



**Česká republika**  
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

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

Srážka vlaku Os 5315 se spadlými stromy a jeho následné vykolejení  
mezi železničními stanicemi Žďárec u Skutče a Hlinsko v Čechách

Čtvrtek, 17. února 2022

### **Accident and incident investigation report**

Collision of the regional passenger train No. 5315 with an obstacle – the fallen trees  
and its consequent derailment between Žďárec u Skutče and Hlinsko  
v Čechách stations

Thursday, 17<sup>th</sup> February 2022

č. j.: 6-520/2022/DI



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

## 1 SHRNU TÍ



Zdroj: Dražní inspekce

- Vznik události: 17. 2. 2022, 7:32 h.
- Popis události: srážka vlaku Os 5315 s vyvrácenými stromy a jeho následné vykolejení.
- Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, trať 507A Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem, mezi železničními stanicemi Žďárec u Skutče a Hlinsko v Čechách, traťová kolej, km 44,330.
- Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy); České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 5315).
- Následky: bez újmy na zdraví osob;  
celková škoda 709 247 Kč.

### Bezprostřední příčina:

- 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 mimořádné události v kombinaci s extrémní meteorologickou situací, panující v době jejího vzniku, čemuž předcházelo
  - dlouhodobé nezjištění a nevyhodnocení stromové rostoucího na pozemku plnícím funkci lesa, v ochranném pásmu dráhy a v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu koleje, jako zdroje ohrožení bezpečnosti nebo plynulosti drážní dopravy 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 z důvodu nestanovení takové povinnosti technologickými postupy provozovatele dráhy.

Příspěvající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina:

- systém zajišťování bezpečnosti zúčastněného provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace, nezajišťoval hodnocení povětrnostní situace a přijetí opatření pro jízdy drážních vozidel v konkrétním úseku dráhy v obou směrech jednotně a na základě všech dostupných informací relevantních pro celý předmětný úsek.

Bezpečnostní doporučení:

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

Drážnímu úřadu:

- zajistit u všech provozovatelů drah celostátních a regionálních úpravu technologických postupů souvisejících s přijímáním opatření při zhoršené povětrnostní situaci tak, aby osoba řídící drážní dopravu měla povinnost konzultovat povětrnostní situaci a případné přijetí opatření minimálně s osobou řídící drážní dopravu v nejbližší další dopravně, kde je možné vydat příslušný rozkaz, a bylo tak zajištěno přijetí opatření pro jízdy drážních vozidel předmětným úsekem dráhy v obou směrech jednotně a na základě všech dostupných informací relevantních pro celý předmětný úsek.

## SUMMARY

Date and time: 17<sup>th</sup> February 2022, 7:32 (6:32 GMT).  
Occurrence type: collision with an obstacle.  
Description: collision of the regional passenger train No. 5315 with the obstacle – the fallen trees and its consequent derailment.  
Type of train: the regional passenger train No. 5315.  
Location: open line between Žďárec u Skutče and Hlinsko v Čechách stations, km 44,330.  
Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);  
České dráhy, a. s. (RU of the regional passenger train No. 5315).  
Consequences: 0 fatality, 0 injury;  
total damage CZK 709 247,-

### Causal factor:

- disruption of the structure gauge of the open line track by the fallen trees which grew in the railway protective area in the impact distance from the structure gauge, as a result of negative meteorological conditions that took place before the day of the incident in combination with the extreme meteorological situation at the time of its occurrence. It was preceded by:
  - failure to long-term detection and evaluation of trees 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;
  - long-term non-elimination of the source of threat to the guideway and guideway transport, which was formed by trees in the track protective zone at the impact distance of the structure gauge;
  - failure to inform the train driver of the regional passenger train No. 5315 with an appropriate written order about the worsened weather situation and the danger of an obstacle on the track due to failure to determine this obligation by the technological procedures of the infrastructure manager.

Contributing factor: none.

### Systemic factor:

- the safety management system of the participating infrastructure manager did not ensure the assessment of the weather situation and the adoption of measures for the movement of rolling stock in a specific section of the guideway in both directions uniformly and on the basis of all available information relevant for the entire section.

### Recommendation:

Addressed to the Czech National Safety Authority (NSA):

- to ensure that all infrastructure managers of national and regional railways adjust the technological procedures related to the adoption of measures in the event of

a worsened weather situation, so that the station dispatcher has the obligation to consult the weather situation and the possible adoption of measures minimum with the station dispatcher in the nearest other operating point, where it is possible to issue the relevant order, and it was so ensured that measures for the movement of rolling stocks through the track section in both directions will be uniform and on the basis of all available information relevant for the entire section.

## 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.....	14
3.1 Popis a základní informace.....	14
3.1.1 Popis typu události.....	14
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	14
3.1.3 Popis místa události.....	14
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	17
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	17
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	17
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	18
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	19
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	20
3.2 Faktický popis události.....	22
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	22
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	23
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	23
4.1 Úlohy a povinnosti.....	23
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	23
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	35
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	35
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	35
4.1.5 Oznamované subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	36
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	36
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	36
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	38
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	38

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	38
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	38
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	38
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	38
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	38
4.3 Lidské faktory.....	38
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	38
4.3.2 Pracovní faktory.....	38
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	39
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	39
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	40
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	40
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	40
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	40
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	40
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	47
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	47
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	47
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	47
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	48
5 ZÁVĚRY.....	49
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	49
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	50
5.3 Doplnující zjištění.....	51
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	51
PŘÍLOHY.....	53



**Seznam použitých zkratk a symbolů**

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
DI	Drážní inspekce
DK	dopravní kancelář
DV	drážní vozidlo
HDV	hnací drážní vozidlo
HKR	Hradec Králové
HZS	Hasičský záchranný sbor
IZS	integrováný záchranný systém
JPO	Jednotky požární ochrany
JŘ	jízdní řád
MU	mimořádná událost
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NŘP	Náměstek ředitele provozu
O18	Odbor systému bezpečnosti provozovatele dráhy Správy železnic
OŘ	Oblastní ředitelství
PČR	Policie České republiky
PO	Provozní obvod
SŘ	Staniční řád
ST	Správa tratí
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace, (do 1. 1. 2020 SŽDC, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace)
TK	traťová kolej
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	Územní inspektorát
ÚO	Územní odbor
VDS	vyluka dopravní služby
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
žst.	železniční stanice

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

zákon č. 89/2012 Sb.	zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 114/1992 Sb.	zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 289/1995 Sb.	zákon č. 289/2015 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
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 mimořádné události
předpis SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ „SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis“, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
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 vydání ZZ
předpis SŽ S2/3	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ „SŽ S2/3 Organizace a provádění prohlídek a měření na dráze celostátní a dráhách regionálních“, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
předpis SŽ S11	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ „SŽ S11 Prostorová průchodnost tratí ve znění Opravy č. 1“, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
SZB	vnitřní předpis provozovatele dráhy „SŽ SMS IM Shrnutí manuálu systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy u státní organizace Správa železnic“, s účinností od 14. května 2018, ve znění novelizace 01/2018 – 09/2020, opravy č. 1 – účinnost ode dne zveřejnění, změny č. 1 – účinnost ode dne zveřejnění a změny č. 2 – účinnost ode dne zveřejnění“, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
Metodický pokyn	dokument provozovatele dráhy SŽ „SŽ MP Metodický pokyn pro údržbu stromoví“, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události

Pokyn č. 78

Pokyn ředitele OŘ Hradec Králové č. 78 č. j. 22943/2017  
-SŽDC-OŘ HKR-NŘP, „Věc: Pokyn při zvýšeném riziku  
překážek na trati po ukončení VDS / pracovníka dozoru“,  
ve znění účinném v době vzniku mimořádné události

## **2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI**

### **2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření**

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 17. 2. 2022.

### **2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření**

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její opakovanosti, dopadů MU na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy a 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: 4x inspektor ÚI Brno.

Sestavení vyšetřovacího týmu: 1x inspektor ÚI Brno;

1x inspektor ÚI Čechy, pracoviště Praha;

Externí spolupráce: nebyla využita.

### **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. V průběhu šetření si pak DI vyžádala potřebnou dokumentaci od provozovatele dráhy, dopravce, Městské policie Skuteč a HZS Pardubického kraje.

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:

- ohledání místa mimořádné události;
- analýza podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy, dopravce, Městské policie Skuteč a HZS Pardubického kraje;
- analýza dat zaznamenaných registračním rychloměrem zúčastněného HDV;
- podání vysvětlení zúčastněných zaměstnanců;

- účast na komisionální prohlídce zúčastněného HDV;
- rozbor statistiky kácení dřevin s ohledem na nové právo provozovatele dráhy dle § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb.;
- rozbor systému bezpečnosti provozovatele dráhy – analýza opatření k předcházení vzniku rizik plynoucích z nebezpečí uvedeného v § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. v relevantních vnitřních předpisech a metodickém pokynu provozovatele dráhy;
- rozbor systému bezpečnosti provozovatele dráhy – analýza pravidel pro bezpečné organizování a řízení drážní dopravy v době zhoršené povětrnostní situace.

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

DI se během šetření předmětné MU potýkala s následujícím problémem:

- původní výška jednoho ze smrků byla 28,9 m. Druhý smrk nebylo možno celý změřit, neboť kvůli zhoršeným povětrnostním podmínkám došlo po MU dne 17. 2. 2022 k bezpečnostnímu kácení dalších stromů. Dne 18. 2. 2022 při dalším měření DI již nebylo možné korunu tohoto smrku v pokácené dřevní hmotě přesně identifikovat. Vzhledem k podobnosti dalších dostupných měření (porovnání měření průměru části kmenů obou stromů v místě prořezu pro vyproštění dřevní hmoty z prostoru pod čelem vlaku) s odchylkou v rovině 0,5 až 1 cm lze oprávněně předpokládat, že výška druhého smrku musela být podobná. K tomuto zjištění přispěl také společný růst ze zakořeněného původního náletu semen blízko sebe a obdobné průměry kmenů v rozhodné výšce 1,30 m od země.

## 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

DI se v rámci šetření předmětné MU potýkala s následujícím omezením při ohledání místa MU:

Ohledání místa MU probíhalo v době velmi nepříznivých povětrnostních podmínek. Místo MU bylo pro všechny složky IZS, pracovníky provozovatele dráhy, pracovníky dopravce, inspektory DI a cestující v průběhu jejich evakuace z místa MU neustále vystaveno riziku pádu dalších stromů. Během dokumentování místa MU a provádění měření v prostoru TK bylo nutné několikrát místo MU urychleně vyklidit a vyčkat v místě bez sousedících lesních porostů podél tratě na uklidnění silného větru. Místo růstu vyvrácených stromů nebylo z tohoto důvodu možné v době ohledání místa MU zdokumentovat a zaměřit. Vzhledem k riziku pracovního úrazu a ohrožení zdraví při práci bylo rozhodnuto o částečném zajištění místa proti nedovoleným dalším změnám a DI musela místo MU opustit.

Následné ohledání dne 18. 2. 2022 bylo negativně ovlivněno nepřístupností terénu, který byl v místě původního růstu vyvrácených stromů zasypán částmi dalších popadaných a rozřezaných kmenů a větví stromů. Lesní porost byl na přístupové cestě k místu MU plný vyvrácených stromů, které držely zaklíněné mezi sousední stromy, a postupně vzrůstající vítr způsoboval po rozkvyání jejich pády.

Celkově byla práce spojená s ohledáním místa MU negativně ovlivněna trvalou vysokou přítomností rizika vzniku pracovního úrazu a ohrožení zdraví při práci. Zajištění bezpečnosti práce se projevilo v délce a způsobu ohledání místa MU.

### 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: 17. 2. 2022.

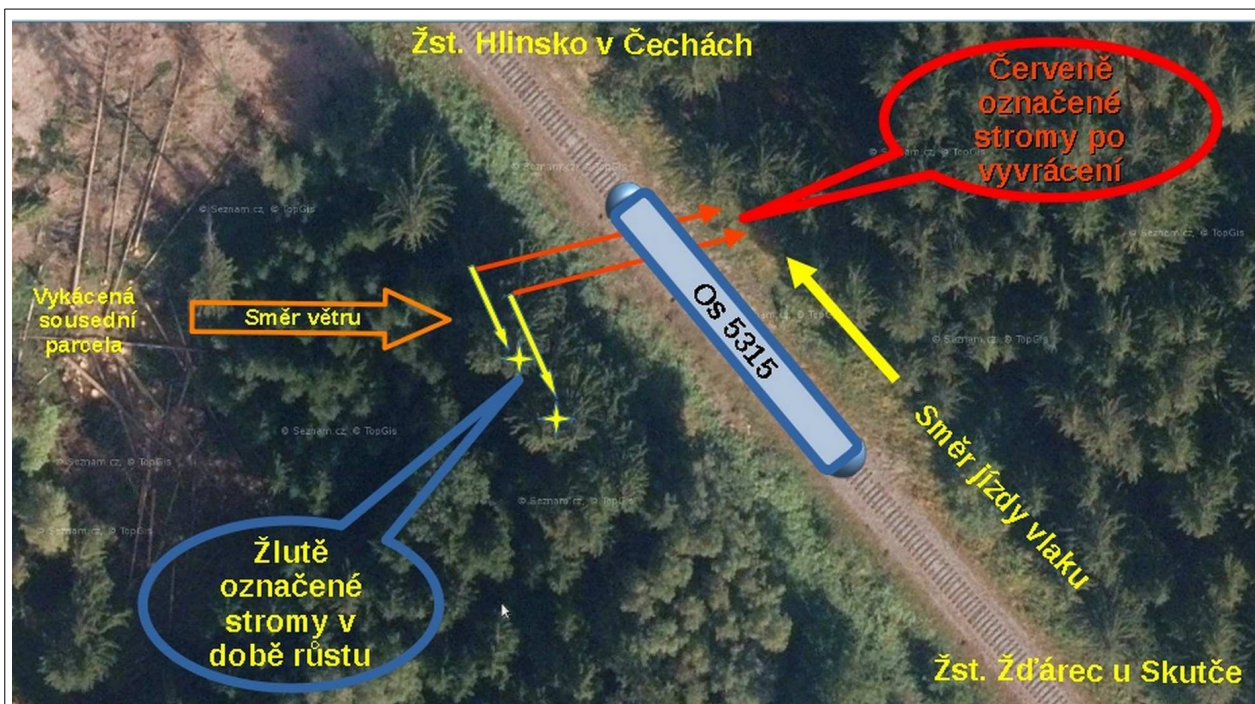
Čas: 7:32 h.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, trať 507A Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem, mezi železničními stanicemi Žďárec u Skutče (dále žst. Žďárec) a Hlinsko v Čechách (dále žst. Hlinsko), TK v km 44,330.

GPS souřadnice: 49.7900058N, 15.9431864E

##### 3.1.3 Popis místa události

Místo MU se nacházelo mezi zastávkami Vojtěchov a Holetín, traťová kolej, km 44,330. Trať byla v mezistaničním úseku jednokolejná bez trakčního vedení.



