



Česká republika
Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Srážka řídicího drážního vozidla vlaku Sp 1661 s překážkou na dopravní cestě dráhy (třemi vzrostlými stromy) mezi Jindřichovem ve Slezsku st. hr. a železniční stanicí Jindřichov ve Slezsku a jeho následné vykolejení

Úterý, 4. února 2014

Investigation Report of Railway Accident

Collision of regional passenger train No. 1661 with an obstacle (three trees) between Jindřichov ve Slezsku state border and Jindřichov ve Slezsku stations with a subsequent derailment

Tuesday, 4th February 2014

č. j.: 6-373/2014/DI



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

1 SOUHRN



Zdroj: Drážní inspekce

Skupina události: nehoda.

Vznik události: 4. 2. 2014, 6.28.42 h.

Popis události: srážka řídicího drážního vozidla vlaku Sp 1661 s překážkou na dopravní cestě dráhy (třemi vzrostlými stromy) mezi Jindřichovem ve Slezsku st. hr. a železniční stanicí Jindřichov ve Slezsku a jeho následné vykolejení.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, km 25,155, mezi Jindřichovem ve Slezsku st. hr. a železniční stanicí Jindřichov ve Slezsku.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy),
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Sp 1661).

Následky: bez zranění;
celková škoda 1 220 232 Kč.

Bezprostřední příčiny:

- narušení průjezdného průřezu traťové koleje mezi Jindřichovem ve Slezsku st. hr. a železniční stanicí Jindřichov ve Slezsku překážkou na dopravní cestě dráhy, vzniklou pádem tří stromů (dubů) rostoucích v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti od osy traťové koleje.

Přispívající faktory:

- povětrnostní podmínky – silný až bouřlivý vítr.

Zásadní příčiny:

- neodstranění zdroje ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy – tři stromů (dubů) rostoucích v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti od osy traťové koleje.

Příčiny v systému bezpečnosti:

- nevyhodnocení dřevin rostoucích v ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti od krajní koleje za zdroj ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

Bezpečnostní doporučení:

1. Ministerstvu dopravy České republiky v součinnosti s Drážním úřadem:
 - iniciovat změnu ustanovení § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, tak, aby podobně jako v ochranném pásmu zařízení elektrizační soustavy a plynárenské soustavy nebylo při provozování drah třeba ke kácení dřevin, rostoucích v ochranném pásmu dráhy jejichž výška zvětšena o 2,5 m je rovna nebo větší než vzdálenost od osy krajní koleje, povolení orgánů ochrany přírody, ale stačilo pouze písemné oznámení provozovatele dráhy orgánu ochrany přírody nejméně 15 dnů předem.

SUMMARY

- Grade: accident.
- Date and time: 4th February 2014, 6:28 (5:28 GMT).
- Occurrence type: collision of the train with an obstacle with the consequent derailment.
- Description: regional passenger train No. 1661 collided with an obstacle – fallen trees and consequently derailed.
- Type of train: regional passenger train No. 1661.
- Location: the open line between Jindřichov ve Slezsku state border and Jindřichov ve Slezsku stations, km 25,155.
- Parties: SŽDC, s. o. (IM);
ČD, a. s. (RU of regional passenger train No. 1661).
- Consequences: total damage CZK 1 220 232,-
- Direct cause: interference of the protection zone of railway by fall of three trees (oaks) growing in the impact distance from the axis of track line.
- Contributory factor: weather conditions – strong wind.
- Underlying cause: failure to remove sources of danger (three trees) in the impact distance from the axis of track line.
- Root cause: failure to assess conditions of trees growing in the impact distance from the axis of track line as a source of threat for the safe operation on railway.
- Recommendations:
- 1) Addressed to Czech Ministry of Transport in cooperation with Czech National Safety Authority (NSA):
- to initiate a change of provision of § 8 paragraph 2 of Act No. 114/1992 Sb. as amended, on protection of the nature and landscape, so that the infrastructure manager could have a possibility to remove the trees (whose height is heightened by 2,5 m is equal or higher than the distance from the nearest track axis) in the protection zone of railway without permission, but only with written notification to the nature conservation authority at least 15 days in advance, similarly to the protection zone of electricity and gas network.

Obsah

1 Souhrn	3
Summary	5
2 Údaje týkající se mimořádné události	13
2.1 Mimořádná událost.....	13
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události.....	13
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby.....	13
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku.....	16
2.2 Okolnosti mimořádné události.....	16
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci.....	16
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel. .	17
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zabezpečovacího zařízení).....	17
2.2.4 Použití komunikačních prostředků.....	18
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti.....	18
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí.....	18
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí.....	19
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	19
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru.....	19
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku.....	19
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí.....	20
2.4 Vnější okolnosti.....	20
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje.....	20
3 Záznam o podaných vysvětleních	21
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob).....	21
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru.....	21
3.1.2 Jiné osoby.....	23
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti.....	23

3.2.1	Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udíleny a prováděny pokyny	23
3.2.2	Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	25
3.2.3	Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	25
3.2.4	Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty	27
3.3	Právní a jiná úprava	27
3.3.1	Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	27
3.3.2	Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	28
3.4	Činnost drážních vozidel a technických zařízení	29
3.4.1	Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	29
3.4.2	Součásti dráhy	29
3.4.3	Komunikační prostředky	29
3.4.4	Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	30
3.5	Dokumentace o provozním systému	30
3.5.1	Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	30
3.5.2	Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	31
3.5.3	Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	31
3.6	Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	31
3.6.1	Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	31
3.6.2	Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	32
3.6.3	Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání	32
3.7	Předchozí mimořádné události podobného charakteru	32
4	Analýzy a závěry	34
4.1	Konečný popis mimořádné události	34
4.1.1	Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	34
4.2	Rozbor	35
4.2.1	Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	35
4.3	Závěry	37

4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení.....	37
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou.....	37
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti.....	37
4.4 Doplnující zjištění.....	38
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách.....	38
5 Přijatá opatření.....	38
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	38
6 Bezpečnostní doporučení.....	39
7 Přílohy.....	40

Seznam použitých zkratk a symbolů

BK	bezстыková kolej
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČSN	Česká technická norma
ČD, a. s.	České dráhy, a. s.
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí
ČR	Česká republika
DI	Drážní inspekce
DKV	Depo kolejových vozidel
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo
EDD	Elektronický dopravní deník
GPK	geometrické parametry koleje
GŘ	generální ředitelství
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	Hasičská záchranná služba
IZS	integrovaný záchranný systém
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
JPO	Jednotka požární ochrany
KCOD	Krajské centrum osobní dopravy
MPU	místní pohraniční ujednání
MSK	Moravskoslezský kraj
MU	mimořádná událost v drážní dopravě
PJ	Provozní jednotka
PKP	Polskie Koleje Państwowe S. A.
PLK	Polskie Linie Kolejowe S. A.
PMD	posun mezi dopravami
PO	Provozní obvod
PP	Provozní pracoviště
PR	Polská republika
PS	Provozní středisko
OŘ	Oblastní ředitelství
RCVD	Regionální centrum vlakového doprovodu
ŘDV	řídící drážní vozidlo
SDH	Sbor dobrovolných hasičů
SRD (TRS)	síť radiodispečerská (Traťový rádiový systém)
ST	Správa tratí
SŽDC, s. o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo
TK	traťová kolej
TO	Traťmistrovský okrsek
TRS	traťový rádiový systém
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	Územní inspektorát
VI	vrchní inspektor
VKP	volný krajinný prvek
VŠ	vlastní šetření

ZZ
žst.

