádu stromu na trať z pozemku, na kterém má právo hospodařit provozovatel dráhy SŽDC, protože tento pozemek je, resp. měl by být udržován v souladu s kolaudačním rozhodnutím, tedy bez stromů, což ostatně na svou obranu uváděl i provozovatel dráhy SŽDC při řízení před Českou inspekcí životního prostředí, resp. Nejvyšším správním soudem.

### **Problematika vyhodnocení příčin a okolností vzniku MU a stanovení opatření**

Je třeba odmítnout tvrzení provozovatele dráhy SŽDC uváděné v jeho vyhodnoceních příčin a okolností vzniku MU, že odpovědnost za vznik MU má přírodní vliv – neodvratitelná událost nemající původ v provozu, neboli vyšší moc, a to v případech, kdy strom vykazuje **viditelně špatný zdravotní stav, a tedy spadl z důvodu nedostatečné péče**.

Konstantní judikatura Nejvyššího soudu České republiky uvádí, že **za vyšší moc nelze považovat povětrnostní vlivy, tzn. vítr, déšť či sníh**, pokud není vynaložené veškeré myslitelné úsilí a veškerá péče k odvrácení / zabránění vzniku škody, jež by bylo možné vynaložit (např. usnesení, sp. zn.: 25 Cdo 1435/2013, ze dne 27. 5. 2014, nebo sp. zn.: 25 Cdo 1927/2012, ze dne 20. 12. 2012, kdy došlo k pádu stromu nebo jeho odlomené části nezávisle na počasí, a to z důvodu nedostatečné péče o strom, neboť strom byl napaden hnilobou. Dle soudu je vlastník pozemku povinen pečovat o porosty rostoucí na jeho pozemku).

Obecně se za vyšší moc pokládá zvlášť kvalifikovaná událost, která je za daných podmínek objektivně nepředvídatelná a objektivně neodvratitelná (viz HENDRYCH, Dušan, a kol. *Právníký slovník*. 3. podstatně rozšířené vydání. Praha : C. H. Beck, 2009, s. 1302).

V USNESENÍ Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 1979/2012 ze dne 10. 1. 2013 je uvedeno toto odůvodnění: „**Neodvratitelnou událostí nemající původ v provozu je**

*okolnost, která objektivně nemá svůj původ uvnitř provozu a která nesouvisí s organizací, řízením a realizací provozu. Může jít o události způsobené zejména vnějšími přírodními silami, např. o živelní událost, které nemohlo být provozovatelem zabráněno ani nemohla být objektivně odvrácena, a to ani při vynaložení takového úsilí, jež by bylo možné vynaložit. V takových případech jde o zásah zvenčí, nikoliv o okolnost mající původ ve vlastním provozu. Jde v podstatě o kvalifikovanou (nikoliv prostou) náhodu, neboli vyšší moc (vis maior).“*

V tomto usnesení je dále mimo jiné uvedeno:

*„Ke **zproštění odpovědnosti** pro naplnění tzv. liberačních důvodů upraveného v § 420a odst. 3 obč. zák. může dojít za situace, že konkrétní okolnosti, jimiž byla škoda způsobena, nejsou tímto provozem vyvolány a vznikly mimo vlastní provozní činnost.“*

Drážní inspekce bere na vědomí (nehodnotí) závěr soudu, že extrémní počasí je neodvratitelnou událostí nemající původ v provozu. Nicméně DI nesouhlasí s postupem provozovatele dráhy, který ve vyhodnoceních příčin a okolností vzniku MU obecně uvádí u určení odpovědnosti Přírodní vliv – **neodvratitelná událost nemající původ v provozu**, a dále často uvádí, že není nutné přijímat opatření z důvodu příčiny a **odpovědnosti mimo něj**.

