



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Srážka vlaku Os 7424 se spadlými stromy mezi železničními stanicemi Holýšov
a Staňkov

Pátek, 21. září 2018

Accident and incident investigation report

Collision of the regional passenger train No. 7424 with an obstacle – the fallen trees
between Holýšov and Staňkov stations

Friday, 21st September 2018

č. j.: 6-3345/2018/DI



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

1 SHRNUÍ



Zdroj: DI

- Skupina události: incident.
- Vznik události: 21. 9. 2018, 19.14 h.
- Popis události: srážka vlaku Os 7424 se spadlými stromy.
- Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Plzeň-Jižní Předměstí – Česká Kubice státní hranice. Místo srážky se nacházelo mezi železničními stanicemi Holýšov a Staňkov v km 146,658.
- Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 7424).
- Následky: bez zranění osob;
celková škoda 2 592 500 Kč.
- Bezprostřední příčina:
- narušení průjezdného průřezu traťové koleje překážkou – spadlými kmeny stromů, které rostly v ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti od průjezdného průřezu traťové koleje.

Přispívající faktory:

- povětrnostní podmínky – silný nárazový vítr, hustý déšť.

Zásadní příčina:

- nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Příčina v systému bezpečnosti:

- nebyla Drážní inspekcí 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, 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 případným pádem neohrožily provozování dráhy ani její součásti a neomezily bezpečnost a plynulost drážní dopravy a zároveň aby tato povinnost byla zákonem vymahatelná sankcemi při jejím nedodržení.

SUMMARY

Grade: incident.

Date and time: 21st September 2018, 19:14 (17:14 GMT).

Occurrence type: collision with an obstacle.

Description: collision of the regional passenger train No. 7424 with an obstacle – the fallen trees.

Type of train: the regional passenger train No. 7424.

Location: open line between Holýšov and Staňkov stations, km 146,658.

Parties: SŽDC, s. o. (IM);
ČD, a. s. (RU of the regional passenger train No. 7424).

Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 2 592 500,-

Direct cause:

- interference with the protection zone of the railway by the fallen trees which grew in the railway protective area in the impact distance from the protection zone of the railway.

Contributory factor:

- the weather conditions – a strong wind and heavy rain.

Underlying cause: none.

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 guideway transport and this duty will be legally enforceable by the penalty for default the duty.

Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	5
2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI.....	11
2.1 Mimořádná událost.....	11
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události.....	11
2.1.2 Popis průběhu mimořádné události a místa vzniku, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby.....	11
2.1.3 Rozhodnutí o zahájení šetření, složení týmu odborně způsobilých osob pro šetření a způsob vedení šetření.....	15
2.2 Okolnosti mimořádné události.....	15
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci.....	15
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel... 16	16
2.2.3 Popis součástí dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení).....	16
2.2.4 Použití komunikačních prostředků.....	16
2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti.....	17
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů. 17	17
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů.....	17
2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda.....	17
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru.....	17
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku.....	18
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí.....	18
2.4 Vnější okolnosti.....	18
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje.....	18
3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH.....	18
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob).....	18
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu.....	18
3.1.2 Jiní svědci.....	19
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti.....	20
3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů.....	20
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a uplatňování těchto požadavků.....	21
3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky.....	21
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy.....	22
3.3 Právní a jiná úprava.....	22
3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie.....	23
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy.....	23
3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení.....	23
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	23

3.4.2	Součásti dráhy.....	24
3.4.3	Sdělovací a informační zařízení.....	24
3.4.4	Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	24
3.5	Dokumentace o provozním systému.....	24
3.5.1	Opatření přijatá zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy.....	24
3.5.2	Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení.....	25
3.5.3	Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události.....	25
3.6	Pracovní, zdravotní a provozní podmínky.....	25
3.6.1	Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky mimořádné události.....	25
3.6.2	Zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu.....	26
3.6.3	Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání.....	26
3.7	Předchozí mimořádné události obdobného charakteru.....	26
4	ANALÝZA A ZÁVĚRY.....	30
4.1	Konečný popis mimořádné události.....	30
4.1.1	Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3.....	30
4.2	Rozbor.....	30
4.2.1	Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb.....	30
4.3	Závěry.....	36
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.....	36
4.3.2	Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou.....	36
4.3.3	Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti.....	37
4.4	Doplňující zjištění.....	37
4.4.1	Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách.....	37
5	PŘIJATÁ OPATŘENÍ.....	37
5.1	Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata.....	37
6	BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	37

Seznam použitých zkratk a symbolů

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
EDD	elektronický dopravní deník
GŘ	Generální ředitelství
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
IZS	integrováný záchranný systém
JPO	jednotka požární ochrany
LV	list vlastnictví
MU	mimořádná událost
OCP	Oblastní centrum provozu
OŘ	Oblastní ředitelství
PO	Provozní obvod
PZ	Průkaz způsobilosti
SRD	síť radiodispečerská
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo
TK	traťová kolej (traťové koleje)
TRS	traťový rádiový systém
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	Územní inspektorát
ÚP	Územní pracoviště
VŠ	vlastní šetření
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
zákon 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. 114/1992 Sb.	zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 458/2000 Sb.	zákon o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), 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., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou 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

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 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, pod 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: 21. 9. 2018.

Čas: 19.14 h.

Dráha: železniční, kategorie celostátní, Plzeň-Jižní Předměstí – Česká Kubice státní hranice.

Místo: trať 712A Plzeň-Jižní Předměstí – Česká Kubice státní hranice, mezi železničními stanicemi Holýšov a Staňkov, km 146,658.

GPS: 49.5636819N, 13.0818300E



Obr. č. 1: Pohled na první zlomený strom v úrovni km 146,671

Zdroj: DI

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

Dne 21. 9. 2018 v 19.14 h se vlak Os 7424 jedoucí ze žst. Plzeň hl. n. do žst. Domažlice v km 146,658, tj. v úseku mezi žst. Holýšov a žst. Staňkov, srazil s překážkou, čtyřmi vzrostlými stromy spadlými do průjezdného průřezu provozované koleje z pravé strany ve směru jízdy vlaku.

Strojvedoucí podle své výpovědi při vedení vlaku Os 7424 po výjezdu

z pravostranného oblouku spatřil na vzdálenost asi 150 m tmavou překážku (stromy) na koleji. Neprodleně zavedl rychločinné brzdění a z důvodu své vlastní bezpečnosti vběhl do strojovny lokomotivy, odkud slyšel, jak čelo vlaku najíždí do popadaných stromů. Vlak nevykolejil, čelo vlaku zastavilo v km 146,658, tj. 210 m za místem vzniku MU. Došlo k poškození HDV a jednoho TDV (ve vlaku řazeného jako poslední), nedošlo ke zranění osob.



Obr. č. 2: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: gis.izscr.cz, úprava DI

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

- na traťové koleji mezi žst. Holýšov a žst. Staňkov stál vlak Os 7424 – čelo vlaku se nacházelo v km 146,868;
- nedošlo k vykolejení, na HDV bylo rozsáhlé poškození čelní části včetně stanoviště strojvedoucího, motorového prostoru, brzdového systému, bočních částí skeletu a střechy, na posledním DV byla poškozena střecha;
- traťový úsek, kde došlo ke vzniku MU, je veden smíšeným lesem;
- část prvního zlomeného stromu padla na traťovou kolej v km 146,658, kde došlo ke vzniku MU.