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku MU
železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

Směrnice 2004/49/ES	SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2004/49/ES, ze dne 29. 4. 2004, v platném znění
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění
zákon č. 114/1992 Sb.	zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění
zákon č. 262/2006 Sb.	zákoník práce, v platném znění
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., Řád určených technických zařízení, v platném znění
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění
vyhláška č. 175/2000 Sb.	vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, v platném znění
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění
vyhláška č. 189/2013 Sb.	vyhláška č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolení jejich kácení, v platném znění
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění
vyhláška č. 395/1992 Sb.	vyhláška č. 395/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění
ČSN 73 6360-2/Z1	Česká technická norma ČSN 73 6360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba, ve znění Změny Z1, účinná od 1. 3. 2013

- SŽDC D1 vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC D1 Dopravní a návěštní předpis, č. j.: 55738/2012-OZŘP, schválený dne 17. 12. 2012, s účinností od 1. 7. 2013, v platném znění
- SŽDC S3 vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC S3 Železniční svršek, schválený dne 3. 6. 2008, č. j.: 9675/08 OP, s účinností od 1. 10. 2008, v platném znění
- SŽDC S4 vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC S4 Železniční spodek, schválený dne 21. 2. 2008, č. j.: S 263/08-OP, s účinností od 1. 10. 2008, v platném znění
- SŽDC S2/3 vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC S2/3 Organizace a provádění prohlídek a měření na železničních dráhách celostátních a regionálních, schválený dne 27. 11. 2013, č. j.: S 48269/2013-O15, s účinností od 1. 1. 2014, v platném znění
- SŽDC Dp17 vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC Dp17 (prozatímní) „Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, schválený dne 27. 6. 2008, č. j.: 22957/08-OKS, s účinností od 1. 7. 2008, v platném znění
- Metodický pokyn č. j.: S 34873/11-OP metodický pokyn provozovatele dráhy SŽDC, s. o., METODICKÝ POKYN PRO ÚDRŽBU VYŠŠÍ ZELENĚ, č. j.: S 34873/11-OP, s účinností od 1. 10. 2011, platný (v době vzniku MU) do 20. 2. 2014
- Výnos č. 1 k č. j.: S 34873/11-OP metodický pokyn SŽDC, s. o., Výnos č. 1 k metodickému pokynu pro údržbu vyšší zeleně č. j.: S 34873/11-OP, č. j.: S 14081/12-OP, ze dne 30. 3. 2012, s účinností od 1. 4. 2012
- Metodický pokyn č. j.: S 7512/2014 – O15 metodický pokyn provozovatele dráhy SŽDC, s. o., METODICKÝ POKYN PRO ÚDRŽBU VYŠŠÍ ZELENĚ, č. j.: S 7512/2014 – O15, s účinností od 20. 2. 2014
- Směrnice ředitele č. 4/2013 Směrnice ředitele č. 4/2013 – Kontrolní řád, č. j.: int. 8897/2013-OŘ OVA, s účinností od 1. 6. 2013
- Příkaz ředitele č. 1/2014 Příkaz ředitele č. 1/2014 – Plán kontrolní činnosti OŘ Ostrava, č. j.: int. 228/2014-OŘ OVA, s účinností od 31. 1. 2014
- Opatření přednosta Správy tratí Ostrava č. 2/2014 Opatření přednosta Správy tratí Ostrava č. 2/2014 – Stanovené kontroly tratí, č. j.: int. 1259/2014 – OŘ OVA-STOVA, ze dne 30. 1. 2014, kterým se ruší „Opatření přednosta Správy tratí Ostrava č. 1/2011“

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 4. 2. 2014.

Čas: 6.28.42 h.

Dráha: železniční, kategorie celostátní.

Místo: jednokolejná neelektrifikovaná trať 311 A Krnov – Jindřichov ve Slezsku st. hr., mezi Jindřichovem ve Slezsku st. hr. a žst. Jindřichov ve Slezsku, km 25,155, pohraniční úsek dráhy mezi žst. Głucholazy (PKP) a žst. Jindřichov ve Slezsku.

GPS: 50°16'21.7"N, 17°30'41.4"E.



Obr. č. 1: Místo vzniku MU v km 25,155

Zdroj: DI

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

Dne 4. 2. 2014 v 6.28.42 h se vlak Sp 1661 jedoucí z výchozí žst. Lipová Lázně do cílové žst. Ostrava-Svinov, v úseku trati mezi Jindřichovem ve Slezsku st. hr. a žst. Jindřichov ve Slezsku v km 25,155, srazil s překážkou na dopravní cestě dráhy, třemi spadlými stromy zasahujícími do průjezdného průřezu TK z pravé strany ve směru jízdy vlaku.

Ohledáním infrastruktury dráhy v místě vzniku MU bylo zjištěno:

