



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Srážka vlaku R 895 s překážkou na dopravní cestě dráhy (stromem vyvráceným na trať) mezi železničními stanicemi Štěpánov a Červenka

Pondělí, 13. února 2023

Accident and incident investigation report

Collision of the long distance passenger train No. 895 with an obstacle (uprooted tree) between Štěpánov and Červenka stations

Monday, 13th February 2023

č. j.: 6-500/2023/DI



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

1 SHRnutí



Zdroj: České dráhy a Drážní inspekce (detail ve výřezu)

Vznik události: 13. 2. 2023, 19:22 h.

Popis události: srážka vlaku R 895 s překážkou, tvořenou vzrostlým stromem vyvráceným přes obě provozované traťové koleje z porostního okraje pozemku v sousedství dráhy.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, mezi železničními stanicemi Štěpánov a Červenka, traťová kolej č. 1, km 69,426.

Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku R 895).

Následky: bez újmy na zdraví osob;
celková škoda 768 074 Kč.

Bezprostřední příčiny:

- narušení průjezdného průřezu obou traťových kolejí překážkou – vyvráceným stromem rostoucím v ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti od průjezdného průřezu kolejí, v důsledku statického selhání zapříčiněnému zdravotním stavem (vnitřní hnilobou) stromu, kdy skutečný zdravotní stav nebylo možné v tomto konkrétním případě zjistit nedestruktivní metodou (vizuálními

prohlídkami), a také jeho asymetrickou korunou s jednostranným zatížením směřujícím nad těleso dráhy, ve spojení s:

- nezjišťováním a nevyhodnocováním veškerého stromoví rostoucího na pozemku plnicím funkci lesa, v ochranném pásmu dráhy a v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu koleje, jako zdroje ohrožení bezpečnosti nebo plynulosti drážní dopravy nebo provozuschopnosti dráhy;
- neodstraňováním zdroje ohrožení dráhy a drážní dopravy, které tvořilo v ochranném pásmu dráhy stromoví rostoucí v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu kolejí.

Příspěvající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

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

Ministerstvu zemědělství České republiky:

- jakožto ústřednímu orgánu správy lesů zajistit úpravu příslušného právního předpisu [zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů] tak, aby části lesních porostů (lesů) nacházejících se v ochranném pásmu dráhy byly zařazeny do kategorie „lesy zvláštního určení“, tzn. lesů, v nichž důležitý veřejný zájem, kterým je v tomto konkrétním případě bezpečné provozování dráhy pro potřeby bezpečné a plynulé drážní dopravy, vyžaduje odlišný způsob hospodaření. Zařazení lesa, nacházejícího se v ochranném pásmu dráhy do kategorie „lesy zvláštního určení“, umožní vlastníkovu lesa hospodařit s lesem pouze takovým způsobem, aby v ochranném pásmu dráhy pěstoval jen takové dřeviny, které svou výškou a umístěním při pádu nezasáhnou do průjezdného průřezu koleje/kolejí železniční dráhy.

Ministerstvu dopravy České republiky a Drážnímu úřadu:

- do doby realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení vstoupit v jednání s Ministerstvem zemědělství České republiky, jakožto ústředním orgánem správy lesů, aby orgány státní správy lesů, jimiž jsou obecní úřady obcí s rozšířenou působností, kraje a v neposlední řadě Ministerstvo zemědělství České republiky, z vlastního podnětu (iniciativy) části lesních porostů (lesů) nacházejících se v ochranném pásmu dráhy zařadily do kategorie „lesy zvláštního určení“, tzn. lesů, v nichž důležitý veřejný zájem, kterým je v tomto konkrétním případě bezpečné provozování dráhy pro potřeby bezpečné a plynulé drážní dopravy, vyžaduje odlišný způsob hospodaření. Zařazení lesa, nacházejícího se v ochranném pásmu dráhy do kategorie „lesy zvláštního určení“, umožní vlastníkovu lesa hospodařit s lesem pouze takovým způsobem, aby v ochranném pásmu dráhy pěstoval jen takové dřeviny, které svou výškou a umístěním při pádu nezasáhnou do průjezdného průřezu koleje/kolejí železniční dráhy.

SUMMARY

Date and time: 13th February 2023, 19:22 (18:22 GMT).
Occurrence type: trains collision with an obstacle.
Description: collision of the long distance passenger train No. 895 with a full-grown tree which was uprooted across both operated line tracks from vegetation at plot in neighbourhood of railway.
Type of train: the long distance passenger train No. 895.
Location: open line between Štěpánov and Červenka stations, the line track No. 1, km 69,426.
Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);
České dráhy, a. s. (RU of the long distance passenger train No. 895).
Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 768 074,-

Causal factor:

- disruption of the structure gauge of both line tracks by an obstacle – uprooted tree which grew in the railway protective area in the impact distance from the structure gauge, as a result of static failure which caused by health condition (internal rot) of tree when the actual state of health could not be ascertained in this particular case by a non-destructive method (visual inspections) and also its asymmetrical treetop with one-sided weight direction above railway, in connection with:
 - failure to detection and evaluation of all tree growing on a plot of a forest land, in the railway protective area and in the impact distance of a structure gauge of track, as a source of threat to the safety or continuity of railway traffic or the operability of the railway;
 - non-elimination of the source of threat to the railway and railway transport, which was formed by tree in the track protective zone at the impact distance of the structure gauge.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

Recommendation:

Addressed to the Czech Ministry of Agriculture:

- as the central authority for forest management, to ensure the adjustment of the relevant legal regulation [Act No. 289/1995 Coll., about forests and about the amendment of certain laws (Forest Act), as amended] so that the parts of the forests located in the railway protective area will be included in category „special purpose forests”, i.e. forests, where public interest (safe railway operating) requires different way of management. This integration will enable owners of forests management, that it will be grow only trees which will not fall-down to structure gauge of railway.

Addressed to the Czech Ministry of Transport and the Czech National Safety Authority (NSA):

- until the time of implementation of the above safety recommendation to enter into negotiations with Czech Ministry of Agriculture as central organ of administration of forests, municipal authorities with extended province and regional authorities, that from own impulse part of forest vegetation which are locate in railway protective area integrate to category „forest of special purpose“, i.e. forests, where public interest (safe railway operating) requires different way of management. This integration will enable owners of forests management, that it will be grow only trees which will not fall-down to structure gauge of railway.

Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	5
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	12
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	12
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	12
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	12
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	12
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	12
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	12
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	12
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	13
2.9 Interakce se soudními orgány.....	13
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	13
3 POPIS UDÁLOSTI.....	13
3.1 Popis a základní informace.....	13
3.1.1 Popis typu události.....	13
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	13
3.1.3 Popis místa události.....	13
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	15
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	16
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	16
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	17
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	18
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	24
3.2 Faktický popis události.....	25
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	25
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	26
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	27
4.1 Úlohy a povinnosti.....	27
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	27
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	40
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	40
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	40
4.1.5 Oznamované subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	40
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	40
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	41
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	42
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	42

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	42
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	43
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	43
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	43
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	43
4.3 Lidské faktory.....	43
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	43
4.3.2 Pracovní faktory.....	43
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	43
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	43
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	43
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	47
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	47
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	47
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	47
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	48
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	48
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	49
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	49
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	50
5 ZÁVĚRY.....	52
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	52
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	53
5.3 Doplnující zjištění.....	53
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	54
PŘÍLOHY.....	56

Seznam použitých zkratk a symbolů

AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky
CDP	centrální dispečerské pracoviště
COP	centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČR	Česká republika
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo/vozidla
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
CHKO	chráněná krajinná oblast
IZS	integrovaný záchranný systém
JPO	jednotka požární ochrany
JŽM	jednotná železniční mapa
KÚ	kolejový úsek/kolejové úseky
k. ú.	katastrální území
LČR	Lesy České republiky, s. p.
MU	mimořádná událost
OŘ	oblastní ředitelství
p. č.	parcelní číslo
PFO	podnikající fyzická osoba
RR	registrační rychloměr
SŽ	Správa železnic, státní organizace (do 1. 1. 2020 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace – SŽDC)
SK	staniční kolej/koleje
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
TDV	tažené drážní vozidlo/vozidla
TK	traťová kolej/traťové koleje
TPC	technologický počítač
TV	trakční vedení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
VZ	vlakový zabezpečovač
ZZ	závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

Nařízení komise (EU) 2018/762	NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2018/762 ze dne 8. března 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010, ve znění účinném v době vzniku MU
zákon č. 89/2012 Sb.	zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění účinném v době vzniku MU
zákon č. 114/1992 Sb.	zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění účinném v době vzniku MU
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
zákon č. 289/1995 Sb.	zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 189/2013 Sb.	vyhláška č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis SŽ D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem“, ve znění účinném v době vzniku MU
SŽ S2/3	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ „SŽ S2/3 Organizace a provádění prohlídek a měření na dráze celostátní a dráhách regionálních“, ve znění účinném v době vzniku MU
SŽ SMS IM	dokument provozovatele dráhy SŽ „SŽ SMS IM Shrnutí manuálu systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy u státní organizace Správa železnic“, ve znění účinném v době vzniku MU

MP STROMOVÍ

metodický pokyn provozovatele dráhy SŽ, „SŽ MP Metodický pokyn pro údržbu stromoví“, ve znění účinném v době vzniku MU

pokyn PO-65/2021

pokyn provozovatele dráhy SŽ, „SŽ PO-65/2021 OŘ OVA Pokyn ředitele OŘ Ostrava Údržba vyšší zeleně rostoucí u železničních drah“, ve znění účinném v době vzniku MU

2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI

2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 15. 2. 2023.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

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

2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění

DI se v rámci šetření předmětné MU nepotýkala s omezeními, která by negativně ovlivnila způsob a postupy v šetření.

2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících

Šetření DI na místě MU: DI se šetření na místě MU nezúčastnila.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce byla využita, a to se subjektem:

- PFO, která vypracovala dokument „**ODBORNÉ HODNOCENÍ PŘÍČINNÝCH SOUVISLOSTÍ STATICKEHO SELHÁNÍ STROMU, ODBORNÉ HODNOCENÍ ZDRAVOTNÍHO STAVU A PROVOZNÍ BEZPEČNOSTI VYBRANÝCH STROMŮ**“, ze dne 30. 3. 2023 (dále jen Odborný dendrologický posudek).

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

Při šetření příčin a okolností vzniku MU vycházela DI především z vlastních poznatků, zjištění a z vlastní fotodokumentace pořízené po zahájení vlastního šetření. V průběhu šetření si pak DI vyžádala potřebnou dokumentaci od provozovatele dráhy SŽ, dopravce ČD, ČHMÚ a LČR.

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

2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty

Úroveň spolupráce se zástupci subjektů zúčastněných na MU byla standardní.

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

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

- analýza podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy SŽ, dopravce ČD, ČHMÚ a LČR;
- analýza dat zaznamenaných SZZ žst. Červenka a TZZ mezistaničního úseku Štěpánov – Červenka;

- analýza dat zaznamenaných RR HDV D-RAILL 91 80 6 193 685-5 (dále jen 193.685-5) vlaku R 895;
- účast na komisionální prohlídce HDV 193.685-5;
- pochůzka dráhy železniční, kategorie celostátní Prosenice – Česká Třebová, mezi žst. Štěpánov a Červenka, provedená za účelem zjištění skutečného rozsahu stromoví a zapojených porostů;
- zadání a vyhodnocení Odborného dendrologického posudku na zhodnocení příčinných souvislostí statického selhání stromu vyvráceného na dráhu, odborného hodnocení zdravotního stavu a provozní bezpečnosti vybraných stromů.

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

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

2.9 Interakce se soudními orgány

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

2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření

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

3 POPIS UDÁLOSTI

3.1 Popis a základní informace

3.1.1 Popis typu události

Druh MU: srážka DV s překážkou.

Skupina MU: incident.

3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 13. 2. 2023.

Čas: 19:22 h.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Prosenice – Česká Třebová, mezi dopravnami (žst.) Štěpánov a Červenka, km 69,426.

GPS souřadnice: 49.7065636N, 17.1338883E.

3.1.3 Popis místa události

Mezistaniční úsek Štěpánov – Červenka je širou tratí ohraničenou na obou stranách stanicemi, kdy hranice mezi širou tratí a žst. tvoří hlavní (vjezdová) návěstidla (dále jen vjezdové návěstidlo). V případě žst. Štěpánov se jedná o vjezdová návěstidla 1S a 2S, umístěná v km 75,570, a v případě žst. Červenka se jedná o vjezdová návěstidla 1L a 2L, umístěná v km 66,903. V celém popisovaném mezistaničním úseku je železniční trať

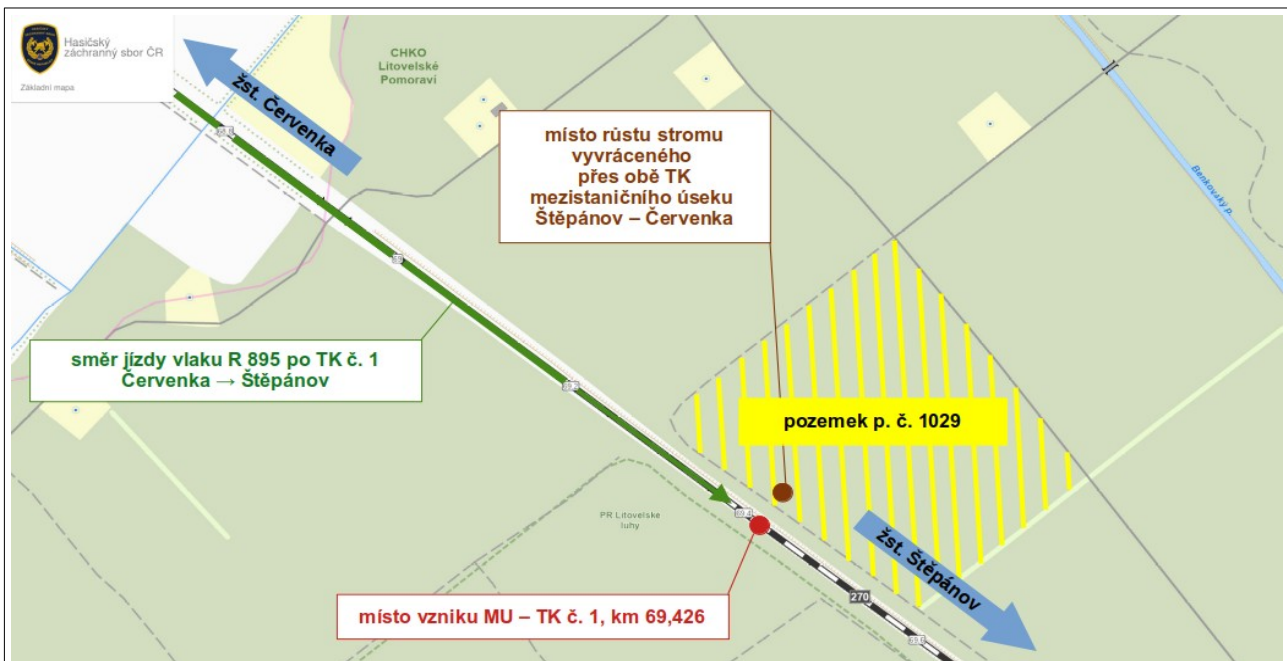
dvoukolejná a elektrizovaná (elektrifikovaná) stejnosměrnou napájecí soustavou s napětím 3 kV. V km 71,362 je pro nástup a výstup cestujících zřízena zastávka Střeň s nástupišti u obou TK.

Místo MU se nacházelo v km 69,426, kde je dráha, tzn. obě TK, vedena po pozemku p. č. 1288/3, nacházejícím se v obci Pňovice [552160], v k. ú. Pňovice [722855], druhu „ostatní plocha“ a se způsobem využití „dráha“ (viz bod 3.1.6 této ZZ).

Překážku na dráze vytvořil vzrostlý strom (dub zimní – *Quercus petraea*) vyvrácený přes obě TK ze sousedního pozemku p. č. 1029, nacházejícím se vlevo ve směru jízdy vlaku R 895 v obci Pňovice [552160], v k. ú. Pňovice [722855], druhu „lesní pozemek“ (viz bod 4.3.5 této ZZ) a se způsobem ochrany:

- CHKO, a to II. až IV. zóna;
- pozemek určený k plnění funkcí lesa;
- ochranné pásmo vodního zdroje 2. stupně;
- ptačí oblast.