Takový postup provozovatele dráhy SŽDC je jednoznačně v rozporu s ustanovením § 49 odst. 3 písm d) zákona č. 266/1994 Sb., kdy provozovatel dráhy má povinnost zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku MU v drážní dopravě v případech stanovených právním předpisem a činit opatření k předcházení vzniku MU, a dále v rozporu s ustanovením § 2 vyhlášky č. 376/2006 Sb., kdy provozovatel dráhy má povinnost přijímat preventivní opatření k předcházení vzniku MU a jiných událostí (mimořádností) při zajišťování bezpečnosti provozování dráhy nebo drážní dopravy. Dále je nutno uvést, že povětrnostní vlivy jako vítr, déšť, sníh, bouřky jsou běžné a opakují se cyklicky během roku, včetně jevů, na které jsou vydávány výstrahy ČHMÚ, neboť i tyto extrémní jevy se vyskytují opakovaně. Takže je lze předvídat a připravit se na ně efektivním opatřením (viz níže).

Dle dokumentu SŽDC s názvem „Evidence pádu stromů“ je za rok 2016 evidováno 206 případů pádu stromů, přičemž v 91 případech (tj. 44 % z celkového počtu) spadlé stromy rostly na pozemku s právem hospodaření SŽDC. Z celkové uvedené škody byla škoda na drážních vozidlech 94 % a škoda na infrastruktuře 6 %.

I přes prováděné kontroly a prohlídky tedy neustále docházelo k pádům stromů do provozované koleje, přičemž ve 118 ze 133 případů, tj. 88,72 %, se jednalo o zdravé stromy a ve zbytku případů se jednalo o stromy, u kterých nebyl špatný zdravotní stav na první pohled zřejmý.

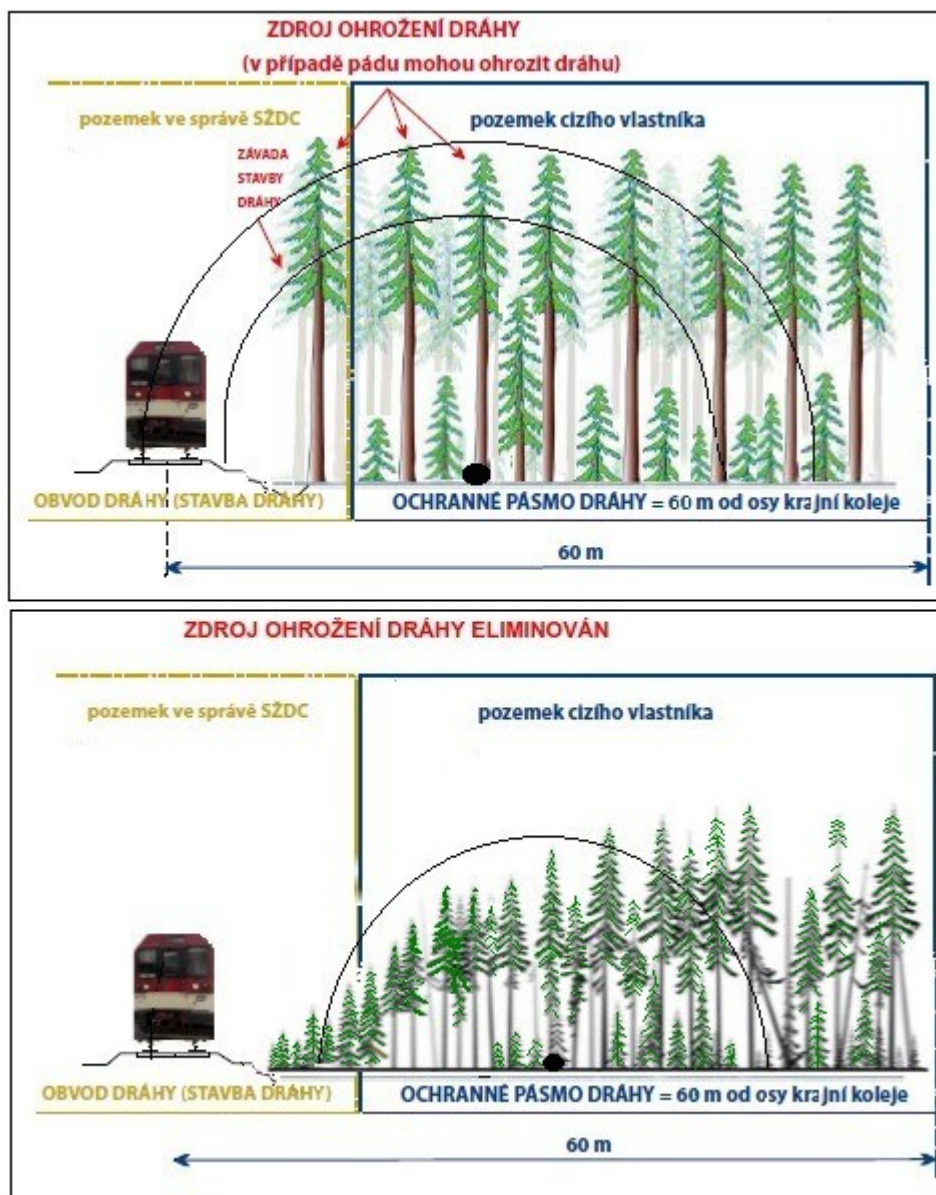
Dle dokumentu SŽDC s názvem „Evidence pádu stromů“ je za rok 2017 evidováno 706 případů pádu stromů, přičemž v 297 případech (tj. 42 % z celkového počtu) spadlé stromy rostly na pozemku s právem hospodaření SŽDC. Z celkové uvedené škody byla škoda na drážních vozidlech 92 % a škoda na infrastruktuře 8 %.