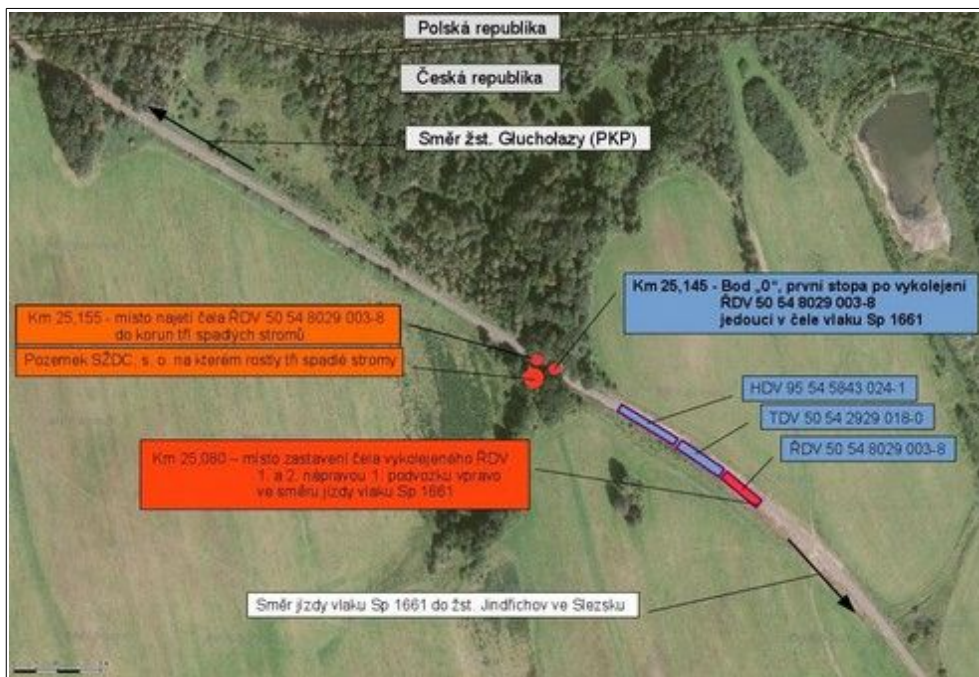
- místo vzniku MU, srážky vlaku Sp 1661 s překážkou na dopravní cestě dráhy, se nacházelo v km 25,155;
- vlak Sp 1661 byl prvním vlakem jedoucím dne 4. 2. 2014 v úseku dráhy mezi žst. Głuchołazy (PKP) a Jindřichov ve Slezsku;
- posledním vlakem, který projel v úseku dráhy mezi žst. Głuchołazy (PKP) a Jindřichov ve Slezsku před vznikem MU, byl vlak Sp 1666, s odjezdem z žst. Jindřichov ve Slezsku v 19.36 h dne 3. 2. 2014;
- ŘDV 50 54 8029 003-8 vlaku Sp 1661 narazilo do korun tří spadlých stromů [dubů letních (*Quercus robur*) (dále jen duby)], které v nočních hodinách spadly do průjezdného průřezu TK;
- spadlé duby rostly ve skupině cca 10 stromů mimo les v místě vymezeném horní hranou svahu koryta bezejmenné vodoteče křížující dráhu v km 25,164 a horní hranou vzdálenějšího svahu souběžného příkopu vpravo ve směru jízdy vlaku Sp 1661 do žst. Jindřichov ve Slezsku:
 - 1. spadlý dub měl ve výšce 130 cm nad zemí obvod kmene 160,14 cm, průměr 51 cm, byl vysoký 18 m a rostl v úrovni km 25,155, v dopadové vzdálenosti 7,5 m od osy TK;
 - 2. spadlý dub měl ve výšce 130 cm na zemí obvod kmene 109,90 cm, průměr 35 cm, byl vysoký 14 m a rostl v úrovni km 25,152, v dopadové vzdálenosti 9,5 m od osy TK;
 - 3. spadlý dub měl ve výšce 130 cm nad zemí obvod kmene 185,26 m, průměr 59 cm, byl vysoký 24 m a rostl v úrovni km 25,148, v dopadové vzdálenosti 13,5 m od osy TK;
- stromy byly vyvráceny i s kořenovými baly. Kořenové baly byly plytké. Zemina zbylá v kořenových balech a v kořenové jámě byla suchá, tvořená zvětralou břidlicí s humusovým krytem. Kmeny spadlých stromů ani jejich kořeny nevykazovaly stopy uschnutí, hniloby či jiného poškození;
- vyvrácené stromy rostly na parcele č. 5396/1, v katastrálním území Jindřichov;
- příslušným orgánem ochrany přírody podle § 75 a § 76 odst. 1 písm. a) zákona č. 114/1992 Sb. je Obecní úřad Jindřichov;
- následkem srážky vlaku Sp 1661 se spadlými stromy v km 25,155 a dynamikou nehodového děje, kdy koruny spadlých stromů byly sunuty a podvlečeny pod rám ŘDV 50 54 8029 003-8, řazeného v čele vlaku, ŘDV v km 25,145 vykolejilo oběma nápravami předního podvozku vpravo ve směru jízdy vlaku (bod „0“);
- čelo vlaku Sp 1661 se v konečném postavení po MU nacházelo v km 25,080, tj. 75 m za místem srážky s překážkou na dopravní cestě dráhy a 65 m za místem vykolejení, tj. za bodem „0“;
- železniční svršek je tvořen kolejnicemi tvaru S49 uloženými na betonových podporách kolejnic tvaru SB8 s rozdělením „c“ prostřednictvím žebrových svěrek ŽS3 a plochých žebrových podkladnic S4pl. Kolejový rošt byl do TK vložen v roce 1987, kolejnice byly svařeny do BK.

Ohledáním DV vlaku Sp 1661 bylo zjištěno (vše uváděno ve směru jízdy vlaku):

- vlak byl sestaven z ŘDV 50 54 8029 003-8 řazeného v čele, následovalo TDV 50 54 2929 018-0 a HDV 95 54 5843 024-1;
- přední čelo ŘDV 50 54 8029 003-8 se v konečném postavení po MU nacházelo v km 25,080 vykolejené oběma nápravami předního podvozku vpravo ve směru jízdy vlaku. Pravé kolo 1. a 2. dvojkolí se nacházelo vně pravého kolejnicového pásu TK. Levé kolo 1. a 2. dvojkolí se nacházelo u levého kolejnicového pásu mezi kolejnicovými pásy TK;
- HDV 95 54 5843 024-1 bylo osobou řídící DV (dále jen strojvedoucí) řízeno z ŘDV. To bylo obsazeno pouze strojvedoucím;
- k rozpojení soupravy vlaku nedošlo. Ve svěšení DV a označení DV nebyly zjištěny nedostatky;
- strojvedoucí vlaku Sp 1661 byl dne 4. 2. 2014, v žst. Jeseník, prokazatelným způsobem zpraven písemným rozkazem „Všeobecný rozkaz pro vlak Sp 1661“, č. 238787 (zhoršená povětrnostní situace v úseku trati mezi žst. Jeseník a Mikulovice). Pro jízdu v úseku mezi žst. Gluchořazy (PKP) a Jindřichov ve Slezsku nebyl strojvedoucí provozovatelem dráhy prokazatelně zpraven o žádných okamžitých změnách stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy ani o jiných potřebných opatřeních;
- sestava a stav vlaku odpovídal vlakové dokumentaci.

Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob. IZS byl aktivován. Na místě MU zasahovala:

- HZS SŽDC JPO Ostrava a Přerov;
- HZS MSK Krnov.



Obr. č. 2: Schéma místa MU

Zdroj: DI

2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku

MU oznámena na COP DI dne: 4. 2. 2014, 6.57 h, tj. 28 min. po vzniku MU.

Způsob oznámení: telefonicky.

Oznámeno pověřenou osobou za: provozovatele dráhy a dopravce.

Souhlas DI s uvolněním dráhy: 4. 2. 2014, 9.25 h (tj. 2.56 h po vzniku MU).

Oznámení MU za provozovatele dráhy a dopravce bylo v souladu s ustanovením § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a § 8 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

Rozhodnutí DI o zahájení VŠ: 18. 2. 2014, a to na základě poznatků zjištěných v průběhu dozorování této MU a vzhledem k tomu, že se MU v krátkém časovém rozmezí opakovaly a vznikl předpoklad přímé příčinné souvislosti s nedostatky v systému organizačního nebo technického zajišťování bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

Složení VI DI na místě MU: 2x VI ÚI Ostrava.

Sestavení vyšetřovacího týmu: pro šetření MU byl sestaven vyšetřovací tým ve složení 2x VI ÚI Ostrava.