Vlastníkem pozemku je ČR, právo hospodařit s majetkem státu mají v tomto konkrétním případě LČR.



Obr. č. 1: Schéma místa vzniku MU

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

Z dokumentace provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD o ohledání místa MU mezi zst. Štěpánov a Červenka, mj. vyplývá:

- překážku na dopravní cestě dráhy v km 69,426 tvořila koruna stromu vyvráceného i s kořeny přes obě TK, přičemž strom o celkové délce cca 26 m rostl v porostním okraji pozemku v sousedství dráhy ve vzdálenosti 23 m od osy TK č. 2;
- železniční svršek TK č. 1 a 2 ani TZZ nebyly následkem MU poškozeny;
- při MU bylo poškozeno TV:
 - nad TK č. 1, a to destrukcí sestavy zavěšení TV na trakční podpěře č. 211,

- nad TK č. 2, a to jeho stržením v rozsahu 200 m a destrukcí sestavy zavěšení TV na trakční podpěře č. 212;
- HDV 193.685-5 zařazené v čele vlaku R 895 bylo osobou řídící DV (dále jen strojvedoucí) řízeno ze stanoviště č. 2 umístěného v čelní kabině strojvedoucího ve směru jízdy vlaku. Při MU vzniklo poškození čela a kabiny strojvedoucího č. 2 (popisováno ve směru jízdy vlaku):
 - deformace kompozitního povrchu skeletu kabiny, spočívající v:
 - popraskání a roztřepení čelního vně výsuvného podokenního krytu,
 - promáčknutí skořepiny nad levým pozičním světlem,
 - prohnutí skořepiny mezi levým pozičním světlem a levou bočnicí,
 - destrukce levého pozičního světla, vč. ochranného skla reflektoru, průnikem odlomené části (větve) stromu,
 - destrukce madla zásuvky elektropneumatické brzdy uražením,
 - prasknutí dorazové destičky pro šroubovku na pluhu;
- přední čelo vlaku R 895 se v místě konečného postavení po MU nacházelo na TK č. 1 Červenka – Štěpánov v km 69,786, tzn. ve vzdálenosti 360 m za místem vzniku MU, a bylo označeno návěstí „Začátek vlaku“ v provedení tří rozsvícených bílých světel ve tvaru rovnoramenného trojúhelníku;
- provedená orientační dechová zkouška na požití alkoholu byla u strojvedoucího vlaku R 895 negativní.

Povětrnostní podmínky: teplota vzduchu + 2,2 °C, bez přeháněk, maximální rychlost větru 0,9 m·s⁻¹ [stupeň 1 dle Beaufortovy stupnice rychlosti větru (vánek), východoseverovýchodního směru], noční doba, viditelnost nesnížena povětrnostními vlivy, ČHMÚ pro danou lokalitu (klimatologická stanice Šternberk) nevydal žádnou výstrahu.

Geografické údaje: železniční dráha prochází CHKO Litovelské Pomoraví a v místě MU je z obou stran obklopena lužními lesy, místo MU obklopeno stromovým rostoucím na pozemcích sousedících s dráhou.

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

3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- | | |
|----------------------|-------------|
| • HDV (vlak R 895) | 480 352 Kč; |
| • zařízení dráhy | 287 722 Kč; |
| • životním prostředí | 0 Kč. |

Při MU byla škoda vzniklá na DV, součástech dráhy a životním prostředí vyčíslena **celkem na 768 074 Kč**.

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

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

V důsledku vzniku MU došlo v mezistaničním úseku Štěpánov – Červenka v době od 19:22 h dne 13. 2. 2023 do 0:41 h následujícího dne k úplnému přerušení provozování drážní dopavy. Železniční provoz byl částečně obnoven dne 14. 2. 2023 h v 0:41 h, kdy byla umožněna jízda DV po TK č. 1, a to při přechodném omezení traťové rychlosti v km 69,250 – 69,650 zavedením pomalé jízdy 40 km·h⁻¹. Provozovatel dráhy ukončil přechodné omezení traťové rychlosti téhož dne ve 14:00 h a současně v témže čase zavedl přechodné omezení traťové rychlosti v km 68,800 – 70,100 zavedením pomalé jízdy 100 km·h⁻¹. Následně bylo tentýž den ve 14:56 h za stejných podmínek obnoveno provozování drážní dopavy také po TK č. 2.

Úplné provozování drážní dopavy v obou TK v původním rozsahu, tzn. traťovou rychlostí 160 km·h⁻¹, provozovatel dráhy SŽ obnovil ukončením přechodného omezení traťové rychlosti v km 68,800 – 70,100 dne 31. 3. 2023 ve 12:30 h, a to až po provedeném místním společném šetření zaměstnanců SŽ a zástupců LČR, kterým bylo vytipováno a následně pokáceno cca 50 stromů ohrožujících bezpečnost nebo plynulost drážní dopavy anebo provozuschopnost dráhy (viz bod 4.3.5 této ZZ).

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku R 895, zaměstnanec ČD.

Ostatní osoby, svědci:

- traťový dispečer (úsekový dispečer 2C) CDP Přerov (dále jen úsekový dispečer 2C CDP Přerov), zaměstnanec SŽ;
- vedoucí oddělení životního prostředí OŘ Ostrava, zaměstnanec SŽ;
- systémový specialista oddělení životního prostředí OŘ Ostrava, zaměstnanec SŽ.

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem pozemku p. č. 1029, nacházejícím se v obci Pňovice [552160], v k. ú. Pňovice [722855], na kterém rostl strom, jenž svým pádem přes obě TK mezi žst. Štěpánov a Červenka vytvořil překážku na dráze, byla ČR. Právo hospodařit s uvedeným majetkem státu měly LČR.

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Prosenice – Česká Třebová, byla ČR. Právo hospodařit s daným majetkem státu vykonávala SŽ, se sídlem Dláždění 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Prosenice – Česká Třebová, byla SŽ.

Dopravcem vlaku R 895 byly ČD, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem ČD dne 29. 9. 2022, s účinností od 30. 9. 2022.

3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

Vlak:	R 895	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	195	HDV:	193.685-5	R+E
Počet náprav:	32	1. TDV (za HDV):	61 54 10-70 008-7	R
Hmotnost (t):	433	2. TDV:	61 54 10-70 009-5	R
Potřebná brzdicí procenta (%):	153	3. TDV:	61 54 84-71 010-3	R+Mg
Skutečná brzdicí procenta (%):	189	4. TDV:	61 54 20-91 109-6	R+Mg
Chybějící brzdicí procenta (%):	0	5. TDV:	61 54 20-71 079-5	R+Mg
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km·h ⁻¹):	160	6. TDV:	61 54 20-71 081-1	R+Mg
Způsob brzdění:	I.	7. TDV:	61 54 20-70 503-5	R

Pozn. k vlaku R 895:

- výchozí stanicí vlaku byla žst. Praha-Vršovice, cílovou stanicí byla žst. Veselí nad Moravou (jízda soupravy DV pro předmětný vlak z dopravy Praha Jih do žst. Praha-Vršovice se uskutečnila jako vlak Sv 895);
- vlak s obchodním názvem „Slovácký expres“ byl určen k přepravě cestujících;
- v době vzniku MU bylo vlakem přepravováno cca 180 cestujících a doprovod vlaku sestávající ze strojvedoucího a 2 členů obsluhy vlaku (vlakvedoucího a průvodčí).

HDV 193.685-5, typu „X4-E-Loco-AB DE-AT-PL-CZ-SK-HU-RO-BG (Rel. E2.01) Venlo“, resp. „Vectron-A01“, je modulární víceúčelová interoperabilní vícesystémová elektrická lokomotiva se dvěma kabinami strojvedoucího (tzv. skříňové uspořádání lokomotivní skříňe), s uspořádáním pojezdu B'o B'o, která může být provozována na infrastrukturách dráhy elektrizovaných (elektrifikovaných) stejnosměrnou napájecí soustavou s napětím 3 kV a také střídavou napájecí soustavou s napětím 25 kV, 50 Hz nebo 15 kV, 16,7 Hz na území ČR, Bulharska, Maďarska, Německa, Polska, Rakouska, Rumunska a Slovenska.

HDV bylo vybaveno RR Alstom DTR 0000 478365, č. RU-2009002 – zařízením pro automatické zaznamenávání dat. Z dat zaznamenaných záznamovým zařízením umístěným na předmětném HDV od rozjezdu vlaku R 895 v žst. Česká Třebová až do zastavení vlaku po vzniku MU, a to po zohlednění časové odchylky mezi časem zaznamenaným RR a časem zaznamenaným SZZ žst. Červenka, který byl pro potřebu šetření této MU určen jako čas vztažný, a po zaokrouhlení časových údajů na celé sekundy, rychlostních údajů na desetiny kilometrů za hodinu a dráhových údajů na celé metry, mj. vyplývá, že:

• v 18:51:26 h	byl vlak v žst. Česká Třebová uveden do pohybu;
• v 19:21:08 h	přední čelo vlaku rychlostí 159,6 km·h ⁻¹ minulo úroveň hlavního (odjezdového) návěstidla (dále jen odjezdové návěstidlo) S1 žst. Červenka, na panelu návěstního opakováče svítilo zelené

	světlo, které s výjimkou krátkodobých zhasnutí svítilo na opakovači až do doby zastavení vlaku v konečném postavení po MU. Přední čelo vlaku se nacházelo ve vzdálenosti 3 159 m před místem vzniku MU a 3 519 m před místem zastavení;
• v 19:21:52 h	při rychlosti 159,9 km·h ⁻¹ strojvedoucí manipulací s pákou brzdíče strojvedoucího zahájil provozní brzdění průběžnou brzdou vlaku. Přední čelo vlaku se nacházelo ve vzdálenosti 875 m před místem vzniku MU a 1 235 m před místem zastavení;
• v 19:21:54 h	byl zaznamenán začátek snižování rychlosti vlaku. Přední čelo vlaku se nacházelo ve vzdálenosti 778 m před místem vzniku MU a 1 138 m před místem zastavení;
• v 19:22:02 h	při rychlosti 147,3 km·h ⁻¹ strojvedoucí manipulací s kolébkovým tlačítkem hlavního vypínače vypnul hlavní vypínač, což mělo za následek stažení sběrače HDV. Přední čelo vlaku se nacházelo ve vzdálenosti 412 m před místem vzniku MU a 772 m před místem zastavení;
• v 19:22:08 h	při rychlosti 134,7 km·h ⁻¹ strojvedoucí manipulací s pákou brzdíče strojvedoucího zavedl rychločinné brzdění – páku přestavil do polohy „SOS“. Přední čelo vlaku se nacházelo ve vzdálenosti 184 m před místem vzniku MU a 544 m před místem zastavení;
• v 19:22:13 h	vznik MU – přední čelo vlaku rychlostí 115 km·h ⁻¹ narazilo v km 69,426 do překážky, tvořené stromem, nacházejícím se v průjezdném průřezu vlakem R 895 pojižděné TK č. 1. Přední čelo vlaku se nacházelo ve vzdálenosti 360 m před místem zastavení;
• v 19:22:39 h	HDV zastavilo v konečném postavení po MU v km 69,786;
	<ul style="list-style-type: none"> • mobilní část VZ byla zapnutá a strojvedoucím v celém průběhu výše uvedené jízdy vlaku periodicky obsluhována; • nejvyšší dovolená rychlost vlaku nebyla v úseku mezi žst. Červenka a místem MU překročena.

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Žst. Červenka byla vybavena SZZ 3. kategorie – elektronickým stavědlem ESA 11 se zjišťováním volnosti KÚ kolejovými obvody typu KOA-1 a s traťovou částí liniového VZ umožňující přenos návěstních znaků na vedoucí DV.

Mezistaniční úsek Štěpánov – Červenka byl vybaven TZZ 3. kategorie – trojznakovým obousměrným automatickým blokem ABE-1 se 7 traťovými oddíly a s traťovou částí liniového VZ umožňující přenos návěstních znaků na vedoucí DV, umožňující přenos také při jízdě DV proti správnému směru.

SZZ žst. Červenka a TZZ mezistaničního úseku Štěpánov – Červenka bylo možné ovládat (a v době vzniku MU bylo ovládáno) dálkově z CDP Přerov (úsekovým dispečerem 2C CDP Přerov, ze sálu č. 3) s možností předání řízení na pracoviště pohotovostního výpravčího žst. Zábřeh na Moravě nebo na místní řízení z dopravní kanceláře žst. Červenka.

TK č. 1 byla vedena v přímém směru, a to od km 66,742 do místa vzniku MU v km 69,426, a ve směru jízdy vlaku R 895 klesala na spádu 2,32 ‰ do km 67,100, od km 67,100 do 67,450 klesala na spádu 2,34 ‰, od km 67,450 do km 68,500 na spádu 1,78 ‰, a dále klesala od km 68,500 do km 69,426 na spádu 0,85 ‰. Železniční svršek TK č. 1 tvořily širokopatní kolejnice tvaru UIC 60 svařené do bezстыkové koleje, upevněné na betonových prefabrikovaných kolejnicových podporách (pražcích) typu B 91S s pružným upevněním kolejnic.

Traťová rychlost v místě vzniku MU, tzn. pro jízdu vlaků po TK č. 1 Červenka – Štěpánov, byla provozovatelem dráhy SŽ stanovena na 160 km·h⁻¹.

Z analýzy dat zaznamenaných a archivovaných TPC 1 SZZ dálkově řízené žst. Červenka s dálkovým ovládáním zabezpečovacích zařízení, resp. TZZ v mezistaničním úseku Štěpánov – Červenka, které obsahovaly úkony prováděné obsluhujícími zaměstnanci – úsekovými dispečery 2C CDP Přerov, ze sálu č. 3, ve dnech 12. 2. 2023 (od 23:56:47 h) a 13. 2. 2023 (do 23:57:29 h), po zohlednění časové odchylky mezi reálným časem a časem zaznamenaným SZZ žst. Červenka, resp. TZZ v mezistaničním úseku Štěpánov – Červenka, mj. vyplývá, že:

• v 19:03:00 h	normální obsluhou SZZ žst. Červenka byly zadány úkony dopravní obsluhy (dále jen úkony) pro jízdu vlaku Os 3739 (posledního vlaku jedoucího před vlakem R 895 po téže TK), z TK č. 1 Moravičany – Červenka od vjezdového návěstidla 1S přes výhybky č. 28, 27, 26 a 23 na SK č. 1 a přes výhybky č. 4, 3 a 2 na TK č. 1 Červenka – Štěpánov;
• v 19:03:03 h	po automatickou činností SZZ provedeném závěru jízdní (vlakové) cesty (dále jen vlaková cesta) byla postavena vlaková cesta pro jízdu vlaku Os 3739 od vjezdového návěstidla 1S na SK č. 1 a dále na TK č. 1 Červenka – Štěpánov;
• v 19:03:05 h	začalo vjezdové návěstidlo 1S návěstit návěst „Výstraha“ a odjezdové návěstidlo S1 začalo návěstit návěst „Volno“;
• v 19:03:08 h	se činností SZZ změnila návěst „Výstraha“ vjezdového návěstidla 1S na návěst „Volno“;
• v 19:05:29 h	vlak Os 3739 vjel do žst. Červenka, tzn. předním čelem projel za úroveň vjezdového návěstidla 1S, na kolej záhlaví směr Moravičany (dále jen moravičanské záhlaví);
• v 19:05:30 h	začalo vjezdové návěstidlo 1S návěstit návěst „Stůj“;
• v 19:05:55 h	celý vlak Os 3739 vjel na SK č. 1;
• v 19:08:06 h	normální obsluhou TZZ TK č. 2 Štěpánov – Červenka byl změněn (otočen) traťový souhlas pro jízdu vlaků (DV) ve směru ze žst. Červenka do žst. Štěpánov;
• v 19:11:53 h	vlak Os 3739 předním čelem minul úroveň odjezdového návěstidla S1;
• v 19:11:54 h	začalo odjezdové návěstidlo S1 návěstit návěst „Stůj“;
• v 19:11:58 h	vlak Os 3739 uvolnil SK č. 1 žst. Červenka a nacházel se na zhlaví směr Štěpánov (dále je štěpánovské zhlaví);