Dražní vozidla:

- vlak byl řízen ze stanoviště č. 2, na ovládacím pultu byl připevněn Sešitový jízdní řád otevřený na straně aktuálního vlaku Os 7424;
- nastaven režim brzdění „P“, „R“, složení vlaku: HDV 92 54 2 754 057-8 a pět osobních vozů: 50 54 21 08 037-3, 50 54 21 08 090-2, 51 54 20 41 881-3, 50 54 21 08 032-4, 50 54 21 08 056-3;
- strojvedoucí nebyl dle jeho vyjádření zpraven písemným rozkazem o zhoršených povětrnostních podmínkách na trati;

HDV:

- na mechanickém rychloměru byla hodnota 0 km.h⁻¹.
- radiostanice HDV byla vypnuta;
- na ukazateli otáček spalovacího motoru byla hodnota 0 ot/min⁻¹;
- tlak olejové náplně spalovacího motoru byl 0 bar;
- páka směru jízdy byla navolena v poloze „0“;
- páka volby velikosti tažné síly byla v poloze „0“;
- tlak v brzdových válcích – 2 bar;
- tlak v hlavním potrubí – 0 bar;
- tlak v hlavním vzduchojemu – 2 bar;
- brzdíč přidavné brzdy byl v poloze „úplně zabrzděno“;
- brzdíč nepřímochinné brzdy byl v poloze „rychločinné brzdění“;
- na přepínačích pozičních světel byla navolena dvě bílá světla vpředu;
- kovový kryt měřicích přístrojů byl utržený ze závěsu ovládacího pultu a byl posunutý vpravo;
- těleso návěstního opakovače bylo vytržené z ovládacího pultu.

Infrastruktura:

- traťová kolej v místě MU je situována v přímém směru, na pravé straně (ve směru jízdy Os 7424) je traťový násep vysoký cca 6 m;
- čelo vlaku zastavilo v km 146,868, tj. 210 m za místem vzniku MU;
- železniční svršek byl vizuálně nepoškozen, místy znečištěn unikajícími provozními kapalinami z poškozené strojovny HDV.

Ohledání spadlých stromů:

- na traťové koleji v km 146,658 se nacházel první zlomený strom – akát (obvod kmenu 90 cm, výška 15 m), který rostl v úrovni km 146,671, část stromu při srážce s HDV (pravým bokem) pronikla do žaluzií chlazení a do strojovny;
- druhý strom – dub (obvod kmenu 80 cm, výška 23 m) a třetí strom – modřín (obvod kmenu 95 cm, výška 20 m) byly vyvrácené a spadlé na koleji v km 146,749, rostly v úrovni km 146,762;
- čtvrtý vyvrácený strom – dub (obvod kmenu 120 cm, výška 23 m) se rozlomil na dvě části, spadl na zadní část střechy posledního vozu a na kolej v km 146,827, rostl v úrovni km 146,834;
- spadlé stromy byly normálně olistěné a na povrchu nejevily známky plísně, hniloby a trouchnivění;
- všechny spadlé stromy rostly v ochranném pásmu dráhy ve vzdálenosti 8,83 m – 12,54 m od provozované koleje.



Obr. č. 3: Pohled na poslední spadlý strom zaklíněný na střeše posledního DV

Zdroj: DI

Zabezpečovací zařízení:

- mezistaniční úsek Holýšov – Staňkov je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – reléovým poloautomatickým blokem obousměrným;
- drážní dopravu řídí a organizují výpravčí žst. Holýšov a žst. Staňkov;
- vlaková cesta pro vlak Os 7424 byla postavena výpravčím žst. Holýšov normální obsluhou zabezpečovacího zařízení;
- v Záznamníku poruch uloženém na pracovišti výpravčích v žst. Holýšov a žst. Staňkov nebyl do doby vzniku MU dne 21. 9. 2018 proveden žádný zápis týkající se případné poruchy zabezpečovacího zařízení;
- žst. Staňkov je vybavena záznamovým zařízením ReDat3, které zaznamenává hovory vedené na SRD – TRS, telefonním zapojovači, bráně 2N Staňkov – Horšovský Týn – Poběžovice a radiových sítích v žst. Staňkov.

Ostatní:

- poslední vlak, který projel v mezistaničním úseku mezi žst. Holýšov a žst. Staňkov před vznikem MU, byl vlak Os 7422 s odjezdem ze žst. Holýšov v 18.23 h a příjezdem do žst. Staňkov v 18.32 h;
- strojvedoucí tohoto vlaku oznámil po dojezdu do žst. Staňkov výpravčímu dvě spadlé větve na traťové koleji ze stromů okolo trati, trať byla průjezdná.

Při MU byl aktivován IZS.

Na místě MU byli rovněž přítomni i vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek provozovatele dráhy a dopravce. Za účasti DI bylo provedeno komisionální ohledání místa MU, včetně vyhotovení zápisu.

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

MU oznámena na COP DI:	21. 9. 2018, v 19.47 h (tj. 33 min po vzniku MU).
Způsob oznámení:	telefonicky.
Oznámeno pověřenou osobou za:	provozovatele dráhy (SŽDC) a dopravce (ČD).
Souhlas DI s uvolněním dráhy:	21. 9. 2018, ve 23.05 h (tj. 3 h 51 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:	21. 9. 2018, a to na základě závažnosti a opakování mimořádné události.
Šetření DI na místě MU:	1x inspektor ÚI Čechy.
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 Plzeň.

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.

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 žst. Holýšov, zaměstnanec SŽDC, OŘ Plzeň, PO Klatovy.

- výpravčí žst. Staňkov, zaměstnanec SŽDC, OŘ Plzeň, PO Klatovy.

Dopravce (ČD):

- osoba řídící DV (dále jen strojvedoucí) vlaku Os 7424, zaměstnanec ČD, OCP Západ.

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

Vlak:	Os 7424	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	139	HDV:	92 54 27 54 057 – 8	P
Počet náprav:	24	TDV (za HDV):		
Hmotnost (t):	284	1.	5054 21 08 037 – 3	R
Potřebná brzdící procenta (%):	103	2.	5054 21 08 090 – 2	R
Skutečná brzdící procenta (%):	108	3.	5154 20 41 881 – 3	R
Chybějící brzdící procenta (%):	0	4.	5054 21 08 032 – 4	R
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU: (km.h ⁻¹)	70	5.	5054 21 08 056 – 3	R
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 7424:

- v době vzniku MU vlakem cestovalo 42 cestujících;
- výchozí stanice vlaku byla žst. Plzeň hl. n., konečná stanice byla žst. Domažlice;
- DV poškozená při MU jsou v tabulce žlutě podbarvena;
- držitelem všech DV byly ČD, a. s.
- strojvedoucí dle jeho vyjádření před jízdou obdržel všeobecný písemný rozkaz o pomalých jízdách na trati (při provedeném ohledání nebyl rozkaz nalezen, tato skutečnost nebyla v příčinné souvislosti se vznikem MU).

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)

Trať v místě MU v km 146,658 je ve směru jízdy vlaku vedena v přímém směru a stoupá 3,10 ‰. Jedná se o jednokolejnou, neelektrifikovanou trať, procházející průsekem lesa se smíšenou stromovou vegetací. Nejvyšší traťová rychlost vlaku v místě MU byla stanovena na 70 km.h⁻¹ a nebyla strojvedoucím překročena.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 19.17 h použil strojvedoucí vlaku Os 7424 radiostanici k ohlášení vzniku MU výpravčímu žst. Staňkov;

- 19.17 h výpravčí žst. Staňkov přijal ohlášení od strojvedoucího vlaku Os 7424 o vzniku MU a aktivoval IZS.

Komunikace mezi strojvedoucím vlaku Os 7424 a výpravčím žst. Staňkov 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. Provoz v místě MU a jeho okolí byl v běžném režimu.