Externí spolupráce: ČESKÝ HYDROMETEOROLOGICKÝ ÚSTAV,
Pobočka Ostrava, K Myslivně č. 3/2182, PSČ 708
00 Ostrava-Poruba.

Následným zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl v rámci DI pověřen ÚI Ostrava. Při zjišťování příčin a okolností vzniku MU vycházela DI z vlastních poznatků a zjištění, vlastní fotodokumentace, z dožádané dokumentace pořízené při šetření provozovatelem dráhy a dopravcem a dále z poznatků získaných při externí spolupráci.

Zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo prováděno v souladu s ustanovením § 53b zákona č. 266/1994 Sb. a § 11 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

2.2 Okolnosti mimořádné události

2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci

Zúčastněné osoby za:

Doprovce (ČD, a. s.):

- strojvedoucí vlaku Sp 1661, zaměstnanec ČD, a. s., DKV Olomouc;
- vlakvedoucí vlaku Sp 1661, zaměstnanec ČD, a. s., RCVD Olomouc.

Provozovatele dráhy (SŽDC, s. o.):

- traťový výpravčí žst. Krnov, zaměstnanec SŽDC, s. o., OŘ Olomouc.

Ostatní osoby, svědci:

- výpravčí žst. Jeseník, zaměstnanec SŽDC, s. o., OŘ Olomouc;
- výpravčí žst. Mikulovice, zaměstnanec SŽDC, s. o., OŘ Olomouc;
- dyžurný ruchu – výpravčí žst. Gluchołazy (PKP), zaměstnanec PKP;
- vedoucí PS TO Krnov, zaměstnanec SŽDC, s. o., OŘ Ostrava;
- vedoucí oddělení ST Ostrava, zaměstnanec SŽDC, s. o., OŘ Ostrava;
- náměstek ředitele pro provoz infrastruktury, zaměstnanec SŽDC, s. o., OŘ Ostrava.

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

Vlak:	Sp 1661		Sestava vlaku:	Vlastník:
Délka vlaku (m):	65	ŘDV	50 54 8029 003-8	ČD, a. s.
Počet náprav:	12	TDV	50 54 2929 018-0	ČD, a. s.
Hmotnost (t):	137	HDV	95 54 5843 024-1	ČD, a. s.
Potřebná brzdicí %:	92			
Skutečná brzdicí %:	101			
Chybějící brzdicí %:	0			
Stanovená rychlost vlaku: (km/h)	110			
Způsob brzdění:	I.			
Brzdy v poloze:	P			
Brzdicí váha	139			

Pozn. k vlaku Sp 1661:

Vlak Sp 1661 byl určen k přepravě cestujících. V době vzniku MU vlakem Sp 1661 cestovalo 11 cestujících. Na stanovišti strojvedoucího ŘDV se vyjma strojvedoucího nenacházela žádná další osoba.

2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zabezpečovacího zařízení)

TK Gluchołazy (PKP) – Jindřichov ve Slezsku je od km 25,694 (státní hranice) do km 25,048, tzn. také v místě vzniku MU, vedena v přímém směru, TK ve směru jízdy vlaku Sp 1661 stoupá ve sklonu 10,15 ‰. TK je vedena v úrovni okolního terénu a na nízkém náspu. Železniční svršek je tvořen kolejnicemi tvaru S49, betonovými pražci SB8, rozdělení pražců „c“, s tuhým upevněním svěrkami ŽS3 na plochých žebrových podkladnicích S4pl, kolejové lože je tvořeno šterkem frakce 32 – 64 mm, čisté, zašterkování kolejnicových podpěr dostatečné.

V ochranném pásmu dráhy se vyskytovaly nevhodně rostoucí (nežádoucí) dřeviny ve vzdálenosti menší než je jejich dopadová vzdálenost od osy TK. Ve směru kilometráže dráhy, tj. ve směru jízd DV od žst. Jindřichov ve Slezsku do žst. Głuchołazy (PKP), v km 22,263 až km 25,713, tj. i v místě vzniku MU, rostly dřeviny v dopadové vzdálenosti od TK o obvodu kmene:

- do 80 cm měřeného ve výši 130 cm nad zemí vpravo i vlevo TK v počtu 108 kusů;
- nad 80 cm měřeného ve výši 130 cm nad zemí vpravo i vlevo TK v počtu 63 kusů.

V mezistaničním úseku Jindřichov ve Slezsku – Głuchołazy (PKP) na obousměrně pojížděné TK se jízda všech vlaků zabezpečuje telefonickým dorozumíváním, tj. nabídkou, přijetím a telefonickou odhláškou. Přeshraniční úsek trati mezi žst. Jindřichov ve Slezsku a žst. Głuchołazy (PKP) je vybaven počítači náprav typu Siemens AzF Frauscher, s kontrolou volnosti tratě s indikacemi na JOP v žst. Krnov, v žst. Jindřichov ve Slezsku v desce nouzových obsluh a v žst. Głuchołazy (PKP) [indikace počtu náprav v žst. Głuchołazy (PKP) nesmí být použita jako zásada pro organizaci drážní dopravy a není součástí žádného zabezpečovacího zařízení v žst. Głuchołazy (PKP)].

Nejvyšší dovolená rychlost jízdy DV v místě vzniku MU byla provozovatelem dráhy stanovena na $v = 60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 6.34 h použil strojvedoucí vlaku Sp 1661 služební mobilní telefon k ohlášení vzniku MU strojmistřovi ČD, a. s., DKV Olomouc;
- 6.35 h použila vlakvedoucí vlaku Sp 1661 služební mobilní telefon k ohlášení vzniku MU regionálnímu dispečerovi ČD, a. s., KCOD Brno.

Komunikace mezi strojvedoucím vlaku Sp 1661 a strojmistřem ČD, a. s., DKV Olomouc, resp. mezi vlakvedoucí a regionálním dispečerem, nebyla zaznamenána.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

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

2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí

- 6.34 h ohlásil strojvedoucí vlaku Sp 1661 vznik MU strojmistřovi ČD, a. s., DKV Olomouc;
- 6.35 h ohlásila vlakvedoucí vlaku Sp 1661 vznik MU regionálnímu dispečerovi ČD, a. s., KCOD Brno, a následně komandujícímu RCVD Olomouc (traťový výpravčí žst. Krnov měl v té době telefonní linku obsazenou z důvodu řešení jiné dopravní situace);
- 6.40 h MU ohlásil strojmistř ČD, a. s., DKV Olomouc, dle ohlašovacího rozvrhu nehodové pohotovosti PJ Bohumín;

- 6.46 h ohlásila vlakvedoucí vlaku Sp 1661 vznik MU traťovému výpravčímu žst. Krnov;
- 6.48 h traťový výpravčí žst. Krnov oznámil vznik MU na území České republiky dyžurnemu ruchu – výpravčímu žst. Gluchořazy (PKP);
- 6.57 h vznik MU oznámen pověřenou osobou provozovatele dráhy a dopravce na COP DI;
- 8.50 h zahájeno ohledání místa vzniku MU pověřenou osobou provozovatele dráhy, dopravce a zaměstnanci DI;
- 9.25 h na místě MU přítomným zaměstnancem DI udělen souhlas s uvolněním dráhy;
- 13.50 h obnoveno provozování drážní dopravy bez omezení.