Obr. č. 1: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: Mapy. cz, DI

### Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Ohledání místa vzniku MU bylo provedeno nejprve v místě srážky vlaku Os 5315 se stromy a v místě bezprostředního okolního terénu. Poté byly ohledány DK v žst. Žďárec a v žst. Hlinsko. Ohledání místa původního růstu dvou vyvrácených stromů (smrků ztepilých) a potřebná měření s tím spojená byla kvůli panujícím extrémním povětrnostním podmínkám, trvalé hrozbě pádu dalších stromů a riziku ohrožení bezpečnosti a zdraví při práci provedena až dne 18. 2. 2022.

### Stav infrastruktury:

- místo vzniku MU se nacházelo na jednokolejně neelektrifikované trati Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem;
- v km 44,330, v nadmořské výšce cca 555 m n. m, došlo ke srážce vlaku Os 5315 s překážkou (vyvrácenými stromy v průjezdném průřezu traťové koleje);
- žst. Žďárec se nachází v km 55,095 a leží v nadmořské výšce cca 430 m n. m; žst. Hlinsko se nachází v km 39,448 a leží v nadmořské výšce cca 580 m n. m;
- trať byla ve směru jízdy vlaku Os 5315 z km 44,928 vedena pravým obloukem. V něm se v km 44,605 nacházelo místo začátku viditelnosti místa MU. Od km 44,465 do místa zastavení vlaku po MU (km 44,320) byla trať vedena přímým směrem. Drážní těleso bylo na mírném náspu v lesním průseku;
- bod „0“ byl určen v km 44,330 (ukončení stop po rozjetém jehličí na hlavách kolejnic, stopa po přešplhání první nápravy prvního podvozku vpravo ve směru jízdy, srážka kol s kmeny vyvrácených stromů);
- po couvnutí vlaku zpět při obnovovacích pracích z místa zastavení po MU byla v prostoru od místa srážky s vyvrácenými stromy do místa zastavení zjištěna směrová deformace koleje;
- železniční svršek byl tvořen z kolejnic S49 z roku 1983 uchycených na dřevěných pražcích s upevněním typu S4 v žebrových podkladnicích;
- stoupání trati v místě MU bylo ve směru jízdy vlaku 13,35 ‰;
- nejvyšší dovolená rychlost vlaku Os 5315 v místě MU byla 75 km.h<sup>-1</sup>.

### Ohledání místa vyvrácených stromů:

- ve vzdálenosti cca 17 m od osy traťové koleje vlevo ve směru jízdy vlaku se nacházelo místo původního růstu obou stromů – smrků ztepilých [měření provedeno pomocí měřicího pásma a laserového zaměřovače (přesné geodetické zaměření vyžádáno a provedeno 24. 2. 2022)]. Došlo k úplnému vývratu obou smrků majících vzájemně prorostlý mělký kořenový systém v podmáčeném podloží. Koruny obou stromů zasahovaly po pádu do průjezdného průřezu koleje;
- stromy byly zdravé, bez známek napadení škůdci a hnilobou;
- v místě srážky vlaku svíraly spadlé stromy s osou koleje úhel cca 40°;
- kmeny v místě zaklínění pod prvním podvozkem HDV ve směru jízdy měly v řezu průměr 29 cm a 30 cm;
- obvod stromů ve výšce 1,30 m od země: jeden strom 1,55 m (průměr 49,3 cm), druhý strom 1,78 m (průměr 56,7 cm);

- původní výška jednoho ze smrků byla 28,9 m, druhý byl obdobně vysoký (viz kapitola 2.8 této ZZ);
- první stopy jízdy vlaku po koncích větví porostlých zeleným jehličím z korun spadlých stromů byly v km 44,335;
- místo středu plochy po vyvrácení kořenového balu rostoucích stromů se nacházelo v km 44,318 (měřeno kolmo k ose koleje v době ohledání místa MU pouze dostupnými běžnými měřicími prostředky). Přesné geodetické zaměření místa původního růstu stromů bylo vyžádáno, viz kapitola 3.1.8 této ZZ);
- při ohledání bylo místo původního růstu stromů zaplaveno vodou;
- před příjezdem DI na místo MU došlo k dalšímu pádu dvou stromů na stojící vlak. Ty byly před začátkem ohledání místa MU DI z vlaku odstraněny po rozhodnutí velitele zásahu (viz Obr. č. 4).

#### Stav zabezpečovacího zařízení:

- v místě MU se nenacházely žádné venkovní prvky traťového zabezpečovacího zařízení;
- archiv SZZ v žst. Žďárec byl stažen dle zástupce provozovatele dráhy dálkově. Data z archívu si DI vyžádala.

#### Stav drážních vozidel:

- vlak Os 5315, tvořený dvoudílnou motorovou jednotkou Pesa Link (marketingový název dopravce je RegioShark) CZ-ČD 95 54 5 844 030-7 (dále jen HDV), zastavil čelem v km 44,320, konec vlaku se po zastavení nacházel v km 44,363;
- po srážce došlo k vykolejení první nápravy prvního podvozku vpravo ve směru jízdy;
- HDV bylo poškozeno, byl zjištěn a odborně způsobilou osobou dopravce potvrzen deformovaný kryt pluhu, poškozené snímače vlakového zabezpečovače, poškozené držáky krytu pluhu, poškozená smetadla a pískovací zařízení na obou stranách předního čela HDV a jeho střecha;
- poškození HDV (dokumentováno v extrémně nepříznivých povětrnostních podmínkách a omezeném přístupu) je součástí fotodokumentace MU;
- HDV mělo 3 podvozky, 6 náprav, délku 44 m a hmotnost 96 t. Potřebná brzdicí % 115, skutečná brzdicí % 150, způsob brzdění I. v režimu R;
- dle ukazatelů na stanovišti strojvedoucího bylo HDV zabrzděno pneumatickou brzdou;
- orientační dechová zkouška na alkohol byla provedena u strojvedoucího vlaku Os 5315 s negativním výsledkem;
- na HDV byla dopravcem a DI zajištěna vlaková dokumentace;
- vozidlová radiostanice na stanovišti strojvedoucího byla v režimu traťového rádiového systému naladěna na stuhu 73, dále byla naladěna místní rádiová síť, simplexní kanál č. 12;



- strojvedoucí vlaku Os 5315 nebyl zpraven rozkazem o zhoršených povětrnostních podmínkách.

Povětrnostní podmínky: velmi silný západní vítr, oblačno s častými přeháňkami, +9 °C, byla vyhlášena meteorologická výstraha s vysokým stupněm nebezpečí na silný jihozápadní nárazový vítr, viditelnost nesnížena.

Geografické údaje: trať vedena lesním průsekem, nejprve pravostranným obloukem a následně v přímém směru. Drážní těleso se nachází na mírném náspu.

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem, provozovatelem dráhy ani jinými subjekty prováděny žádné opravné nebo údržbové práce. Provoz v místě MU a jeho okolí byl veden v režimu reagujícím na panující nepříznivou meteorologickou situaci. Více v kapitole 4.1.1 této ZZ.

### 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 Os 5315) | 657 000 Kč; |
| • zařízení dráhy     | 52 247 Kč;  |
| • životním prostředí | 0 Kč.       |

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí vyčíslena **celkem na 709 247 Kč.**

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

V důsledku vzniku MU došlo mezi žst. Žďárec a žst. Hlinsko k přerušení provozu od 7:32 h dne 17. 2. 2022 do 4:43 h dne 18. 2. 2022, kdy byl provoz v TK obnoven.

### 3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

#### Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- výpravčí žst. Žďárec, zaměstnanec SŽ.

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku Os 5315, zaměstnanec ČD.

Ostatní osoby, svědci:

- strojvedoucí vlaku Sp 1452, zaměstnanec ČD;
- výpravčí žst. Hlinsko, zaměstnanec SŽ;
- fyzická osoba, vlastník pozemku s místem růstu vyvrácených stromů.

**Zúčastněné subjekty:**

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem byla SŽ.

Dopravcem vlaku Os 5315 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 21. 1. 2020, s účinností od 23. 1. 2020 (dle smlouvy PDD 9001/19).

**3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel**

<b>Vlak:</b>	<b>Os 5315</b>	<b>Motorová jednotka Pesa Link:</b>		<b>Režim brzdění:</b>
Délka vlaku (m):	44	Motorová jednotka:	95 54 5 844 030 – 7	R
Počet náprav:	6			
Hmotnost (t):	96			
Potřebná brzdicí procenta (%):	115			
Skutečná brzdicí procenta (%):	150			
Chybějící brzdicí procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h <sup>-1</sup> ):	75			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 5315:

- držitelem HDV byly ČD;
- v době jízdy byl vlak řízen v režimu tempomatu (automatické regulace rychlosti);
- průběh rychlostní křivky v brzděné fázi i vypočtené zpomalení vlaku potvrzuje rychločinné brzdění při I. způsobu brzdění.

HDV bylo v době vzniku MU vybaveno elektronickým zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typ TELOC, č. 12093849 od firmy HaslerRail AG.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 7:31:58 h čelo vlaku se nacházelo v km 44,595, na začátku možné viditelnosti místa MU, v rychlosti 73,9 km.h<sup>-1</sup>;
- 7:32:02 h po ujetí dráhy 89 m v rychlosti 71,3 km.h<sup>-1</sup> byl zaznamenán nárůst tlaku v brzdových válcích a bezprostředně následovala aktivace dynamické brzdy – zavedení brzdění Ovladačem jízdy a brzdy (pneumatické a dynamické brzdy), výsledný tlak v brzdových válcích činil v této fázi brzdění 1,85 bar;

- 7:32:04 h po ujetí dráhy dalších 39 m v rychlosti 65,3 km.h<sup>-1</sup> bylo zaznamenáno ukončení účinku dynamické brzdy a rovněž je registrován skluz dvojkolí (přičemž ze záznamu nelze jednoznačně určit, zda byla dynamická brzda vyřazena stlačením Ovladače jízdy a brzdy, nebo ji vyřadila řídicí jednotka brzd Knorr), další účinek dynamické brzdy již nebyl registrován;
- 7:32:06 h po ujetí dráhy dalších 27 m v rychlosti 60,3 km.h<sup>-1</sup> skončila registrace skluzu dvojkolí, po zásahu řídicí jednotky brzd snížením a opětovným zvýšením tlaku v brzdových válcích se tlak ustálil na 2,3 bar;
- 7:32:08 h po ujetí dráhy dalších 35 m v rychlosti 52,6 km.h<sup>-1</sup> začal strojvedoucí brzdít nouzově (rychločinně) průběžnou brzdou, což vedlo k nárůstu tlaku v brzdových válcích na 2,65 bar, ale rovněž k další skluzům (do zastavení vozidlo registrovalo další 4 skluzы dvojkolí);
- 7:32:15 h po ujetí dráhy dalších 70 m v rychlosti 25,7 km.h<sup>-1</sup> dojel vlak do místa začátku prvních stop po rozježděném jehličí na hlavách kolejnic v km 44,335;
- 7:32:15 h po ujetí dráhy dalších 5 m v rychlosti 22,3 km.h<sup>-1</sup> došlo v km 44,330 ke srážce s kmeny vyvrácených stromů a vykolejení vlaku, zároveň je registrován pokles tlaku v brzdových válcích podvozku A, zřejmě jako následek vzniku MU;
- 7:32:19 h čelo vlaku zastavilo v km 44,320.

Pískování není v uvedeném úseku jízdy registrováno.

Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

### 3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Trať v místě MU je ve směru jízdy vlaku vedena od km 44,928 do km 44,548 pravým obloukem o poloměru 357 m s převýšením 129 mm. Od km 44,548 do km 44,465 trať pokračuje po krajní přechodnici se vzestupnicí. Místo MU (km 44,330) se nachází v přímé koleji začínající v km 44,465 a končící v km 44,194. V celém popsaném úseku je trať vedena na mírném náspu v lesním průseku. Kolejnice jsou typu S49 z roku 1983, upevněné k žebrovým podkladnicím na dřevěných pražcích v otevřeném šterkovém loži. Trať je v místě MU ve směru jízdy vlaku vedena ve sklonu (stoupání) 13,35 ‰.

Jedná se o jednokolejnou, neelektrifikovanou trať, zabezpečenou TZZ, automatickým hradlem typu AH 88A-SW s traťovou rychlostí v místě MU 75 km.h<sup>-1</sup>. Mezistaniční úsek je rozdělen na dva prostorové oddíly. Volnost kolejových úseků je zjišťována pomocí počítačů náprav.

Průjezdny průřez trati (koleje) byl v místě MU narušen dvěma vyvrácenými stromy z pozemku v ochranném pásmu dráhy s parcelním č. 674/4, k. ú. Raná u Hlinska. Původní místa růstu vyvrácených stromů byla geodetickým zaměřením stanovena 16,13 m od osy koleje (kolmo k ose koleje odpovídalo místo růstu km 44,316) a 17,30 m od osy koleje (kolmo k ose koleje odpovídalo místo růstu km 44,315).

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

Souhrn podaných vysvětlení zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu:

- strojvedoucí vlaku Os 5315 – Zápis se zaměstnancem:
  - směnu nastoupil v Pardubicích ve 4:07 h, byl odpočatý a ve fyzické a psychické pohodě;
  - směna probíhala bez závad až do doby jízdy vlaku Os 5315;
  - po výjezdu z oblouku spatřil strom ležící přes koleje, ihned zavedl rychločinné brzdění, ale srážce nešlo zabránit;
  - došlo k najetí do stromu a k vykolejení první nápravy, MU ohlásil do žst. Hlinsko;
  - vlaková četa zkontrolovala, zda nedošlo ke zranění cestujících, a poté kontaktovala regionálního dispečera a ohlásila mu MU;
  - zkoušku na alkohol vykonal u PČR s výsledkem „negativní“ a dále byl k dispozici vyšetřovacím orgánům.
- výpravčí žst. Žďárec – Zápis se zaměstnancem:
  - při předání služby byl upozorněn na vydání výstrahy ČHMÚ;
  - v 7:16 h přijel do žst. Žďárec protijedoucí vlak Sp 1452;
  - po dotazu u strojvedoucího tohoto vlaku na povětrnostní situaci a stav na trati vyhodnotil, že vlak Os 5315 není třeba zpravit rozkazem o zhoršené povětrnostní situaci;
  - vlak Os 5315 odjel ze žst. Žďárec do žst. Hlinsko v 7:21 h bez rozkazu o zhoršené povětrnostní situaci;
  - v žst. Žďárec byl klid, vítr nefoukal.
- výpravčí žst. Žďárec – Záznam o podaném vysvětlení DI:
  - únavu při nástupu na směnu a v průběhu směny nepociťoval, odpočinek před směnou měl, ale již si nepamatoval, jak dlouhý;
  - na mimořádnosti při nástupu na směnu si nepamatoval, v průběhu směny nedošlo k žádnému konfliktu;
  - službu výpravčího vykonává od roku 2001 a kromě žst. Žďárec vykonával v minulosti práci výpravčího i v jiných stanicích. V současnosti vykonává službu konkrétně také v žst. Chrudim a žst. Hlinsko, jinou práci u zaměstnavatele ani jinde nevykonává;
  - okolo 6. h ranní převzal službu a od kolegy sloužícího noční službu zjistil, že je vydána výstraha ČHMÚ;
  - směna až do vzniku MU probíhala standardně;
  - o výstraze ČHMÚ věděl také z elektronické pošty;
  - povětrnostní situaci sledoval v místě v žst. Žďárec a dále dotazováním u strojvedoucích;

- od kolegy sloužícího noční službu věděl, že byly zpraveny první ranní vlaky jedoucí k němu ze žst. Hlinsko;
- s výpravčím denní služby, který sloužil ve stejné době jako on v žst. Hlinsko, povětrnostní situaci nekonzultoval;
- věděl, že Příloha č. 49 Staničního řádu „Havarijní opatření“ v žst. Žďárec obsahovala v době MU dne 17. 2. 2022 kromě jiného Pokyn č. 78, obsahující pokyny při zvýšeném riziku vzniku překážek na trati po ukončení výluky dopravní služby nebo dozoru;
- nevzpomněl si, zda byl o obsahu Pokynu č. 78 a pravidlech pro jeho používání školen;
- pracoval podle Pokynu č. 78 ve směně, kdy došlo k MU, a sledoval povětrnostní situaci. Další opatření nečinil, neboť situaci vyhodnotil tak, že opatření nejsou potřeba;
- i v minulosti ve směně pracoval podle Pokynu č. 78.