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

• 19.17 h ohlášení vzniku MU strojvedoucím vlaku Os 7424 výpravčímu žst. Staňkov;
• 19.17 h ohlášení vzniku MU výpravčím žst. Staňkov na IZS a dále dle Ohlašovacího rozvrhu;
• 19.30 h ohlášení vzniku MU vedoucím dispečerem CDP Praha, oddělení operativního řízení provozu Praha, na SŽDC GR O18 ÚP Plzeň;
• 19.49 h ohlášení vzniku MU SŽDC ÚP Plzeň na COP DI;
• 22.55 h – 00.20 h ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI a SŽDC;
• 23.05 h udělení souhlasu s uvolněním dráhy přítomným inspektorem DI;
• 13.44 h (22. 9. 2018) obnovení provozu.

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

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován. Plán IZS aktivoval v 19.17 h, tj. 3 minuty po vzniku MU, výpravčí žst. Staňkov.

Na místě MU zasahovala následující složka IZS:

- Hasičská záchranná služba SŽDC, HZS JPO Plzeň.

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 9254 27 54 057-8 (vlak Os 7424) 2 580 000 Kč;
- TDV 5054 21 08 056-3 (vlak Os 7424) 12 500 Kč.

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy a jiném majetku vyčíslena **celkem na 2 592 500 Kč**.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: zataženo, bouřka, déšť, tma, +23 °C, jihozápadní vítr v nárazech o rychlosti 15 – 20 m.s⁻¹.

Geografické údaje: trať vedena průsekem lesa, ve směru jízdy vlaku Os 7424 stoupá 3,10 ‰.
Geodetickým zaměřením bylo zjištěno, že stromy rostly na pozemcích parcelní č. 1118 a 1019, LV: 1, katastrální území Ohučov (753564), druh pozemku: lesní pozemek, vlastnické právo: město Staňkov (554294).

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 Os 7424 – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - dne 21. 9. 2018 vezl vlak Os 7424 ze žst. Vejprnice do žst. Domažlice, odjížděl asi 10 min. opožděn;
 - při jízdě začalo pršet, proto po zastavení v žst. Nýřany šel zavřít okna na druhé stanoviště;
 - při jízdě ze žst. Nýřany se měnila intenzita deště i větru, tento stav trval až do žst. Stod, při jízdě ze žst. Stod už jen poprchávalo, při jízdě ze žst. Holýšov už jel bez zapnutých stěračů;
 - po vyjetí z pravého oblouku uviděl na vzdálenost přibližně 150 m tmavý předmět na kolejích, v šeru nerozeznal, co na kolejích leží;
 - zavedl rychločinné brzdění a pak utekl do strojovny a už jen slyšel rány, jak čelo

- vlaků najíždělo do padlých stromů;
- před jízdou obdržel všeobecný písemný rozkaz o pomalých jízdách.
- výpravčí žst. Holýšov – ze Zázpisu se zaměstnancem vyplývá:
 - dne 21. 9. 2018 nastoupila v 17.17 h na noční směnu v žst. Holýšov, počasí v době nástupu 25 °C, oblačno;
 - přibližně v 18.30 h začalo pršet a přišla bouřka, která se během krátké doby uklidnila – zápis v EDD 18.34 h: 19 °C;
 - v 18.54 h ze žst. Stod potvrdila předvídaný odjezd vlaku Os 7424;
 - v 19.04 h zapisovala do EDD stav počasí 18 °C, drobný déšť;
 - vlak Os 7424 zastavil v žst. Holýšov v 19.09 h, odjel v 19.10 h, podle dosavadního vývoje počasí nepředpokládala, že by na trati mohla vzniknout nějaká překážka;
 - od strojvedoucích předchozích vlaků neobdržela žádné informace o překážkách na trati nebo zhoršené povětrnostní situaci, proto nesejšovala rozkaz o zhoršených povětrnostních podmínkách.
 - výpravčí žst. Staňkov – ze Zázpisu se zaměstnancem vyplývá:
 - dne 21. 9. 2018 nastoupil v 17.22 h na noční směnu v žst. Staňkov, počasí v době nástupu 26 °C, oblačno;
 - přibližně v 18.00 h začala bouřka, která rychle slábla;
 - po rozhovoru se strojvedoucím předchozího vlaku Os 7422 se dozvěděl, že na trati byly dvě spadlé větve, ale trať byla sjízdná;
 - z tohoto důvodu nepožádal výpravčí žst. Holýšov o zpravení následného vlaku rozkazem o zhoršených povětrnostních podmínkách;
 - počasí v žst. Staňkov nadále nevykazovalo známky zhoršení;
 - do EDD zdůvodnil zpoždění vlaku Os 7422 zadáním kódu O2, povětrnostní vlivy – vlivem nárazového větru napadané větve v traťové koleji;
 - vlak Os 7424 odjel ze žst. Holýšov v 19.10 h, v 19.15 h ohlásil strojvedoucí najetí na strom před předvěstí světelného vjezdového návěstidla do žst. Staňkov;
 - neprodleně ohlásil vznik mimořádné události podle Ohlašovacího rozvrhu.

Podání vysvětlení Dražní inspekci výpravčí žst. Staňkov odmítl.

3.1.2 Jiní svědci

- strojvedoucí vlaku Os 7422 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - dne 21. 9. 2018 vezl vlak Os 7422, před jízdou neobdržel žádný rozkaz, přišlo již v žst. Holýšov;
 - když vjížděl do žst. Staňkov, silně přišlo a byla velká bouřka, u vjezdového návěstidla do žst. Staňkov ležely přes oba kolejové pásy dvě náletové větve o průměru cca 5 cm;
 - s vlakem na ně najel, bez problémů je přešel (zlomil) a pokračoval dále v jízdě do žst. Staňkov;
 - v první chvíli nevěděl, jestli se jedná o větev nebo strom, ale po jejich přejetí poznal, že se jedná pouze o větve;
 - přijel do žst. Staňkov, výpravčí byl na nástupišti, informoval ho o přejetí větví,

výpravčí se ho dotázal, jestli se něco stalo, odpověděl, že ne a výpravčí reagoval slovy, že nebude nikam nic hlásit, žádné pokyny od výpravčího neobdržel a pokračoval dál v trase vlaku.

- strojvedoucí vlaku Os 7426 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - dne 21. 9. 2018 vezl vlak Os 7427 (Domažlice – Plzeň hl. n.) a pak vlak Os 7426 (Plzeň hl. n. – Domažlice), jestli před jízdou obdržel písemný rozkaz o zhoršených povětrnostních podmínkách na trati, si nevzpomíná;
 - během jízd výše uvedených vlaků nezaznamenal počasí takového charakteru, aby na něj musel upozornit výpravčího nebo dispečera, žádnou překážku na tělese dráhy (stromy, větve apod.) nezaznamenal;
 - při jízdě s vlakem Os 7426, zřejmě mezi žst. Nýřany a žst. Stod, mu volal regionální dispečer, že trať mezi žst. Holýšov a žst. Staňkov je neprůjezdná;
 - regionální dispečer rozhodl, že soupravu od vlaku Os 7426 odstaví v žst. Holýšov a autobusem odjede do žst. Staňkov, odkud bude pokračovat s další soupravou do žst. Domažlice;
 - poté pokračoval v průběhu směny podle dispozic regionálního dispečera, žádné stromy, větve apod. na trati nezaznamenal.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů

Provozovatel dráhy a dopravce mají přijatý systém zajišťování bezpečnosti 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 jízd vlaků v době zhoršené povětrnostní situace (dle vedené dokumentace provozovatele dráhy nebyl dne 21. 9. 2018 vydán ústředním dispečerem SŽDC žádný operativní příkaz ohledně nepříznivých klimatických podmínek), dále 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.

Provozovatel dráhy SŽDC je pro splnění povinností 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).