Na místě MU byli rovněž přítomni vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek provozovatele dráhy a dopravce.

2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí

Plán IZS byl aktivován dne 4. 2. 2014 v 6.40 h strojmistrem ČD, a. s., DKV Olomouc. Na místo MU zasahovaly složky IZS:

- HZS SŽDC JPO Ostrava;
- HZS SŽDC JPO Přerov;
- HZS MSK Krnov.

Cestující vlaku Sp 1661 byli z místa MU přepraveni do žst. Jindřichov ve Slezsku DV od vlaku Sp 1660. Ten svoji jízdu z důvodu vzniku MU ukončil mimořádně v žst. Jindřichov ve Slezsku dne 4. 2. 2014 v 7.38 h. Do místa MU a zpět pokračoval jako PMD.

2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

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

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- ŘDV 50 54 8029 003-8 vlaku Sp 1661 1 205 160 Kč;
- zařízení dráhy 15 072 Kč;
- škoda na životním prostředí 0 Kč.

Při MU byla škoda vzniklá na DV, součástech dráhy a jiném majetku vyčíslena celkem na: **1 220 232 Kč.**

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: jasno, +2 °C, tma, viditelnost nesnížena povětrnostními vlivy. V době průjezdu místa MU vlakem Sp 1666 dne 3. 2. 2014 foukal nárazový vítr o hodnotě 6,3 m·s⁻¹. Vítr postupně v nárazech zesiloval až na hodnotu 17,7 m·s⁻¹, kterou dosáhl dne 3. 2. 2014 ve 23.40 h [dle Beaufortovy anemometrické stupnice síly větru se jedná o bouřlivý vítr (17,2 až 20,7 m·s⁻¹)]. Vítr následně v nárazech pozvolna oslaboval. Minimální hodnota nárazového větru 12 m·s⁻¹ byla dosažena dne 4. 2. 2014 v 5.00 h. Poté vítr v nárazech znova zesílil. V 6.00 h dosáhl hodnoty 13,4 m·s⁻¹ a v 7.00 h hodnoty 18 m·s⁻¹. Pro MSK, okres Bruntál, Frýdek-Místek a Nový Jičín, na období od 3. 2. 2014 15.00 h do 4. 2. 2014 15.00 h, od 600 m n. m., byla ČHMÚ, dne 3. 2. 2014, ve 12.26 h, vydána výstraha č. PVI_2014/18, na jev „SILNÝ VÍTR (NÍZKÝ STUPEŇ NEBEŽPEČÍ)“.

Geografické údaje: místo vzniku MU se nachází 356 m n. m. v místě vzniku MU je dráha vedena na nízkém náspu v blízkosti nepojmenované vodoteče. Ta kříží dráhu v km 25,164 (ve směru jízdy vlaku Sp 1661 ve vzdálenosti 9 m před místem srážky). Přes vodoteč je dráha vedena po ocelové mostní konstrukci s horní mostovkou.

Spadlé stromy (tři vzrostlé duby) rostly v katastrálním území Jindřichov ve Slezsku, na parcele č. 5396/1 (ostatní plocha), ve vlastnictví České republiky. Funkci vlastníka plní provozovatel dráhy SŽDC, s. o. spadlé stromy rostly ve skupině cca 10 stromů mimo les. Místo růstu spadlých stromů je vymezeno horní hranou svahu koryta bezejmenné vodoteče křížující dráhu v km 25,164 a horní hranou vzdálenějšího svahu souběžného příkopu vpravo ve směru jízdy vlaku Sp 1661 do žst. Jindřichov ve Slezsku.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru

- strojvedoucí vlaku Sp 1661 – ze Zápisů se zaměstnancem, vyhotovených dopravcem, mj. vyplývá:
 - v žst. Jeseník byl pro úsek Jeseník – Mikulovice z důvodu zhoršených povětrnostních podmínek prokazatelným způsobem zpraven o nutnosti úpravy rychlosti jízdy vlaku tak, aby na vzdálenost rovnající se délce volné koleje, kterou vidí před sebou, s vlakem zastavil před případnou překážkou;
 - pro jízdu z Mikulovic do Gluchołazy (PKP) a dále do Jindřichova ve Slezsku a Krnova nebyl prokazatelným způsobem zpraven o nutnosti upravit rychlost jízdy vlaku, z důvodu zhoršených povětrnostních podmínek tak, aby na vzdálenost rovnající se délce volné koleje, kterou vidí před sebou, s vlakem zastavil před případnou překážkou;
 - při jízdě z žst. Gluchołazy (PKP) neusoudil, že by vzhledem k povětrnostním podmínkám mohlo dojít k nesjízdnosti trati. Překážku na trati, spadlé stromy v km 25,155, uviděl až v kuželu světla reflektoru. Na vzniklou situaci reagoval zavedením rychločinného brzdění a následným opuštěním stanoviště strojvedoucího do oddílu pro cestující;
 - po zastavení vlaku spolu s vlakvedoucí ověřil, zda nejsou cestující zraněni, a ohlásil vznik MU;
 - úsek Gluchołazy (PKP) – Jindřichov ve Slezsku před vznikem MU projel naposledy dne 3. 2. 2014, a to s vlakem Sp 1666. Nahnutí stromů směrem k TK, do průjezdného průřezu TK, v daném úseku dráhy nezjistil.
- vlakvedoucí vlaku Sp 1661 – ze Zápisu se zaměstnancem, vyhotoveném dopravcem, mj. vyplývá:
 - bezprostředně před vznikem MU se nacházela v ŘDV, prostoru pro cestující. Zaregistrovala prudké brzdění vlaku, po kterém následovala srážka;
 - po informaci o vzniku MU od strojvedoucího a zjištění zdravotního stavu cestujících odvedla všechny cestující do zadní části vlaku. Poté telefonicky oznámila vznik MU.
- výpravčí žst. Mikulovice – ze Zápisu se zaměstnancem, vyhotoveným provozovatelem dráhy, mj. vyplývá:
 - po nástupu do služby dne 4. 2. 2014 se v 5.10 h přihlásil do EDD, ve kterém zapsal aktuální stav počasí +6 °C, zataženo, klid. Poté výpravčímu žst. Jeseník ohlásil ukončení výluky dopravní služby;
 - výpravčí žst. Jeseník mu oznámil, že z důvodu zhoršených povětrnostních podmínek vlak Sp 1661 prokazatelným způsobem zpraví o nutnosti úpravy rychlosti jízdy tak, aby strojvedoucí na vzdálenost rovnající se délce volné koleje, kterou vidí před sebou, s vlakem zastavil před případnou překážkou, s tím, že vlak Sp 1661 do žst. Mikulovice prodlouží pravidelnou jízdní dobu;