• v 19:12:04 h	normální obsluhou SZZ žst. Červenka byly zadány úkony pro jízdu vlaku Ex 1263 z TK č. 1 Moravičany – Červenka od vjezdového návěstidla 1S přes výhybky č. 28, 27, 26 a 23 na SK č. 1;
• v 19:12:07 h	po automatickou činností SZZ provedeném závěru vlakové cesty byla postavena vlaková cesta pro jízdu vlaku Ex 1263 od vjezdového návěstidla 1S na SK č. 1;
• v 19:12:09 h	začalo vjezdové návěstidlo 1S návěstit návěst „Výstraha“;
• v 19:12:13 h	normální obsluhou SZZ žst. Červenka byly zadány úkony pro jízdu vlaku Ex 1263 ze SK č. 1 od odjezdového návěstidla S1 na TK č. 2 Štěpánov – Červenka;
• v 19:12:15 h	vlak Os 3739 obsadil KÚ „1T8_L“, tzn. první vzdalovací KÚ v TK č. 1 Červenka – Štěpánov, mezi vjezdovým návěstidlem 1L žst. Červenka (platným pro jízdu DV opačným směrem, tzn. Štěpánov → Červenka), umístěným v km 66,903, a hlavním (oddílovým) návěstidlem automatického bloku (dále jen oddílové návěstidlo AB) 1-676, umístěným v km 67,500;
• v 19:12:19 h	celý vlak Os 3739 vjel na TK č. 1 Červenka – Štěpánov;
• v 19:12:27 h	po automatickou činností SZZ provedeném závěru vlakové cesty byla postavena vlaková cesta pro jízdu vlaku Ex 1263 od odjezdového návěstidla S1 na TK č. 2 Štěpánov – Červenka;
• v 19:12:29 h	začalo odjezdové návěstidlo S1 návěstit návěst „Rychlost 80 km/h a Volno“;
• v 19:12:32 h	se činností SZZ změnila návěst „Výstraha“ vjezdového návěstidla 1S na návěst „Očekávejte rychlost 80 km/h“;
• v 19:13:09 h	vlak Os 3739 obsadil KÚ „1T5_L“, tzn. čtvrtý vzdalovací KÚ v TK č. 1 Červenka – Štěpánov, mezi oddílovým návěstidlem AB 1-692, umístěným v km 69,100, a oddílovým návěstidlem AB 1-706, umístěným v km 70,600. Jednalo se o KÚ v TK č. 1, jejíž průjezdný průřez byl následně narušen v km 69,426 vyvráceným stromem a v němž došlo ke srážce vlaku R 895 s překážkou;
• v 19:13:34 h	vlak Ex 1263 vjel do žst. Červenka, tzn. předním čelem vlaku projel za úroveň vjezdového návěstidla 1S, na kolej moravičanského záhlaví a obsadil KÚ „1SK_A“;
• v 19:13:35 h	začalo vjezdové návěstidlo 1S návěstit návěst „Stůj“;
• v 19:13:57 h	celý vlak Ex 1263 vjel na SK č. 1;
• v 19:14:19 h	přední čelo vlaku Ex 1263 minulo úroveň odjezdového návěstidla S1;
• v 19:14:20 h	začalo odjezdové návěstidlo S1 návěstit návěst „Stůj“;

• v 19:14:25 h	vlak Ex 1263 uvolnil SK č. 1 a nacházel se na štěpánovském zhlaví;
• v 19:14:30 h	normální obsluhou SZZ žst. Červenka byly zadány úkony pro jízdu vlaku R 895 z TK č. 1 Moravičany – Červenka od vjezdového návěstidla 1S přes výhybky č. 28, 27, 26 a 23 na SK č. 1;
• v 19:14:32 h	po automatickou činností SZZ provedeném závěru vlakové cesty byla postavena vlaková cesta pro jízdu vlaku R 895 od vjezdového návěstidla 1S na SK č. 1;
• v 19:14:34 h	začalo vjezdové návěstidlo 1S návěstit návěst „Výstraha“;
• v 19:14:48 h	vlak Ex 1263 obsadil KÚ „2T8_L“, tzn. první vzdalovací KÚ v TK č. 2 Štěpánov – Červenka, mezi vjezdovým návěstidlem 2L (platným pro jízdu DV opačným směrem, tzn. Štěpánov → Červenka), umístěným v km 66,903, a oddílovým návěstidlem AB 2-676, umístěným v km 67,500;
• v 19:14:52 h	normální obsluhou SZZ žst. Červenka byly zadány úkony pro jízdu vlaku R 895 ze SK č. 1 od odjezdového návěstidla S1 přes výhybky č. 4, 3 a 2 na TK č. 1 Červenka – Štěpánov;
• v 19:14:53 h	celý vlak Ex 1263 vjel na TK č. 2 Štěpánov – Červenka;
• v 19:15:05 h	po automatickou činností SZZ provedeném závěru vlakové cesty byla postavena vlaková cesta pro jízdu vlaku R 895 od odjezdového návěstidla S1 na TK č. 1 Červenka – Štěpánov;
• v 19:15:07 h	začalo odjezdové návěstidlo S1 návěstit návěst „Volno“;
• v 19:15:10 h	se činností SZZ změnila návěst „Výstraha“ vjezdového návěstidla 1S na návěst „Volno“;
• v 19:15:46 h	vlak Ex 1263 obsadil KÚ „2T5_L“, tzn. čtvrtý vzdalovací KÚ v TK č. 2 Štěpánov – Červenka, mezi oddílovým návěstidlem AB 2-692, umístěným v km 69,100, a oddílovým návěstidlem AB 2-706, umístěným v km 70,600. Jednalo se o KÚ v TK č. 2, jejíž průjezdný průřez byl následně narušen v km 69,426 vyvráceným stromem;
• v 19:17:29 h	vlak Os 3739 vjel do žst. Štěpánov, tzn. předním čelem vlaku projel za úroveň vjezdového návěstidla 1S, na kolej záhlaví směr Červenka (dále jen červenecké záhlaví) a obsadil KÚ „1SK_A“;
• v 19:17:37 h	vlak Os 3739 uvolnil KÚ „1T1_L“, tzn. poslední KÚ v TK č. 1 Červenka – Štěpánov ve směru jízdy vlaku a celý vjel do žst. Štěpánov;
• v 19:18:11 h	vlak Ex 1263 vjel do žst. Štěpánov, tzn. předním čelem vlaku projel za úroveň vjezdového návěstidla 2S, na kolej červeneckého záhlaví a obsadil KÚ „2SK_A“;
• v 19:18:18 h	vlak Ex 1263 uvolnil KÚ „2T1_L“, tzn. poslední KÚ v TK č. 2 Štěpánov – Červenka ve směru jízdy vlaku a celý vjel do

	žst. Štěpánov;
• v 19:20:38 h	vlak R 895 vjel do žst. Červenka, tzn. přední čelo vlaku projelo za úroveň vjezdového návěstidla 1S, na kolej moravičanského záhlaví;
• v 19:20:39 h	začalo vjezdové návěstidlo 1S návěstit návěst „Stůj“;
• v 19:20:47 h	vlak R 895 uvolnil TK č. 1 Moravičany – Červenka, tzn. celý vjel do žst. Červenka;
• v 19:20:52 h	vlak R 895 obsadil SK č. 1;
• v 19:20:59 h	celý vlak R 895 vjel na SK č. 1;
• v 19:21:08 h	přední čelo vlaku R 895 minulo úroveň odjezdového návěstidla S1 žst. Červenka;
• v 19:21:09 h	začalo odjezdové návěstidlo S1 návěstit návěst „Stůj“;
• v 19:21:15 h	vlak R 895 uvolnil SK č. 1 a nacházel se na štěpánovském zhlaví;
• v 19:21:23 h	vlak R 895 obsadil KÚ „1T8_L“, tzn. první vzdalovací KÚ v TK č. 1 Červenka – Štěpánov, mezi vjezdovým návěstidlem 1L žst. Červenka (platným pro jízdu DV opačným směrem, tzn. Štěpánov → Červenka), umístěným v km 66,903, a oddílovým návěstidlem AB 1-676, umístěným v km 67,500;
• v 19:21:29 h	celý vlak R 895 vjel na TK č. 1 Červenka – Štěpánov;
• v 19:21:36 h	vlak R 895 obsadil KÚ „1T7_L“, tzn. druhý vzdalovací KÚ v TK č. 1 Červenka – Štěpánov, mezi oddílovým návěstidlem AB 1-676, umístěným v km 67,500, a oddílovým návěstidlem AB 1-679 (platným pro jízdu DV opačným směrem, tzn. Štěpánov → Červenka), umístěným v km 67,940;
• v 19:21:46 h	vlak R 895 obsadil KÚ „1T6_L“, tzn. třetí vzdalovací KÚ v TK č. 1 Červenka – Štěpánov, mezi oddílovým návěstidlem AB 1-679 (platným pro jízdu DV opačným směrem, tzn. Štěpánov → Červenka), umístěným v km 67,940, a oddílovým návěstidlem AB 1-692, umístěným v km 69,100;
• v 19:22:14 h	vlak R 895 obsadil KÚ „1T5_L“, tzn. čtvrtý vzdalovací KÚ v TK č. 1 Červenka – Štěpánov, mezi oddílovým návěstidlem AB 1-692, umístěným v km 69,100, a oddílovým návěstidlem AB 1-706, umístěným v km 70,600;
•	ze zaznamenaných dat nelze jednoznačně určit konkrétní (přesný) čas, kdy došlo na TK č. 1 v KÚ „1T5_L“ ke srážce vlaku R 895 s překážkou;
•	stanoviště obsluhy bylo v analyzovaných časech, tj. v době od 19:03:00 h do 19:22:14 h dne 13. 2. 2023, zobrazeno červenou barvou, tzn. že stanoviště obsluhy bylo v režimu ovládnutí z jiného stanoviště (z jiné úrovně) – dálkově z CDP Přerov;
•	SZZ žst. Červenka a TZZ mezistaničního úseku Štěpánov – Červenka vykazovala v době vzniku MU normální činnost, tzn. bezporuchový stav.

Z analýzy dat zaznamenaných automatizovaným řídicím systémem – provozním záznamem elektrodispečera, který obsahoval stavy zařízení elektrické trakce, povely (úkony) a ruční změny prováděné obsluhujícím zaměstnancem – samostatným elektrodispečerem (dále jen elektrodispečer SŽ), v jím řízeném obvodu, zahrnující mj. žst. Červenka a Štěpánov, vč. mezistaničního úseku Štěpánov – Červenka, mj. vyplývá, že:

<ul style="list-style-type: none">v 19:22:01 h	ve spínací stanici Štěpánov zaúčinkovala nadproudová ochrana TV nad TK č. 2 Štěpánov – Červenka, započalo vypínání vypínače S12. Ve stejném čase byl v napájecí stanici Červenka zaregistrován zkrat TV nad TK č. 2 Štěpánov – Červenka, započalo vypínání vypínače N2. TV nad TK č. 2 Štěpánov – Červenka přestalo být napájeno. Uvedené bylo zapříčiněno poškozením TV při dopadu vyvráceného stromu přes obě provozované TK;
<ul style="list-style-type: none">v 19:22:22 h	elektrodispečer manipulací s ovládacími prvky vypínače N2 napájecí stanice Červenka – povel „ZAP START“ obnovil sepnutím vypínače N2 napájení TV nad TK č. 2 Štěpánov – Červenka z napájecí stanice Červenka;
<ul style="list-style-type: none">v 19:22:23 h	byl v napájecí stanici Červenka opět zaregistrován zkrat TV nad TK č. 2 Štěpánov – Červenka, započalo vypínání vypínače N2. TV nad TK č. 2 Štěpánov – Červenka přestalo být opětovně napájeno;
<ul style="list-style-type: none">v 19:22:46 h	elektrodispečer manipulací s ovládacími prvky vypínače S12 spínací stanice Štěpánov – povel „ZAP START“ zadal sepnutím vypínače S12 povel k obnovení napájení TV nad TK č. 2 Štěpánov – Červenka také ze spínací stanice Štěpánov, a to za účelem lokalizace místa poruchy;
<ul style="list-style-type: none">v 19:22:47 h	opětovně zaúčinkovala ve spínací stanici Štěpánov nadproudová ochrana TV nad TK č. 2 Štěpánov – Červenka, započalo vypínání vypínače S12;
<ul style="list-style-type: none">v 19:24:05 h	elektrodispečer manipulací s ovládacími prvky vypínače S11 spínací stanice Štěpánov – povel „VYP START“ zadal vypnutím vypínače S11 povel k ukončení napájení TV nad TK č. 1 Červenka – Štěpánov ze spínací stanice Štěpánov;
<ul style="list-style-type: none">v 19:24:06 h	přestalo být TV nad TK č. 1 Červenka – Štěpánov napájeno;
<ul style="list-style-type: none">v 19:24:09 h	elektrodispečer manipulací s ovládacími prvky vypínače N1 napájecí stanice Červenka – povel „VYP START“ zadal vypnutím vypínače N1 povel k ukončení napájení TV nad TK č. 1 Červenka – Štěpánov ze spínací stanice Štěpánov. Ve stejném čase přestalo být TV nad TK č. 1 Štěpánov – Červenka napájeno.

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

Souhrn podaného vysvětlení zaměstnance dopravce ČD:

- strojvedoucí vlaku R 895 – Zápis se zaměstnancem a Záznam o podání vysvětlení DI:
 - dne 13. 2. 2023 nastoupil na směnu v 11:30 h v žst. Přerov a po celou dobu výkonu práce (směny) řídil HDV 193.685-5 v rámci jízd vlaků R 888 a R 895;
 - výkon práce (směna) probíhal bez závad a mimořádností (nebyl ničím ani nikým rozrušen), a to až do doby po průjezdu žst. Červenka, kdy upozoroval v úseku mezi žst. Červenka a zastávkou Střeň nestandardní chování (rozkmit) TV nad sousední TK, tzn. TK č. 2. Na tento podnět zahájil provozní brzdění průběžnou brzdou vlaku R 895;
 - po krátké chvíli od zahájení provozního brzdění zaregistroval záblesk (elektrický výboj) v prostoru TV, přičemž nedovedl specifikovat, zda elektrický výboj nastal v prostoru nad TK č. 2, nebo nad jím pojížděnou TK č. 1;
 - vzápětí následoval silný rozkmit TV nad oběma TK. Na vzniklou situaci reagoval vypnutím hlavního vypínače. V danou dobu snižoval rychlost vlaku provozním brzděním, avšak po zjištění výše uvedených skutečností zavedl pro zastavení vlaku rychločinné brzdění;
 - poté, co na trati spatřil před vlakem v průjezdném průřezu TK strom spadlý přes obě koleje, chtěl opustit kabinu strojvedoucího úprkem do strojovny. Pro krátký čas se mu toto však zcela nepodařilo a ještě před srážkou zůstal ležet na podlaze HDV v prostoru dveří oddělující kabinu od strojovny;
 - následně brzdící vlak R 895 narazil do vyvráceného stromu;
 - při MU neutrpěl žádná zranění;
 - po zastavení vlaku rozsvítil na předním čele HDV návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“ a vznik MU ohlásil na ohlašovací pracoviště provozovatele dráhy SŽ, tzn. traťovému dispečerovi CDP Přerov;
 - vlakvedoucího informoval o vzniku MU a dal mu pokyn ke zjištění, zda některá z přepravovaných osob neutrpěla újmu na zdraví;
 - po zajištění vlaku proti pohybu se odebral zjistit rozsah poškození HDV a stav TDV vlaku;
 - po ukončení šetření na místě MU a částečném obnovení provozu v mezistaničním úseku Štěpánov – Červenka odjel s vlakem R 895 do žst. Olomouc hl. n., kde vlak mimořádně ukončil svou jízdu.