I přes prováděné kontroly a prohlídky tedy neustále docházelo k pádům stromů do provozované koleje, přičemž ve 462 ze 484 případů, tj. 95,45 %, se jednalo o zdravé stromy a v dalších 20 případech, tj. 4,13 %, se jednalo o stromy, u kterých nebyl špatný zdravotní stav na první pohled zřejmý.

Z uvedeného vyplývá, že více než 40 % všech stromů, které v letech 2016 a 2017 ohrožovaly nebo omezovaly provozování dráhy, rostlo na pozemku s právem hospodaření

SŽDC, a k jejich odstranění tedy nebylo zapotřebí součinnosti třetí strany, respektive nehrozily komplikace se získáním souhlasu.

Dále lze z uvedeného vyvodit, že většinu mimořádných událostí a mimořádností způsobí pád zdravého stromu následkem působení povětrnostních podmínek. Pokud se přijme skutečnost, že tyto stromy padají následkem neodvratitelné události nemající původ v provozu, pak jediným efektivním opatřením k předcházení MU a mimořádnostem je odstranění všech stromů **nebo jejich částí**, které vzhledem ke své výšce a vzdálenosti od osy koleje mohou potenciálně dopadnout do průjezdného průřezu provozované koleje.



Obr. č. 4: Strom – možný zdroj ohrožení dráhy

Zdroj: SŽDC, Ochranaprirody.cz úprava DI

V neposlední řadě z výše uvedeného vyplývá, že škoda vzniklá na straně dopravců je více než desetkrát vyšší než škoda vzniklá na straně provozovatele dráhy SŽDC.

Provozovatel dráhy dlouhodobě uvádí ve svých vyhodnoceních příčin a okolností vzniku

MU příčinu: „Přírodní vliv – **neodvratitelná událost nemající původ v provozu**“, a v případných sporech uplatňuje tzv. liberační důvody, aby se zprostil odpovědnosti.

V USNESENÍ Nejvyššího soudu sp. zn. 23 Cdo 4080/2016 ze dne 1. 2. 2017 je mimo jiné uvedeno: „Dle názoru odvolacího soudu by žalovaná byla rovněž **zproštěna i své odpovědnosti** za škodu způsobenou provozní činností, neboť výše popsané okolnosti vzniku poškození vlaku nárazem do stromů spadlých na koleje vlivem vichřice je možné rovněž hodnotit jako škodu způsobenou **neodvratitelnou událostí nemající původ v provozu** ve smyslu § 420a odst. 3 obč. zák.“

Drážní inspekce bere na vědomí (nehodnotí) závěr soudu, avšak při vlastním šetření dochází opakovaně k závěru, že provozovatel dráhy zanedbal své povinnosti dané zákonem č. 266/1994 Sb. při preventivní činnosti, tj. neodstranil zdroje možného ohrožení, přestože mu je z analýzy MU a mimořádností známo, že jediným efektivním způsobem, jak těmto MU a mimořádnostem předcházet, a tedy **odvrátit vliv (následek) událostí nemající původ v provozu**, je odstranění všech stromů nebo jejich částí, které vzhledem ke své výšce a vzdálenosti od osy koleje mohou potenciálně dopadnout do průjezdného průřezu provozované koleje.