- po telefonické nabídce vlaku Sp 1661 dyžurnemu ruchu – výpravčímu žst. Głuchołazy (PKP) a jeho následném přijetí se jej dotázal na momentální povětrnostní situaci na polském území. Dyžurny ruchu – výpravčí žst. Głuchołazy (PKP) mu odpověděl, že vítr je „malý“. Z tohoto důvodu pro další jízdu vlaku Sp 1661 do žst. Głuchołazy (PKP) písemný rozkaz o nutnosti úpravy rychlosti jízdy tak, aby strojvedoucí na vzdálenost rovnající se délce volné koleje, kterou vidí před sebou, s vlakem zastavil před případnou překážkou, nevydal;
- vlak Sp 1661 přijel do žst. Mikulovice zpožděn 6 min., zkrácením doby pobytu odjel do žst. Głuchołazy (PKP) se zpožděním 5 min.;
- traťový výpravčí žst. Krnov – ze Zázpisu se zaměstnancem, vyhotoveném provozovatelem dráhy, mj. vyplývá:
 - povětrnostní podmínky na trati s dyžurnym ruchu – výpravčím žst. Głuchołazy (PKP) nekonzultoval;
 - první informaci o vzniku MU, o vykolejení vlaku Sp 1661, obdržel při rozhovoru s regionálním dispečerem ČD, a. s., KCOD Brno, v 6.35 h, který ho v souvislosti se vznikem MU žádal o řešení obratu souprav;
 - o vykolejení vlaku Sp 1661 poté informoval dyžurneho ruchu – výpravčího žst. Głuchołazy (PKP) a vznik MU ohlásil dozorcímu provozu PO Opava. Provoznímu dispečeru CDP Přerov byl vznik MU již ohlášen;
- vedoucí PS Krnov – z Podání vysvětlení k MU, vyhotoveném DI, mj. vyplývá:
 - vykonal komplexní prohlídku trati v úseku Jindřichov ve Slezsku st. hr. – Jindřichov ve Slezsku jak v roce 2012, tak v roce 2013;
 - v rámci komplexních prohlídek zjišťoval mj. výskyt nežádoucí vegetace, která zasahuje nebo svým dalším růstem by mohla zasáhnout do průjezdného průřezu TK. Jednalo se o náletovou vegetaci;
 - na základě komplexní prohlídky trati v úseku Jindřichov ve Slezsku st. hr. – Jindřichov ve Slezsku podstoupil pověřené pracovníci technického odboru OŘ Ostrava žádost o souhlas s vykáčením náletové vegetace, která zasahuje nebo svým dalším růstem by mohla zasáhnout do průjezdného průřezu TK. Odstraňování této náletové vegetace prováděl v rámci pravidelné údržby;
 - výskyt nevhodně rostoucích (nežádoucích) dřevin ve vzdálenosti od osy TK menší než je jejich dopadová vzdálenost, bez ohledu na obvod kmene měřený ve výšce 130 cm nad zemí, které jsou v případě svého pádu nebo pádů nadzemních částí zdrojem ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, nezjišťoval. Tyto dřeviny nepovažoval za zdroj ohrožení bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy;
- vedoucí oddělení ST Ostrava – z Podání vysvětlení k MU, vyhotoveném DI, mj. vyplývá:
 - ST Ostrava zajišťuje provádění komplexních prohlídek tratí v souladu s vnitřními předpisy provozovatele dráhy, zejména vnitřním předpisem SŽDC S2/3 Organizace a provádění prohlídek a měření na železničních dráhách celostátních a regionálních a Opatření přednosty Správy tratí Ostrava č. 2/2014, v platném znění;

- na základě zjištění uvedených v zápisech z komplexních prohlídek trati ST zpracuje plán oprav a údržby tratí, včetně odstranění nežádoucí vegetace;
 - na dotaz, zda byl úsek trati Jindřichov ve Slezsku st. hr. – Jindřichov ve Slezsku zařazen do plánu oprav a údržby tratí, v rámci které by byla odstraňována nežádoucí vegetace, neodpověděl;
 - kácení nežádoucí vegetace projednává s příslušným orgánem ochrany přírody určený zaměstnanec ekologického oddělení OŘ Ostrava, a to na základě požadavků vedoucích PS;
- náměstek ředitele pro provoz infrastruktury OŘ Ostrava – z Podání vysvětlení k MU, vyhotoveném DI, mj. vyplývá:
 - komplexní prohlídkou trati v úseku Jindřichov ve Slezsku st. hr. – Jindřichov ve Slezsku, vykonanými v letech 2012 a 2013, byla zjištěna vzrostlá vegetace. Ta však nebyla vyhodnocena jako bezprostřední zdroj ohrožení bezpečnosti drážní dopravy. Z tohoto důvodu nebylo nutné přijmout žádná zvláštní opatření;
 - kácení nežádoucí vegetace projednává s příslušným orgánem ochrany přírody určený zaměstnanec ekologického oddělení OŘ Ostrava.

3.1.2 Jiné osoby

Jiné osoby nebyly vyzvány k podání vysvětlení.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., má zavedený systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. Nedílnou součástí vnitřních předpisů provozovatele dráhy byly v době vzniku MU postupy, jimiž se řídí činnosti při zabezpečení jízdy vlaku v období zhoršené povětrnostní situace, postupy upravující provádění pravidelných prohlídek a měření staveb dráhy, jejichž součástí je vyhledávání nebezpečných míst v obvodu dráhy a v ochranném pásmu dráhy a vyhledávání zdrojů ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, mezi které je zařazena i vyšší zeleň rostoucí podél dopravní cesty, zasahující do průjezdného průřezu nebo rostoucí v ochranném pásmu dráhy, která svojí dopadovou vzdáleností ohrožuje bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

Postupy upravující provádění pravidelných prohlídek a měření staveb dráhy, jejichž součástí je vyhledávání nebezpečných míst v obvodu dráhy a v ochranném pásmu dráhy a vyhledávání a odstraňování zdrojů ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, kterým je také vyšší zeleň podél dopravní cesty v obvodu dráhy a v ochranném pásmu dráhy, rostoucí ve vzdálenosti od osy koleje menší než je její dopadová vzdálenost, bez ohledu na obvod kmene měřený ve výšce 130 cm nad zemí, která je v případě svého pádu nebo pádů nadzemních částí zdrojem ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, byly v době vzniku MU obsaženy ve:

- vnitřním předpisu SŽDC S2/3;

- vnitřním předpisu SŽDC S3;
- vnitřním předpisu SŽDC S4;
- vnitřním předpisu SŽDC Dp17;
- Metodickém pokynu č. j.: S 34873/11-OP. Ten obsahem čl. 8 v „ČÁST PRVNÍ, ÚVODNÍ USTANOVENÍ“, Kapitole I „Základní pojmy“, mezi nežádoucí dřeviny rostoucí v obvodu dráhy nebo v ochranném pásmu dráhy nezařazuje dřeviny rostoucí ve vzdálenosti od osy TK menší než je jejich dopadová vzdálenost (bez ohledu na obvod kmene měřený ve výšce 130 cm nad zemí), které jsou v případě svého pádu nebo pádů nadzemních částí zdrojem ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy. Tento nedostatek je eliminován obsahem čl. 26 v části „ČÁST TŘETÍ, POVINNOSTI SPRÁVCE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY“, Kapitole II „Oklešťování, ořez a kácení stromů nebo keřů“, kterým je za nežádoucí dřevinu označena také vegetace, která by svou dopadovou vzdáleností mohla ohrozit bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy;
- Výnosu č. 1 k č. j. : S 34873/11-OP;
- Směrnici ředitele č. 4/2013;
- Příkazu ředitele č. 1/2014;
- Opatření přednosty Správy tratí Ostrava č. 2/2014.