Souhrn podaných vysvětlení jiných svědků:

- výpravčí žst. Hlinsko – Záznam o podaném vysvětlení DI:
  - při nástupu na směnu ani během ní se nevyskytly žádné mimořádnosti, během směny se necítil unavený, před směnou měl dostatečný odpočinek;
  - ze služebního e-mailu a webové stránky ČHMÚ věděl, že pro předmětnou směnu byla vydaná meteorologická výstraha, počítal tedy se zpravováním vlaků, a tak i činil;
  - sledoval meteorologické informace v počítači a venku, viděl, jak se ohýbaly stromy vlivem silného větru a padalo hodně listů;
  - nevěděl o tom, že výpravčí v žst. Žďárec v době od začátku jeho směny do vzniku MU nezpravoval o zhoršené povětrnostní situaci všeobecným rozkazem všechny vlaky jedoucí do mezistaničního úseku, kde došlo ke vzniku MU;
  - věděl, že Příloha č. 49 Staničního řádu „Havarijní opatření“ v žst. Hlinsko v Čechách obsahovala v době MU dne 17. 2. 2022 kromě jiného dokument Pokyn č. 78, obsahující postupy při zvýšeném riziku vzniku překážek na trati po ukončení výluky dopravní služby nebo dozoru;
  - nevzpomněl si, zda bylo součástí školení seznámení s Pokynem č. 78. Seznámen s ním byl pomocí „normálí“;
  - v minulosti podle pravidel z Pokynu č. 78 pracoval;
  - dopravu v předmětné směně, kdy došlo k MU, organizoval a zpravoval vlaky podle vydané meteorologické výstrahy, a pokračoval tak ve zpravování vlaků po výpravčím z předchozí noční směny;
  - předchozí vlaky ve směru do/z žst. Žďárec odjely/přijely bez problémů. Až u vlaku Os 5315 došlo ke srážce se stromy a vzniku MU.

- strojvedoucí vlaku Sp 1452 – Zápis se zaměstnancem:
  - při vedení vlaku Sp 1452 obdržel v žst. Hlinsko rozkaz o zhoršených povětrnostních podmínkách;
  - pokyny z rozkazu se při jízdě do žst. Žďárec řídil;
  - při jízdě úsekem, kde následně došlo k MU, neviděl, že by nějak výrazně foukalo, stromy se neohýbaly;
  - v žst. Žďárec ho kontaktoval výpravčí s dotazem, jak úsek vypadá;
  - odpověděl mu, že fouká, ale ne tak, že by se stromy ohýbaly, a poté pokračoval v jízdě.

## 3.2 Faktický popis události

### 3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Na den 17. 2. 2022 od 0:00 h do 15:00 h vydal ČHMÚ meteorologickou výstrahu s vysokým stupněm nebezpečí na velmi silný vítr, platnou pro území celé České republiky. Od 7:00 h do 8:00 h, tedy v časovém rozpětí, kdy došlo k MU, byl na profesionální meteorologické stanici ČHMÚ Svratouch, která je vzdálena jihovýchodním směrem cca 9 km od místa MU, zaznamenán vítr o průměrné rychlosti 10 m/s až 15 m/s („silný vítr“), nejvyšší náraz o rychlosti 26 m/s. Od hodnoty 24,5 m/s se již jedná o „silnou vichřici“ (viz Obr. č. 6).

V 7:21:45 h odjel vlak Os 5315 ze žst. Žďárec (pravidelný odjezd dle JŘ v 7:16 h) do mezistaničního úseku směrem do žst. Hlinsko. Strojvedoucí vlaku Os 5315 nebyl před jízdou zpraven rozkazem o zhoršených povětrnostních podmínkách. Výpravčí žst. Žďárec před vypravením vlaku rozsvícením návěsti dovolující jízdu vlaku na návěstidle S1 sledoval meteorologickou situaci ve smyslu čl. 4100 a 4107 předpisu SŽDC D1, dotazoval se na ni strojvedoucích a ze zjištěného stavu nenaznal nutnost zpravit strojvedoucího vlaku Os 5315 rozkazem o zhoršených povětrnostních podmínkách. Podrobnosti o způsobu vyhodnocení povětrnostních podmínek před odjezdem vlaku Os 5315 jsou v podání vysvětlení výpravčího v žst. Žďárec a strojvedoucího vlaku Sp 1452 v kapitole 3.1.9 této ZZ.

V 7:28:17 h vlak Os 5315 odjel ze zastávky Vojtěchov (pravidelný odjezd dle JŘ v 7:24 h) a pokračoval v další jízdě k místu MU. V 7:31:58 h mohl strojvedoucí ze vzdálenosti 265 m před místem MU z pravého oblouku poprvé vidět vyvrácené stromy v prostoru následující přímé TK. I přes zavedené intenzivní brzdění z rychlosti 71,3 km.h<sup>-1</sup> došlo v 7:32:15 h v km 44,330 při rychlosti 22,3 km.h<sup>-1</sup> ke srážce se dvěma kmeny vyvrácených stromů a následnému vykolejení vlaku první nápravou prvního podvozku vpravo ve směru jízdy. Vykolejený vlak po srážce zastavil v km 44,420.

Při MU nedošlo ke zranění osob.

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

17. 2. 2022

- 7:33 h strojvedoucí vlaku Os 5315 provedl ohlášení MU výpravčímu žst. Hlinsko;
- 7:37 h výpravčí žst. Hlinsko oznámil vznik MU na IZS;
- 7:38 h výpravčí žst. Hlinsko oznámil vznik MU vedoucímu dispečerovi CDP Praha;
- 7:40 h výpravčí žst. Hlinsko oznámil vznik MU nehodové pohotovosti PO Česká Třebová;
- 8:01 h pověřená osoba O18 SŽ ohlásila vznik MU na COP DI;
- 10:27 h začátek ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI;
- 10:55 h přítomný inspektor DI udělil souhlas s uvolněním dráhy;

18. 2. 2022

- 4:43 h obnoven provoz v traťové koleji.

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován v 7:37 h, tj. 5 minut po vzniku MU, výpravčím žst. Hlinsko.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- Policie ČR, Obvodní oddělení Hlinsko;
- HZS Pardubického kraje, ÚO Chrudim, stanice Hlinsko;
- HZS SŽ, JPO Havlíčkův Brod;
- Městská Policie Skuteč.

## 4 ANALÝZA UDÁLOSTI

### 4.1 Úlohy a povinnosti

#### 4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy SŽ je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy ve smyslu ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. Dále, jelikož plní i povinnosti vlastníka dráhy, má mj. za povinnost, pro zajištění provozuschopnosti dráhy ve smyslu § 20 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., provádět prohlídky a měření drah v souladu s § 26 odst. 1, 2 a 3 vyhlášky č. 177/1995 Sb. Stav rostoucí vegetace na trati a v jejím okolí provozovatel zjišťuje podle předpisu SŽ S2/3 v rámci pravidelné komplexní prohlídky trati nebo pěší obchůzkou, při nichž se vyhledávají možné zdroje ohrožení dráhy a drážní dopravy. Od 15. 1. 2020 je v novelizovaném § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. jednoznačně definováno, že 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 a provozovateli dráhy je zároveň nově svěřeno 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 vlastníkem v přiměřené lhůtě a v rozsahu, které jsou stanoveny v tomto upozornění.

Novelou zákona byly tedy mj. odstraněny nedostatky předchozí právní úpravy, na které poukazoval v rozhodnutí 1 As 299/2019 – 42 Nejvyšší správní soud, v podrobnostech viz [ZZ k MU Srážka vlaku Os 5700 s překážkou \(spadlým stromem\) mezi železničními stanicemi Nová Paka a Lázně Bělohrad a jeho následné vykolejení dne 24. července 2019.](#)

### **1. Prohlídky provozovatele dráhy SŽ provedené v traťovém úseku mezi žst. Žďárec a žst. Hlinsko před vznikem MU a růst stromů v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu provozované koleje:**

- poslední obchůzka před MU byla provedena dne 11. 2. 2022 se závěrem: „bez zjevných závad“;
- poslední obchůzka vedoucího provozního střediska byla provedena dne 2. 2. 2022 se závěrem: „osazení rychlostníku“;
- poslední kontrolní jízda byla provedena vedoucím provozního střediska dne 10. 2. 2022 se závěrem: „závady nezjištěny“;
- komplexní prohlídka tratě byla provedena dne 7. 5. 2021 se zjištěnými závadami nesouvisejícími s problematikou stromů.

### **Analýza DI, obsahující konfrontaci nezjištění zdroje ohrožení dráhy při pravidelné kontrolní činnosti provozovatele dráhy před MU se zjištěním DI na místě MU:**

- Jak vyplynulo z ohledání místa MU (podrobnosti viz kapitola 3.1.3 této ZZ), stav vyvrácených stromů neprokázal jejich napadení škůdci. Ani napadení hnilobou nebylo zjištěno;
- stromy rostly v ochranném pásmu dráhy, na pozemku soukromého vlastníka plnicím dle výpisu z katastru nemovitostí funkci lesa, a svou výškou se nacházely v dopadové vzdálenosti do průjezdného průřezu dráhy. Geodetickým zaměřením byla upřesněna poloha původního růstu, kolmo k ose koleje v km 44,315 a 44,316. Vzdálenost místa původního růstu obou stromů od osy koleje byla 16,13 m a 17,30 m, přičemž jejich výška činila cca 29 m;
- ohrožení (nebezpečí), které místem růstu stromů bylo vytvořeno, je definováno v ustanovení § 10 zákona č. 266/1994 Sb.

V ustanovení § 10 zákona č. 266/1994 Sb. je mimo jiné uvedeno:

*„(3) Provozovatel dráhy má právo odstraňovat a oklešťovat stromy a jiné porosty ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy v případě, kdy tak po předchozím upozornění provozovatele dráhy neučinil jejich vlastníkem v přiměřené lhůtě a v rozsahu, které jsou stanoveny v tomto upozornění. **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) Provozovatel dráhy je povinen při výkonu jeho práva podle odstavce 3 co nejvíce šetřit práv vlastníků a uživatelů dotčených nemovitostí a vstup na jejich nemovitosti jim předem oznámit. Po skončení prací je povinen uvést nemovitost do předchozího stavu, a není-li to možné s ohledem na povahu provedených prací, do stavu odpovídajícího jejímu předchozímu účelu*



nebo způsobu užívání. Provozovatel dráhy je rovněž povinen na žádost vlastníka dotčené nemovitosti na svůj náklad provést likvidaci vzniklého klesu a zbytků po těžbě.

(5) *Byl-li vlastník nebo uživatel nemovitosti v důsledku výkonu práva provozovatele dráhy podle odstavce 3 omezen v obvyklém užívání nemovitosti nebo vznikla-li mu škoda, má právo na přiměřenou jednorázovou náhradu; toto právo lze uplatnit u provozovatele dráhy do 2 let ode dne, kdy k omezení nebo vzniku škody došlo, jinak právo zaniká.*

V případě předmětné MU provozovatel dráhy vlastníka pozemku na růst stromů zúčastněných na MU, které při svém vývratu zasáhly do průjezdného průřezu a ohrožily bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy, neupozornil a k odstranění ho nevyzval.

Provozovatel dráhy tedy svou kontrolní činností nezjistil ohrožení dráhy, které se na místě vzniku MU nacházelo, a nevyužil svá práva k jeho odstranění.

### **Analýza DI ohledně využití nových pravomocí provozovatele dráhy:**

Následně se DI zaměřila na konkrétní využití výše uvedených pravomocí vyplývajících z novelizovaného znění § 10 zákona č. 266/1994 Sb. v souvislosti s předmětnou MU.

Obecně lze konstatovat, že v okolí drah SŽ s novým právem provozovatele dráhy došlo po 15. 1. 2020 k výraznému nárůstu kácení zejména na vlastních pozemcích SŽ, násobně více bylo káceno i v případě dřevin rostoucích mimo les na pozemcích cizích vlastníků. Na pozemcích plnících funkci lesa není trend jednoznačně patrný.

pozemek/rok	2018	2019	2021	2022
pozemky SŽ	325 387	383 378	612 807	513 508
lesní pozemky	neevidováno	1 345	3 722	1 224
ostatní pozemky	neevidováno	1 670	6 120	7 111

Tab. č. 1: Statistika kácení dřevin v obvodu a ochranném pásmu dráhy provozovatele dráhy SŽ<sup>1</sup>. Zdroj SŽ úprava DI

V souvislosti s touto konkrétní MU byl provozovatel dráhy požádán o zaslání žádosti/oznámení/výzev odeslaných vlastníkům pozemků v ochranném pásmu dráhy za účelem kácení dřevin ve vybraném úseku trati, kde došlo k MU, které by v případě pádu byly zdrojem ohrožení dráhy. Za období od 15. 1. 2020, tedy od počátku platnosti novelizovaného § 10 zákona č. 266/1994 Sb., do vzniku MU dne 17. 2. 2022, provozovatel dráhy vyzval dle nově daných pravomocí jednoho vlastníka pozemku v ochranném pásmu dráhy v předmětném mezistaničním úseku k odstranění dřevin (Výzva ze dne 3. 9. 2021 ke dřevinám ohrožujícím bezpečnost v km 55,142 až 55,110) „... **kteří při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, jsou stromovím ohrožujícím bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy**“.