**Obecně pak lze konstatovat, že pokud se kdokoliv vyváže z odpovědnosti za vzniklou škodu, a tedy není postihován za nedodržení svých povinností, není dostatečně motivován k tomu, aby je začal řádně dodržovat.**

Provozovatel dráhy SŽDC je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy ve smyslu ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., tedy bez stromů, které by byly možným zdrojem ohrožení, a v případě zjištění zdroje ohrožení dráhy na cizím pozemku zaslat jeho vlastníkově písemnou výzvu k odstranění, resp. následně zaslat podnět drážnímu správnímu úřadu, který rozhodne o nezbytných opatřeních.

Dle Metodického pokynu má písemná výzva k odstranění následující podobu:

*Výzva k odstranění (ořezu) stromů v ochranném pásmu dráhy*

*[Vážená paní, vážený pane,]*

*při kontrole železniční dráhy [číslo, úsek, km] bylo zjištěno, že vzrůst stromů (lesa), které rostou na pozemku ve Vašem vlastnictví (popř. správě), parc. č. [číslo] katastrální území: [název] představuje zdroj ohrožení dráhy včetně ohrožení bezpečného a plynulého provozování drážní dopravy (jízdy drážních vozidel). Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen „SŽDC“), je provozovatelem dráhy dle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.*

*Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, svým ustanovením § 10, odst. 1 a násl. ukládá povinnost vlastníkům nemovitostí – pozemků, kde existuje zdroj nebezpečí ohrožení dráhy, provést nezbytná opatření k odstranění protiprávního stavu, tedy zdroje ohrožení dráhy.*

**SŽDC upozorňuje vlastníka (správce) dotčeného pozemku, že odstranění zdroje ohrožení dráhy je nutné provést takovým způsobem a v takovém rozsahu, který zabrání jejímu ohrožení, tzn. je nutné odstranění všech stromů, které svojí výškou a dopadovou vzdáleností mohou způsobit vznik mimořádné události na dráze s možným důsledkem ohrožení života, zdraví nebo škody značného rozsahu.**

***V daném případě je jednoznačná odpovědnost vlastníka (správce) pozemku v ochranném pásmu dráhy, který nechal vyrůst stromy (les) do stavu, kdy tyto se staly zdrojem ohrožení dráhy. K tomu došlo zejména opomenutím odpovídající péče o stromy (les), proto je vlastník (správce) pozemku povinen učinit opatření na vlastní náklad. Proto žádáme o provedení nezbytných opatření k odstranění zdroje ohrožení dráhy, jak je uvedeno výše. Popsaný zdroj ohrožení dráhy totiž nevznikl výstavbou ani provozem dráhy či přírodními vlivy, ale z jednání (jež zahrnuje i opomenutí) vlastníka (správce) pozemku, na němž se zdroj ohrožení dráhy (stromy (les)) nachází.***

***Pokud popsaný zdroj ohrožení dráhy nebude odstraněn a dojde ke vzniku mimořádné události na provozované dráze následkem pádu stromu nebo jeho části, ponese vlastník (správce) dotčeného pozemku plnou odpovědnost včetně trestněprávních důsledků.***

Vyzýváme Vás proto k odstranění (ořezu) stromů na Vašem pozemku, které ohrožují bezpečné a spolehlivé provozování dráhy a drážní dopravy, a to ve lhůtě do 30 dnů od obdržení této výzvy.

...

*V případě, že odstranění (ořez) stromů neprovedete ve shora uvedené lhůtě, bude proveden následně smluvním partnerem SŽDC nebo přímo SŽDC na náklady vlastníka (správce) předmětného pozemku.*

...