Provozovatel dráhy SŽDC vydal dne 31. 10. 2016 s účinností ode dne zveřejnění pod č. j.: S 43941/2016-SŽDC-O15 k provedení vybraných ustanovení výše uvedených zákonů Metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně (vnitřní předpis), který stanovuje postupy pro provádění údržby vyšší zeleně v obvodu železničních drah, jejichž provozovatelem je

SŽDC, a v ochranném pásmu těchto drah. Tento vnitřní předpis stanovuje postup pro kácení jakéhokoliv stromu, který roste v dopadové vzdálenosti od průjezdného průřezu provozované koleje v obvodu dráhy, v ochranném pásmu dráhy na pozemku s právem hospodaření SŽDC (v lese, mimo les) nebo v ochranném pásmu dráhy na pozemku s právem hospodaření jiného subjektu (v lese, mimo les).

Předepsané prohlídky a kontrolní jízdy byly provozovatelem dráhy prováděny podle vnitřního předpisu SŽDC S2/3 a příslušných ustanovení vyhlášky č. 177/1995 Sb. Stanovené kontroly a měření včetně jarní komplexní prohlídky byly plněny. Závady ve vztahu k rostoucí vegetaci, které by případně ohrožovaly bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, nebyly v tomto úseku trati před vznikem MU touto kontrolní činností zjištěny a nejsou evidovány v dokumentaci předložené DI (Kniha kontrol vedoucího provozního střediska TO Stod, Služební knížka obchůzkaře TO Stod – Holýšov).

Přestože pravidelné obchůzky a prohlídky byly prováděny, a to dle ustanovení vyhlášky č. 177/1995 Sb. a vnitřního předpisu SŽDC S2/3, nebyly zjištěny (označeny) stromy nacházející se v obvodu dráhy, v ochranném pásmu dráhy a rostoucí v dopadové vzdálenosti od osy traťové koleje, které by svým případným pádem způsobeným vnějšími vlivy mohly způsobit ohrožení života nebo zdraví osob a vznik hmotné škody a škody na životním prostředí.

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy dopravce ČD, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, 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 byly všechny osoby provozovatele dráhy SŽDC zúčastněné na MU provádějící činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy odborně způsobilé k výkonu zastávané funkce.

V době vzniku předmětné MU byla osoba dopravce ČD zúčastněná na MU provádějící činnosti při provozování drážní dopravy (a provozování dráhy) 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 SŽDC prohlídky a měření drah v souladu s § 26 odst. 1, 2 a 3 vyhlášky č. 177/1995 Sb. Stav rostoucí vegetace na trati a v jejím okolí se podle vnitřního předpisu SŽDC S2/3 zjišťuje pravidelnou komplexní prohlídkou trati nebo pěší obchůzkou, při nichž se vyhledávají možné zdroje ohrožení dráhy a drážní dopravy.

Prohlídky provozovatele dráhy SŽDC provedené v traťovém úseku mezi žst. Holýšov a žst. Staňkov před vznikem MU:

- poslední pěší obchůzka obchůzkáře byla provedena dne 19. 9. 2018 se závěrem: „*Nebyly zjištěny žádné viditelné zdroje ohrožení provozování dráhy*“;
- poslední pěší obchůzka vrchního mistra byla provedena dne 11. 9. 2018 se závěrem: „*Nebyly zjištěny žádné viditelné zdroje ohrožení provozování dráhy*“;
- komplexní prohlídka tratě byla provedena ve dnech 4. 4. 2018 a 26. 4. 2018 se závěrem: „*Nebyly zjištěny žádné viditelné zdroje ohrožení provozování dráhy*“.

Výše uvedené prohlídky a kontroly byly provedeny podle vnitřního předpisu SŽDC S2/3 a při kontrolní činnosti nebylo podle zápisů v záznamech zjištěno ohrožení provozování dráhy a drážní dopravy.

Dopravce ČD má přijatý systém kontroly bezpečnosti provozování drážní dopravy. Kontrolní činnost je prováděna podle zpracovaného plánu kontrolní činnosti strojvedoucích. Strojvedoucí zúčastněný na MU byl v období od 1. 3. 2018 do vzniku MU kontrolován se zaměřením na přímý výkon služby a požití alkoholu ve dnech 4. 4., 18. 4., 18. 5. a 18. 6. bez zjištěných závad.

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, Plzeň Jižní Předměstí – Česká Kubice státní hranice, je Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonává SŽDC, se sídlem Dláždění 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Plzeň Jižní Předměstí – Česká Kubice státní hranice, byla SŽDC.

Dopravcem vlaku Os 7424 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 21. 8. 2013, s účinností od 1. 9. 2013.

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 bylo zjištěno porušení právních předpisů v příčinné souvislosti se vznikem MU:

- § 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 nebo zdraví nebo na vlastnictví jiného“.

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

Při šetření MU nebylo zjištěno porušení vnitřních předpisů provozovatele dráhy a dopravce a ustanovení technických norem.

3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení

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

V traťovém úseku mezi žst. Holýšov a žst. Staňkov je zřízeno TZZ 2. kategorie – reléový poloautomatický blok obousměrný. Pro kontrolu obsazení a volnosti traťových úseků jsou použity počítače náprav.

Žst. Holýšov je vybavena SZZ 2. kategorie, ústředním přístrojem se světelnými návěstidly s rychlostní návěstní soustavou, který je obsluhován z dopravní kanceláře. V celé žst. jsou pro vyhodnocení jízdy vlaku použity počítače náprav.

Žst. Staňkov je vybavena reléovým SZZ 3. kategorie. Hlavní i seřadovací návěstidla jsou závislá na poloze všech pojížděných i odvratných výhybek a výkolejek. Zařízení zajišťuje závislost hlavních návěstidel na volnosti vlakové cesty při jízdách na/z 1., 2., 3. a 5. SK. Jsou vyloučeny všechny zakázané současné jízdni cesty (světelná rychlostní návěstní soustava). SZZ je obsluhováno místně z dopravní kanceláře. Pro kontrolu volnosti a obsazení kolejových úseků jsou použity počítače náprav na SK č. 1, 2, 3 a 5, na zhlavích a záhlavích. Při správné činnosti SZZ je volnost vlakové cesty zjišťována činností tohoto zařízení.

V Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení uloženém v dopravní kanceláři žst. Staňkov nebyl dne 21. 9. 2018 zapsán žádný záznam o poruše, údržbě nebo vypnutí zabezpečovacího zařízení, jízda vlaku Os 7424 byla zabezpečena v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy normální obsluhou zabezpečovacího zařízení. 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, dle § 26 odst. 1 a 2 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 754.057-8 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 9351/98-V.20, vydaný DÚ dne 8. 12. 1998. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 18. 4. 2018 s platností do 18. 10. 2018 s výsledkem, že technický stav HDV odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 754.057-8 bylo v době vzniku MU vybaveno mechanickým rychloměrným zařízením typu Hasler Bern RT-13, ev. č. D10.039.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 19.11.00 h odjezd vlaku ze žst. Holýšov;
- 19.13.45 h ujetá dráha od rozjezdu 2800 m, dosažena rychlost 58 km.h⁻¹, následuje postupné zvyšování rychlosti;
- 19.14.45 h ujetá dráha od rozjezdu 4000 m, průjezd místem vzniku MU, rychlost 65 km.h⁻¹, zahájení poklesu rychlosti;
- 19.15.00 h ujetá dráha od rozjezdu 4200 m, rychlost 0 km.h⁻¹, zastavení vlaku.

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 Os 7424 mezi žst. Holýšov a žst. Staňkov na obousměrně pojížděné TK byla zabezpečena v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy normální obsluhou zabezpečovacího zařízení.