Aktivní vyzývání vlastníků pozemků v ochranném pásmu dráhy k odstranění stromoví ohrožující bezpečné provozování drážní dopravy ze strany provozovatele dráhy je důležité:

- vzhledem k charakteru stromů jako živých organismů a díky vnějším vlivům, které na ně působí, nelze prakticky nikdy zcela vyloučit riziko pádu stromu nebo jeho části, a tím překážky v průjezdném průřezu dráhy, ohrožení bezpečného provozu a možný vznik škody, **zároveň se lze oprávněně domnívat, že vlastníci stromů na pozemcích**

<sup>1</sup> Jedná o tzv. přepočtené stromy (pro lepší přehlednost). Přepočtené kusy stromů – „velké stromy“ (s obvodem kmene nad 80 cm) se počítají jako jeden strom, „malé stromy“ (s obvodem kmene do 80 cm) se zohledňují jako ½ stromu a každých 10 m<sup>2</sup> zapojených porostů se kalkuluje jako jeden strom.

**v ochranném pásmu dráhy neví o nebezpečí definovaném v § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb.;**

- ustanovení § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. ve spojení s ustanovením § 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.“*, s ustanovením § 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 s ustanovením § 2937 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 je zde však 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. vlastníkovi stanovena pouze nepřímo, neboť vyplývá až z kontextu s povinnostmi ze zákona č. 89/2012 Sb.;
- v případě předmětné MU se stromy svým místem růstu nacházely na parcele plnící funkci lesa. 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 například povinen při kácení plnit ustanovení § 31 zákona č. 289/1995 Sb., tj. při mýtní těžbě úmyslné nesmí velikost holé seče překročit 1 hektar, pokud v odůvodněných případech orgán státní správy lesů nepovolí výjimku, holina na lesních pozemcích musí být zalesněna, atd. Další možností je předem stanovený 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 tratě by se následně pěstovaly takové dřeviny, které by nepřekročily předem stanovenou výšku.

Pokud současná právní úprava výslovně neukládá preventivní povinnosti vlastníkům pozemků, je třeba pro zajištění bezpečnosti důsledně uplatňovat plnění preventivní činnosti ze strany provozovatele dráhy. Pro minimalizaci rizik vzniku MU a splnění povinnosti provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy ve smyslu ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. je nejlepší prevencí pravidelně prováděná kontrola odborně způsobilými osobami provozovatele dráhy a důsledné vyzývání vlastníků k odstranění zdroje ohrožení dráhy tvořeného stromovím, **„které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy“**.

Jako klíčové pro zvýšení motivace a aktivity provozovatelů drah v tomto směru vidí DI vynucování plnění ustanovení § 22 odst. 1. písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. ze strany DÚ, který je na základě § 58 téhož zákona oprávněn vykonávat státní dozor ve věcech drah a zároveň dle § 52a téhož zákona je příslušný k projednání přestupku mj. dle § 51 odst. 4 písm. c) téhož

zákona, kterého se dopustí provozovatel dráhy, když provozuje dráhu v rozporu s § 22 odst. 1 písm. a) téhož zákona.

**V případě předmětné MU provozovatel dráhy vlastníka pozemku na místo původního růstu stromů zúčastněných na MU, které při svém vývratu zasáhly do průjezdného průřezu a ohrozily bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy, neupozornil a k odstranění ho nevyzval.**

Drážní inspekce se při svém šetření nezabývá konkrétně otázkou viny a odpovědnosti, popř. jakéhokoli následného postihu, avšak odpovědnost úzce souvisí s případnou prevencí. Obecně lze konstatovat, že pokud se kdokoliv vyváže z odpovědnosti za vzniklou škodu, a tedy není postihován za nedodržení svých povinností, není dostatečně motivován k tomu, aby je začal řádně dodržovat. Z pohledu Drážní inspekce je naprosto nepřijatelné, aby stav souboru právních předpisů umožňoval, že výsledkem soudních procesů v případě srážky drážního vozidla se stromem bude konstatování, že za tuto srážku nikdo nenese odpovědnost, protože těmto událostem se rozhodně dá předcházet, a to preventivním odstraněním stromoví a jiných porostů, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy.

Z dlouhodobých statistik vyplývá, že ekonomické dopady způsobené srážkami drážních vozidel se stromy nejsou významné v porovnání s náklady na odstranění všech stromů, které svojí výškou a dopadovou vzdáleností mohou způsobit vznik mimořádné události, a na následnou kontinuální údržbu odpovídající části ochranného pásma dráhy. Škoda, resp. újma na zdraví se však takto jednoduše vyčíslit a porovnávat nedá.

Právní předpisy České republiky stanovují práva a povinnosti pro jednotlivé subjekty. V tomto případě stanovují mimo jiné ustanovením § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. povinnost provozovateli dráhy, a to provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy. Právní předpisy by měly provozovateli dráhy rovněž dát adekvátní práva, s jejichž přispěním by tuto povinnost plnil, pokud plnění povinnosti závisí i na skutečnostech (okolnostech), které jsou na vůli provozovatele dráhy nezávislé (v daném případě na skutečnosti, že provozovatel dráhy není současně vlastníkem předmětných stromů, přesněji tyto se nenacházejí na jeho pozemcích). V tomto ohledu byla implementována některá dřívější bezpečnostní doporučení Drážní inspekce a došlo též k částečné změně právních předpisů.

Na druhou stranu, pokud změny právních předpisů nejsou dostatečně jednoznačné a vzájemně souladné, vzniká prostor pro rozdílné výklady a následně pro soudní spory. Takový stav je obecně nežádoucí a je třeba jej neprodleně odstranit. Je třeba jednoznačně definovat, zda je v zájmu České republiky provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb., nebo nadále provozovat dráhu s rizikem vzniku MU s odvoláním na vlastnická práva, ochranu přírody a krajiny, popř. lesů.

Tím Drážní inspekce v žádném případě nepopírá, že je třeba vlastnická práva respektovat, stejně jako zákaz pravé retroaktivity právních předpisů, proto je možné zakázat pouze novou výsadbu, naopak při odstranění stávajícího stromoví je nutné vlastníkovi kompenzovat případně vzniklou škodu. Na to je nyní pamatováno v § 10 odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb. Drážní inspekce stejně tak nezpochybňuje význam potřeby ochrany přírody a krajiny, popř. lesů. Je však třeba se rozhodnout, co má v daném území prioritu, resp. jasně rozlišit, který zákon je v daném případě zákonem obecným a který speciálním, aby se předešlo zbytečným soudním sporům.

Jak uvádí § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., 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. Drážní inspekce se s tímto ustanovením jednoznačně ztotožňuje. K systematickému omezení újmy na zdraví a životech je nutné tuto tezi přijmout a implementovat ji v budoucnosti vždy náležitě do všech souvisejících právních předpisů. Ohrožení plynoucí z přítomnosti stromů, které vzhledem ke své výšce a vzdálenosti od osy koleje mohou potenciálně dopadnout do průjezdného průřezu provozované koleje, nelze zpochybňovat, stejně jako nikdo nezpochybňuje analogický zákaz přítomnosti stromů v blízkosti letiště, kdy přítomnost letiště znamená konkrétní omezení pro vyšší zeleň.

U dráhy by to mělo platit analogicky, tedy pokud je prioritou České republiky maximální bezpečnost drážní dopravy, musí se právní předpisy nastavit jednoznačně a komplexně ve smyslu bezpodmínečného odstranění všech stromů, které vzhledem ke své výšce a vzdálenosti od osy koleje mohou potenciálně dopadnout do průjezdného průřezu provozované koleje.

Pokud je pro Českou republiku prioritou zachovat stromoví i přes výše popsané riziko materiálních škod a újmy na zdraví, musí to být právě Česká republika, která bude kompenzovat škody cestujícím, provozovatelům drah, dopravcům a jejich zaměstnancům. Právní předpisy České republiky i přes nedávné změny totiž v současné době neumožňují provozovatelům drah v dohledné době (s ohledem na množství stromů) a ve všech případech (s ohledem na související administrativu, viz např. omezení v zákoně č. 289/1995 Sb. popsané výše) prakticky splnit povinnost provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy, kterou jim Česká republika ustanovením § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. uložila.

V současné situaci Drážní inspekci s ohledem na výše uvedené nezbyvá než apelovat na provozovatele dráhy SŽ, aby důsledněji dbal svých povinností vyplývajících mu z právních předpisů a v maximální možné míře využil všechny právními předpisy dané možnosti k odvrácení obdobných MU.

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

### **Zjištění:**

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

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:

*„(1) Provozovatel dráhy je povinen*

*a) 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 § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. do souvislosti s definičním:

- § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb.:

*„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. **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.**“;*

- § 2 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

*„Dráha musí být pro zajištění své provozuschopnosti pravidelně kontrolována a udržována. ...“;*

- § 26 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 177/1995 Sb.:

*„Pravidelné prohlídky a měření podle odstavce 1 se provádějí:*

*a) obchůzkou trati, při níž se provádí pravidelná prohlídka trati pro zjištění stavu železničního svršku a spodku, železničních přejezdů a staveb železničního spodku a **zjišťování případného zdroje ohrožení dráhy**;“;*

- příloha A (normativní), Pokyny k provádění kontroly, A.1.2 předpisu SŽ S2/3:

*„Obchůzkou se provádí prohlídka pro zjištění stavu železničního svršku a spodku, železničních přejezdů, staveb a pevných zařízení nutných k ochraně proti nepříznivým vlivům dráhy, staveb železničního spodku a **zjišťování případného výskytu zdroje ohrožení dráhy**.“;*

- příloha B (normativní), Pokyny k provádění kontroly, B.1.3 předpisu SŽ S2/3:

*„Kontrolní jízdou se sleduje kvalita jízdní dráhy pod zatížením a její náhlé změny. Dále se sleduje pohledem na trať stav kolejového lože, zemního tělesa a povrchového odvodnění, poloha, stav a viditelnost traťových značek, prostorového uspořádání staveb dráhy, stav protihlukových objektů a přejezdů a pracovní činnost a zajištění bezpečnosti zaměstnanců. Součástí kontrolní jízdy je také dohled, při kterém se sleduje činnost na dráze a jejím okolí a **zjišťují možné zdroje ohrožení dráhy**.“;*

- čl. 4 odst. 2 písm. a) dokumentu Metodický pokyn:

*„V případě, kdy tak po předchozím upozornění provozovatele dráhy podle čl. 4 odst. 1 tohoto metodického pokynu, neučinil jejich vlastník v přiměřené lhůtě a v rozsahu, které jsou stanoveny v tomto upozornění [viz příloha I (fyzická osoba) a J (právnícká osoba) tohoto metodického pokynu - upozornění a následně příloha K tohoto metodického pokynu - upozornění při nečinnosti vlastníka (výzva) ve vazbě na § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb.], nebo vyžádají-li si to jiné okolnosti, postupuje Správa železnic 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), viz příloha K tohoto metodického pokynu“;*

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení čl. 4 odst. 2 písm. a) dokumentu Metodický pokyn do souvislosti s definičním:

- § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. (citováno výše);
- čl. 4 odst. 1 dokumentu Metodický pokyn:

*„... Ustanovení § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. umožňuje provozovateli dráhy upozornit vlastníky pozemků na jejich povinnost včetně specifikace postupů v případě jejich nekonání.“*

## **2. Meteorologická situace panující v místě MU v době jejího vzniku:**

V kapitole 4.3.4 této ZZ je podrobně rozebrána extrémní meteorologická situace, panující v době před vznikem MU a v době vzniku MU. Kombinace nepříznivých povětrnostních podmínek s vysokým stupněm nebezpečí a předchozích jevů z oblasti počasí, které probíhaly před dnem vzniku MU, byla součástí bezprostřední příčiny vzniku MU.

Provozovatel dráhy má mj. povinnost provozovat dráhu, řídit a organizovat drážní dopravu a udělovat dopravcům pokyny pro potřebu bezpečné drážní dopravy, což prováděl v době vzniku MU dle předpisu SŽDC D1. S předpisem SŽDC D1 musely být v souladu všechny ostatní vnitřní předpisy, opatření a pokyny vydané SŽ, které se dotýkaly provozování dráhy a řízení a organizování drážní dopravy (viz čl. 3 předpisu SŽDC D1).

V průběhu šetření byly DI zjištěny rozdíly v práci výpravčích z pohledu předávání bezpečnostních informací strojvedoucím vlaků, jedoucích v mezistaničním úseku mezi žst. Žďárec a žst. Hlinsko, od začátku platnosti meteorologické výstrahy s vysokým stupněm nebezpečí, tedy od 17. 2. 2022 od 0:01 h do vzniku MU.

Všechny vlaky vyjíždějící ze žst. Hlinsko do úseku tratě s místem MU byly jak výpravčím noční, tak i denní služby, zpraveny Všeobecným rozkazem s textem *„Z důvodu zhoršené povětrnostní situace a nebezpečí vzniku překážky na trati přizpůsobte při odjezdu ze stanice Hlinsko v Čechách, při jízdě mezi stanicemi Hlinsko v Čechách – Žďárec u Skutče a při vjezdu do stanice Žďárec u Skutče rychlost jízdy tak, abyste na vzdálenost rovnající se délce volné koleje, kterou vidíte před sebou, zastavil před případnou překážkou na trati“*.

Žádné vlaky vyjíždějící ze žst. Žďárec do úseku tratě s místem MU nebyly ve výše uvedené době výpravčím noční ani denní služby výše uvedeným Všeobecným rozkazem zpraveny.

Pro analýzu rozdílného jednání výpravčích ve službě v žst. Žďárec a žst. Hlinsko při řízení a organizování drážní dopravy v době platnosti meteorologické výstrahy s vysokým stupněm nebezpečí v den vzniku MU DI použila:

- obsah kapitoly „V) Mimořádné povětrnostní podmínky, A) ZHORŠENÁ POVĚTRNOSTNÍ SITUACE“ předpisu SŽDC D1;
- obsah fotodokumentace z ohledání Dopravních kanceláří v obou výše uvedených žst. dne 17. 2. 2022 a 25. 4. 2022;
- obsah relevantních vyžádaných dokumentů, zaslaných DI provozovatelem dráhy.