*Děkujeme Vám za Vaši součinnost pro zajištění podmínek bezpečného a plynulého provozování dráhy a drážní dopravy.*

Ze vzorového textu výzvy je zřejmé, že sám provozovatel dráhy SŽDC si uvědomuje, že odstranění zdroje ohrožení dráhy znamená odstranit všechny stromy, které svojí výškou a dopadovou vzdáleností mohou způsobit vznik mimořádné události na dráze s možným důsledkem ohrožení života, zdraví nebo škody značného rozsahu. Rovněž sám provozovatel dráhy SŽDC poukazuje na skutečnost, že se jedná o jednoznačnou odpovědnost vlastníka (správce) pozemku v ochranném pásmu dráhy, který nechal vyrůst stromy (les) do stavu, kdy tyto se staly zdrojem ohrožení dráhy, a to včetně trestněprávních důsledků. Jak sám uvádí, popsáný zdroj ohrožení dráhy totiž nevznikl výstavbou ani provozem dráhy či přírodními vlivy, ale z jednání (jež zahrnuje i opomenutí) vlastníka (správce) pozemku, na němž se zdroj ohrožení dráhy (stromy (les)) nachází. Provozovatel dráhy SŽDC takto vyzývá ostatní majitele (správce) pozemků, avšak sám si tyto povinnosti důsledně neplní (viz statistické údaje uvedené výše a v bodě 3.2.3 této ZZ).

Na základě všeho výše uvedeného Drážní inspekce dospěla k závěru, že současná právní úprava umožňuje provozovateli dráhy kácet dřeviny v **obvodu dráhy**, kde má zpravidla právo hospodařit s majetkem. Zde je problémem nedostatečná aktivita provozovatele dráhy. Hlavním úskalím systému prevence, který provozovatel dráhy SŽDC v současnosti využívá, je však postup vůči třetím stranám – majitelům pozemků v **ochranném pásmu dráhy**, ať už se jedná o stromy v lese, či dřeviny mimo les.

Ustanovení § 10 zákona 266/1994 Sb. ve spojení s § 8 zákona č. 114/1992 Sb. a ve spojení s § 22 zákona č. 289/1995 Sb. dává provozovateli dráhy dostatečnou právní oporu a možnost k zajištění eliminace zdroje možného ohrožení dráhy (kácení stromů) v ochranném pásmu dráhy i na pozemcích mimo les a na pozemcích určených k plnění funkce lesa, ale pro velkou časovou náročnost procesu získání povolení ke kácení stromů na pozemcích ve vlastnictví třetích osob, zejména na pozemcích určených k plnění funkce lesa, je tento proces



zdlouhavý a administrativně náročný, což v praxi **významně omezuje jeho efektivitu**. Od doby identifikace nebezpečného stromu po jeho odstranění může uplynout i několik měsíců, během kterých tento strom může spadnout a být nepochybně zdrojem ohrožení (viz bod 3.2.1 této ZZ).

Pro porovnání provozovatel distribuční soustavy nebo provozovatel přenosové soustavy v energetickém odvětví má práva a povinnosti dle § 24 odst. 3 písm. f), g) a odst. 8 nebo dle § 25 odst. 3 písm. f), g) a odst. 8 zákona 458/2000 Sb., zákona o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v platném znění.

*„(3) písm. f) vstupovat a vjíždět na cizí nemovitosti v souvislosti se zřizováním, obnovou a provozováním přenosové soustavy,“*

*„(3) písm. g) odstraňovat a oklešťovat stromoví a jiné porosty, provádět likvidaci odstraněného a okleštěného stromoví a jiných porostů ohrožujících bezpečné a spolehlivé provozování zařízení přenosové soustavy v případech, kdy tak po předchozím upozornění a stanovení rozsahu neučinil sám vlastník či uživatel.“*

*„(8) Provozovatel distribuční soustavy (přenosové soustavy) je povinen při výkonu oprávnění podle odstavce 3 písm. e) až g) co nejvíce šetřit práv vlastníků dotčených nemovitostí a vstup na jejich nemovitosti jim oznámit. Po skončení prací je povinen uvést nemovitosti do předchozího stavu, a není-li to možné s ohledem na povahu provedených prací, do stavu odpovídajícímu předchozímu účelu nebo užívání dotčené nemovitosti a bezprostředně oznámit tuto skutečnost vlastníku nemovitosti. Po provedení odstranění nebo okleštění stromoví je povinen na svůj náklad provést likvidaci vzniklého klesu a zbytků po těžbě.“*