Souhrn podaného vysvětlení zaměstnance provozovatele dráhy SŽ:

- vedoucí oddělení životního prostředí OŘ Ostrava – Záznam o podání vysvětlení DI:
 - zjišťování a vyhodnocování stromů a jiných porostů rostoucích na pozemcích jiných vlastníků, které se nacházejí v tzv. dopadové vzdálenosti, se v době vzniku MU řídilo ustanoveními MP STROMOVÍ a pokynu PO-65/2021;
 - nebylo mu známo, že by některý z vnitřních předpisů SŽ předepisoval časový interval pravidelných prohlídek zaměřených na zjišťování výskytu stromů a jiných porostů rostoucích na pozemcích jiných vlastníků, které by při svém pádu mohly zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, tzn. stromů nacházejících se v dopadové

vzdálenosti, podle něhož by zaměstnanci SŽ OŘ Ostrava, oddělení životního prostředí, měli prohlídky s tímto zaměřením vykonávat. Žádný časový plán na provádění pravidelných prohlídek dřevin nebo zeleně v rámci SŽ OŘ Ostrava, oddělení životního prostředí, nebyl sestavován, protože příslušní zaměstnanci v pracovní funkci systémový specialista (tzv. ekologové) prováděli kontroly na základě místní znalosti a také v součinnosti se zaměstnanci Správy trati;

- v mezistaničním úseku mezi žst. Červenka a zastávkou Štřeň žádnou kontrolu zaměřenou na správnost a úplnost zjištění a zhodnocení stromů rostoucích v dopadové vzdálenosti neprovedl. Kontrolní činnost na úseku oddělení životního prostředí SŽ OŘ Ostrava probíhala průběžně, namátkově, nicméně ve výše uvedeném úseku trati za jeho působení ve funkci vedoucího oddělení životního prostředí SŽ OŘ Ostrava, tedy od 1. 4. 2021, nebyla jím do vzniku předmětné MU žádná kontrola s uvedeným zaměřením provedena;
- k výskytu minimálně 27 stromů zjištěných DI vně obou TK mezi km 69,367 až 69,489 mezi trakčními podpěrami č. 209, 211 a 213, resp. mezi podpěrami č. 210, 212 a 214, tzn. včetně místa vzniku MU v km 69,426, rostoucích na pozemcích p. č. 1028 a 1029, nacházejících se v obci Pňovice [552160], v k. ú. Pňovice [722855], které rostly v dopadové vzdálenosti a jež by při svém pádu mohly zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, se nevyjádřil, protože mu tamní podmínky nebyly známy. Neznal tedy důvody, proč všechny stromy v dopadové vzdálenosti nebyly při prohlídkách vytipovány k odstranění a následně odstraněny;
- k důvodům, proč SŽ neupozornila LČR na nezbytnost odstranění stromů a jiných porostů rostoucích na pozemcích p. č. 1028 a 1029, nacházejících se v obci Pňovice [552160], v k. ú. Pňovice [722855], které by při svém pádu mohly zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, tedy stromů ohrožujícím bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy, se nevyjádřil, protože se společných místních šetření se zástupci LČR nikdy nezúčastnil. Společných prohlídek se za SŽ OŘ Ostrava, oddělení životního prostředí, zúčastňují příslušní zaměstnanci v pracovní funkci systémový specialista (tzv. ekologové).

DI v rámci šetření příčin a okolností vzniku MU předvolala k podání vysvětlení také systémového specialistu oddělení životního prostředí (tzv. ekolog) OŘ Ostrava, v jehož působnosti se mezistaniční úsek Štěpánov – Červenka nachází, který však využil svého práva a DI odepřel podat k MU své vysvětlení.

Prostor v místě MU nebyl monitorován kamerovým systémem se záznamem.

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Úsekový dispečer 2C CDP Přerov postavil normální obsluhou SZZ vlakovou cestu pro jízdu vlaku R 895 z TK č. 1 Moravičany – Červenka, přes SK č. 1 žst. Červenka na TK č. 1 Červenka – Štěpánov v době od 19:14:34 h do 19:15:07 h. Vlak R 895 v 19:21:29 h projel rychlostí 159,9 km·h⁻¹ žst. Červenka, tzn. poslední dopravnou s kolejovým rozvětvením před vznikem MU, a vjel na TK č. 1 Červenka – Štěpánov. Po průjezdu vlaku R 895 žst. Červenka strojvedoucí pozorováním trati zjistil nestandardní chování (rozkmit) TV nad sousední TK, tzn. nikoliv rozkmitání TV nad jím pojížděnou TK. Nicméně z obavy

z možného poškození sestavy TV nad jím pojížděnou kolejí v 19:21:52 h zahájil provozní brzdění vlaku průběžnou brzdou. Přední čelo vlaku se v danou chvíli nacházelo ve vzdálenosti 875 m před místem vzniku MU a 1 235 m před místem zastavení. Následně strojvedoucí vlaku R 895 zaregistroval v prostoru TV elektrický výboj, následovaný silným rozkmitem sestav TV nad oběma TK. Na základě zjištěných skutečností strojvedoucí v 19:22:02 h při rychlosti $147,3 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ vypnul hlavní vypínač, což mělo za následek stažení sběrače HDV. Přední čelo vlaku se nacházelo ve vzdálenosti 412 m před místem vzniku MU a 772 m před místem zastavení. O 6 s později (v 19:22:08 h) strojvedoucí při rychlosti $134,7 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ zavedl rychločinné brzdění. Přední čelo vlaku se nacházelo ve vzdálenosti 184 m před místem vzniku MU a 544 m před místem zastavení. V 19:22:13 h narazilo přední čelo vlaku rychlostí $115 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ do překážky, tvořené v km 69,426 stromem (dubem zimním), nacházejícím se v průjezdném průřezu vlakem R 895 pojížděné TK č. 1. Přední čelo vlaku se nacházelo ve vzdálenosti 360 m před místem zastavení. Po uplynutí 26 s (v 19:22:39 h) vlak zastavil v konečném postavení po MU, a to předním čelem HDV v km 69,786.

Sjízdnost obou TK v úseku Štěpánov – Červenka v místě MU (km 69,426) před jízdou vlaku R 895 prokazatelně dokládají realizované jízdy vlaků:

- Os 3739 po TK č. 1 v době od 19:12:15 h do 19:17:37 h, kdy v 19:13:09 h (tzn. 9 min a 4 s před vznikem MU) byl tímto vlakem obsazen KÚ „1T5_L“, tzn. čtvrtý vzdalovací KÚ mezistaničního úseku Červenka – Štěpánov, mezi oddílovými návěstidly AB 1-692 a AB 1-706, umístěnými v km 69,100 a 70,600 (viz bod 3.1.8 této ZZ);
- Ex 1263 po sousední TK č. 2 v době od 19:14:48 h do 19:18:18 h, kdy v 19:15:46 h (tzn. 6 min a 27 s před vznikem MU) byl tímto vlakem obsazen KÚ „2T5_L“, tzn. čtvrtý vzdalovací KÚ mezistaničního úseku Červenka – Štěpánov, mezi oddílovými návěstidly AB 2-692 a AB 2-706, umístěnými v km 69,100 a 70,600 (viz bod 3.1.8 této ZZ).

ČHMÚ nevydal dne 13. 2. 2023 pro danou lokalitu žádnou výstrahu (viz body 3.1.3 a 4.3.5 této ZZ).

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

13. 2. 2023	
• 19:23 h	strojvedoucí vlaku R 895 ohlásil vznik MU úsekovému dispečerovi 2C CDP Přerov. Ve stejné minutě se elektrodispečer SŽ v důsledku svého zjištění o výpadku napájení TV v mezistaničním úseku Štěpánov – Červenka dotázal úsekového dispečera 2C CDP Přerov na situaci v předmětném úseku trati. Úsekový dispečer 2C CDP Přerov ho informoval o vzniku MU a požádal o vypnutí napájení TV, což elektrodispečer bezprostředně poté provedl;
• 19:25 h	úsekový dispečer 2C předal informaci o vzniku MU provoznímu dispečerovi PD3 CDP Přerov (dále jen provozní dispečer PD3), který následně provedl ohlášení vzniku MU podle ohlašovacího rozvrhu provozovatele dráhy SŽ;
• 19:27 h	provozní dispečer PD3 ohlásil vznik MU HZS SŽ JPO Přerov.

• 19:28 h	provozní dispečer PD3 ohlásil vznik MU síťovému dispečerovi dopravce ČD a o 1 min později také regionálnímu dispečerovi téhož dopravce;
• 19:30 h	vedoucí dispečer CDP Přerov ohlásil vznik MU pověřené osobě provozovatele dráhy SŽ – Odboru systému bezpečnosti provozování dráhy, Územní pracoviště Ostrava (dále jen pověřená osoba SŽ);
• 19:36 h	prvotní oznámení vzniku MU pověřenou osobou SŽ za provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD na COP DI, přičemž po oznámení udělil inspektor COP DI souhlas s uvolněním dráhy. V téže době ohlásil provozní dispečer PD3 vznik MU dispečerovi dopravce ČD Cargo, a. s., a v následných 2 min také dispečerům dopravců RegioJet, a. s., a LEO Express Global, a. s.;
• 19:41 h	provozní dispečer PD3 ohlásil vznik MU Policii ČR;
• 21:40 h	pověřená osoba SŽ udělila souhlas k zahájení odklizovacích prací;
• 22:55 h	pověřená osoba SŽ ukončila ohledání místa vzniku MU;
14. 2. 2023	
• 0:41 h	částečné obnovení provozování drážní dopravy, kdy byla provozovatelem SŽ umožněna jízda DV po TK č. 1;
• 14:56 h	úplné obnovení provozu, tzn. provozování drážní dopravy obnoveno také v TK č. 2.

Plán IZS aktivoval v 19:27 h, tj. 5 min po vzniku MU, provozní dispečer PD 3.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- HZS SŽ JPO Přerov;
- HZS SŽ JPO Ostrava;
- HZS Olomouckého kraje, stanice Litovel;
- Policie ČR, Krajské ředitelství policie Olomouckého kraje, Obvodní oddělení Litovel.

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy má podle právních předpisů mj. za povinnost provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení. Ve smyslu této povinnosti musí provádět mj. pravidelné prohlídky a řešit zdroje ohrožení dráhy, tedy i stromoví ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy, a udržet stromoví tak, aby odpovídalo bezpečnému provozu, jak provozovatel dráhy uvedl v MP STROMOVÍ. Provozovatel dráhy má právo odstraňovat a oklešťovat stromoví a jiné porosty ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy v případě, kdy tak po předchozím upozornění provozovatele dráhy neučinil jejich vlastník v přiměřené lhůtě a v rozsahu, které jsou stanoveny v tomto upozornění, přičemž stromoví a jiné porosty, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy (viz Obr. č. 3), jsou podle ustanovení § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. stromovím ohrožujícím bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy.

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

Podle ustanovení § 4 a 8 zákona č. 266/1994 Sb. je:

- obvod dráhy území určené územním rozhodnutím pro umístění stavby dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy (regionální dráhy) je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu;
- ochranné pásmo dráhy vybudované pro rychlost do $160 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ (včetně) 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 SŽ je pro splnění povinnosti provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy a zajištění dodržování zavedeného systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy, jemu uložené ustanoveními § 22 odst. 1 písm. a) a odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., při vyhledávání zdrojů ohrožení dráhy a zejména pak při odstraňování stromoví v ochranném pásmu dráhy, povinen postupovat v souladu se zákony č. 114/1992 Sb. a č. 289/1995 Sb. V případě omezení, pozastavení nebo zákazu odstraňování stromoví orgánem ochrany přírody ve stanovené lhůtě je navíc pro tento orgán závazné stanovisko drážního správního úřadu, v daném případě DÚ, který mj. zjišťuje na základě ustanovení § 10 zákona č. 266/1994 Sb. zdroje ohrožení dráhy, tj. i stromoví ohrožující bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

Zde je vhodné uvést, že dle ustanovení § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. „*Povolení není třeba ... k odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze Kácení z těchto důvodů musí být oznámeno písemně nejméně 15 dnů předem orgánu ochrany přírody, který je může pozastavit, omezit nebo zakázat, pokud odporuje požadavkům na ochranu dřevin; v případě odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze tak může učinit jen na základě závazného stanoviska drážního správního úřadu.*“, přičemž podle ustanovení odst. 4 tohoto paragrafu „*Povolení není třeba ke kácení dřevin, je-li jejich stavem zřejmě a bezprostředně ohrožen život či zdraví nebo hrozí-li škoda značného rozsahu. Ten, kdo za těchto podmínek provede kácení, oznámí je orgánu ochrany přírody do 15 dnů od provedení kácení.*“.

Pro úplnost je potřebné také uvést, že dle ustanovení § 3 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. je podle:

- písm. b) „významný krajinný prvek jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. ...“. Na tomto místě je vhodné opětovně uvést, že strom vyvrácený přes obě TK rostl na pozemku p. č. 1029, nacházejícím se v obci Pňovice [552160], v k. ú. Pňovice [722855] se způsobem ochrany CHKO ve II. zóně, na pozemku určeném k plnění funkcí lesa, v ochranném pásmu vodního zdroje 2. stupně a v ptačí oblasti. Vlastníkem pozemku je ČR, právo hospodařit s majetkem státu mají v tomto konkrétním případě LČR (viz bod 3.1.3 této ZZ);
- písm. i) „dřevina rostoucí mimo les strom či keř rostoucí jednotlivě i ve skupinách ve volné krajině i v sídelních útvarech na pozemcích mimo lesní pozemky,“. V souladu s ustanovením § 3 vyhlášky č. 189/2013 Sb., kterou se zákon č. 114/1992 Sb. provádí, rovněž není třeba povolení ke kácení mj. u dřevin rostoucích mimo les, za předpokladu, že tyto dřeviny nejsou součástí významného krajinného prvku, náhradní výsadby nebo stromořadí, o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí, nebo pro zapojené porosty dřevin, pokud celková plocha kácených zapojených porostů dřevin nepřesahuje 40 m².

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

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

Součástí zavedeného systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy SŽ byl mj. MP STROMOVÍ stanovující postupy pro provádění údržby stromoví především na železničních dráhách – na stavbě dráhy, vč. staveb na dráze, resp. v obvodu dráhy, a dále v ochranném pásmu dráhy. Tento metodický pokyn také slouží jako návod a pomůcka k postupnému a dlouhodobému odstraňování stromoví a jeho účelem je mj. sladit postup SŽ s aktuální judikaturou a výkladem souvisejících právních předpisů. I z technologických postupů provozovatele dráhy SŽ vyplývá, že stromoví ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy je strom či keř, který při svém pádu může zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy. Za stromoví se v podmínkách SŽ může rovněž považovat les, tzn. lesní porosty (stromy a keře lesních dřevin) s jejich prostředím a pozemky určené k plnění funkcí lesa (viz také výše), jenž v daných

podmínkách plní funkce lesa (produkční a mimoprodukční), přičemž problematika lesního porostu určeného k odstranění není tímto metodickým pokynem samostatně upravena. Z MP STROMOVÍ však vyplývá, že provozovatel dráhy musí řešit existující zdroje ohrožení dráhy, tedy i stromoví (tzn. také lesní porost) ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy, a udržet stromoví (tzn. také lesní porost) tak, aby odpovídalo požadavkům na bezpečný provoz.