**Analýza způsobu řízení a organizování drážní dopravy v žst. Hlinsko v době platnosti meteorologické výstrahy s vysokým stupněm nebezpečí v den vzniku MU:**

- dle pořízené fotodokumentace DI v DK žst. Hlinsko byla každá noční služba výpravčího, dle dokumentu „Rozvrh služby“, od 1. 1. 2019, přerušena výkonem dozoru na pracovišti (v této době není provozována drážní doprava);
- dne 15. 2. 2022 v 11:19 h obdržel výpravčí e-mail o meteorologických výstrahách na den 16. a 17. 2. 2022 (od půlnoci 16/17. 2. 2022, výstraha s vysokým stupněm nebezpečí);
- dne 16. 2. 2022 v 10:48 h, opět e-mailem, byla doručena do DK depeše DPS č. 2022-02-001038, upřesňující vysoký stupeň nebezpečí spočívající kromě jiného ve velmi silném větru;
- dne 16. 2. 2022 ve 20:04 h byl, opět e-mailem, doručen do DK operativní příkaz NŘP číslo 3/2022. Ten nařizoval tam, kde by mohlo dojít k ohrožení bezpečnosti žel. provozu, jeho preventivní zastavení;
- příloha č. 49 SŘ „Havarijní opatření“ v žst. Hlinsko obsahovala v době vzniku MU, kromě jiného, dokument Pokyn č. 78;
- od 0:01 h dne 17. 2. 2022 byl do úseku s místem MU zpraven, dle ofocených kopií Všeobecných rozkazů, každý vlak dle předpisu SŽDC D1, čl. 4107 písm. a) (ve 4:19 h to byl jako první vlak Os 5312).

**Činnost výpravčích ve službě v žst. Hlinsko od 0:01 h dne 17. 2. 2022 do vzniku MU:**

- dle čl. 6.1.1 dokumentu „Opatření náměstka pro řízení provozu č. 3/2013 ve znění změny č. 3“, schváleného pod č. j.: 9183/2021-SŽ-OŘ HKR-NŘP dne 12. 5. 2021 a platného v době vzniku MU, má výpravčí povinnost průběžně sledovat v průběhu směny doručenou elektronickou poštou (dle podání vysvětlení výpravčího žst. Hlinsko sledování prováděl);
- po ukončení dozoru na pracovišti a zahájení výkonu dopravní služby v DK byla v platnosti meteorologická výstraha s vysokým stupněm nebezpečí, o které výpravčí denní služby dle podání vysvětlení věděl, neboť sledoval e-mailovou komunikaci a výpravčí noční služby provedl dle čl. 3.1 Pokynu č. 78 záznam o vyhlášené meteorologické výstraze v bodu č. 25 dokumentu „Odevzdávka dopravní služby“ (příslušné záznamy do odevzdávky dopravní služby byly prováděny již od 15. 2. 2022 do Telefonního zápisníku však obsah zprávy nebo odkaz na elektronickou podobu dle téhož článku téhož pokynu výpravčí nezaznamenali, což je nedostatek mimo příčinnou souvislost);
- po ukončení dozoru a zahájení výkonu dopravní služby v DK zpravoval výpravčí noční služby, pro potvrzení sjízdnosti tratě, dle čl. 4.4 Pokynu č. 78 první vlak (Os 5312) Všeobecným rozkazem, s textem dle předpisu SŽDC D1, čl. 4107 písm. a);
- vzhledem k tomu, že dle výpravčího noční i denní služby trvala v době meteorologické výstrahy s vysokým stupněm nebezpečí zhoršená povětrnostní situace, zpravovali tito výpravčí všechny další vlaky jedoucí z jejich směru do úseku trati s místem MU, až do doby jejího vzniku, dle čl. 4.6 Pokynu č. 78, odkazujícího se na předpis SŽDC D1, čl. 4107 písm. a).

## Analýza stavu v žst. Žďárec v době platnosti meteorologické výstrahy s vysokým stupněm nebezpečí v den vzniku MU:

- dle pořízené fotodokumentace DI v DK v žst. Žďárec nebyla žádná noční služba výpravčího, dle dokumentu „Rozvrh služby“, od 1. 1. 2019, přerušena výkonem dozoru na pracovišti;
- dne 15. 2. 2022 v 11:19 h obdržel výpravčí e-mail o meteorologických výstrahách na den 16. a 17. 2. 2022 (od půlnoci 16/17. 2. 2022, výstraha s vysokým stupněm nebezpečí);
- dne 16. 2. 2022 v 10:48 h byla, opět e-mailem, do DK doručena depeše DPS č. 2022-02-001038, upřesňující vysoký stupeň nebezpečí spočívající kromě jiného ve velmi silném větru;
- dne 16. 2. 2022 ve 20:04 h byl e-mailem doručen do DK operativní příkaz NŘP číslo 3/2022. Ten nařizoval tam, kde by mohlo dojít k ohrožení bezpečnosti žel. provozu, preventivní zastavení provozu;
- příloha č. 49 SŘ „Havarijní opatření“ v žst. Žďárec obsahovala v době vzniku MU, kromě jiného, dokument Pokyn č. 78;
- od 0:01 h dne 17. 2. 2022 nebyl do úseku s místem MU zpraven, dle Všeobecných rozkazů, žádný vlak dle předpisu SŽDC D1, čl. 4107 písm. a).

## Činnost výpravčích ve službě v žst. Žďárec od 0:01 h dne 17. 2. 2022 do vzniku MU:

- dle čl. 6.1.1 dokumentu „Opatření náměstka pro řízení provozu č. 3/2013 ve znění změny č. 3“, schváleného pod č. j.: 9183/2021-SŽ-OŘ HKR-NŘP dne 12. 5. 2021 a platného v době vzniku MU, má výpravčí povinnost průběžně sledovat v průběhu směny doručenu elektronickou poštou (dle podání vysvětlení výpravčího denní směny v žst. Žďárec sledování prováděl);
- příloha č. 49 SŘ „Havarijní opatření“ v žst. Žďárec obsahovala v době vzniku MU kromě jiného dokument Pokyn č. 78 („*Věc: Pokyn při zvýšeném riziku překážek na trati po ukončení VDS / pracovníka dozoru*“), nicméně v žst. Žďárec, dle „Rozvrhu služby“ s platností od 1. 11. 2010, nedochází k VDS ani dozoru na pracovišti, tedy přerušení výkonu služby. Z názvu lze tedy nabyt dojmu, že tento pokyn není pro žst. Žďárec přímo určen, ale je pro výpravčího žst. Žďárec pouze informativní (neboť úsek Žďárec u Skutče (mimo) – Hlinsko v Čechách je zařazen mezi Oblasti se zvýšeným rizikem vzniku překážky na tratích s VDS a SP) a neukládá mu žádné povinnosti. Ve skutečnosti však Pokyn č. 78 dle čl. 1.2 „*mj. upravuje postupy v návaznosti na ustanovení předpisu SŽDC D1 V Části třinácté, Kapitole V a VI a dle ustanovení Pokynu ředitele Oblastního ředitelství č. 19*“ konkrétně v kapitole 2 pokyn definoval oblasti se zvýšeným rizikem vzniku překážek a v kapitole 3 informoval o výstražných informacích ČHMÚ a způsobu jejich distribuce. Nejednalo se však o žádné konkrétní postupy (popř. upřesnění postupů stanovených předpisem SŽDC D1) k vyhodnocování povětrnostní situace a s tím souvisejícího přijímání opatření výpravčím. Záznamy do odevzdávky dopravní služby ani do Telefonního zápisníku dle čl. 3.1 Pokynu č. 78 výpravčí nezaznamenali, což je nedostatek mimo příčinnou souvislost;
- výpravčí žst. Žďárec se tedy měl řídit obecnými postupy z kapitoly „V) Mimořádné povětrnostní podmínky, A) ZHORŠENÁ POVĚTRNOSTNÍ SITUACE“ předpisu SŽDC D1, zejména:



- čl. 4100 předpisu SŽDC D1:  
*„Po obdržení informace o vzniku možného ohrožení provozu, případně zjistí-li takovou situaci výpravčí sám, sleduje výpravčí, zda není vlivem povětrnostních podmínek ohrožena bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy.“;*
- čl. 4107 předpisu SŽDC D1:  
*„Dochází-li po dobu přímého působení povětrnostních vlivů k nadměrnému kymácení stromů, viditelnému vlnění a pohybu trakčního vedení, vznikají-li drobné škody na stavbách, předpokládá-li se zvýšení hladin vodních toků v blízkosti tratě apod.:  
a) je-li trať sjízdná (např. dojel protijedoucí vlak, předchozí vlak dojel do sousední stanice, po ověření volnosti a průjezdnosti tratě), ale vlivem povětrnostních podmínek by mohlo dojít ke vzniku překážky na trati, zpravuje výpravčí další vlaky (PMD) písemným rozkazem takto: „Z důvodu zhoršené povětrnostní situace a nebezpečí vzniku překážky na trati přizpůsobte mezi stanicemi Dobřichovice – Karlštejn (od km 25,4 do km 29,7) rychlost jízdy tak, abyste na vzdálenost rovnající se délce volné koleje, kterou vidíte před sebou, zastavil před případnou překážkou na trati.“;  
b) není-li si výpravčí jistý, že trať je sjízdná (první vlak po vichřici, průtrži mračen apod.), dohodne se s výpravčím sousední stanice o vyslání PMD k ověření volnosti a průjezdnosti tratě.  
Volnou kolejí se pro účely tohoto článku rozumí kolej, na které není žádná překážka způsobená povětrnostními vlivy, zjiitelná pohledem z hnacího vozidla. Pokud při zpravení strojvedoucího podle písmene a) vznikla překážka na volné koleji až v době, kdy již strojvedoucí tuto kolej přehlédl, jedná se o náhle vzniklou překážku, před kterou strojvedoucí zastaví dle možností.“;*
- v době meteorologické výstrahy s vysokým stupněm nebezpečí tak výpravčí noční služby zajišťoval bezpečnost drážní dopravy v době zhoršených meteorologických podmínek a sledoval, zda není vlivem povětrnostních podmínek ohrožena bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy dle čl. 4100 předpisu SŽDC D1. Výstupem z jeho sledování bylo zjištění, že nedochází „po dobu přímého působení povětrnostních vlivů k nadměrnému kymácení stromů...“ dle čl. 4107 předpisu SŽDC D1, a tedy v souladu s tímto článkem nejednal dále dle čl. 4107 písm. a) a vlaky jedoucí do předmětného mezistaničního úseku nezpravoval (pozn. D1: při jeho výkonu služby nedošlo k MU);
- výpravčí denní služby zajišťoval bezpečnost drážní dopravy v době zhoršených meteorologických podmínek a sledoval, zda není vlivem povětrnostních podmínek ohrožena bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy dle čl. 4100 předpisu SŽDC D1. Výstupem z jeho sledování bylo zjištění, že nedochází „po dobu přímého působení povětrnostních vlivů k nadměrnému kymácení stromů...“ dle čl. 4107 předpisu SŽDC D1, a tedy v souladu s tímto článkem nejednal dále dle čl. 4107 písm. a) a vlaky jedoucí do předmětného mezistaničního úseku nezpravoval (pozn. D1: při jeho výkonu služby došlo k MU);
- **z technologických postupů provozovatele dráhy nevyplývala pro výpravčího žst. Žďárec povinnost strojvedoucího vlaku Os 5315 zpravit dle čl. 4107 předpisu SŽDC D1;**

- výpravčí denní služby, dle svého podání vysvětlení, nad rámec stanovených povinností prováděl dotazování na situaci u strojvedoucích, kteří bezprostředně výše jmenovaný traťový úsek v protisměru s vlaky projížděli;
- výpravčí denní služby, dle svého podání vysvětlení, vznesl také před výpravou vlaku Os 5315 do traťového úseku, v němž došlo při jeho jízdě k MU, dotaz u strojvedoucího vlaku Sp 1452, který bezprostředně před jízdou traťový úsek v protisměru projel. Dle Zápisu se zaměstnancem strojvedoucí vlaku Sp 1452 výpravčímu denní služby sdělil, že „*fouká, ale ne výrazně (tak aby se stromy ohýbaly)*“.

Při šetření MU nebylo zjištěno porušení povinností zaměstnanců provozovatele dráhy, týkajících se řízení a organizování drážní dopravy v době vyhlášené meteorologické výstrahy s vysokým stupněm nebezpečí, které by bylo v příčinné souvislosti s MU, avšak samotná skutečnost, že výpravčí žst. Žďárec a Hlinsko dlouhodobě postupovali při přijímání opatření k jízdám vlaků v témže mezistaničním úseku rozdílně, svědčí o systémovém nedostatku, resp. o systémové příčině vzniku MU, protože je zřejmé, že zpravení strojvedoucího vlaku Os 5315 rozkazem ve smyslu čl. 4107 písm. a) předpisu SŽDC D1 a dodržení tohoto rozkazu strojvedoucími by této konkrétní mimořádné události mělo zabránit, neboť strojvedoucí zpravený tímto rozkazem by rozhodně nepřijel do místa vzniku MU dříve, a tedy by se nic nezměnilo na skutečnosti, že předmětné stromy přes traťovou kolej již ležely. Podrobnosti k systémové příčině, která v tomto případě vyústila v jednu z bezprostředních příčin, jsou uvedeny v kapitole 4.4.3 této ZZ.

### **Zjištění:**

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

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„(1) Provozovatel dráhy je povinen  
a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení, ...“;*
- čl. 3.1 Pokynu č. 78:  
*„K vývoji povětrnostní situace jsou CDP distribuovány výstražné informace ČHMÚ. Po obdržení této zprávy zaměstnanec PO v OŘ Hradec Králové organizující a řídící dopravu (dále jen výpravčí) v přilehlých úsecích širé trati (na DOZ v řízené oblasti) obsah zprávy nebo odkaz na elektronickou podobu zaznamená v Telefonním zápisníku. Pokud platnost výstrahy trvá déle, než jednu směnu uvede zaměstnanec organizující a řídící drážní dopravu odkaz na tuto výstrahu v bodě 25 Odevzdávky dopravní služby. V předávce dopravní DOZ uvede, je-li předávána v době výstrahy na místní řízení.“*

Dopravce je mj. povinen zajistit, aby strojvedoucí řídil DV jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy, z vedoucího DV pozoroval trať a návěsti a jednal podle zjištěných skutečností a za jízdy nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost. Strojvedoucí vlaku Os 5315 při jízdě nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost. Vzhledem k nepříznivým povětrnostním podmínkám a mokřým hlavám kolejnic docházelo

v době zavedení dynamického i rychločinného brzdění strojvedoucím vlaku k automatickému povolování brzdy z důvodu opakujících se prokluzů kol.

Ústřední dispečer Správy železnic, v rámci sdílení rizik mezi provozovatelem dráhy a dopravcem a na základě čl. 5 Pokynu provozovatele dráhy pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy č. 4/2015, zaslal dne 16. 2. 2022 v 10:39 h depeši o výstraze ČHMU s vysokým stupněm nebezpečí na velmi silný vítr vyhlášenou na den 17. 02. 2022 od 0:00 h do 15:00 h pro území celé České republiky i na pracoviště síťového dispečera dopravce ČD.

Dopravce v případě této MU žádné konkrétní vlastní opatření k podmínkám jízdy drážního vozidla v době výstrahy ČHMÚ nepřijal.