Výpravčí obou dotčených žst. nebyli provozním dispečerem informováni o předpokládaném zhoršení povětrnostní situace (čl. 4099 vnitřního předpisu SŽDC D1). Výpravčí žst. Staňkov po příjezdu zpožděného vlaku Os 7422 zapsal do EDD kód narušení O2 – Povětrnostní vliv. Od strojvedoucího tohoto vlaku (odjezd ze žst. Holýšov v 18.23 h, příjezd do žst. Staňkov v 18.32 h) obdržel ústní informaci, že v traťovém úseku mezi žst. Holýšov a žst. Staňkov jsou spadlé dvě větve ze stromů, ale trať je sjízdná. Z tohoto důvodu nepožádal výpravčí žst. Holýšov o zpravení strojvedoucího vlaku Os 7424 písemným rozkazem podle čl. 4107 předpisu SŽDC D1 o zhoršených povětrnostních podmínkách. Výpravčí žst. Holýšov proto žádný písemný rozkaz nesešla a po přípravě vlakové cesty vlak Os 7424 odjel na návěst dovolující jízdu směrem k žst. Staňkov.

Stav počasí při odjezdu vlaku Os 7424 ze žst. Holýšov nenasvědčoval náhlému zhoršení, přešla bouřka a přestalo pršet. Jelikož strojvedoucí vlaku Os 7424 nebyl vyrozuměn písemným rozkazem podle čl. 4107 předpisu SŽDC D1 o zhoršených povětrnostních podmínkách, nemusel rychlost jízdy vlaku upravit tak, aby na vzdálenost rovnající se délce koleje, kterou vidí před sebou, zastavil před případnou překážkou na trati. Strom spadlý na traťovou kolej uviděl podle svého vyjádření ze vzdálenosti přibližně 150 m. Ihned zavedl rychločinné brzdění, zabrzdil i přídatnou brzdu a schoval se do strojovny. Vlak postupně najel do čtyř spadlých stromů a zastavil po ujetí 200 m od zahájení brzdění. K vykolejení vlaku nedošlo.

Nedostatky nebyly zjištěny.

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 Os 7424, ve směně dne 21. 9. 2018 od 9.48 h, odpočinek před směnou 27.46 h; přestávka na jídlo a oddech byla čerpána od 14.44 h do 16.22 h v době předepsané turnusovým plánem;
- výpravčí žst. Holýšov, ve směně dne 21. 9. 2018 od 17.50 h, odpočinek před směnou 23 h 50 min; do doby vzniku MU nenastala povinnost na čerpání přestávky na jídlo a oddech;

- výpravčí žst. Staňkov, ve směně dne 21. 9. 2018 od 17.00 h, odpočinek před směnou 23 h 50 min; do doby vzniku MU nenastala povinnost na čerpání přestávky na jídlo a oddech.

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.

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.

Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce se podrobovali pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. Zdravotní stav a osobní situace, které by mohly mít vliv na vznik MU, včetně fyzického a psychického stresu, nebyly zjištěny.

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

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

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 736 obdobných MU, jejichž příčinou vzniku byla srážka vlaku s překážkou – stromem (stromy), jejichž následkem bylo 26 zraněných osob a při kterých vznikla hmotná škoda ve výši 83 909 588 Kč. Příčinou vzniku MU byla vždy překážka – strom (stromy) v průjezdném průřezu provozované koleje.

Před vznikem předmětné MU, tj. srážce vlaku Os 7424 se spadlými stromy v km 146,658 mezi žst. Holýšov a žst. Staňkov, šetřila DI 5 obdobných MU:

Ze dne 26. 8. 2012, mezi žst. Vlastějovice a žst. Ledec nad Sázavou, kdy se vlak Os 9205 srazil s odlomenou korunou stromu spadlou na traťovou kolej. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo odlomení a následný pád koruny stromu, který rostl v ochranném pásmu dráhy, do prostoru traťové koleje. DI doporučila:

Provozovateli dráhy, Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- Vlastním opatřením zajistit odstranění zdrojů ohrožení dráhy tvořených stromy,

jejichž dopadová vzdálenost zasahuje do průjezdného průřezu provozovaných kolejí, rostoucích na pozemcích v ochranném pásmu dráhy, přednostně pak v lokalitách, v nichž nejčastěji dochází k pádům stromů na provozovanou dráhu.

- Důsledně jednat o odstranění těchto zdrojů ohrožení dráhy se všemi vlastníky (s právem hospodaření) pozemků v ochranném pásmu dráhy, včetně předávání podnětů ve sporných případech Drážnímu úřadu.

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, obdobně jako v ochranném pásmu elektrizační a plynárenské soustavy.
- Přijmout zásadní opatření k odstraňování zdrojů ohrožení dráhy tvořených stromy, jejichž dopadová vzdálenost zasahuje do průjezdného průřezu provozovaných kolejí, rostoucích na pozemcích v ochranném pásmu dráhy.
- Přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních – regionálních v České republice.

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. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo vyvrácení a následný pád stromu rostoucího v ochranném pásmu dráhy na traťovou kolej v důsledku jeho nadměrného zatížení dalšími vyvrácenými stromy. DI doporučila:

Provozovateli dráhy, Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- Vlastním opatřením postupně zajistit odstranění zdrojů ohrožení dráhy tvořených stromy, jejichž dopadová vzdálenost zasahuje do průjezdného průřezu provozovaných kolejí, rostoucích na pozemcích v ochranném pásmu dráhy, u nichž je držitelem práva hospodaření, přednostně pak v lokalitách, v nichž nejčastěji dochází k pádům stromů na provozovanou dráhu.
- Důsledně jednat o odstranění těchto zdrojů ohrožení dráhy s ostatními vlastníky (s právem hospodaření) pozemků v ochranném pásmu dráhy, včetně předávání podnětů ve sporných případech Drážnímu úřadu.

Drážnímu úřadu v součinnosti s Ministerstvem dopravy České republiky:

- 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.

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 a následně vykolejil. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo narušení průjezdného průřezu traťové koleje překážkou na dopravní cestě dráhy, vzniklou pádem tří stromů (dubů) rostoucích v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti od osy traťové koleje. DI doporučila:

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 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.

Ze dne 11. 1. 2015, mezi žst. Rožná a žst. Nedvědice, kdy se vlak Os 14905 srazil se dvěma spadlými stromy na traťovou kolej. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo vyvrácení a následný pád dvou stromů, rostoucích v ochranném pásmu dráhy, do traťové koleje. DI doporučila:

Provozovateli dráhy, Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- vytvořit systém, který zajistí důsledné dodržování pravidel a postupů obsažených v technologických postupech provozovatele dráhy pro identifikaci vegetace v ochranném pásmu dráhy, která vzhledem k její výšce, stáří, snížené stabilitě a „zdravotnímu“ stavu představuje zdroj jejího ohrožení;
- ve svých technologických postupech specifikovat a zavést základní požadavky na odbornou způsobilost osob pověřených kontrolami tratí k identifikaci vegetace, jež vykazuje znaky zdroje ohrožení dráhy;
- zavést systém způsobu školení a pravidelného ověřování znalostí zaměstnanců pověřených kontrolou tratí k identifikaci vegetace, jež vykazuje znaky nebo zdroje ohrožení dráhy a také těch osob, které budou řezy a kácení vybrané vegetace provádět, a to takovým způsobem, aby uvedené osoby splňovaly požadavky na odbornou způsobilost k této činnosti alespoň na základní úrovni.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních v České republice.

Provozovatel dráhy Správa železniční dopravní cesty přijal dne 16. 2. 2016 pod č. j. 19938/2016-SŽDC-O18 Opatření k bezpečnostnímu doporučení DI. Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., v průběhu roku 2015 zahájil spolupráci s odborníky z Mendelovy zemědělské a lesnické univerzity v Brně (MZLU), kteří provedli základní proškolení pověřených zaměstnanců provozovatele dráhy (do úrovně vedoucích provozních středisek jednotlivých

oblastních ředitelství) z hlediska hodnocení provozní bezpečnosti stromů. Dále se zástupci provozovatele dráhy podíleli na vytvoření materiálu pod názvem „Standart pro dřeviny kolem veřejné dopravní infrastruktury“, který v současnosti prochází oponentním řízením.