Provozovatel dráhy je pro splnění povinnosti provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy a zajištění dodržování zavedeného systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy, jemu uložené ustanovením § 22 odst. 1 písm. a) a § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., při vyhledávání a zejména pak při odstraňování zdrojů ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, tvořených dřevinami v ochranném pásmu dráhy nevhodně rostoucími ve vzdálenosti od osy koleje menší než je jejich dopadová vzdálenost, povinen postupovat v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb. Dle ustanovení § 8 tohoto zákona a § 8 vyhlášky č. 395/1992 Sb. je ke kácení dřevin o obvodu kmene větším jak 80 cm, měřeného ve výšce 130 cm nad zemí, nebo kácení zapojených porostů dřevin o celkové ploše větší jak 40 m², nezbytné povolení orgánu ochrany přírody. Povolení není třeba, je-li stavem (nikoli výškou) dřeviny zřejmě a bezprostředně ohrožen život či zdraví nebo hrozí-li škoda značného rozsahu (suchá nebo jinak poškozená dřevina). Problematika vyřizování povolení kácení nevhodně rostoucích dřevin v obvodu neelektrifikovaných tratí je v podmínkách SŽDC, s. o., v gesci ekologického oddělení příslušného OŘ, resp. GŘ SŽDC, s. o. Ekologická oddělení při vyřizování a projednávání žádosti o kácení dřevin s příslušnými orgány ochrany přírody vychází z podkladů zpracovaných vedoucími zaměstnanci příslušných ST.

V případě, že je dráha elektrifikovaná, není třeba, podobně jako u plynárenské soustavy, povolení ke kácení dřevin rostoucích v ochranném pásmu zařízení elektrizační soustavy, které je vymezené po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, které činí od krajního vodiče vedení na obě strany u napětí od 1 kV a do 35 kV včetně, pro vodiče bez izolace 7 m a pro vodiče se základní izolací 2 m. Kácení nevhodně rostoucích dřevin z tohoto důvodu musí provozovatel dráhy v souladu s § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. oznámit písemně nejméně 15 dnů předem orgánu ochrany přírody.

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy SŽDC s. o., souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyl shledán nedostatek. Nedostatek byl zjištěn v jeho dodržování, viz bod 3.2.3.

Dopravce ČD, a. s., má zavedený systém zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb.

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti dopravce ČD, a. s., souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyl shledán nedostatek.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

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

V době vzniku předmětné MU byly všechny osoby provozovatele dráhy SŽDC, s. o., a dopravce ČD, a. s., zúčastněné na MU a provádějící činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy odborně způsobilé k výkonu zastávané funkce.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., v úseku dráhy Jindřichov ve Slezsku st. hr. – Jindřichov ve Slezsku, v rámci provádění komplexních prohlídek tratí v obvodu PS (TO) Krnov v roce 2012 a 2013 mj. zjišťoval v obvodu dráhy a v ochranném pásmu dráhy nevhodně rostoucí (nežádoucí) dřeviny. V dokumentech:

- „Zápis z komplexní prohlídky tratí v obvodu PS (TO) Krnov“, ze dne 22. 5. 2012, uskutečněné ve dnech 11. a 16. 5. 2012, je v části B) Železniční spodek, ve 2. odstavci, mj. uvedeno: „... Úseky nutné k provedení vyřezání porostu v km: 0,900 – 1,500; 2,250 – 2,700; 18,400 – 19,800; **23,300 – 23,900; 25,000 – 25,700. Při prohlídce nebyly zjištěny žádné další zdroje ohrožení bezpečnosti a provozování drážní dopravy.**“ (místo vzniku MU v km 25,155 se nachází v úseku provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., zjištěném místě zdroje ohrožení bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy);
- „Zápis z komplexní prohlídky tratí v obvodu PS (TO) Krnov“, ze dne 30. 5. 2013, uskutečněné ve dnech 17. a 21. 5. 2013, je v části B) Železniční spodek, ve 2. odstavci, mj. uvedeno: „... Úseky se vzrostlou vegetací v km: 0,900 – 1,500; 2,250 – 2,700; 18,400 – 19,800; **23,300 – 23,900; 25,000 – 25,700. Při prohlídce nebyly zjištěny žádné zdroje ohrožení bezpečnosti a provozování drážní dopravy.**“ (místo vzniku MU v km 25,155 se nachází v úseku provozovatelem SŽDC, s. o., zjištěném úseku se vzrostlou vegetací).

Provozovatel dráhy na základě svých zjištění požádal příslušný orgán ochrany přírody, kterým je podle § 75 a § 76 odst. 1 písm. a) zákona č. 114/1992 Sb. Obecní úřad Jindřichov, dokumentem „Žádost o povolení kácení“, č. j.: 14276/2013-OŘ OVA-OTR, ze dne 15. 10. 2013, pouze o povolení kácení zapojeného porostu dřevin o obvodu kmene do 80 cm měřeného 130 cm nad zemí na ploše 8400 m², a to pouze v obvodu dráhy. Důvodem podání této žádosti byla mj. snaha o „odstranění potencionálního ohrožení, jímž prokazatelně je vzrostlá dřevina, která svým pádem na železniční dráhu případně na projíždějící vlakovou soupravu může způsobit újmu na lidském zdraví nebo životě a škodu velkého rozsahu“. Příslušný orgán ochrany přírody žádosti provozovatele dráhy vyhověl. O povolení ke kácení dřevin o obvodu kmene nad 80 cm měřeného 130 cm nad zemí, rostoucích v obvodu dráhy a v ochranném

pásmu dráhy, které v případě svého pádu nebo pádů nadzemních částí vytvoří překážku na dopravní cestě dráhy a jsou zdrojem ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, provozovatel dráhy SŽDC, s. o., příslušný orgán ochrany přírody, nepožádal. Důvodem byla skutečnost, že odlišně od ustanovení čl. 49 předpisu SŽDC S4 a čl. 26 Metodického pokynu č. j.: S 34873/11-OP tyto dřeviny, tj. také vzrostlé duby rostoucí ve skupině cca 10 stromů mimo les v obvodu dráhy, v katastrálním území Jindřichov, na parcele č. 5396/1 (ostatní plocha), ve vlastnictví České republiky, nepovažoval za zdroj ohrožení bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy. Uvedené dokládá, že provozovatel dráhy si byl vědom rizika možného pádu dřeviny (stromu) na dráhu nebo na projíždějící soupravu DV, včetně možných následků, ale v případě dřevin o obvodu kmene nad 80 cm měřeného 130 cm nad zemí, rostoucích v obvodu dráhy a v ochranném pásmu dráhy ve vzdálenosti od osy TK menší než je jejich dopadová vzdálenost, které v případě svého pádu nebo pádů nadzemních částí vytvoří překážku na dopravní cestě dráhy a jsou zdrojem ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, tato rizika toleroval.