Dle DI je pro aparát dopravce prakticky nemožné přijímat v reálném čase efektivní opatření k jízdám konkrétních vlaků v konkrétních úsecích dráhy, neboť dopravce obecně nemá zaměstnance rozmístěné po železniční síti tak, jako provozovatel dráhy, a tedy z principu nemůže mít dostatečné informace o aktuálním stavu a vývoji počasí a jeho krátkodobé historii (např. vysoké úhrny srážek či tání sněhu v předcházejících hodinách a s tím související podmáčený terén).

Tato MU je naopak příkladem toho, že ani pro zaměstnance provozovatele dráhy vykonávající službu v daném místě není jednoduché rozhodnout o přijetí odpovídajícího opatření. Tím spíše to nelze očekávat od aparátu dopravce. U dopravců připadá v úvahu stanovení obecných opatření a technologických postupů, ale jejich efektivita pro konkrétní úseky dráhy v konkrétním čase je diskutabilní.

Výše uvedeným nejsou dotčeny povinnosti strojvedoucích stanovené v době vydání ZZ v čl. 457 předpisu SŽ D1, avšak je třeba si uvědomit limity těchto ustanovení, např. že k pádu stromů může dojít nejen v souvislosti s aktuálně panující situací, kterou strojvedoucí vidí, ale i s ohledem na předchozí vývoj počasí. A vývoj počasí v konkrétním místě nemusí být strojvedoucímu znám.

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 drážních vozidel.

#### **4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení**

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

#### **4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice**

Vnitrostátním bezpečnostním orgánem je Drážní úřad, který je podle zákona č. 266/1994 Sb. správním úřadem, který je podřízen Ministerstvu dopravy. 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 drážních vozidel a určených technických zařízení a projednávání přestupků. Povinností Drážního úřadu je ve lhůtě do 12 měsíců ode dne zveřejnění závěrečné zprávy obsahující jemu určené bezpečnostní doporučení sdělit Drážní inspekci,

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 drážních vozidel.

#### **4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty**

Se vznikem MU souvisely úlohy a povinnost vlastníka pozemku, na kterém rostly předmětné stromy.

Stromy rostly v ochranném pásmu dráhy, na pozemku soukromého vlastníka plnicím dle výpisu z katastru nemovitosti funkci lesa (parcelní č. 674/4, k. ú. Raná u Hlinska), a svou výškou se nacházely v dopadové vzdálenosti do průjezdného průřezu dráhy. Geodetickým zaměřením byla upřesněna poloha původního růstu, kolmo k ose koleje v km 44,315 a 44,316. Vzdálenost místa původního růstu obou stromů od osy koleje byla 16,13 m a 17,30 m, přičemž jejich výška činila cca 29 m.

Vzhledem k charakteru stromů jako živých organismů a díky vnějším vlivům, které na ně působí, nelze prakticky nikdy zcela vyloučit riziko pádu stromu nebo jeho části, a tím překážky v průjezdném průřezu dráhy, ohrožení bezpečného provozu a možný vznik škody.

V ustanovení § 10 zákona č. 266/1994 Sb. je mimo jiné 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 ustanovením § 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.“, s ustanovením § 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 s ustanovením § 2937 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 stromové a zároveň povinnost nahradit škodu, kterou stromové v případě pádu způsobí.

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 například povinen při kácení plnit ustanovení § 31 zákona č. 289/1995 Sb., tj. při mýtní těžbě úmyslně nesmí velikost holé seče překročit 1 hektar, pokud v odůvodněných případech orgán státní správy lesů nepovolí výjimku, holina na lesních pozemcích musí být zalesněna, atd. Další možností je předem stanovený 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 tratě by se následně pěstovaly takové dřeviny, které by nepřekročily předem stanovenou výšku. Při šetření však nebylo zjištěno, že by vlastník pozemku chtěl stromy odstranit a překážkou by byl uvedený nesoulad.

Přestože současná právní úprava výslovně neukládá konkrétní preventivní povinnosti vlastníkům pozemků, je zřejmé, že všechny stromy rostoucí v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu provozované koleje mohou ohrozit bezpečnost a způsobit škody či újmu na zdraví. Jedním z mnoha příkladů je i vznik předmětné MU.

### **Zjištění:**

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů týkající se úloh a povinností vlastníka pozemku, 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 § 2900 zákona č. 89/2012 Sb. do souvislosti s definičním:

- § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb.:

*„... 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.“*

## **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 drážních vozidel, 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 drážních vozidel, 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 drážních vozidel 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 drážních vozidel 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 drážních vozidel, 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 drážními vozidly, 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 byly zjištěny okolnosti související s pracovním prostředím (podmínkami) při provozování dráhy a drážní dopravy, negativně ovlivněném meteorologickými jevy, které předcházely vlastní meteorologické výstraze s vysokým stupněm nebezpečí, vydané ČHMÚ na den vzniku MU.

Pro potřeby analýzy byla využita dostupná data z profesionální meteorologické stanice ČHMÚ Svatouch, která je vzdálena jihovýchodním směrem cca 9 km od místa MU. Ke stanovení síly větru a následků, projevů na dřevinách, byla DI využita Beaufortova stupnice síly intenzity větru (*zdroj: Fyzická geografie: Klimatologie a hydrogeografie pro učitele, Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity, RNDr. Aleš Ruda, Ph.D.*).

Relevantní meteorologické jevy z předcházejících dnů před vznikem MU, významné pro definování přispívajícího faktoru ke vzniku MU:

- teplota ve výšce 2 m nad zemí se od 12 h dne 15. 2. 2022 pohybovala do vzniku MU takřka neustále nad teplotou 0°C. Výrazné oteplení bylo zaznamenáno v období od 8:00 h dne 16. 2. 2022 do vzniku MU. Nárůst teploty za toto období byl takřka o 10°C;
- teplota půdy v hloubce 5 cm a 10 cm byla od 12:00 h dne 15. 2. 2022 na úrovni cca 0,4 °C a v době vzniku MU začala její teplota stoupat a v 18:00 h dne 17. 2. 2022 byla na hodnotě 1,4°C;
- srážky ve formě deště byly zaznamenány dne 15. 2. 2022 s denním úhrnem více než 4 mm/24 h a 16. 2. 2022 s denním úhrnem více než 7 mm/24 h. V den vzniku MU padal déšť v době od 0:30 h do 3:30 h (max. 2 mm/m<sup>2</sup>). Další déšť pak začal cca v době vzniku MU s intenzitou do 1 mm/m<sup>2</sup>;
- dešťové srážky byly provázeny současným ubýváním výšky sněhové pokrývky. Z hodnoty 34 cm ze dne 3. 2. 2022 byla dne 16. 2. 2022 sněhová pokrývka na hodnotě 0 cm.

Z uvedených meteorologických jevů panujících ve dnech předcházejících dnu vzniku MU je zřejmé, že nasycenost půdy vodou i v místě, kde se nacházel kořenový systém obou při MU vyvrácených stromů, byla velká. Při ohledání bylo místo původního růstu zaplaveno vodou.

V době vzniku MU pak předchozí povětrnostní vlivy, které způsobily za více dní promáčení místa růstu při MU vyvrácených stromů, doplnily další faktory související s podmínkami při provozování dráhy a drážní dopravy, spočívající v extrémních povětrnostních podmínkách panujících v den a hodinu vzniku MU:

- extrémní počasí, panující v době vzniku MU, bylo zapříčiněno strmým poklesem tlaku vzduchu, který od 0:00 h dne 16. 2. 2022 z hodnoty cca 930 hPa prudce klesal a v době vzniku MU byl na hodnotě 907 hPa;
- od 7:00 h dne 16. 2. 2022 do vzniku MU byly v hodinových měřicích intervalech zaznamenány hodnoty rychlosti větru v rozmezí 10 m/s až 15 m/s. Takové hodnoty jsou definovány jako „silný vítr“ (pohybuje větvemi) a od rychlosti 13,9 m/s jako

„prudký vítr“ (hýbe celými stromy). Nejvyšší nárazy větru byly ve stejných hodinových intervalech měřeny v rozmezí 15 m/s až 20 m/s. Od hodnoty 17,2 m/s se jedná o „bouřlivý vítr“ (láme větve);

- od 7:00 h do 8:00 h dne 17. 2. 2022, tedy v časovém rozpětí, kdy došlo k MU, byl zaznamenán náraz větru 26 m/s. Od hodnoty 24,5 m/s se jedná o „silnou vichřici“ (vyvrací stromy). Po vzniku MU byly zaznamenány nárazy větru, poslední ve 13:00 h, o rychlosti 34 m/s. Taková rychlost je již definována jako „orkán“, který má devastující účinky i na těžké objekty, kterými pohybuje, a ničí stavby. Směr foukání dlouhodobého větru od 16. 2. 2022 a směr nárazů větru v době vzniku MU byl ze směru parcely, která byla úplně bez vzrostlých stromů, a otevřel se tak přírodní „koridor“ směrem ke stromům na parcele, kde rostly i následně vyvrácené stromy (viz Obr. č. 2).

Souběh meteorologických jevů spočívající v kombinaci deště a tání sněhu ve dnech předcházejících dni vzniku MU a extrémního počasí panujícího v době vzniku MU (vítr s nárazy odpovídajícími silné vichřici) nepochybně ovlivnil, kdy a jakým směrem předmětné stromy spadly, a byl tedy součástí bezprostřední příčiny vzniku MU.

#### **4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření**

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

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

#### **4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce**

Příslušné podmínky regulačního rámce jsou stanoveny v Nařízeních 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.



### **Analýza DI ohledně identifikace a hodnocení rizika plynoucího z nebezpečí uvedeného v § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. a opatření k jeho předcházení z hlediska SZB:**

DI provedla analýzu toho, jak se provozovatel dráhy vyrovnal s nebezpečím uvedeným v § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. v SZB, relevantních vnitřních předpisech SŽ a dalších dokumentech SŽ sloužících k zajišťování systému bezpečnosti provozování dráhy u SŽ.

SZB v části B. „Zajišťování údržby a dodávek materiálu“, v kapitole „Rizika“, neuvádí riziko, resp. nebezpečí z § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., v kapitole „Postupy na požadavky v oblasti údržby“ bod „2.“ uvádí „Pro prohlídky a měření je základním dokumentem vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.“ a v kapitole „Postupy pro vymezení odpovědnosti za údržbu“ bod „2.“ uvádí „Provádění kontrol je stanoveno předpisem SŽ S2/3 ..., případně dalšími vnitřními předpisy a dokumenty Správy železnic – viz příloha 2 „Seznam vnitřních předpisů Správy železnic a dalších dokumentů Správy železnic pro zajišťování systému bezpečnosti provozování dráhy u Správy železnic, státní organizace“.“

SZB v části D. „Rizika vyplývající z činností jiných stran, které nejsou součástí železničního systému“, v kapitole „Rizika“ také neuvádí konkrétně riziko plynoucí z nebezpečí výskytu stromoví ohrožujícího bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy dle § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. (dále též jen ohrožující stromoví), ale dlouhodobě pouze „... Zásah do průjezdného průřezu provozované koleje. Vnější neovlivnitelné jevy - přírodní vliv (silný vítr, vichřice, orkán, průtrž mračen, povodně, zátopy, bouřky apod.), ..., - překážky na železniční dopravní cestě způsobené vlivem lidského činitele nebo neovlivnitelnými jevy.“, přičemž v kapitole „Opatření ke zmírnění rizik a sledování účinnosti opatření“ není k ohrožujícímu stromoví žádné konkrétní opatření, které by evokovalo preventivní vyhledávání ohrožujícího stromoví a jeho odstraňování, ale všechna opatření směřují až k okamžiku, kdy už projev rizika bezprostředně hrozí, popř. k projevu dochází. Tomu odpovídá i Seznam základních bezpečnostních rizik při provozování dráhy celostátní a drah regionálních, včetně identifikace nebezpečí a bezpečnostního opatření, který je Přílohou 1 SZB. Pro nebezpečí „Přírodní vliv“ jsou tam uvedena opatření „1. Zastavení provozu. 2. Zjištění provozuschopnosti. 3. Nařízení bezpečnostních opatření (např. jízda podle rozhledových poměrů, jízda se zvýšenou opatrností, telefonické dorozumívání apod.)“, přestože z vyhodnocení závažnosti rizika plyne, že může nastat vážná nehoda a riziko je zařazeno do „Kategorie III. – významné riziko“. Pro nebezpečí „Překážky na železniční dopravní cestě způsobené vlivem lidského činitele nebo neovlivnitelnými jevy“ jsou tam uvedena opatření „1. Kodex správné praxe, 2. Zastavení provozu, 3. Nařízení bezpečnostních opatření (např. jízda omezenou rychlostí apod.)“, přestože z vyhodnocení závažnosti rizika plyne, že může nastat vážná nehoda a riziko je zařazeno do „Kategorie III. – významné riziko“. Obecným opatřením pro eliminaci rizika kategorie III. je „potřeba realizovat bezodkladně bezpečnostní opatření s pravidelnou kontrolou“.

SZB obsahuje z termínů souvisejících se zelení a stromy pouze 2x slovo „stromoví“, a to jako položku „Metodický pokyn pro údržbu stromoví“ v Příloze 2 „Seznam vnitřních předpisů Správy železnic a dalších dokumentů Správy železnic pro zajišťování systému bezpečnosti provozování dráhy u státní organizace Správa železnic“ a dále v části J. „Bezpečnostní politika schválená výkonným ředitelem organizace a sdělená všem zaměstnancům“, kde je uvedeno mj.:

„Systém řízení pro zajišťování bezpečnosti provozování dráhy z hlediska ochrany životního prostředí u provozovatele dráhy představuje plnění povinností zejména podle:

- zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách (problematika zdrojů ohrožování dráhy podle § 10),

- zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ...,
- zákona č. 326/2004 Sb., o rostlinolékařské péči,

kteřé jsou do podmínek Správy železnic přeneseny zejména následujícími směnicemi a metodickým pokynem (na jejichž základě jsou prováděny vlastní kontrolní činnosti zaměřené na plnění zákonných povinností provozovatele dráhy):

- Směrnice SŽ SM103 „Řešení ekologických škodních událostí“,
- Směrnice SŽDC č. 79 pro hubení plevelů,
- Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady,
- Metodický pokyn pro údržbu **stromů**.

Předpis SŽ S2/3 v pokynech k provádění kontroly „Obchůzka tratí“ dle § 26 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 177/1995 Sb. zákonem vyjmenované nebezpečí z § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. nezmiňuje a nadále jako součást prohlídky uvádí pouze obecně „zjišťování **případného** výskytu zdroje ohrožení dráhy“.

Předpis SŽ S2/3 v pokynech k provádění kontroly „Kontrolní jízda“ dle § 26 odst. 2 písm. b) vyhlášky č. 177/1995 Sb. zákonem vyjmenované nebezpečí z § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. nezmiňuje a nadále jako součást prohlídky uvádí pouze obecně, že se „zjišťují **možné** zdroje ohrožení dráhy“.