Provozovatel dráhy Správa železniční dopravní cesty sdělil, že:

- bylo zahájeno proškolení zaměstnanců na základě spolupráce s Mendelovou univerzitou v Brně, která bude pokračovat v roce 2016 s předpokladem rozšíření o terénní pochůzky a zaměření i na další aspekty, jako zejména dřevokazné houby nebo jiné prvky signalizující možnou nestabilitu stromu;
- bude pokračovat důsledné upozorňování vlastníků pozemků na jejich povinnosti vyplývající z ustanovení § 10 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách. V případě, že nebude nalezena shoda na konkrétním způsobu zajištění bezpečnosti provozované dráhy vlivem rizikových stromů nacházejících se v jejím ochranném pásmu, dá provozovatel dráhy Správa železniční dopravní cesty, s. o., podnět Drážnímu úřadu, aby rozhodl o rozsahu a způsobu nezbytných opatření k zajištění plynulého a bezpečného provozování drážní dopravy.
- bezpečnostní doporučení Drážní inspekce a případné postupy budou projednány s vedením Správ tratí Oblastních ředitelství.

Ze dne 12. 8. 2017, mezi žst. Mostek a žst. Bílá Třemešná, kdy se vlak R 1261 srazil se spadlým stromem a následně vykolejil. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo narušení průjezdného průřezu traťové koleje překážkou – spadlým kmenem stromu, který rostl v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu traťové koleje. DI doporučila:

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.

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.

K provedení změn v zákonech 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), uvedených v bezpečnostním doporučení DI ze dne 26. 10. 2018 zatím nedošlo.

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 21. 9. 2018 se vlak Os 7424 jedoucí ze žst. Plzeň hl. n. do žst. Domažlice, v traťovém úseku mezi žst. Holýšov a žst. Staňkov, srazil s překážkou (4 kmeny stromů spadlé na traťovou kolej).

Strojvedoucí vlaku Os 7424 při jízdě v traťovém úseku mezi žst. Holýšov a žst. Staňkov vedoucí lesem spatřil podle svého vyjádření na vzdálenost přibližně 150 m tmavý předmět na koleji a při rychlosti $65 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ zavedl rychločinné brzdění a současně zabrzdil i přidavnou brzdou, pro krátkou vzdálenost před překážkou ale nedokázal zastavit. Po najetí do kmene prvního spadlého stromu vlak postupně narazil do dalších tří kmenů spadlých stromů a zastavil 200 m za místem vzniku MU. Ke zranění osob a poškození trati nedošlo, na vlaku bylo poškozeno HDV a poslední TDV.

4.2 Rozbor

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

Dne 21. 9. 2018 do vzniku MU neobdržel ústřední dispečer provozovatele dráhy SŽDC prostřednictvím ČHMU zprávu o vydání výstrahy na zhoršení povětrnostní situace v Plzeňském kraji. Z tohoto důvodu nebyl vydán operativní příkaz o předpokládaném zhoršení povětrnostních podmínek pro provozní zaměstnance. Podle vyjádření výpravčího žst. Staňkov nastoupil službu v 17.23. h, v tu dobu bylo oblačno s teplotou $26 \text{ }^\circ\text{C}$. V časovém období přibližně od 18.00 h – 18.20 h přecházela bouřka doprovázená silným deštěm a nárazovým větrem, která rychle slábla. Poslední vlak, který jel před vlakem Os 7424, byl vlak Os 7422 s časem odjezdu ze žst. Holýšov v 18.23 h a časem příjezdu do žst. Staňkov v 18.32 h. Strojvedoucí tohoto vlaku po příjezdu do žst. Staňkov informoval výpravčího, že v traťovém úseku mezi žst. Holýšov a žst. Staňkov jsou spadlé dvě větve ze stromů, které se po přejetí vlakem zlomily. Dále dle Zápisu se zaměstnancem měl výpravčího žst. Staňkov informovat strojvedoucí vlaku Os 7422 o skutečnosti, že trať je sjízdná. Strojvedoucí vlaku Os 7422 to však ve své výpovědi jednoznačně nepotvrdil. Jak skutečně probíhala komunikace mezi výpravčím žst. Staňkov a strojvedoucím vlaku Os 7422, nebylo možné zjistit, protože výpravčí žst. Staňkov odmítl poskytnout DI podání vysvětlení. Výpravčí žst. Staňkov vyhodnotil stávající dopravní situaci ve vztahu ke svým povinnostem dle čl. 4100 a čl. 4107 předpisu SŽDC D1 tak, že není ohrožena bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy, a nepožádal výpravčí žst. Holýšov o zpravení strojvedoucího vlaku Os 7424 písemným rozkazem podle čl. 4107 předpisu SŽDC D1 o zhoršených povětrnostních podmínkách.

V traťovém úseku mezi žst. Holýšov a žst. Staňkov vytvořily překážku na trati celkem čtyři spadlé stromy, které zasahovaly do prostoru provozované traťové koleje. K jejich pádu přispěl stav počasí – silně přšelo a foukal nárazový jihozápadní vítr o rychlosti 15 – 20 m.s⁻¹. Trať je v tomto úseku vedena v průseku smíšeného lesa. Strojvedoucí podle svého vyjádření spatřil překážku na trati ze vzdálenosti přibližně 150 m, ale i přes okamžité zavedení rychločinného brzdění z rychlosti 65 km.h⁻¹ nedokázal srážce zabránit. Nejvyšší dovolená rychlost vlaku nebyla strojvedoucím před vznikem MU překročena.

Při provedeném ohledání bylo zjištěno, že spadlé stromy byly vyvrácené, uvnitř zdravé, normálně olistěné a na povrchu nejevily známky plísně, hniloby ani trouchnivění.

První spadlý strom (akát) rostl vlevo (ve směru jízdy vlaku Os 7424) v úrovni km 146,671. Strom se zlomil a spadl na traťovou kolej v km 146,658 (místo vzniku MU). Část stromu při srážce pronikla do žaluzií chlazení a do strojovny HDV. Strom rostl ve vzdálenosti 8,83 m od osy traťové koleje, měl obvod kmenu 90 cm, výšku 15 m. Vně i uvnitř byl kmen stromu zdravý.

Druhý spadlý strom (dub) rostl vpravo (ve směru jízdy vlaku Os 7424) v úrovni km 146,762 pod úrovní náspu, 10,77 m od osy traťové koleje, měl obvod kmenu 80 cm, výšku 23 m. Vně i uvnitř byl kmen stromu zdravý.