Pro potřeby MP STROMOVÍ se stromovím určeným k odstranění považuje stromoví, které ohrožuje provozování dráhy pro bezpečnou drážní dopravu tím, že 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. Povinností vlastníka pozemku je o dřeviny pečovat (zejména je ošetřovat a udržovat). Vlastník pozemku je odpovědný za škody, které způsobí pád dřeviny nebo její části na okolní pozemky, pokud porušil povinnost pečovat o dřeviny dle předchozí věty, a nezabránil tak zejména tomu, že se dřevina stala dřevinou určenou k odstranění. MP STROMOVÍ dále mj. definuje:

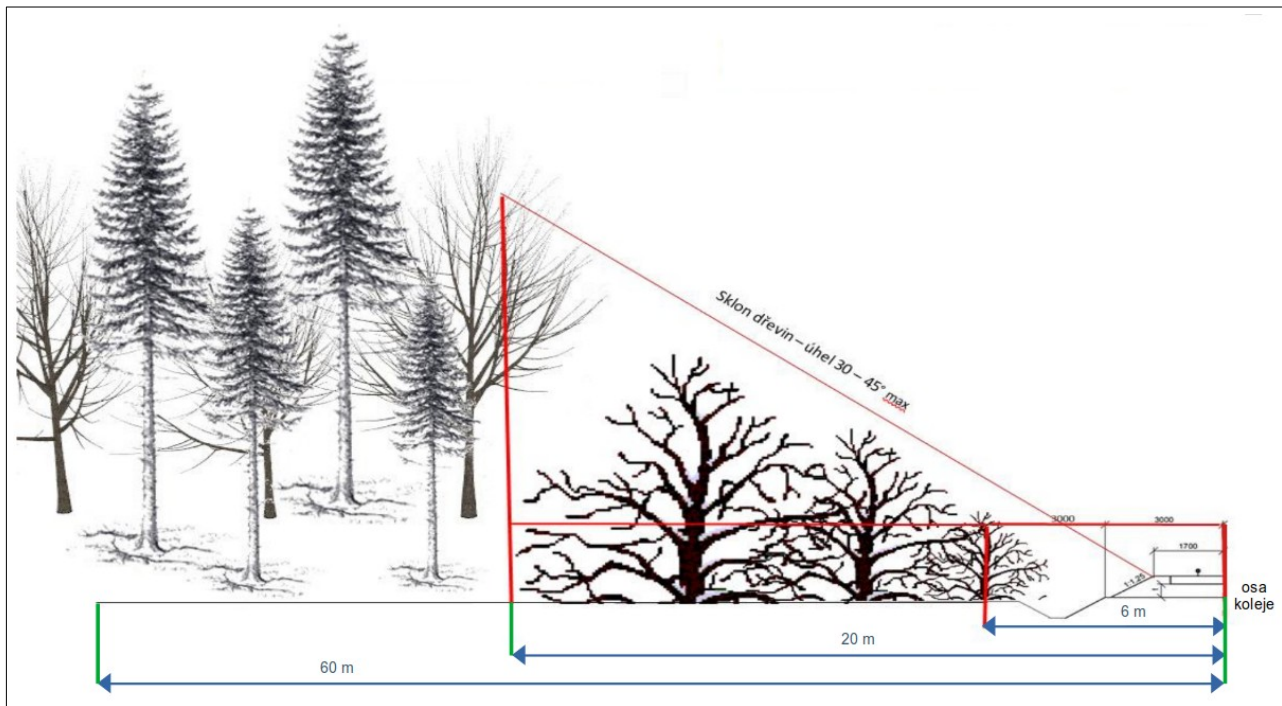
- ochranné pásmo dráhy – je tvořeno prostorem po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svíslou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Ochranné pásmo dráhy má veřejnoprávně stanoven specifický režim, v němž jsou práva vlastníků přilehlých nemovitostí ve veřejném zájmu na bezpečném a plynulém provozování dráhy omezena;
- dopadovou vzdálenost – rozumí se jí vzdálenost stromu či keře, kdy v případě jejich přímého pádu může dojít k ohrožení bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy;
- kritickou zónu – rozumí se jí zóna vymezená do 6 m vzdáleností od osy krajní koleje po obou stranách železniční dopravní cesty (viz Obr. č. 2);
- bezpečnostní zónu – rozumí se jí zóna bezprostředně navazující na zónu kritickou a je vymezena vzdáleností od 6 m od osy krajní koleje do vzdálenosti 20 m od osy krajní koleje po obou stranách železniční dopravní cesty (viz Obr. č. 2);
- přechodovou zónu – rozumí se jí zóna bezprostředně navazující na zónu bezpečnostní a je vymezena vzdáleností od 20 m od osy krajní koleje a hranicí ochranného pásma dráhy po obou stranách železniční dopravní cesty (viz Obr. č. 2).

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

- kritické zóně nerostly žádné dřeviny, křoviny vyšší jak 1 m do vzdálenosti 6 m od osy krajní koleje;
- bezpečnostní zóně se nevyskytovaly dřeviny vyšší, než je jejich vzdálenost od osy krajní koleje, tedy dřeviny přesahující dopadovou vzdálenost;
- přechodové zóně v souladu s doporučením byly dřeviny udržovány v takovém stavu, aby svým pádem neovlivňovaly dřeviny v zóně bezpečnostní, tedy eliminovat dřeviny s růstovým defektem, napadené dřevokaznými houbami, dřeviny napadené škůdci, dřeviny s poškozenou statikou (např. přírodními živly),

přičemž přednostně doporučil kácet na rizikových tratích s opakujícím se pádem stromů a na tranzitních železničních koridorech. K odstranění dřevin kácením za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na

této dráze není podle § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. třeba povolení orgánu ochrany přírody. Kácení dřevin z výše uvedených důvodů 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. V tomto případě může orgán ochrany přírody odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na dráze pozastavit, omezit nebo zakázat jen na základě závazného stanoviska drážního správního úřadu.



Obr. č. 2: Vymezení pásem bez vegetace a s vegetací pro zabezpečení zajištění provozuschopnosti dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy

Zdroj: MP STROMOVÍ, úprava DI

Pro kácení na pozemcích ve vlastnictví cizích právních subjektů v ochranném pásmu dráhy za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy jsou dle Části druhé, Článku 4, odst. 1, MP STROMOVÍ vlastníci nemovitě věci v sousedství dráhy povinni při péči o dřeviny na svém pozemku postupovat s vědomím své povinnosti (vlastník sleduje na svém pozemku předměty a děje, jež by mohly ohrozit provoz dráhy, a stará se o jejich odstranění). Nesplněním této povinnosti nemusí být pouze konání (např. vysazení stromu na nevhodném místě), ale i opomenutí (např. ponechání stromu, který sám bez přičinění vlastníka na nevhodném místě vyrostl). Právo drážního správního úřadu naříditi majiteli nutná opatření, popř. rozhodnout o odstranění zdroje ohrožení na jeho náklady, je pouze nezbytnou operativní zárukou prioritní ochrany bezpečného provozu dráhy, a tím eminentního veřejného zájmu. Ustanovení § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. umožňuje provozovateli dráhy mj. upozornit vlastníky pozemků na jejich povinnost a specifikovat postupy v případě jejich nekonání. V případě, kdy tak po předchozím upozornění provozovatele dráhy SŽ neučinil jejich vlastník v přiměřené lhůtě a v rozsahu, které jsou stanoveny v tomto upozornění nebo vyžádají-li si to jiné okolnosti, postupuje dle Části druhé, Článku 4, odst. 2, MP STROMOVÍ provozovatel dráhy následovně:

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

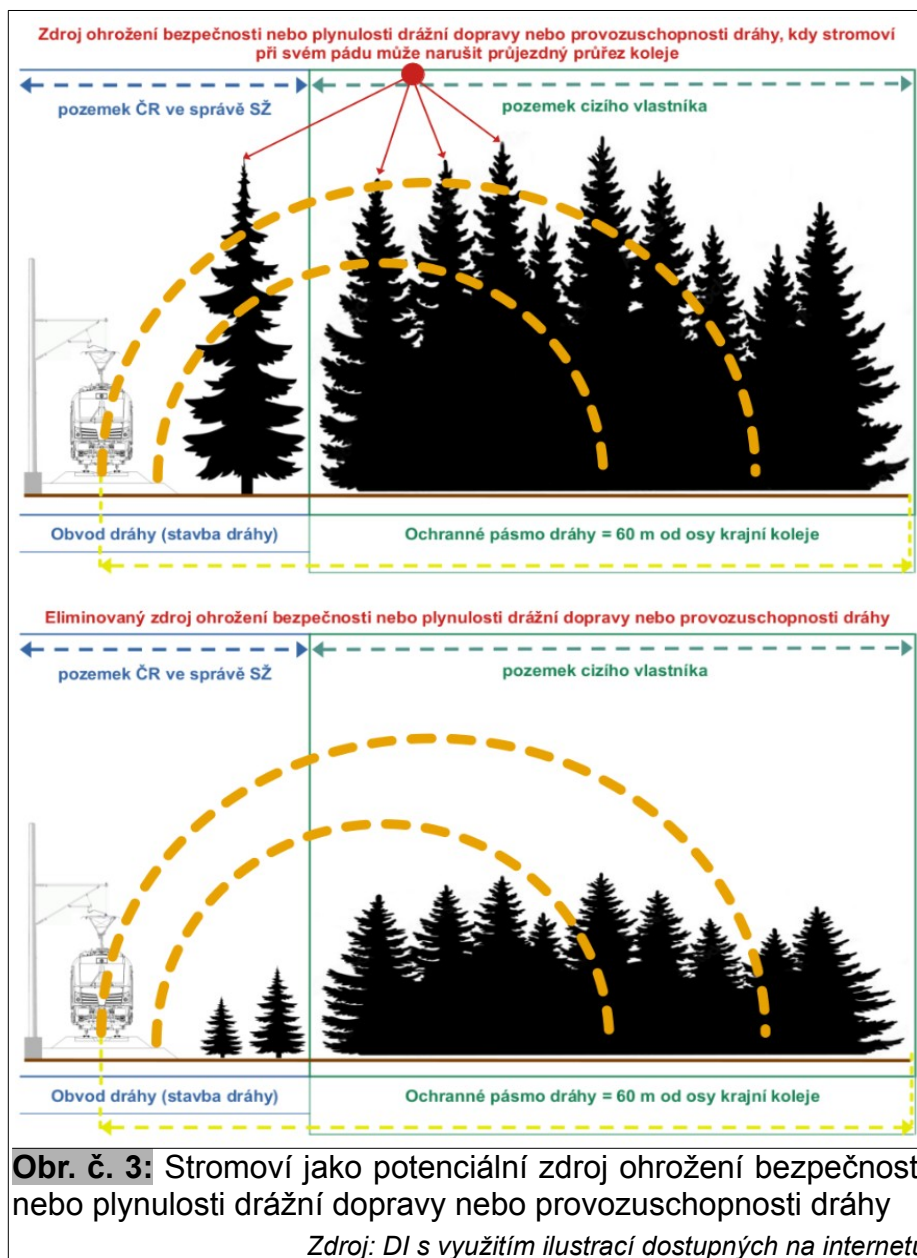
V případech, kdy majitel dotčeného pozemku v přiměřené lhůtě na zaslání upozornění (výzvu) k odstranění stromů v ochranném pásmu dráhy nereaguje (nečiní) nebo majitele není možné dohledat, provozovatel dráhy SŽ postupuje dle Části druhé, Článku 4, odst. 3, MP STROMOVÍ, kdy „... vyzve vlastníky pozemků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

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

V obvodu působnosti OŘ Ostrava, tj. organizační jednotky provozovatele dráhy SŽ, je MP STROMOVÍ rozpracován pokynem PO-65/2021, který určuje povinnosti zaměstnanců při činnostech zajišťující bezpečný provoz dráhy z hlediska odstraňování dřevin podél železniční dopravní cesty a při zpracovávání návrhu zásahu do dřevin. V Části druhé, Článku 7, pokynu PO-65/2021 je pro potřebu požadavků kácení stromů na pozemcích LČR určeno vypracovat stanovené podklady, prostřednictvím určené osoby (ekologa) zajistit jednání s příslušným zástupcem LČR, kdy žadatel je povinen se tohoto jednání zúčastnit, přičemž realizace následného kácení bude probíhat na základě závěrů z jednání.

Pro kácení na pozemcích jiných vlastníků příslušný ekolog SŽ zajistí zpracování dokumentu „Výzva k pravidelné kontrole nemovitých věcí a jejich součástí v ochranném

pásmu dráhy“, který je odeslán vlastníku pozemku se žádostí o písemné stanovisko k přijatým opatřením, popř. plánovaným postupů, jež vlastník pozemku učiní, nebo již učinil pro předcházení vzniku rizika ohrožujícího bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy, a to ve lhůtě do 45 dnů od převzetí výzvy. V případě, že se majitel nevyjádří do stanovené lhůty, je vlastníku pozemku odeslána „Opakovaná výzva“, se stejným počtem stanovených dnů na reakci. Další postup je upraven ve výše uvedené Části druhé, Článku 4, odst. 3, MP STROMOVÍ.



V případě, že označený strom roste na pozemku určeném k plnění funkce lesa (v ochranném pásmu dráhy) a je potřeba jej odstranit, postupoval provozovatel dráhy dle čl. 4 MP STROMOVÍ a návazně dle § 22 odst. 1 a 2 zákona č. 289/1995 Sb. O přijetí opatření, jeho rozsahu a způsobu, případně i o změně nebo omezení ve způsobu hospodaření v lese, o určení náhrady nákladů s tím spojených a o náhradě případné újmy rozhodne orgán státní správy lesů. Pokud označený strom roste na pozemku, kde nemá

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

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

Volba takového postupu by mohla proces vedoucí k vlastnímu provedení kácení stromu z důvodu časové a administrativní náročnosti prodloužit, avšak cílového stavu (zajištění potřebné bezpečnosti) bylo možné v konečném výsledku dosáhnout.

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

Je tedy možné konstatovat, že znění MP STROMOVÍ a pokynu PO-65/2021, ve spojení s ustanoveními § 10 zákona č. 266/1994 Sb. a § 22 zákona č. 289/1995 Sb. dávalo provozovateli dráhy SŽ dostatečnou oporu a možnost pro zajištění eliminace zdroje ohrožení dráhy (provádění kácení stromů) v ochranném pásmu dráhy a také na pozemcích určených k plnění funkce lesa, a to i přes dílčí problém spojený s použitím definice termínu „dřevina“ v MP STROMOVÍ a pokynu PO-65/2021.

Protože současná právní úprava výslovně neukládá preventivní povinnosti vlastníkovu pozemků detekovat a odstraňovat zdroje ohrožení bezpečnosti nebo plynulosti drážní dopravy nebo provozuschopnosti dráhy (viz bod 4.1.7 této ZZ), kdy stromy rostoucí v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu provozované koleje mohou ohrozit bezpečnost a způsobit škody či újmu na zdraví, je pro zajištění bezpečnosti klíčové důsledné uplatňování plnění preventivní činnosti ze strany provozovatele dráhy, spočívající nejen v aktivním vyzývání vlastníkovu k odstranění stromů z pozemků v ochranném pásmu dráhy, ale i v důsledném uplatňování dalších postupů vedoucích k eliminaci stromů rostoucích v dopadové vzdálenosti.

Provozovatel dráhy SŽ před vznikem MU provedl poslední komplexní prohlídku trati v úseku Brodek u Přerova – Červenka v termínu od 3. 1. do 14. 4. 2022 s platností do 13. 4. 2023. V rámci prohlídky byla mj. hodnocena „vegetace na trati a v jejím okolí“ se

zjištěním „Průběžné odstraňování vegetace v celém úseku trati (celoročně)“, a to bez jakékoliv bližší specifikace míst výskytu stromů (vegetace), jež mělo být na základě zjištění z provedené komplexní prohlídky odstraňováno.

Provozovatel dráhy SŽ mezi žst. Štěpánov a Červenka dále provedl před vznikem MU poslední kontrolní pochůzku za účelem zjištění dřevin (stromů a zapojených porostů) ohrožujících bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy vyskytujících se výlučně na pozemcích (druh pozemku „ostatní plocha“, způsob využití „dráha“) ve vlastnictví ČR, kde právo hospodařit s majetkem státu vykonává SŽ, a to dne 29. 8. 2022 prostřednictvím systémového specialisty oddělení životního prostředí OŘ Ostrava (ekologa). Na základě jeho zjištění uskutečnil provozovatel dráhy v době vegetačního klidu, v období od 1. 11. 2022, odstranění celkem 358 stromů s obvodem nad 80 cm (80 až 260 cm) a 11 000 m² zapojených porostů, jež ohrožovaly bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy:

vymezení úseku (kilometrická poloha)	obec / k. ú.	p. č.	počet odstraněných stromů	keře plocha porostů (m ²)
67,200 – 67,360	Litovel [503444] / Tři Dvory u Litvle [621056]	356	10	-
67,850			2	-
67,900			2	-
68,120			1	-
68,350 – 68,370			5	-
68,500 – 68,600			6	-
68,600 – 68,700			8	-
68,700 – 68,900			22	600
71,100 – 71,200	Střeň [547018] / Střeň [701416]	590/41	-	200
71,800 – 72,000		590/1	23	600
72,500 – 72,600	Štěpánov [505161] / Štěpánov u Olomouce [763438]	1863/5	3	600
72,600 – 72,700			19	600
72,700 – 73,200			53	2 000
73,200 – 73,400			40	1 500
73,400 – 73,800			80	2 400
73,800 – 74,160			69	2 400
74,300			4	-
74,400			4	-
76,000		1863/4	7	100

Tab. č. 1

Zdroj: DI s využitím informací SŽ

DI provedla po vzniku MU ve dnech 17. a 25. 7. 2023 pochůzku mezi žst. Štěpánov a Červenka. Pochůzkou pozemků (druh pozemku „ostatní plocha“, způsob využití „dráha“) ve vlastnictví ČR, kde právo hospodařit s majetkem státu vykonává SŽ, bylo zjištěno minimálně 261 pozůstatků stromů, přičemž v sousedství TK č. 1 Štěpánov – Červenka se jednalo o 154 pozůstatků stromů a v sousedství TK č. 2 pak o 107 pozůstatků stromů. Rozdíl v rozsahu odstraněného stromů vzniklý mezi počtem deklarovaným provozovatelem dráhy SŽ a zjištěným DI byl dán jednak možnostmi skutečného ověření rozsahu v terénu a rovněž skutečností, kdy v cca třetině případů došlo k odstranění stromů, vč. jejich kořenového systému, a tudíž nebylo možné na místě dohledat žádné

jejich pozůstatek, resp. počet výrůstků původně rostoucích z jednoho kořenového systému.