Předpis SŽ S2/3 v pokynech k provádění kontroly „Kontrola prostorové průchodnosti“ dle § 26 odst. 2 písm. d) vyhlášky č. 177/1995 Sb. se v pokynech k provádění kontroly odkazuje na předpis S11. Ten v části „Kapitola VIII Kontrola prostorové průchodnosti tratí Článek 33“ zákonem vyjmenované nebezpečí z § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. nezmiňuje a nadále jako součást prohlídky uvádí pouze „**zda nedošlo k jeho ohrožení přírodními vlivy**“.

Práva a povinnosti plynoucí z právních předpisů zapracoval provozovatel dráhy do Metodického pokynu. Z obsahu dokumentu je patrné implementování § 10 zákona č. 266/1994 Sb., tedy i jeho odst. 3. Metodický pokyn v článku 2 „Základní pojmy“ odst. (8) uvádí „*Stromové ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy (dále také „stromové a jiné porosty“ či „stromové“)* je strom či keř, který „*při svém pádu může zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy*“, kdy pro potřeby tohoto metodického pokynu se může stromové považovat za dřevinu určenou k odstranění. Za stromové se pro potřeby Správy železnic může rovněž považovat lesní porost, přičemž problematika lesního porostu určeného k odstranění není tímto metodickým pokynem upravena, není-li v konkrétních ustanoveních či přílohách tohoto metodického pokynu stanoveno jinak.“. V případě předmětné MU se stromy svým místem růstu nacházely v ochranném pásmu dráhy na pozemku soukromého vlastníka plnicím funkci lesa. Pro tyto případy jsou v souladu s § 10 zákona č. 266/1994 Sb. stanoveny postupy v Metodickém pokynu v článku 4 „*Kácení na pozemcích ve vlastnictví cizích právních subjektů v ochranném pásmu dráhy za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy*“.

Předpisy SŽ S2/3 a S11 konkrétní činnost pro eliminaci rizika plynoucího z nebezpečí uvedeného v § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. podrobně nerozpracovávají.

Metodický pokyn pak svým obsahem formální nedostatky v SZB a předpisech SŽ S2/3 a S11 a jako poslední prováděcí akt v řetězci posuzovaných předpisů v systémovém řešení pro eliminaci rizika plynoucího z nebezpečí uvedeného v § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. u provozovatele dráhy fakticky odstraňuje.

### **Analýza DI ohledně identifikace a hodnocení rizika plynoucího z nebezpečí Nevhodné technologie provozování dráhy (včetně nesprávně zpracované technologie) a opatření k jeho předcházení z hlediska SZB:**

SZB v části A „Rizika spojená s činností provozovatele infrastruktury“ v kapitole „Rizika“ uvádí riziko, resp. nebezpečí „2. Nevhodná technologie provozování dráhy (včetně nesprávně zpracované technologie)“ (dále jen riziko 2);

a v kapitole „Postupy pro vytvoření a zavedení opatření k předcházení rizik“ je pak pro eliminaci rizik uvedeno „7. připomínkové řízení navrhovaných technologií před jejich schvalováním“ a „8. kontrola a vyhodnocování schválených technologií“.

V příloze 1 SZB „Seznam základních bezpečnostních rizik při provozování dráhy celostátní a drah regionálních“ pak z vyhodnocení závažnosti rizika plyne, že může nastat vážná nehoda a riziko je zařazeno do „Kategorie III. – významné riziko“. Obecným opatřením pro eliminaci rizika kategorie III. je „potřeba realizovat bezodkladně bezpečnostní opatření s pravidelnou kontrolou“.

**DI v průběhu šetření prověřovala technologické postupy účinné v době vzniku MU. Ty pak konfrontovala se zjištěním rozdílné práce výpravčích, resp. rozdílného hodnocení zhoršené povětrnostní situace výpravčími, při předávání bezpečnostních informací strojvedoucím vlaků, jedoucích v mezistaničním úseku mezi žst. Žďárec a žst. Hlinsko, od začátku platnosti meteorologické výstrahy s vysokým stupněm nebezpečí, tedy od 17. 2. 2022 od 0:01 h do vzniku MU.**

Rozbor činnosti výpravčích v případě této konkrétní MU je uveden v kapitole 4.1.1 této ZZ (část 2). Při šetření MU nebylo zjištěno porušení povinností zaměstnanců provozovatele dráhy, týkajících se řízení a organizování drážní dopravy v době vyhlášené meteorologické výstrahy s vysokým stupněm nebezpečí, které by bylo v příčinné souvislosti s MU, avšak samotná skutečnost, že výpravčí žst. Žďárec a Hlinsko dlouhodobě postupovali při přijímání opatření k jízdám vlaků v téměř mezistaničním úseku rozdílně, svědčí o systémovém nedostatku, resp. o systémové příčině vzniku MU, protože je zřejmé, že zpravení strojvedoucího vlaku Os 5315 rozkazem ve smyslu čl. 4107 písm. a) předpisu SŽDC D1 a dodržení tohoto rozkazu strojvedoucím by této konkrétní mimořádné události mělo zabránit, neboť strojvedoucí zpravený tímto rozkazem by rozhodně nepřijel do místa vzniku MU dříve, a tedy by se nic nezměnilo na skutečnosti, že předmětné stromy přes traťovou kolej již ležely.

Pokyn č. 78 s názvem „... Pokyn při zvýšeném riziku překážek na trati **po ukončení VDS / pracovníka dozoru**“ v případě mezistaničního úseku, kde došlo k MU, a žst., jenž ho ohraničují, byl k dispozici jako příloha SŘ oběma výpravčím a oba s ním byli v minulosti seznámeni. Přerušení výkonu dopravní služby (dozor na pracovišti) však bylo pouze v jedné z nich (žst. Hlinsko).

Pokyn vycházel ze znění čl. 3173 předpisu SŽDC D1, který uváděl:

*„Ředitel OŘ nebo jím stanovený zástupce zpracuje „Opatření ke zvýšenému riziku vzniku překážek na trati“, kde stanoví oblasti se zvýšeným rizikem vzniku překážek na trati a stanoví podmínky pro jízdu prvního vlaku (PMD) po ukončení výluky dopravní služby, pro jízdu prvního vlaku (PMD) po ukončení činnosti pracovníka dozoru apod., včetně stanovení podmínek pro zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty v těchto oblastech. Opatření ředitele OŘ musí být součástí ZDD.“*

V předpisu SŽDC D1 byl tento článek uveden v kapitole s názvem „Vyluka dopravní služby“, přesto však požadoval mj. „stanovení podmínek pro zajištění provozuschopnosti železniční

dopravní cesty v těchto oblastech“ nejen v souvislosti se „stanovením podmínek pro jízdu prvního vlaku (PMD) po ukončení výluky dopravní služby, pro jízdu prvního vlaku (PMD) po ukončení činnosti pracovníka dozoru apod.“, ale i obecně v souvislosti se „stanovením oblastí se zvýšeným rizikem vzniku překážek na trati“. Pochybnosti o tomto výkladu syntaxe předmětného souvětí rozptyluje současná, v podstatě totožná, jen přehledně strukturovaná podoba téhož technologického postupu v předpisu SŽ D1, konkrétně čl. 348 odst. 4 předpisu SŽ D1, který je opět uveden v kapitole o výluce dopravní služby (konkrétně s názvem „Rušení nebo zkrácení výluky dopravní služby“) a který uvádí:

„Ředitel OŘ nebo jím stanovený zástupce zpracuje „Opatření ke zvýšenému riziku vzniku překážek na trati“ kde stanoví:

- a) oblastí se zvýšeným rizikem vzniku překážek na trati;
- b) podmínky pro jízdu prvního vlaku (PMD) po ukončení výluky dopravní služby;
- c) podmínky pro jízdu prvního vlaku (PMD) po ukončení činnosti pracovníka dozoru apod.;
- d) podmínky pro zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty podle písm. a) – c) tohoto odstavce. “

Lze tedy říci, že:

- název Pokynu č. 78 „Pokyn při zvýšeném riziku překážek na trati po ukončení VDS / pracovníka dozoru“ byl tedy v kontextu čl. 3173 předpisu SŽDC D1 příliš konkrétní a evokoval, že povinnosti v něm obsažené byly určeny pouze výpravčímu žst. Hlinsko;
- naopak povinnosti obsažené v Pokynu č. 78 odpovídaly čl. 3173 předpisu SŽDC D1, když dle čl. 1.2 pokyn „mj. upravuje postupy v návaznosti na ustanovení předpisu SŽDC D1 V Části třinácté, Kapitole V a VI a dle ustanovení Pokynu ředitele Oblastního ředitelství č. 19“, konkrétně v kapitole 2 pokyn definuje oblasti se zvýšeným rizikem vzniku překážek (oblast, kde došlo k MU, byla v Pokynu č. 78 stanovena jako riziková) a v kapitole 3 informuje o výstražných informacích ČHMÚ a způsobu jejich distribuce;
- čl. 3173 předpisu SŽDC D1 ukládal a čl. 348 odst. 4 předpisu SŽ D1 ukládá i povinnosti, které nesouvisí s problematikou kapitol, ve kterých jsou obsaženy, jelikož oblasti se zvýšeným rizikem vzniku překážek na trati jsou běžně i v úsecích, kde v přílehlé dopravně není VDS nebo činnost pracovníka dozoru. Jiná ustanovení týkající se oblastí se zvýšeným rizikem vzniku překážek na trati předpis SŽDC D1 neobsahoval/předpis SŽ D1 neobsahuje.

Pokyn č. 78 tedy obsahoval v kapitole 2 a 3 postupy pro všechny výpravčí. Nejednalo se však o žádné konkrétní postupy (popř. upřesnění postupů stanovených předpisem SŽDC D1) k vyhodnocování povětrnostní situace a s tím souvisejícího přijímání opatření, ale pouze o informace, popř. postupy obecné. Kapitola 4 naopak obsahovala konkrétní postupy k vyhodnocování povětrnostní situace a s tím souvisejícího přijímání opatření výpravčím v souvislosti s ukončením VDS nebo činnosti pracovníka dozoru. Výpravčímu žst. Žďárec kapitola 4 žádné (aktivní) povinnosti neukládala, naopak ukládala povinnosti výpravčímu žst. Hlinsko.

Tím vznikl rozdíl v povinnostech výpravčích pro jízdu prvního vlaku/PMD do mezistaničního úseku Žďárec – Hlinsko po ukončení VDS v žst. Hlinsko v době platnosti meteorologické výstrahy, kdy při jízdě ze žst. Hlinsko měl být takový vlak zpraven odpovídajícím rozkazem dle č. 4107 písm. a) předpisu SŽDC D1 a při jízdě opačným směrem nikoliv.

Název Pokynu č. 78 tedy nebyl zcela v souladu s čl. 3173, a tedy ani s čl. 3 předpisu SŽDC D1.

Povinnost komunikace ohledně povětrnostní situace a případného přijetí opatření (např. dle čl. 4107 předpisu SŽDC D1) mezi výpravčími (osobami řídícími drážní dopravu) v sousedních železničních stanicích (dopravnách) nebyla v době a místě vzniku MU technologickými postupy provozovatele dráhy stanovena ani obecně, ani konkrétně pro osoby řídící drážní dopravu v dopravnách, které ohraničují vytipované úseky tratí se zvýšeným rizikem vzniku překážek při nepříznivých povětrnostních podmínkách nebo jsou součástí těchto úseků. Problematika informování druhého ze sousedních výpravčích o začátku zavedení opatření dle čl. 4107 předpisu SŽDC D1 prvním z nich nebyla stanovena ani provoznímu dispečerovi, který by měl dle čl. 4108 předpisu SŽDC D1 informaci o zahájení a ukončení přijatých opatření od výpravčího obdržet.

Tento stav trvá v i současném předpisu SŽ D1 a v současné verzi odpovídajícího pokynu OŘ Hradec Králové. Porovnáním se současnými verzemi odpovídajících pokynů jiných OŘ pak byly zjištěny značné rozdíly v množství a konkrétnosti pokynů souvisejících s oblastmi se zvýšeným rizikem vzniku překážek na trati (obecně, tj. bez pokynů souvisejících s VDS nebo činností pracovníka dozoru), jednoznačné stanovení povinnosti komunikace ohledně povětrnostní situace a případného přijetí opatření mezi výpravčími (osobami řídícími drážní dopravu) v sousedních železničních stanicích (dopravnách) nebyla v porovnávaných pokynech nalezena.

Jak vyplývá z rozboru v kapitole 4.1.1 a podání vysvětlení v kapitole 3.1.9 této ZZ, příčinou rozdílného postupu výpravčích bylo rozdílné vyhodnocení počasí. Přestože lze namítnout, že hodnocení počasí je a z principu bude vždy subjektivní, v tomto konkrétním případě s ohledem na vzdálenost a rozdíl v nadmořské výšce obou železničních stanic lze předpokládat, že počasí v obou stanicích skutečně rozdílné bylo.

Žst. Žďárec se nachází v km 55,095 a leží v nadmořské výšce cca 430 m n. m; žst. Hlinsko se nachází v km 39,448 a leží v nadmořské výšce cca 580 m n. m. Rozdíl nadmořských výšek tedy činí 150 m a vzdálenost vzdušnou čarou čítá 8,5 km. Ke srážce vlaku Os 5315 s překážkou (vyvrácenými stromy v průjezdném průřezu traťové koleje) došlo v km 44,330, v nadmořské výšce cca 555 m n. m, tj. podmínky v tomto místě byly jednoznačně bližší podmínkám v žst. Hlinsko, kde se příslušné rozkazy vydávaly. V této situaci je sjednocení pokynů pro jízdu vlaků mezistaničním úsekem oběma směry zásadní.

DI tedy konstatuje, že systém zajišťování bezpečnosti zúčastněného provozovatele dráhy SŽ měl nedostatek (nefunkční usměrnění rizika 2 v prováděcích aktech SZB a nesplnění podmínky, že s předpisem SŽDC D1 musí být v souladu všechny ostatní vnitřní předpisy, opatření a pokyny vydané SŽ) a nezajišťoval hodnocení meteorologické situace a přijetí opatření pro jízdy drážních vozidel v konkrétním úseku dráhy v obou směrech jednotně a na základě všech dostupných informací relevantních pro celý předmětný úsek, což je problematické zejména pro vytipované úseky s rizikem pádu stromů. V tomto konkrétním případě proto nedošlo ke zpravení strojvedoucího vlaku Os 5315 rozkazem ve smyslu čl. 4107 písm. a) předpisu SŽDC D1, což by této mimořádné události (tak, jak se stala) mělo zabránit.