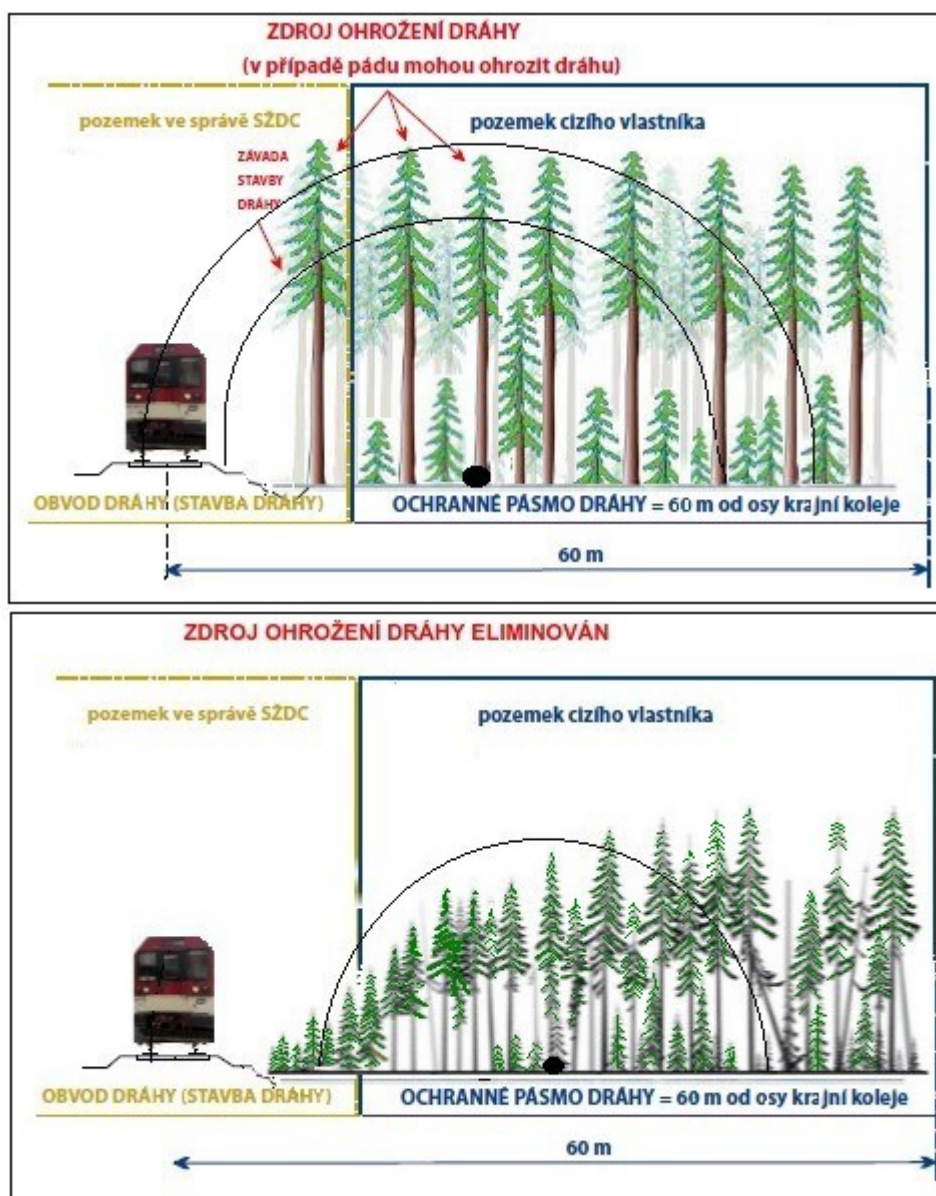
Třetí spadlý strom (modřín) rostl vpravo (ve směru jízdy vlaku Os 7424) v úrovni km 146,762 pod úrovní náspu, 10,77 m od osy traťové koleje, měl obvod kmenu 95 cm, výšku 20 m. Vně i uvnitř byl kmen stromu zdravý.

Čtvrtý spadlý strom (dub) rostl vpravo (ve směru jízdy vlaku Os 7424) v úrovni km 146,834 pod úrovní náspu, 12,54 m od osy traťové koleje, měl obvod kmenu 120 cm, výšku 23 m. Vně i uvnitř byl kmen stromu zdravý.

Následným geodetickým zaměřením bylo zjištěno, že stromy rostly v ochranném pásmu dráhy na pozemku, ke kterému má vlastnické právo město Staňkov, podle výpisu z katastru nemovitostí je druh pozemku „lesní pozemek“.

Vysvětlení pojmu Ochranné pásmo dráhy:

V § 8 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. je uvedeno: „*Ochranné pásmo dráhy 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*“.



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

Zdroj: SŽDC, Ochrana přírody.cz úprava DI

Problematiku dřevin rostoucích v ochranném pásmu dráhy, které jsou ve vlastnictví cizích správních subjektů, řeší provozovatel dráhy SŽDC ve svém Metodickém pokynu pro údržbu vyšší zeleně platném v době vzniku MU. V kapitole „Základní pojmy“ tento pokyn rozlišuje, zda se strom nachází na pozemcích mimo lesní půdní fond, pak jej označuje za dřevinu (čl. 4), nebo zda se nachází v lese, pak jej označuje za lesní porost (čl. 6). Všeobecné označení jak pro dřeviny, tak les, definuje metodický pokyn termínem „vyšší zeleň“ (čl. 9). Následně v čl. 11 pokyn definuje dřevinu určenou k odstranění, nicméně z obsahu tohoto článku, ve spojení s čl. 4, 6 a 9, nikterak nevyplývá, že by se mělo jednat zároveň o dřevinu (strom) rostoucí v lese:

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. ...“

V kapitole „Kácení na pozemcích ve vlastnictví cizích právních subjektů v ochranném pásmu dráhy“, která je zařazena do části druhé metodického pokynu „Kácení dřevin a lesního porostu z hlediska požadavků právních předpisů“, jsou řešeny postupy pro odstranění stromů jako zdroj ohrožení dráhy, nicméně i v příslušných člancích jsou používány vedle termínu „strom“, termíny „zeleň“ a „dřevina“:

čl. 33:

„Vlastníci nemovitostí 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. 35:

„SŽDC za situace dle čl. 34 zašle vlastníkovi dotčené nemovitosti **písemnou výzvu k odstranění zdroje ohrožení dráhy**, který vznikl z jednání tohoto vlastníka. K tomu stanoví lhůtu odpovídající místním podmínkám.“

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 ...“

Z výše uvedeného rozboru Metodického pokynu provozovatele dráhy vyplývá, že zatímco pro stromy rostoucí mimo les jsou postupy pro vyhledávání a odstraňování stromů jako zdroje ohrožení dráhy stanoveny, v případě stromů v lese to není tak jednoznačné, resp. z celkového kontextu článků 33 – 36 lze dovodit, že podle těchto článků metodického pokynu mělo být postupováno i v daném případě, tj. pro stromy rostoucí v ochranném pásmu dráhy na lesních pozemcích jiných vlastníků. Vzhledem k tomu, že pokyny pro zaměstnance provozovatele dráhy mají být jednoznačné, měl by být Metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně dle Drážní inspekce bezesporu upřesněn, a to včetně stanovení jednoznačných kritérií, podle kterých jsou stromy, resp. dřeviny bez ohledu na charakter a vlastníka pozemku označovány za zdroj ohrožení dráhy a jako takové určeny k odstranění.

Spadlé stromy, které byly zdravé a rostly na lesním pozemku cizího vlastníka, nebyly provozovatelem dráhy vyhodnoceny dle Metodického pokynu pro údržbu vyšší zeleně při provádění pravidelných obchůzek a při provádění jarní komplexní prohlídky jako možný zdroj ohrožení dráhy, vlastník nebyl vyzván k odstranění zdroje ohrožení dráhy, a tedy nebyl podán ani podnět drážnímu správnímu úřadu. Dané stromy evidentně byly zdrojem ohrožení dráhy, protože způsobily vznik této MU, po které měl provozovatel dráhy mimo jiné postupovat podle ustanovení čl. 34, čl. 35 a čl. 36 Metodického pokynu pro údržbu vyšší zeleně, označit uschlé stromy stojící v dopadové vzdálenosti od traťové koleje jako dřevinu určenou k odstranění a písemně oslovit vlastníka těchto stromů se žádostí o jejich odstranění, případně podat podnět drážnímu správnímu úřadu – viz níže.