Porovnáním právní opory provozovatele dráhy a provozovatele energetické přenosové nebo distribuční soustavy je patrné, že provozovatel energetické sítě má méně administrativních a zákonných podmínek, tedy překážek při odstraňování a oklešťování stromoví (tj. skupiny stromů) k zajištění bezpečného a spolehlivého provozu přenosové soustavy nebo distribuční soustavy. Tuto právní úpravu provozovatel dráhy SŽDC zapracoval do svého Metodického pokynu a může ji využívat pouze na elektrifikovaných tratích. Na neelektrifikovaných tratích však takové pravomoci nemá.

Zajímavé je i porovnání se slovenským zákonem o dráhách č. 513/2009 Z. z., kdy ustanovení:

- § 4 tohoto zákona stanoví:  
*“V obvodu dráhy je zakázané vysádzat stromy a kry.”*

- § 6 odst. 2 tohoto zákona stanoví:

*„Vlastníci a užívatelia nehnuteľností a správcovia vodných tokov a odkrytých podzemných vôd v ochrannom pásme dráhy sú povinní udržiavať pozemky a stromy a kry na nich, skládky, stavby, mostné piliere a iné konštrukcie a vzdušné vedenia v takom stave a užívať ich takým spôsobom, aby neohrozili prevádzku dráhy a jej súčastí, ani neobmedzili bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe.“*

*„Vysádzat a pestovať stromy a kry s výškou presahujúcou tri metre možno v ochrannom pásme dráhy len vtedy, ak je zabezpečené, že pri páde nemôžu poškodiť súčasti dráhy.“*

Z porovnání české a slovenské legislativy plyne, že dle slovenského zákona je dovoleno pěstovat stromy, jejichž délka je větší než 3 metry, v ochranném pásmu dráhy pouze, pokud je zabezpečeno, že v případě jejich pádu nebude poškozena součást dráhy. Takže, pokud v případě pádu delšího stromu dojde k poškození součástí dráhy, ohrožení provozu dráhy nebo omezení bezpečnosti a plynulosti dopravy na dráze, je vlastník a uživatel pozemků odpovědný za neplnění svých povinností, které jsou na rozdíl od české právní úpravy stanoveny velice konkrétně.

Drážní inspekci s ohledem na výše uvedené nezbyvá než apelovat na provozovatele dráhy SŽDC, aby důsledněji dbal svých povinností vyplývajících mu z právních předpisů.

Drážní inspekce si je vědoma, že smyslem pravidelného ošetřování a udržování vegetace v obvodu dráhy a ochranném pásmu dráhy není vytvoření ploch zcela bez vegetace. Vegetace plní nezastupitelnou funkci při tvorbě krajiny, ale také mj. zpevňování svahů, zářezů a náspů. Vegetace zajišťuje nasávání a zadržování vody v krajině, eliminuje vyplavení zeminy a v zimních podmínkách omezuje tvorbu závějí na dráze. Možným řešením je zvolit vhodný typ zeleně (například nízké a zakrslé stromy) a udržovat je tak, aby svojí výškou a vzdáleností od koleje nebyly zdrojem ohrožení. Proto je při pravidelném ošetřování a udržování vegetace nezbytné postupovat citlivě, v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb., a zákonem č. 289/1995 Sb., a současně vždy v souladu s požadavky pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy, tj. pro splnění povinnosti provozovatele dráhy podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.

## 4.3 Závěry

### 4.3.1 Přímé a bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly, a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- narušení průjezdného průřezu traťové koleje překážkou – spadlým kmenem stromu, který rostl v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu traťové koleje.

Přispívajícími faktory mimořádné události byly:

- povětrnostní podmínky – silný vítr;
- vnitřní hniloba stromu;
- nevyhodnocení dřevin (vyšší zeleně) rostoucích v obvodu dráhy a ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu traťové koleje jako zdroj ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

### 4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou mimořádné události bylo:

- nezjištění a neodstranění zdroje ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy v obvodu dráhy, kterou tvořil strom v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu traťové koleje.