V předmětném úseku dráhy na pozemcích ve vlastnictví ČR, kde právo hospodařit s majetkem státu vykonává SŽ, v době pochůzek DI nezjistila žádné stromové ani zapojené porosty, jež by byly zdrojem ohrožujícím bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy.

Provozovatel dráhy SŽ v období od 1. 7. 2017 do doby vzniku MU, tzn. do 13. 2. 2023, mezi žst. Štěpánov a Červenka v rámci společných místních šetření se zástupci LČR [Lesní správa Šternberk (revír Střeň)] a AOPK ČR na pozemcích ve vlastnictví ČR, kde právo hospodařit s majetkem státu vykonávají LČR (vč. pozemků p. č. 1028 a 1029, nacházejících se v obci Pňovice [552160], v k. ú. Pňovice [722855]), osobně prostřednictvím svého zástupce upozornil na výskyt stromové a jiných (zapojených) porostů, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy a jsou tudíž stromovým ohrožujícím bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy, jež se vyskytovaly na pozemcích druhu „lesní pozemek“:

- p. č. 590/4, obec Střeň [547018], k. ú. Střeň [701416];
- p. č. 590/5, obec Střeň [547018], k. ú. Střeň [701416];
- p. č. 1015/1, obec Pňovice [552160], k. ú. Pňovice [722855];
- p. č. 1016/1, obec Pňovice [552160], k. ú. Pňovice [722855];
- p. č. 1021, obec Pňovice [552160], k. ú. Pňovice [722855];
- p. č. 1023, obec Pňovice [552160], k. ú. Pňovice [722855];
- p. č. 1028, obec Pňovice [552160], k. ú. Pňovice [722855];
- p. č. 1029, obec Pňovice [552160], k. ú. Pňovice [722855];
- p. č. 1034/1, obec Pňovice [552160], k. ú. Pňovice [722855];
- p. č. 1035/1, obec Pňovice [552160], k. ú. Pňovice [722855];
- p. č. 1035/2, obec Pňovice [552160], k. ú. Pňovice [722855];
- p. č. 1682, obec Štěpánov [505161], k. ú. Štěpánov u Olomouce [763438],
- p. č. 1694, obec Štěpánov [505161], k. ú. Štěpánov u Olomouce [763438],

přílehlých k pozemkům ve vlastnictví ČR, kde právo hospodařit s majetkem státu vykonává SŽ, tzn. k pozemkům druhu „ostatní plocha“ a se stanoveným způsobem využití „dráha“. Při společném místním šetření musela být všemi zúčastněnými stranami zohledněna skutečnost, že předmětné pozemky se nachází na území CHKO Litovelské Pomoraví vedené v soustavě chráněných území Natura 2000, kdy v souladu se zákony č. 114/1992 Sb. a č. 289/1995 Sb. není možné v dané oblasti provádět masivní celoplošné odlesňování, ale pouze těžbu tzv. nahodilou formou probírky porostu, přičemž velikost holoseče v hospodářství lužních stanovišť nesměla přesahovat 2 ha. Vlastník lesa byl povinen obnovovat lesní porosty stanovištně vhodnými dřevinami a vychovávat je včas a soustavně tak, aby se zlepšoval jejich stav, zvyšovala jejich odolnost a ve výsledku zlepšovalo plnění funkcí lesa.

V období od 1. 7. 2017 do doby vzniku MU na základě vytipování a označení stromové provedly LČR na výše uvedených pozemcích těžbu v celkovém objemu 4 151,14 m³ dřevní hmoty, z čehož evidované nebezpečné stromy činily těžbu v rozsahu 289,86 m³ dříví různých dřevin. Vzhledem ke skutečnosti, že LČR vždy ve sledovaném období odstranily v období vegetačního klidu všechny stromy, jež byly v rámci společných místních šetření

SŽ a LČR, za účasti AOPK ČR, vyhodnoceny s potenciálem bezprostředního ohrožení bezpečnosti nebo plynulosti drážní dopravy nebo provozuschopnosti dráhy při jejich pádu, nevyužil provozovatel dráhy SŽ na výše uvedených pozemcích svého práva k odstranění, resp. okleštění stromů a jiných (zapojených) porostů.

Provedenými společnými prohlídkami však nebylo vytipováno a označeno všechno stromů a jiné porosty nacházející se v dopadové vzdálenosti, které při svém pádu mohlo zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, a bylo tak stromovým ohrožujícím bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy, což dokládá předmětná MU, předchozí události vzniklé ve dnech 1. 7. 2019 a 17. 2. 2022 (viz bod 4.5 této ZZ) a po vzniku MU inspektory DI zjištěný výskyt dalších minimálně 27 stromů vně obou TK mezi km 69,367 až 69,489, a to mezi trakčními podpěrami č. 209, 211 a 213, resp. mezi podpěrami č. 210, 212 a 214, vč. místa vzniku MU v km 69,426, rostoucích v porostních okrajích pozemků p. č. 1028 a 1029, nacházejících se v obci Pňovice [552160], v k. ú. Pňovice [722855], v dopadové vzdálenosti, které měly jednostrannou korunu se zatížením směřujícím nad těleso dráhy (viz také bod 4.3.5 této ZZ).



Obr. č. 4: Snímek místa MU dokumentující dne 17. 2. 2023 řadu stromů mající asymetrickou korunu směřující nad těleso dráhy, jež rostlo v porostním okraji pozemku p. č. 1029.

Zdroj: DI

Provozovatel dráhy SŽ žádné další kroky pro odstranění zbylého stromů a jiného porostu nacházejícího se v dopadové vzdálenosti do doby vzniku MU neučinil, přičemž pro

zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy v daném místě nepřijal žádná opatření a dráhu v daném místě provozoval bez omezení.

Na tomto místě je vhodné uvést, že provozovatelem dráhy byla v daném místě povolena jízda DV traťovou rychlostí $160 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, při zábrzdě vzdálenosti 1 000 m, kdy jízda vlaků byla v mezistaničním úseku Červenka – Štěpánov řízena v prostorových oddílech s využitím závislostí vyplývajících z činnosti provozovaného TZZ.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy SŽ, **v příčinné souvislosti se vznikem MU:**

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení,“.
V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s:
 - § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy má právo odstraňovat a oklešťovat stromové a jiné porosty ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy v případě, kdy tak po předchozím upozornění provozovatele dráhy neučinil jejich vlastník v přiměřené lhůtě a v rozsahu, které jsou stanoveny v tomto upozornění. Stromové a jiné porosty, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, jsou stromovým ohrožujícím bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy.“;
- § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen zajistit, aby jím zavedený systém bezpečnosti provozovatele dráhy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti
 1. zohledňoval rozsah a předmět jeho činnosti a činnosti různých dopravců vykonávaných na jím provozované dráze,
 2. ...
 3. byl dodržován,“;
- § 2 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Dráha musí být pro zajištění své provozuschopnosti pravidelně kontrolována a udržována. ...“;
- čl. 4 odst. 3 MP STROMOVÍ:
„V odůvodněných případech lze postupovat dle nového ustanovení § 10 odst. 3 - 5 zákona č. 266/1994 Sb.; Správa železnic vyzve vlastníky pozemků k odstranění dřevin v dopadové vzdálenosti, při nečinnosti tyto dřeviny následně sama odstraní ...“.

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

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

Uvedené zjištění nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, protože v samotné nejednoznačnosti pojmu „dřevina“ a jeho používání nebyla zjištěna přímá souvislost s neodstraněním stromoví – stromu rostoucího v ochranném pásmu dráhy, na pozemku p. č. 1029, nacházejícím se v obci Pňovice [552160], v k. ú. Pňovice [722855], určeném dle výpisu z katastru nemovitostí k plnění funkcí lesa, který vytvořil překážku na provozovaných TK v mezistaničním úseku Štěpánov – Červenka.

Zjištění:

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

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

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

Pokud strojvedoucí zjistí jakékoliv poškození sběrače DV nebo TV nebo má podezření na vznik takového poškození (záblesky, vyjma záblesků způsobených námrazou na TV, a dále rozkmitání TV, prověšení vodičů TV apod.), musí stáhnout sběrače DV a ihned zastavit, tzn. zahájit brzdění (popř. musí zůstat stát). Po zastavení má za povinnost pohledem ze stanoviště strojvedoucího zjistit stav sběračů a stav TV v dohledné vzdálenosti od HDV.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností dopravce.

4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

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

4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení

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

4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice

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

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

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

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

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

4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

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

4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty

Se vznikem MU souvisely úlohy a povinnost vlastníka pozemku, na kterém rostl předmětný strom. Ten, jak již bylo uvedeno dříve, rostl v ochranném pásmu dráhy, na pozemku p. č. 1029, nacházejícím se v obci Pňovice [552160], v k. ú. Pňovice [722855], určeném dle výpisu z katastru nemovitostí k plnění funkcí lesa, a svou výškou se nacházel

v dopadové vzdálenosti do průjezdného průřezu dráhy. Vzdálenost místa původního růstu stromu od osy TK č. 2 byla 23 m, přičemž jeho výška činila cca 26 m (viz body 3.1.3 a 4.1.1 této ZZ).

S ohledem na charakter stromů jako živých organismů a díky vnějším vlivům, které na ně působí, nelze zcela vyloučit riziko pádu stromu nebo jeho části, a tím vznik překážky v průjezdném průřezu dráhy, ohrožení bezpečného provozu a možný vznik škody, a to bez ohledu na zdravotní stav konkrétního stromu, vč. jeho kořenového systému.

V ustanovení § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. je mj. uvedeno: „... *Stromoví a jiné porosty, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, jsou stromovím ohrožujícím bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy*“. Ve spojení s ustanoveními § 2900 zákona č. 89/2012 Sb.: „*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.*“, § 2910 zákona č. 89/2012 Sb.: „*Škůdce, který vlastním zaviněním poruší povinnost stanovenou zákonem a zasáhne tak do absolutního práva poškozeného, nahradí poškozenému, co tím způsobil. Povinnost k náhradě vznikne i škůdci, který zasáhne do jiného práva poškozeného zaviněným porušením zákonné povinnosti stanovené na ochranu takového práva.*“ a § 2937 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb.: „*Způsobí-li škodu věc sama od sebe, nahradí škodu ten, kdo nad věcí měl mít dohled; nelze-li takovou osobu jinak určit, platí, že jí je vlastník věci. Kdo prokáže, že náležitý dohled nezanedbal, zproští se povinnosti k náhradě.*“, zakládá povinnost vlastníka odstraňovat takové stromoví a zároveň povinnost nahradit škodu, kterou stromoví v případě pádu způsobil. Jediným kritériem k odstranění je výška a dopadová vzdálenost stromoví určená spojením „*při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy*“. Je tedy stanovena sankce, ale její preventivní účinek je minimální, protože se uplatní až v případě vzniku MU. Navíc je v zákoně č. 266/1994 Sb. vlastníku stanovena pouze nepřímo, neboť vyplývá až z kontextu povinností daných zákonem č. 89/2012 Sb.

Pro úplnost je třeba zopakovat, že prozatím trvá nesoulad mezi ustanovením § 10 zákona č. 266/1994 Sb. a stávajícím zákonem č. 289/1995 Sb. pro zajištění eliminace zdroje ohrožení dráhy (kácení stromů) na pozemcích určených k plnění funkce lesa. Dle ustanovení § 22 odst. 1 zákona č. 289/1995 Sb. na těchto pozemcích stanoví rozsah a způsob opatření orgán státní správy lesů. Vlastník lesa je dále např. povinen při kácení plnit ustanovení § 31 zákona č. 289/1995 Sb., tj. při mýtní těžbě úmyslné nesmí velikost holé seče překročit 1 ha, pokud v odůvodněných případech orgán státní správy lesů nepovolí výjimku, atd.

V dané věci DI zastává konzistentní názor, že všechno stromoví, které svou výškou a místem růstu při svém pádu může zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, je zdrojem ohrožení bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy, a to bez ohledu na zdravotní stav konkrétního stromu, vč. jeho kořenového systému (viz body 4.3.5 a 4.5 této ZZ), a mělo by tak být eliminováno. Riziko hrozby pádu stromoví (vč. stromů v lesním porostu) do průjezdného průřezu dráhy lze snížit prováděním hodnocení stavu báze jednotlivých stromů a jejich kořenového systému nejrůznějšími detekčními metodami a postupy. Z důvodu časové a ekonomické náročnosti, ve spojení s potřebou nezanedbatelného počtu osob odborně způsobilých k vlastnímu posouzení zdraví stromů a pevnosti jejich kořenového systému, je jejich použití v masovém měřítku pro hodnocení každého stromu nacházejícího se v dopadové vzdálenosti prakticky nemožné, přičemž výrazným faktorem je velký rozsah železniční sítě v České republice a také hojný výskyt stromoví v jejím bezprostředním okolí.

V současnosti se pro eliminaci rizika hrozby pádu stromů do průjezdného průřezu dráhy, v případě této konkrétní MU z lesního porostu, jako neefektivnější řešení jeví možnost pruh lesa vedoucí podél železniční tratě převést do kategorie „lesy zvláštního určení“, v nichž jiný důležitý veřejný zájem vyžaduje odlišný způsob hospodaření, v souladu s ustanovením § 8 odst. 2 písm. h) zákona č. 289/1995 Sb. Na daném území podél železniční dráhy by se pak pěstovaly jen takové dřeviny, které by v dopadové vzdálenosti nepřekročily předem stanovenou výšku (viz Obr. č. 2 a bod 6 této ZZ).

Při šetření MU nebylo zjištěno, že by vlastník pozemku měl v úmyslu stromy rostoucí na pozemku p. č. 1029, nacházejícím se v obci Pňovice [552160], v k. ú. Pňovice [722855] a ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy, vč. stromu, který dne 13. 2. 2023 svým pádem vytvořil překážku na dopravní cestě dráhy, odstranit, potažmo je odstranit.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů týkající se úloh a povinností vlastníka pozemku p. č. 1029, nacházejícím se v obci Pňovice [552160], v k. ú. Pňovice [722855], na kterém rostly předmětné stromy, v **příčinné souvislosti se vznikem MU**:

- § 2900 zákona č. 89/2012 Sb.:
„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.“

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

- § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb.:
„... Stromy a jiné porosty, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, jsou stromovým ohrožujícím bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy.“

4.2 Drážní vozidla a technická zařízení

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.3 Lidské faktory

4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti

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

4.3.2 Pracovní faktory

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

4.3.3 Organizační faktory a úkoly

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

4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovním prostředím.

4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření

CHKO Litovelské Pomoraví zaujímá úzký 3 až 8 km široký pruh lužních lesů a luk kolem řeky Moravy mezi městy Olomouc a Mohelnice, rozkládá se na ploše 96 km² a celé území CHKO leží v Olomouckém kraji v okresech Olomouc a Šumperk. Posláním CHKO je trvale zajišťovat zvýšenou ochranu a ekologicky šetrné obhospodařování krajiny údolní nivy řeky Moravy s mimořádně vysokým soustředěním přírodních hodnot. Ochranu přírody a krajiny v CHKO Litovelské Pomoraví vykonává AOPK ČR prostřednictvím Správy CHKO. Hlavní náplní činnosti AOPK ČR je státní správa v oblasti ochrany přírody a krajiny, dále zajišťování péče o cenné lokality a v neposlední řadě monitoring zájmových druhů a jejich výskytu v území.