V místě traťového úseku mezi žst. Holýšov a žst. Staňkov, kde došlo ke vzniku MU, roste po obou stranách trati velké množství jehličnatých a listnatých stromů v dopadové vzdálenosti od traťové koleje. Z tohoto důvodu zde zjevně nestačí odstraňovat stromy staré, nemocné, nebo stromy se sníženou stabilitou, ale je třeba plně využít možnosti, kterou dává v § 8 odst. 2 zákon č. 114/1992 Sb., z jehož znění vyplývá, že „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. 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 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“.

Dále 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.“

„ 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.“

Z výše uvedených vybraných citací článků Metodického pokynu pro údržbu vyšší zeleně vyplývá, že ustanovení § 10 zákona č. 266/1994 Sb. ve spojení s ustanovením § 22 zákona č. 289/1995 Sb. a ustanovením § 8 zákona č. 114/1992 Sb. sice dává právní oporu a možnost částečné eliminace možného zdroje ohrožení dráhy (kácení stromů) v ochranném pásmu dráhy na pozemcích určených k plnění funkce lesa, ale proces vedoucí ke skutečnému kácení stromů ve vlastnictví třetích osob je zdlouhavý a administrativně náročný. Od doby označení vytipovaných stromů do doby jejich

odstranění se může stát, že tyto stromy působením povětrnostních vlivů spadnou a stanou se zdrojem ohrožení drážní dopravy.

V § 25 odst. 3 písm. g) zákona č. 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, se uvádí:

Provozovatel distribuční soustavy má právo:

„Odstraňovat a oklešťovat stromoví a jiné porosty, provádět likvidaci odstraněného a okleštěného stromoví a jiných porostů ohrožujících bezpečné a spolehlivé provozování zařízení distribuční soustavy v případech, kdy tak po předchozím upozornění a stanovení rozsahu neučinil sám vlastník či uživatel.“

Tuto právní úpravu provozovatel dráhy SŽDC zapracoval do svého Metodického pokynu pro údržbu vyšší zeleně a může ji využívat jenom v ochranném pásmu zařízení elektrizační soustavy (na elektrifikovaných tratích). Na neelektrifikovaných tratích však dosud takové pravomoci nemá.

Problematika provozovatelem dráhy SŽDC vydávaných vyhodnocení příčin a okolností vzniku MU – srážka vlaku se spadlým stromem (spadlými stromy) byla podrobně řešena v ZZ vydané DI dne 26. 10. 2018 pod č. j. 6-2803/2017/DI.

Provozovatel dráhy SŽDC ve svých vyhodnoceních příčin a okolností vzniku MU dlouhodobě uvádí, že odpovědnost za vznik MU má v naprosté většině případů přírodní vliv – neodvratitelná událost nemající původ v provozu, a proto není nutné přijímat opatření z důvodu příčiny a odpovědnosti mimo něj. V případných sporech uplatňuje tzv. liberační důvody, aby se zprostil odpovědnosti za vznik MU.

Takový postup provozovatele dráhy SŽDC je částečně 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 (je plněno) a činit opatření k předcházení vzniku MU (není vždy plněno), a s ustanovením § 2 vyhlášky č. 376/2006 Sb., příloha č. 1, písm. i), kdy systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy celostátní a regionální a drážní dopravy na těchto dráhách musí stanovovat postupy zajišťující, že jsou vážné nehody, nehody, incidenty a jiné události ovlivňující bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy oznamovány, jsou zjišťovány jejich příčiny analyzovány (je plněno) a že jsou přijímána nezbytná preventivní opatření (není vždy plněno).

Od začátku roku 2018 do doby vzniku MU (21. 9. 2018) evidovala DI na síti provozovatele dráhy SŽDC celkem 46 případů MU v souvislosti s pádem stromů.

Dne 12. 7. 2019 byla zaměstnanci DI provedena opětovná prohlídka okolí místa vzniku této MU, zaměřená zejména na vzrostlý smíšený les, který roste na obou stranách traťové koleje, v traťovém úseku mezi žst. Holýšov a žst. Staňkov, od km 147,000 do km 146,300. Na místě byly zjištěny uřezané pahýly stromů spadlých při MU 21. 9. 2018. Žádné další známky po kácení jiných stromů nebyly zjištěny. Na obou stranách traťové koleje se i mimo výše uvedený kilometrický úsek nachází v dopadové vzdálenosti od trati větší množství vzrostlých uschlých stromů (borovic a smrků), které v případě jejich pádu mohou ohrozit bezpečné provozování drážní dopravy – viz obr. č. 5.



Obr. č. 5: Skupina uschlých stromů v dopadové vzdálenosti od traťové koleje

Zdroj: DI

V tomto případě by provozovatel dráhy měl postupovat podle ustanovení Metodického pokynu pro údržbu vyšší zeleně, označit uschlé stromy stojící v dopadové vzdálenosti od traťové koleje jako dřevinu určenou k odstranění a písemně oslovit vlastníka těchto stromů se žádostí o jejich odstranění, případně dát podnět drážnímu správnímu úřadu.

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 – spadlými kmeny čtyř stromů, které rostly v ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti od průjezdného průřezu traťové koleje.

Přispívajícími faktory mimořádné události byly:

- povětrnostní podmínky – silný nárazový vítr, hustý déšť.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Nebyly Drážní inspekci zjištěny.

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

Nebyly Drážní inspekci zjištěny.

4.4 Doplnující zjištění

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

Dne 12. 7. 2019 bylo zjištěno porušení ustanovení čl. 34 – 36 Metodického pokynu provozovatele dráhy pro údržbu vyšší zeleně, tj. v místě vzniku MU a jeho okolí, nebyly označeny uschlé stromy stojící v dopadové vzdálenosti od traťové koleje jako dřeviny určené k odstranění a nebyl písemně osloven vlastník těchto stromů se žádostí o jejich odstranění ani nebyl případně dán podnět drážnímu správnímu úřadu (viz bod 4.2.1).

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy a dopravce nepřijali a nevydali žádná opatření. Žádná opatření nevydal ani Drážní úřad.

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, 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 případným pádem neohrožily provozování dráhy ani její součásti a neomezily bezpečnost a plynulost drážní dopravy a zároveň aby tato povinnost byla zákonem vymahatelná sankcemi při jejím nedodržení.

Smyslem výše uvedeného bezpečnostního doporučení je předcházení vzniku stále se opakujících mimořádných událostí – srážky drážního vozidla se stromem a snazší naplnění povinností provozovatelů drah při zajišťování bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

Drážní inspekce v návaznosti na zákonem č. 266/1994 Sb. svěřené pravomoci další bezpečnostní doporučení nevydává, nicméně považuje za nutné upozornit a doporučit provozovateli dráhy, Správě železniční dopravní cesty, s. o., úpravu svých technologických postupů obsažených v Metodickém pokynu pro údržbu vyšší zeleně tak, aby tyto byly jednoznačné z hlediska používané terminologie a v případech dřevin (stromů) rostoucích v ochranném pásmu dráhy na lesních pozemcích jiných vlastníků, včetně stanovení jednoznačných kritérií, podle kterých jsou stromy, resp. dřeviny bez ohledu na charakter a vlastníka pozemku označovány za zdroj ohrožení dráhy a jako takové určeny k odstranění.

Cílem je zlepšení nastaveného systému – dosažení stavu, kdy nebude jakýchkoliv pochybností o povinnostech a odpovědnosti jednotlivých zaměstnanců provozovatele dráhy při vyhledávání a odstraňování dřevin, tj. i stromů, jako zdroje ohrožení dráhy, které rostou v ochranném pásmu dráhy na různých pozemcích (v lese, mimo les), ať již je vlastní provozovatel dráhy nebo někdo jiný.

V Plzni dne 30. září 2019

Karel Hora v. r.
inspektor
Územního inspektorátu Čechy

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