## **Zjištění:**

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

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„(1) Provozovatel dráhy je povinen*  
*a) 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 § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. do souvislosti s definičním:  
*V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. do souvislosti s definičním:*
- § 22 odst. 2 písm. d) a e) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„(2) Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen*  
*d) 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 ...*  
*3. byl dodržován, ...*  
*e) přijmout nezbytná opatření spočívající v analýze, hodnocení a usměrňování rizik podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího společnou bezpečnostní metodu pro hodnocení a posuzování rizik“;*
- čl. 3 předpisu SŽDC D1:  
*„S předpisem SŽDC D1 musí být všechny ostatní vnitřní předpisy SŽDC, které se dotýkají provozování dráhy a organizování drážní dopravy, v souladu.“;*
- čl. 3173 předpisu SŽDC D1:  
*„Ředitel OŘ nebo jím stanovený zástupce zpracuje „Opatření ke zvýšenému riziku vzniku překážek na trati“, kde stanoví oblasti se zvýšeným rizikem vzniku překážek na trati a stanoví podmínky pro jízdu prvního vlaku (PMD) po ukončení výluky dopravní služby, pro jízdu prvního vlaku (PMD) po ukončení činnosti pracovníka dozoru apod., včetně stanovení podmínek pro zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty v těchto oblastech. Opatření ředitele OŘ musí být součástí ZDD.“.*

S ohledem na výše uvedené DI doporučuje zajistit u všech provozovatelů drah celostátních a regionálních úpravu technologických postupů souvisejících s přijímáním opatření při zhoršené povětrnostní situaci tak, aby osoba řídící drážní dopravu měla povinnost konzultovat povětrnostní situaci a případné přijetí opatření minimálně s osobou řídící drážní dopravu v nejbližší další dopravně, kde je možné vydat příslušný rozkaz, a bylo tak zajištěno přijetí opatření pro jízdy drážních vozidel předmětným úsekem dráhy v obou směrech jednotně a na základě všech dostupných informací relevantních pro celý předmětný úsek, prioritně pak pro vytipované úseky s rizikem pádu stromů.

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

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

#### **4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány**

Drážní úřad vykonal v období od 1. 1. 2021 do 17. 2. 2022 na dráhách celostátních a dráhách regionálních 10 státních dozorů se zjištěným zdrojem ohrožení dráhy. Dále Drážní úřad za rok 2021 a relevantní období roku 2022 při výkonu cca 100 státních dozorů s širším zaměřením kontroloval také výskyt zdroje možného ohrožení dráhy. V těchto případech nebylo ohrožení zjištěno.

#### **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 ze dnů 21. 9. 2018 a 24. 7. 2019 (podrobnosti viz kapitola 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 uvádí, že vedlo řadu jednání s resortem životního prostředí, potažmo zemědělství, nicméně dané resorty výklad § 10 zákona č. 266/1994 Sb. nepřijímají beze zbytku a logicky argumentují právní úpravou spadající do jejich gesce. Zejména se jedná o zákon č. 114/1992 Sb., a o zákon č. 289/1995 Sb. Dle jeho vyjádření v tomto směru nestojí za Ministerstvem dopravy příliš ani tvořící se judikatura, která „nahrává“ předpisům z oblasti ochrany přírody. I přesto Ministerstvo dopravy dále vede diskuzi s příslušnými ministerstvy. Při posledním jednání s Ministerstvem zemědělství (za účasti zástupců Lesů České republiky) bylo Ministerstvem zemědělství sděleno, že je připraveno se při připravované novelizaci zákona o lesích nad danou problematikou opětovně zamyslet tak, aby nebylo ohroženo bezpečné provozování drážní dopravy (zdroj informací v odstavci: Ministerstvo dopravy, Odbor drážní dopravy, Oddělení právních předpisů a státní správy ve věcech drah, e-mailová komunikace s DI ze dne 15. 11. 2022).

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.

Vzhledem ke stále častějším nebezpečným meteorologickým jevům, které poškozují i dřeviny v dobrém zdravotním stavu, které však nelze při současném „citlivém“ vybírání

a vytipování dřevin jako zdroje ohrožení dráhy za ohrožující považovat (v současnosti nic nezbavuje správní orgány i provozovatele dráhy práva a povinnosti pečlivě posuzovat míru ohrožení podle konkrétních skutkových okolností, tedy stavu stromů a poměrů v konkrétním místě jejich růstu), dochází stále ke stejné se opakujícím provozním omezením a MU.

Ze statistik zaslaných DI provozovatelem dráhy vyplynulo, že v období od začátku roku 2021 do vzniku předmětné MU došlo v síti SŽ celkem k 76 MU, kdy došlo ke srážce DV s dřevinami v průjezdném průřezu dráhy. K tomu je nutné připočítat dalších 858 událostí, které svým dějem nesplnily podmínky vzniku MU, ale díky zjištěnému výskytu dřevin v průjezdném průřezu dráhy omezily provozování drážní dopravy do doby jejich odstranění.

Je tedy zřejmé, že právní systém vyplývající z Ústavy České republiky, 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 zabránit pádu zdravých stromů do průjezdného průřezu dráhy.

#### 4.5 Předchozí události podobné povahy

DI eviduje v období od 1. 1. 2008 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, celkem **1069** obdobných MU, jejichž příčinou vzniku byla srážka vlaku s překážkou – stromem (stromy), jejichž následkem bylo **30** zraněných osob a při kterých vznikla hmotná škoda ve výši **121 990 711** Kč. Příčinou vzniku těchto MU byla vždy překážka – strom (stromy) v průjezdném průřezu provozované koleje.

Před vznikem předmětné MU šetřila DI 7 obdobných MU:

- [ze dne 21. 7. 2011, mezi žst. Hodkovice nad Mohelkou a Rychnov u Jablonce nad Nisou](#), kde došlo ke srážce vlaku Os 5408 s korunou spadlého stromu a následnému vykolejení. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo vyvrácení a následný pád stromu rostoucího v ochranném pásmu dráhy na traťovou kolej v důsledku jeho nadměrného zatížení dalšími vyvrácenými stromy;
- [ze dne 26. 8. 2012, mezi žst. Vlastějovice a žst. Ledec nad Sázavou](#), kde došlo ke srážce vlaku Os 9205 s odlomenou korunou stromu spadlou na traťovou kolej. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo odlomení a následný pád koruny stromu, který rostl v ochranném pásmu dráhy, do prostoru traťové koleje;
- [ze dne 4. 2. 2014, 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 traťové koleje překážkou na dopravní cestě dráhy, vzniklou pádem tří stromů (dubů) rostoucích v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti od osy traťové koleje;



- **ze dne 11. 1. 2015, mezi žst. Rožná a žst. Nedvědice**, kde došlo ke srážce vlaku Os 14905 se dvěma spadlými stromy na traťovou kolej. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo vyvrácení a následný pád dvou stromů, rostoucích v ochranném pásmu dráhy, do traťové koleje;
- **ze dne 12. 8. 2017, 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 traťové koleje překážkou – spadlým kmenem stromu, který rostl v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu traťové koleje;
- **ze dne 21. 9. 2018, mezi žst. Holýšov a Staňkov**, kde došlo ke srážce vlaku Os 7424 se spadlými stromy. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo narušení průjezdného průřezu traťové koleje překážkou – spadlými kmeny čtyř stromů, které rostly v ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti od průjezdného průřezu traťové koleje;
- **ze dne 24. 7. 2019, mezi žst. Nová Paka a Lázně Bělohrad**, kde došlo ke srážce vlaku Os 5700 s překážkou (stromem spadlým přes traťovou kolej) a následnému vykolejení. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo narušení průjezdného průřezu traťové koleje překážkou – odlomenou částí stromu, který rostl v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu traťové koleje.

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.

Informace k reakci na bezpečnostní doporučení vydaná k MU ze dnů 21. 9. 2018 a 24. 7. 2019, 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. jsou uvedeny v kapitole 4.4.7 této ZZ.

## 5 ZÁVĚRY

### 5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčinou mimořádné události 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 mimořádné události v kombinaci s extrémní meteorologickou situací, panující v době jejího vzniku, čemuž předcházelo
  - dlouhodobé nezjištění a nevyhodnocení stromoví rostoucího na pozemku plnícím funkci lesa, v ochranném pásmu dráhy a v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu koleje, jako zdroje ohrožení bezpečnosti nebo plynulosti drážní dopravy 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 z důvodu nestanovení takové povinnosti technologickými postupy provozovatele dráhy.

Příspěvající faktor nebyl DI zjištěn.

Systémovou příčinou mimořádné události bylo:

- systém zajišťování bezpečnosti zúčastněného provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace, nezajišťoval hodnocení povětrnostní situace a přijetí opatření pro jízdy drážních vozidel v konkrétním úseku dráhy v obou směrech jednotně a na základě všech dostupných informací relevantních pro celý předmětný úsek.

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

Causal factor:

- disruption of the structure gauge of the open line track by the fallen trees which grew in the railway protective area in the impact distance from the structure gauge, as a result of negative meteorological conditions that took place before the day of the incident in combination with the extreme meteorological situation at the time of its occurrence. It was preceded by:
  - failure to long-term detection and evaluation of trees 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;
  - long-term non-elimination of the source of threat to the guideway and guideway transport, which was formed by trees in the track protective zone at the impact distance of the structure gauge;
  - failure to inform the train driver of the regional passenger train No. 5315 with an appropriate written order about the worsened weather situation and the danger of an obstacle on the track due to failure to determine this obligation by the technological procedures of the infrastructure manager.

Contributing factor: none.

Systemic factor:

- the safety management system of the participating infrastructure manager did not ensure the assessment of the weather situation and the adoption of measures for the movement of rolling stock in a specific section of the guideway in both directions uniformly and on the basis of all available information relevant for the entire section.

## **5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem**

Provozovatel dráhy SŽ přijal po vzniku MU následující opatření:

*„1. Příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události budou projednány na poradě vedoucích zaměstnanců OŘ Hradec Králové.*

*Termín: 31. 5. 2022;*

2. Majiteli pozemku bude zaslána výzva k odstranění stromů, které by mohly být zdrojem ohrožení bezpečného provozování dráhy.

Odpovídá přednosta ST Pardubice. Termín: 31. 05. 2022.“

Dopravce ČD nepřijal a nevydal žádná opatření.

### Measures taken since the occurrence

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

- the causes and circumstances of the incident were discussed at a meeting of senior employees of Hradec Králové district directorate on 31st May 2022;
- the owner of the land was sent a prompt to remove a trees which could be a source of threat to safe operation of the railway on 31st May 2022.

The railway undertaking ČD did not take any measures.

### 5.3 Doplnující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ:

- neprovedení záznamů o obdržené výstražné informaci ČHMÚ do příslušné dokumentace výpravčími žst. Žďárec a žst. Hlinsko;

U dopravce ČD nebylo zjištěno.

### Additional observations

At the infrastructure manager SŽ:

- failure to perform the record about the received warning information from Czech Hydrometeorological Institute to the relevant documentation by station dispatchers at Žďárec and Hlinsko stations.

It was not found at the railway undertaking ČD.

## 6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

Drážnímu úřadu:

- zajistit u všech provozovatelů drah celostátních a regionálních úpravu technologických postupů souvisejících s přijímáním opatření při zhoršené povětrnostní situaci tak, aby osoba řídící drážní dopravu měla povinnost konzultovat povětrnostní situaci a případné přijetí opatření minimálně s osobou řídící drážní dopravu v nejbližší další dopravně, kde je možné vydat příslušný rozkaz, a bylo tak zajištěno přijetí opatření pro jízdy drážních vozidel předmětným úsekem dráhy v obou směrech jednotně a na základě všech dostupných informací relevantních pro celý předmětný úsek.

## **SAFETY RECOMMENDATIONS**

Addressed to the Czech National Safety Authority (NSA):

- to ensure that all infrastructure managers of national and regional railways adjust the technological procedures related to the adoption of measures in the event of a worsened weather situation, so that the station dispatcher has the obligation to consult the weather situation and the possible adoption of measures minimum with the station dispatcher in the nearest other operating point, where it is possible to issue the relevant order, and it was so ensured that measures for the movement of rolling stocks through the track section in both directions will be uniform and on the basis of all available information relevant for the entire section.

V Brně dne 10. července 2024

Libor Bruzl v. r.  
inspektor  
Územního inspektorátu Brno

Ing. Jan Novák v. r.  
inspektor  
Ústředního inspektorátu

## PŘÍLOHY



Obr. č. 2: Pohled na vyvrácené stromy, do nichž narazil vlak, a ohýbající se lesní porost ve větru v době ohledání místa MU.

Zdroj: DI

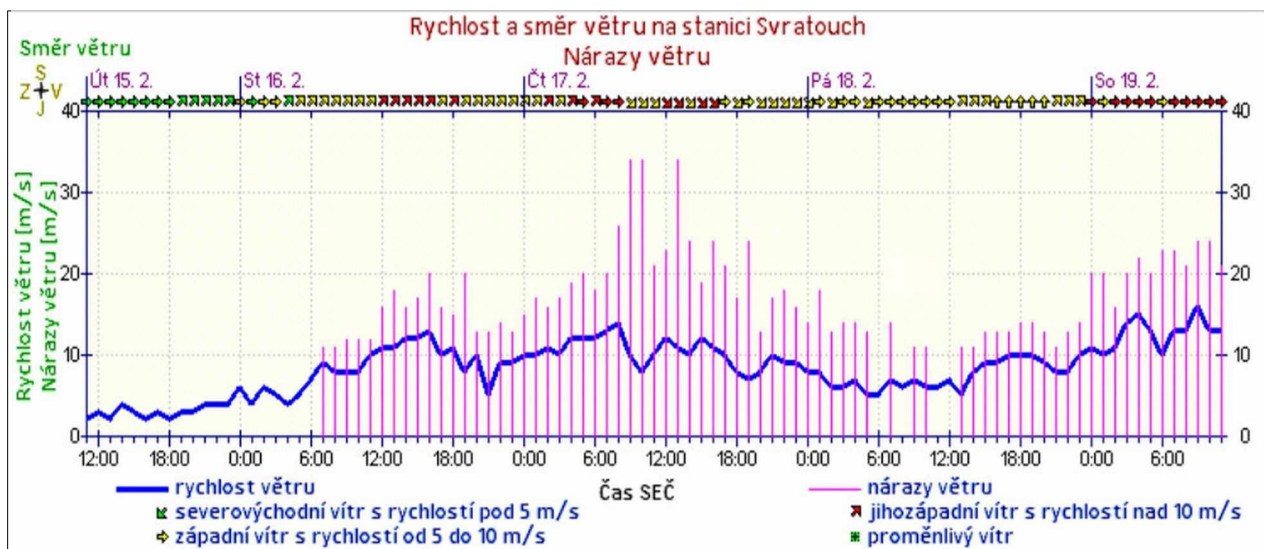


Obr. č. 3: Další vyvrácené stromy spadlé na vlak v době před ohledáním místa MU DI.

Zdroj: Chrudimský deník



Obr. č. 4: Pohled na vykolejenou první nápravu prvního podvozku ve směru jízdy vlaku.  
Zdroj: DI



Obr. č. 5: Údaje ČHMÚ o rychlosti a směru větru v době vzniku MU.

Zdroj: ČHMÚ