#### **4.3.3 Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti**

Nebyly DI zjištěny.

#### **4.4 Doplnující zjištění**

##### **4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách**

Nebyly DI zjištěny.

### **5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ**

#### **5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata**

Provozovatel dráhy SŽDC vydal po vzniku MU následující opatření:

*Ve vyhodnocení příčin a okolností vzniku MU bylo přijato opatření.*

*„Správa tratí Hradec Králové provede v termínu do 31. 12. 2017 ve svém obvodu mimořádnou prohlídku zaměřenou na stav vegetace, která by svým stavem mohla způsobit ohrožení dráhy.“ „Za realizaci opatření zodpovídá přednosta správy tratí Hradec Králové.“*

*V dokumentu „Splnění opatření k předcházení mimořádným událostem v obvodu správy tratí Hradec Králové ze dne 2. 1. 2018 je uvedeno:*

*„Správa tratí Hradec Králové provedla ve svém obvodu mimořádné prohlídky zaměřené zejména na stav vegetace, která svým stavem mohla zapříčinit ohrožení dráhy a provozování drážní dopravy. Mimořádné prohlídky byly realizovány během kontrolních pochůzek. Na pozemcích ve vlastnictví SŽDC, s. o. došlo k odstranění vegetace, která by mohla být zdrojem ohrožení dráhy. Vlastníkům ostatních pozemků byla odeslána písemná výzva k přijetí opatření pro odstranění možného rizika pádu stromů na železniční trať.“*

*„Toto opatření bylo realizováno na základě vyhodnocení MU:*

*- MU C3 mezi žst. Mostek – Bílá Třemešná ze dne 12. 8. 2017 (vlak R 1261 najel do spadlého stromu z pozemku SŽDC s. o., OŘ Hradec Králové uplatněny liberační důvody, kterými se provozovatel dráhy zproštuje odpovědnosti za škody způsobené spadlým stromem).“*

Dopravce nepřijal a nevydal žádná opatření z důvodu příčiny a odpovědnosti mimo něj.

## 6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce na základě ustanovení § 53e odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. doporučuje s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

**Ministerstvu dopravy České republiky v součinnosti s příslušnými ministerstvy a Drážním úřadem:**

Iniciovat změnu ustanovení zákonů č. 266/1994 Sb., o dráhách, č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), tak,

- aby vlastníci a správci pozemků v ochranném pásmu dráhy měli zákonnou povinnost udržovat stromy a keře v takovém stavu a výšce, aby svým pádem neohrozily provozování dráhy ani její součásti a neomezily bezpečnost a plynulost dopravy na dráze a zároveň, aby tato povinnost byla zákonem vymahatelná například sankcí při nedodržení této povinnosti.

Smyslem bezpečnostního doporučení není nesystémové odstranění veškeré vegetace v obvodu a ochranném pásmu dráhy, která má svou nezastupitelnou roli a význam pro životní prostředí i bezpečné a plynulé provozování dráhy a drážní dopravy, ale zejména předcházení vzniku stále se opakujících mimořádných událostí – srážky drážního vozidla se stromem (a tedy předcházení újmám na zdraví a materiálním škodám) a snazší naplnění povinností provozovatelů drah při zajišťování bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, uložené především ustanovením § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, resp. usnadnění řádné údržby zeleně v blízkosti tratí.

V Praze dne 26. října 2018

Ing. Josef Šimák v. r.  
inspektor pracoviště Praha  
Územního inspektorátu Čechy

Ing. Jan Novák v. r.  
pověřen řízením pracoviště Praha  
Územního inspektorátu Čechy

Ing. Petr Mencl v. r.  
ředitel  
Územního inspektorátu Čechy

## 7 PŘÍLOHY



Obr. č. 5: Odhalený převod trakčního motoru HDV, vykolejený podvozek Zdroj: DI



Obr. č. 6: Poškozený kryt převodu trakčního motoru HDV

Zdroj: DI





Obr. č. 7: Pohled na místo, kde rostl vyvrácený kmen stromu

Zdroj: SŽDC, úprava DI



Obr. č. 8: Pohled na nežádoucí vegetaci podél TK v dopadové vzdálenosti

Zdroj: DI