Území CHKO Litovelské Pomoraví je z hlediska ochrany přírodního prostředí rozděleno do čtyř zón odstupňované ochrany. Nejpřísnější režim ochrany má I. zóna, nejmírnější pak IV. zóna. Hospodářské využívání CHKO se provádí podle zón odstupňované ochrany tak, aby se udržoval a zlepšoval jejich přírodní stav a byly zachovány a vytvářeny optimální ekologické funkce tohoto území. II. zóna CHKO Litovelské Pomoraví, tj. zóna v níž se nachází i pozemek, z něhož spadl na dráhu strom, který vytvořil překážku na provozovaných TK mezistaničního úseku Štěpánov – Červenka, obsahuje mj. území s přírodními hodnotami, zejména přírodě blízké lesy v souvislém komplexu v nivě řeky Moravy a rozsáhlejší vodní plochy a na ně navazující luční porosty.

DI bezprostředně po zahájení šetření předmětné MU zadala vypracování Odborného dendrologického posudku majícího za cíl zhodnocení příčinných souvislostí statického selhání vyvráceného stromu a odborné zhodnocení zdravotního stavu a provozní bezpečnosti vybraných stromů v jeho bezprostřední blízkosti. Pro taxonomické určení dřevin, měření dendrometrických veličin a hodnocení zdravotního stavu dřevin byl dendrologem použit Arboristický standard SPPK A01 001:2018.

Místním šetřením provedeným dne 20. 2. 2023 bylo zjištěno, že došlo k vývratu vzrostlého dubu zimního z porostního okraje pozemku p. č. 1029, nacházejícím se v obci Pňovice [552160], v k. ú. Pňovice [722855] (poloha GPS: [49.7067128N, 17.1340278E](#)) a jeho pádu na obě TK mezistaničního úseku Štěpánov – Červenka (viz bod 3.1.3 této ZZ). Pro potřeby obnovení provozování drážní dopravy zajistil provozovatel dráhy SŽ odstranění koruny stromu a části kmene z kolejiště, a proto byla při posouzení příčinných souvislostí statického selhání vyvráceného stromu pozornost zaměřena primárně na ležící torzo vyvráceného stromu o délce 18,4 m, kdy obvod báze kmene činil 204 cm, obvod čela kmene 122 cm a velikost kořenového balu 230 cm x 200 cm. Z provedeného posouzení vyplývá, že ke statickému selhání stromu došlo v oblasti kořenového systému stromu, přičemž byly zjištěny:

- významné (signifikantní) okolnosti v příčinné souvislosti se statickým selháním stromu:
 - kořenový systém a báze kmene byly napadeny dřevomorem kořenovým (*Ustulina deusta*), hniloba byla výrazněji rozvinutá na tlakové straně, bez plodnic,
 - strom porostního okraje měl jednostrannou korunu se zatížením směřujícím nad těleso dráhy, tzn. směrem k pozemku p. č. 1288/3, nacházejícím se v obci Pňovice [552160], v k. ú. Pňovice [722855],
 - hladina podzemní vody byla cca 50 cm pod povrchem;
- okolnosti bez příčinné souvislosti se statickým selháním stromu:
 - 6,1 m od kořenového balu se na kmeni vyskytovala zduřenina s výskytem měkké hniloby, která v důsledku pádu podélně praskla,
 - část koruny byla suchá, vč. suchých kosterních větví.

Posuzující dendrolog na základě výsledků provedeného šetření v Odborném dendrologickém posudku konstatoval, že „*Příčinou pádu stromu je bezpochyby synergie jednostranného zatížení stromu asymetrickou korunou (porostní okraj) a masivní destrukce statické odolnosti kořenového systému dřevomorem kořenovým (*Ustulina deusta*)*“. Jelikož se na bázi kmene vyvráceného stromu nevyskytovaly plodnice dřevomoru kořenového, nebylo možné nedestruktivní metodou u stojícího stromu zjistit jeho skutečný zdravotní stav.

Z uvedeného vyplývá, že vytipování konkrétních stromů pro eliminaci výskytu stromoví, v jejichž kořenovém systému dochází/došlo k destrukci jeho statické odolnosti vlivem výskytu dřevomoru kořenového, je prováděnými vizuálními prohlídkami prakticky nemožné. Jediná možnost předcházení vzniku obdobných MU tak spočívá v důsledné preventivní činnosti provozovatele dráhy, kdy v návaznosti na provedené prohlídky, při nichž bude zjištěn výskyt stromoví a jiných porostů, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, tj. stromoví ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy, bude v maximální míře využívat možnost upozornit (vyzvat) vlastníky pozemků na nezbytnost odstranění a okleštění stromoví a jiných porostů ohrožujících bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy. V případech, kdy v přiměřené lhůtě a v rozsahu, které byly stanoveny v upozornění (výzvě) provozovatele dráhy, tak vlastník neučiní, měl by provozovatel dráhy plně využívat svého práva k odstraňování a oklešťování stromoví a jiných porostů ohrožujících bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy, tzn. stromoví a porostů nacházejících se v dopadové vzdálenosti, avšak při respektování ustanovení § 10 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb. [přičemž provozovatel dráhy je při výkonu svého práva mj. povinen co nejvíce šetřit práv vlastníků a uživatelů dotčených nemovitostí (viz bod 4.1.1 této ZZ)].

Součástí Odborného dendrologického posudku také bylo, jak je uvedeno výše, odborné zhodnocení zdravotního stavu a provozní bezpečnosti vybraných stromů rostoucích v porostním okraji v bezprostřední blízkosti vyvráceného stromu. Zhodnocením dendrologa prošlo celkem 9 stromů [8x dub zimní, 1x lípa velkolistá (*Tilia plathypillos*)], z nichž 4 (ve všech případech se jednalo o duby zimní o výšce v rozmezí 18 až 28 m, obvodu kmene 166 až 214 cm, průměru koruny 5 až 10 m) identifikoval jako potenciálně rizikové, náchylné ke statickému selhání a doporučil jejich bezodkladné pokácení (viz tabulka č. 2, citace zjištění dendrologa jsou v tabulce uvedeny kurzívou).

DI po obdržení Odborného dendrologického hodnocení a na základě v něm uvedených zjištění dne 5. 4. 2023 písemně upozornila provozovatele dráhy SŽ, že se v porostních okrajích pozemků v sousedství celostátní dráhy Prosenice – Česká Třebová, konkrétně v mezistaničním úseku Červenka – Štěpánov, na pozemku p. č. 1029, v obci Pňovice [552160], v k. ú. Pňovice [722855], nacházely minimálně 4 stromy, jež byly dendrologem vyhodnoceny jako potenciálně rizikové svou náchylností ke statickému selhání. Protože existovala možnost, že by tyto rizikové dřeviny mohly při svém pádu vytvořit překážku omezující provozování drážní dopravy, popř. vést i ke vzniku obdobné MU, současně provozovateli dráhy SŽ navrhla v předmětném úseku celostátní dráhy přijmout bezodkladná opatření pro zajištění provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy.

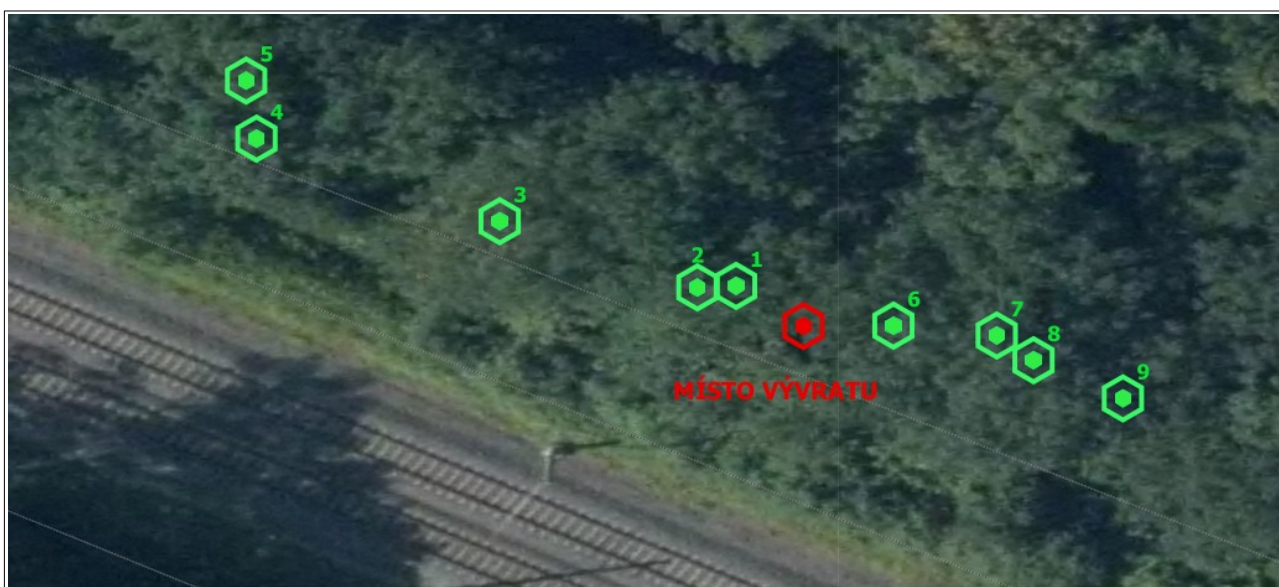
Na základě upozornění DI provozovatel dráhy SŽ provedl dne 6. 4. 2023 společně s dendrologem místní šetření, po němž byly ještě téhož dne zaměstnanci HZS JPO Přerov celkem 3 stromy vytipované k odstranění pokáceny. Následující den, tj. 7. 4. 2023, provozovatel dráhy SŽ provedl kácení dalších 2 stromů, přičemž v jednom případě se jednalo o strom uvedený v Odborném dendrologickém posudku a v jednom případě o strom vytipovaný a následně odstraněný nad rámec Odborného dendrologického posudku.

číslo stromu	defekty kmene	defekty koruny	fyziologické stáří	poloha GPS
1	<i>silně vyhnutý směrem ke</i>	<i>jednostranná koruna</i>	<i>dospělý</i>	<u>49.7068281N, 17.1336919E</u>

	<i>kolejím</i>	<i>směrem ke kolejím, nad troleje, suché kosterní větve</i>		
2	<i>ve 150 cm zjištěn defekt, pravděpodobná hniloba</i>	<i>jednostranná koruna směrem ke kolejím, suché kosterní větve</i>	<i>dospělý, počínající ústup koruny</i>	<u>49.7068636N, 17.1336856E</u>
3	<i>Ustulina deusta na bázi</i>	<i>suché kosterní větve</i>	<i>dospělý, počínající ústup koruny</i>	<u>49.7067072N, 17.1341467E</u>
4	<i>Ustulina deusta na bázi</i>	<i>jednostranná koruna směrem ke kolejím, suché kosterní větve</i>	<i>dorůstá, dospělý</i>	<u>49.7066686N, 17.1342242E</u>

Tab. č. 2

Zdroj: výtah z Inventarizační tabulky Odborného dendrologického posudku


Obr. č. 5: Vyznačení polohy 9 posuzovaných stromů rostoucích na pozemku p. č. 1029

Zdroj: Odborný dendrologický posudek

Na tomto místě je nezbytné uvést, že provozovatel dráhy bezprostředně po MU přijal opatření, spočívající jednak v přechodném omezení traťové rychlosti zavedením pomalé jízdy 40, resp. 100 km·h⁻¹ (viz bod 3.1.5 této ZZ), a také v místním společném šetření se zástupci LČR – Lesní Správa Šternberk, jež proběhlo dne 16. 2. 2023 na pozemcích ve správě LČR a v rámci něhož bylo vytipováno a následně provedeno kácení dalších cca 50 stromů ohrožujících bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy. Současně s provedenými opatřeními provozovatel dráhy v průběhu roku 2023 řešil v dané lokalitě rozsáhlejší navazující kácení stromů a zapojených porostů nacházejících se v dopadové vzdálenosti.

Mimo výše uvedené činnosti realizované provozovatelem dráhy SŽ prováděla zásah také AOPK ČR, která do konce dubna 2023 ztorzovala (dřevinám byla ořezána koruna u báze větvení kosterních větví kmene) v bezzásahové části CHKO Litovelské Pomoraví cca 10 stromů, která potenciálně mohla ohrožovat bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy.

ČHMÚ v předmětném úseku dráhy neprovádí meteorologická měření a pozorování. Z tohoto důvodu byly DI postoupeny informace zaznamenané klimatologickou stanicí Šternberk, z nichž mj. vyplývá, že dne 13. 2. 2023 činila průměrná denní teplota vzduchu + 2,3 °C, průměrná relativní vlhkost vzduchu 95 %, maximální rychlost větru 4 m·s⁻¹ (3. stupeň rychlosti větru „slabý vítr“ – vše klasifikováno dle Beaufortovy stupnice rychlosti větru) severovýchodního směru byla dosažena ve 23:02 h. V době od 19:00 h do 19:30 h, tzn. v době bezprostředně předcházející a v době bezprostředně následující po MU, byla zaznamenána teplota vzduchu v rozmezí + 2,2 až + 2,7 °C, relativní vlhkost vzduchu 95 %, maximální rychlost větru v rozmezí od 0 až 0,9 m·s⁻¹ jihovýchodního, východního nebo východoseverovýchodního směru (v čase 19:20 h zaznamenán 1. stupeň rychlosti větru „vánek“, východoseverovýchodního směru o hodnotě 0,9 m·s⁻¹). Ve sledovaném období nebyly zaznamenány žádné srážky.

Klimatologická stanice Šternberk v období bezprostředně předcházejícím vzniku MU zaznamenala dne/ve dnech:

- 1. 2. 2023 – 6. stupeň rychlosti větru „silný vítr“;
- 2. a 3. 2. 2023 – 5. stupeň rychlosti větru „čerstvý vítr“;
- 4. 2. 2023 – 7. stupeň rychlosti větru „mírný vítr“;
- 5. až 9. 2. 2023 – 5. stupeň rychlosti větru „čerstvý vítr“;
- 10. 2. 2023 – 2. stupeň rychlosti větru „větrík“;
- 11. a 12. 2. 2023 – 3. stupeň rychlosti větru „slabý vítr“.

Z výše uvedeného lze konstatovat, že rychlost větru ve sledovaném období neměla přímý vliv na vývrat vzrostlého dubu zimního z porostního okraje pozemku p. č. 1029, který dne 13. 2. 2023 vytvořil překážku na provozovaných TK mezistaničního úseku Štěpánov – Červenka, do níž narazil vlak R 895.

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

4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce

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

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

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

4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah

Provozovatel dráhy má mj. povinnost zajistit, aby jím zavedený systém bezpečnosti provozovatele dráhy, zpracovaný podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti, byl dodržován a byla přijímána nezbytná opatření spočívající v analýze, hodnocení a usměrňování rizik, a to podle přímo použitelného předpisu Evropské unie, upravujícího společnou bezpečnostní metodu pro hodnocení a posuzování rizik.

V podmínkách provozovatele dráhy SŽ je problematika rizika vztahujícího se k § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. obsažena v dokumentu SŽ SMS IM a zejména v souvisejících MP STROMOVÍ a pokynu PO-65/2021 (viz bod 4.1.1 této ZZ).

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

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

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

4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány

DÚ vykonal dne 11. 12. 2017 na dráze železniční, kategorie celostátní, Prosenice – Česká Třebová, mezi žst. Štěpánov a Červenka, u provozovatele dráhy SŽDC státní dozor ve věcech drah zaměřený na ochranu dráhy podle ustanovení § 10 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb, ve znění účinném v době výkonu této kontroly. Předmětem kontroly bylo zjištění možného výskytu zdroje ohrožení dráhy, tj. existence stromoví v blízkosti železniční tratě pojižděné traťovou rychlostí 160 km·h⁻¹, a v blízkosti TV a zesilovacího vedení, na pozemcích, jejichž vlastníkem byla ČR a právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽDC. DÚ v rámci provedené kontroly identifikoval jako možný zdroj ohrožení dráhy stromy (dřeviny) nacházející se v bezprostředním sousedství dráhy a v dopadové vzdálenosti, jež mohly v případě svého pádu ohrozit bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy. Jednalo se zejména o stromy (dřeviny) poškozené, nahnuté směrem k trati apod., nacházející se:

vymezení úseku (kilometrická poloha)	obec / k. ú.	p. č.
68,890 – 68,920	Litovel [503444] / Tři Dvory u Litovle [621056]	356
68,920 – 70,380	Pňovice [552160] / Pňovice [722855]	1282, 1283, 1284, 1285, 1286/1, 1287/1, 1288/3,
70,380 – 71,150	Pňovice [552160] / Pňovice [722855]	1286/2, 1287/2, 1288/1
71,210 – 72,600	Štěpánov [505161] / Štěpánov u Olomouce [763438]	1863/5
71,450 – 72,210	Střeň [547018] / Střeň [701416]	590/1, 590/42, 590/43, 590/232, 590/233

Tab. č. 3

Zdroj: DI s využitím informací DÚ

DÚ na základě svých zjištění vyzval provozovatele dráhy SŽDC ke zpracování dokumentace odstranění (kácení) dřevin, které svým charakterem/parametry mohly v případě pádu (vývratu) na těleso dráhy ohrozit bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy. Provozovatel dráhy SŽDC měl zpracovanou dokumentaci pro kácení dřevin následně předložit DÚ a na jejím základě poté provést odstranění dřevin – stromů a zapojených porostů dřevin a keřů, a ořezání dřevin, které zasahovaly do blízkosti TV, s tím, že odstranění a ořezání dřevin mělo být provedeno v termínu do 31. 3. 2018 (v době vegetačního klidu).

Provozovatel dráhy SŽDC na základě této výzvy DÚ zpracoval a předložil „Technickou zprávu – rizikové kácení v ochranném pásmu TV Štěpánov – Červenka“, kterou spolu se seznamem dotčených dřevin předložil DÚ. Po projednání tohoto dokumentu se Správou

CHKO Litovelské Pomoraví provozovatel dráhy postupně provedl na jejím základě kácení a ořezání dřevin v km 68,890 – 72,600. Jednalo se celkem o kácení 911 stromů bez omezení, 30 stromů s omezeními dle stanoviska CHKO Litovelské Pomoraví, vše v k. ú. Střeň a Štěpánov u Olomouce.

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

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

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

4.4.7 Jiné systémové faktory

DI do ukončení šetření zaznamenala reakci na bezpečnostní doporučení vydaná k MU vzniklým ve dnech 21. 9. 2018 a 24. 7. 2019 (viz bod 4.5 této ZZ) týkající se požadovaných změn zákona č. 114/1992 Sb. a zákona č. 289/1995 Sb. v reakci na změnu § 10 zákona č. 266/1994 Sb.

V dokumentu zaslaném DI dne 23. 9. 2022 a v e-mailové komunikaci ze dne 15. 11. 2022 s upřesňujícími informacemi Ministerstvo dopravy ČR uvádí, že vedlo řadu jednání s Ministerstvem životního prostředí ČR, potažmo Ministerstvem zemědělství ČR, nicméně dané resorty výklad § 10 zákona č. 266/1994 Sb. nepřijímají beze zbytku a argumentují právní úpravou spadající do jejich gesce. Zejména se jedná o zákony č. 114/1992 Sb. a č. 289/1995 Sb. Dle vyjádření Ministerstva dopravy ČR za „ním příliš nestojí“ ani tvořící se judikatura, která „nahrává“ předpisům z oblasti ochrany přírody. Z uskutečněných meziresortních jednání mezi Ministerstvem dopravy ČR a Ministerstvem zemědělství ČR (za účasti zástupců LČR) bylo Ministerstvem zemědělství ČR sděleno, že je připraveno se při chystané novelizaci zákona o lesích danou problematikou opětovně zabývat, aby nedocházelo k ohrožení bezpečného a plynulého provozování drážní dopravy.

DI tak musí i nadále konstatovat, že ke změnám, kdy by vlastníci a správci pozemků v ochranném pásmu dráhy měli zákonnou povinnost udržovat stromy a keře v takové 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, zatím nedošlo.

Je tedy zřejmé, že právní systém vyplývající z Ústavy ČR, která přiznává zákonodárnou iniciativu kromě jiných institucí i vládě, byl ze strany kompetentních ministerstev aktivován. Přes všechny legislativní úpravy a jednání mezi ministerstvy relevantních resortů doposud proběhlá, současné nově dané kompetence, provedená zjednodušení způsobu v možnosti odstraňovat dřeviny v dopadové vzdálenosti, nelze než konstatovat, že v současnosti nastavený systém nedokáže v plném rozsahu zabránit pádu stromů do průjezdného průřezu dráhy (viz bod 6 této ZZ).

4.5 Předchozí události podobné povahy

DI eviduje v období od 1. 1. 2013 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální (zahrnuti byli všichni provozovatelé drah), celkem **849** podobných MU, jejichž příčinou vzniku byla srážka vlaku s překážkou – stromem či stromy (popř. s jejich částmi), jejichž následkem utrpělo újmu na zdraví **12** osob, při nichž vznikla hmotná škoda ve výši **94 136 999 Kč** a drážní doprava byla v postižených traťových úsecích v souhrnu přerušena **129 dní, 9 h a 31 min**. Příčinou vzniku těchto MU byla vždy překážka – strom, resp. stromy (popř. s jejich částmi), v průjezdném průřezu provozované koleje.

V daném období nevznikla v mezistaničním úseku Štěpánov – Červenka žádná MU, kdy by po pádu stromu na provozovanou TK došlo ke srážce s DV. Provozovatel dráhy SŽ v mezistaničním úseku Štěpánov – Červenka evidoval v letech 2018 až 2023 (do vzniku předmětné MU) dvě události – pády stromů na provozovanou TK s narušením průjezdného průřezu koleje, jejímiž následky vznikla škoda na infrastruktuře dráhy a bylo přerušeno provozování drážní dopravy, a to:

- ze dne 1. 7. 2019, kdy v km 68,650 došlo při bouři k pádu stromu na TK č. 1, vlivem čehož bylo poškozeno TV a přerušeno provozování drážní dopravy v době od 16:07 h do 19:46 h;
- ze dne 17. 2. 2022, kdy v km 69,100 došlo poryvem silného větru k pádu stromu na TK č. 2, vlivem čehož bylo poškozeno TV a přerušeno provozování drážní dopravy v době od 8:48 h do 13:49 h.

DI pro potřeby šetření dané MU provedla podrobnou analýzu 849 MU podobné povahy vzniklých ve sledovaném období na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, z níž dále vyplývá, že:

- v **508** případech (cca 59,9 %) byl průjezdný průřez koleje narušen zdravým stromem nevykazujícím známky hniloby či jiné vady. Ve 187 případech stromovní spadlo za zhoršených meteorologických podmínek (vítr, sníh, zásah bleskem), v 89 případech byl kořenový systém stromu/stromů podmáčen, v ostatních 232 případech byl příčinou jiný vliv (pád bez určení příčiny, pád jiného stromu, neodborné kácení atd.);
- ve **294** případech (cca 34,6 %) byl průjezdný průřez koleje narušen stromem vykazujícím známky vnitřní hniloby, která nebyla pohledem odhalitelná. Ve 100 případech stromovní spadlo za zhoršených meteorologických podmínek (vítr, sníh, zásah bleskem), ve 25 případech byl kořenový systém stromu/stromů podmáčen, v ostatních 169 případech byl příčinou jiný vliv (pád bez určení příčiny, pád jiného stromu, neodborné kácení atd.);
- ve **28** případech (cca 3,3 %) byl průjezdný průřez koleje narušen stromem, který již pouhým pohledem vykazoval vady (hniloba, suchost apod.). Ve 12 případech stromovní spadlo za zhoršených meteorologických podmínek (vítr, sníh, zásah bleskem), ve 2 případech byl kořenový systém stromu/stromů podmáčen, v ostatních 14 případech byl příčinou jiný vliv (pád bez určení příčiny, pád jiného stromu, neodborné kácení atd.);
- v **19** případech (cca 2,2 %) byl průjezdný průřez koleje narušen stromem, jehož zdravotní stav nebylo možné z dokumentace, kterou DI disponovala, jednoznačně určit. V 1 případě strom spadl za zhoršených meteorologických podmínek (vítr),

v 1 případě byl kořenový systém stromu podmáčen, ve zbývajících 17 případech byl příčinou jiný vliv (pád bez určení příčiny, pád jiného stromu, neodborné kácení atd.).

Výše uvedené dokládá opodstatněnost ustanovení § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. a nezbytnost jeho důsledného naplňování, protože k narušení průjezdného průřezu koleje/kolejí pádem stromu/stromů dochází opakovaně bez ohledu na zdravotní stav báze jednotlivých stromů a jejich kořenového systému (viz body 4.1.1 a 4.3.5 této ZZ), kdy téměř 60 % vyvráceného stromoví tvořily zdravé stromy nevykazující známky hniloby či jiné vady.

Před vznikem předmětné MU šetřila DI v období od 1. 1. 2013 celkem 6 obdobných MU:

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

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

Stromy spadlé na trať nevykazovaly známky hniloby či jiné vady.

DI na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku výše uvedených MU vydala několik Bezpečnostních doporučení v úvahu přicházejícím subjektům, viz odkazy na výše uvedené ZZ.

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- narušení průjezdného průřezu obou traťových kolejí překážkou – vyvráceným stromem rostoucím v ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti od průjezdného průřezu kolejí, v důsledku statického selhání zapříčiněnému zdravotním stavem (vnitřní hnilobou) stromu, kdy skutečný zdravotní stav nebylo možné v tomto konkrétním případě zjistit nedestruktivní metodou (vizuálními prohlídkami), a také jeho asymetrickou korunou s jednostranným zatížením směřujícím nad těleso dráhy, ve spojení s:
 - nezjišťováním a nevyhodnocováním veškerého stromoví rostoucího na pozemku plnicím funkci lesa, v ochranném pásmu dráhy a v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu koleje, jako zdroje ohrožení bezpečnosti nebo plynulosti drážní dopravy nebo provozuschopnosti dráhy;
 - neodstraňováním zdroje ohrožení dráhy a drážní dopravy, které tvořilo v ochranném pásmu dráhy stromoví rostoucí v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu kolejí.

Přispívající faktor nebyl DI zjištěn.

Systémová příčina nebyla DI zjištěna.

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

Causal factor:

- disruption of the structure gauge of both line tracks by an obstacle – uprooted tree which grew in the railway protective area in the impact distance from the structure gauge, as a result of static failure which caused by health condition (internal rot) of tree when the actual state of health could not be ascertained in this particular case by a non-destructive method (visual inspections) and also its asymmetrical treetop with one-sided weight direction above railway, in connection with:

- failure to detection and evaluation of all tree growing on a plot of a forest land, in the railway protective area and in the impact distance of a structure gauge of track, as a source of threat to the safety or continuity of railway traffic or the operability of the railway;
- non-elimination of the source of threat to the railway and railway transport, which was formed by tree in the track protective zone at the impact distance of the structure gauge.

Contributing factor: none.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ přijal po vzniku MU následující opatření:

- s hospodářem pozemku p. č. 1029, nacházejícím se v obci Pňovice [552160], v k. ú. Pňovice [722855] a zástupci AOPK ČR provedl místní šetření a následně na základě svých zjištění a také zaslanému upozornění DI realizoval kácení vytipovaného stromoví (realizováno ve dnech 16. 2. 2023 a 6. 4. 2023);
- s příčinami a okolnostmi vzniku této MU prokazatelně seznámil všechny zaměstnance Správy tratí Olomouc (realizováno do 31. 5. 2023).

Dopravce ČD nepřijal a nevydal žádná opatření.

Measures taken since the occurrence

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

- IM performed local investigation with bursar of plot No. 1029 in village Pňovice [552160] in plot area Pňovice [722855] and Nature Conservation Agency of the Czech Republic and subsequently based on own findings and warning from NIB CZ, IM realized logging of trees on 16.02.2023 and 06.04.2023;
- all employees of administration railway Olomouc were demonstrably familiarized with causes and circumstances of this occurrence (realized to 31.05.2023).

The railway undertaking ČD did not take any measures.

5.3 Doplnující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ:

- definice pojmu „dřevina“ v MP STROMOVÍ nebyla konzistentní (bezesporná).

Additional observations

At the infrastructure manager SŽ:

- definition of term „woody plant“ in methodical direction STROMOVÍ was not consistent.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

Ministerstvu zemědělství České republiky:

- jakožto ústřednímu orgánu správy lesů zajistit úpravu příslušného právního předpisu [zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů] tak, aby části lesních porostů (lesů) nacházejících se v ochranném pásmu dráhy byly zařazeny do kategorie „lesy zvláštního určení“, tzn. lesů, v nichž důležitý veřejný zájem, kterým je v tomto konkrétním případě bezpečné provozování dráhy pro potřeby bezpečné a plynulé drážní dopravy, vyžaduje odlišný způsob hospodaření. Zařazení lesa, nacházejícího se v ochranném pásmu dráhy do kategorie „lesy zvláštního určení“, umožní vlastníkově lesa hospodařit s lesem pouze takovým způsobem, aby v ochranném pásmu dráhy pěstoval jen takové dřeviny, které svou výškou a umístěním při pádu nezasáhnou do průjezdného průřezu koleje/kolejí železniční dráhy.

Ministerstvu dopravy České republiky a Drážnímu úřadu:

- do doby realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení vstoupit v jednání s Ministerstvem zemědělství České republiky, jakožto ústředním orgánem správy lesů, aby orgány státní správy lesů, jimiž jsou obecní úřady obcí s rozšířenou působností, kraje a v neposlední řadě Ministerstvo zemědělství České republiky, z vlastního podnětu (iniciativy) části lesních porostů (lesů) nacházejících se v ochranném pásmu dráhy zařadily do kategorie „lesy zvláštního určení“, tzn. lesů, v nichž důležitý veřejný zájem, kterým je v tomto konkrétním případě bezpečné provozování dráhy pro potřeby bezpečné a plynulé drážní dopravy, vyžaduje odlišný způsob hospodaření. Zařazení lesa, nacházejícího se v ochranném pásmu dráhy do kategorie „lesy zvláštního určení“, umožní vlastníkově lesa hospodařit s lesem pouze takovým způsobem, aby v ochranném pásmu dráhy pěstoval jen takové dřeviny, které svou výškou a umístěním při pádu nezasáhnou do průjezdného průřezu koleje/kolejí železniční dráhy.“.

SAFETY RECOMMENDATIONS

Addressed to the Czech Ministry of Agriculture:

- as the central authority for forest management, to ensure the adjustment of the relevant legal regulation [Act No. 289/1995 Coll., about forests and about the amendment of certain laws (Forest Act), as amended] so that the parts of the forests located in the railway protective area will be included in category „special purpose forests“, i.e. forests, where public interest (safe railway operating) requires different way of management. This integration will enable owners of forests management, that it will be grow only trees which will not fall-down to structure gauge of railway.

Addressed to the Czech Ministry of Transport and the Czech National Safety Authority (NSA):

- until the time of implementation of the above safety recommendation to enter into negotiations with Czech Ministry of Agriculture as central organ of administration of forests, municipal authorities with extended province and regional authorities, that from own impulse part of forest vegetation which are locate in railway protective area integrate to category „forest of special purpose“, i.e. forests, where public interest (safe railway operating) requires different way of management. This integration will enable owners of forests management, that it will be grow only trees which will not fall-down to structure gauge of railway.

V Ostravě dne 9. září 2024

Robert Kindl v. r.
inspektor
Územní inspektorát Ostrava

Ing. Petr Maikranz v. r.
vedoucí oddělení
Územní inspektorát Ostrava

PŘÍLOHY



Obr. č. 6, 7: Část koruny a kmene stromu vyvráceného v km 69,426 přes obě TK mezistaničního úseku Štěpánov – Červenka z pozemku p. č. 1029

Zdroj: ČD a SŽ



Obr. č. 8: Pohled na kořenový bal a část kmene stromu rostoucího na pozemku p. č. 1029 vyvráceného v km 69,426 přes obě TK mezistaničního úseku Štěpánov – Červenka

Zdroj: DI