Parametry spadlých dubů (1. spadlý dub měl ve výšce 130 cm nad zemí obvod kmene 160,14 cm, vysoký byl 18 m a rostl ve vzdálenosti 7,5 m od osy TK, 2. spadlý dub měl ve výšce 130 cm na zemi obvod kmene 109,90 cm, byl vysoký 14 m a rostl ve vzdálenosti 9,5 m od osy TK, 3. spadlý dub měl ve výšce 130 cm nad zemí obvod kmene 185,26 m, byl vysoký 24 m a rostl ve vzdálenosti 13,5 m od osy TK) svědčí o provozovatelem dráhy nezajištěném pravidelném ošetřování a udržování uvedených dřevin rostoucích mimo les, v daném případě v obvodu dráhy, kdy tato nežádoucí vegetace nebyla průběžně, dlouhodobě ošetřována ještě v době, kdy byla nízká. Při řádném pravidelném ošetřování a udržování těchto dřevin by tyto dřeviny nedosáhly uvedených parametrů a lze konstatovat, že by nebyly zdrojem ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy. Provozovatelem dráhy nezajištěné pravidelné ošetřování a udržování dřevin rostoucích mimo les, v úseku dráhy Jindřichov ve Slezsku st. hr. – Jindřichov ve Slezsku, dokládá výskyt dalších nevhodně rostoucích (nežádoucích) dřevin ve vzdálenosti menší než je jejich dopadová vzdálenost od osy TK, které byly DI zjištěny po vzniku MU, viz bod 2.2.3.

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

Zjištění:

- provozovatel dráhy SŽDC, s. o., v úseku dráhy Jindřichov ve Slezsku st. hr. – žst. Jindřichov ve Slezsku, dřeviny rostoucí v obvodu dráhy, o obvodu kmene nad 80 cm měřeného 130 cm nad zemí a dřeviny rostoucí v ochranném pásmu dráhy (mimo obvod dráhy) bez ohledu na jejich obvod kmene měřený 130 cm nad zemí, ve vzdálenosti od osy TK menší než je jejich dopadová vzdálenost od osy TK, odlišně od vlastních postupů, nepovažoval za zdroj ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy. K odstranění těchto nevhodně rostoucích dřevin (stromů) neučinil žádné kroky. Dráhu vědomě provozoval s rizikem možného pádu nadzemních částí uvedených dřevin na dráhu nebo na projíždějící DV;
- provozovatel dráhy SŽDC, s. o., v úseku dráhy Jindřichov ve Slezsku st. hr. – žst. Jindřichov ve Slezsku, nezajistil pravidelné ošetřování a udržování dřevin rostoucích mimo les, v obvodu dráhy a v ochranném pásmu dráhy tak, aby parametry nadzemních částí těchto dřevin nedosáhly hodnot dopadových vzdáleností od osy TK, tj. v případě možného pádu nezasáhly svoji nadzemní částí do průjezdného průřezu TK.

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti dopravce ČD, a. s., nebyly zjištěny nedostatky.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní Krnov – Jindřichov ve Slezsku st. hr., je Česká republika. Funkci vlastníka plní SŽDC, s. o., se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové město, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Krnov – Jindřichov ve Slezsku st. hr., je SŽDC, s. o., se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové Město, PSČ 110 00, na základě Úředního povolení vydaného DÚ dne 29. 5. 2008, č. j.: 3-4277/07-DÚ/Le, ev. č. ÚP/2008/9002, v platném znění.

Provozovatel dráhy je držitelem Osvědčení o bezpečnosti provozování dráhy, vydaného DÚ dne 14. 5. 2013, č. j.: DUCR-24520/13/Pd, ev. č. OSD/2013/014, s platností do 13. 5. 2018.

Dopravcem vlaku Sp 1661 byly ČD, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence dopravce udělené rozhodnutím DÚ dne 17. 9. 2003, č. j.: 3-2169/03-DÚ/Bp, ev. č. L/2003/9000, v platném znění.

Dopravce je držitelem Osvědčení dopravce, vydaného DÚ dne 28. 2. 2013, EU IDENTIFIKAČNÍ ČÍSLO: CZ1120130004, ev. č. OSD/2013/122, s platností do 27. 2. 2018. Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy „SMLOUVA číslo PDD 9001/13 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky“, uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., a dopravcem ČD, a. s., dne 21. 8. 2013, s nabytím účinností zpětně od 1. 7. 2013, v platném znění.

Přeshraniční provoz v úseku trati mezi žst. Jindřichov ve Slezsku a žst. Głuchołazy (PKP) se řídí dokumentem „Místní pohraniční ujednání o spolupráci provozovatelů drah v přeshraničním provozu na úseku přeshraničního provozu Jindřichov ve Slezsku (ČR) – Głuchołazy (PR)“, uzavřeném mezi SŽDC, s. o., a PLK S. A., s účinností od 15. 11. 2009, v platném znění.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy je povinen
a) *provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení, ...*“;
- § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen ...
d) *zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování, ...*“;

- § 2 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Dráha musí být pro zajištění své provozuschopnosti pravidelně kontrolována a udržována. ...“.

3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy

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

- čl. 49 předpisu SŽDC S4, kde je uvedeno:
„Odstraňování nevhodně rostoucích dřevin (např. těch, které zakrývají návěstidla nebo mohou způsobit zkrat trakčního vedení a nebo případným pádem mohou ohrozit bezpečnost železničního provozu), jako zdrojů ohrožování železniční dopravy, projednávají SDC s příslušným orgánem vykonávajícím státní správu na úseku ochrany přírody a krajiny.“;
- čl. 50 předpisu SŽDC S4, kde je uvedeno:
„Povolení ke kácení dřevin není třeba, je-li jejich stavem zřejmě a bezprostředně ohrožen život či zdraví, hrozí-li škoda značného rozsahu nebo je ohrožena bezpečnost železničního provozu. SDC může za těchto podmínek provést kácení, musí je však oznámit písemně orgánu ochrany přírody do 15 dnů od provedení kácení. Povolení ke kácení dřevin není dále třeba při výkonu oprávnění podle zvláštních předpisů. V případě, že se jedná o dřeviny rostoucí na provozním pozemku dráhy, musí SDC úmysl pokácet dřeviny oznámit písemně nejméně 15 dnů předem příslušnému orgánu ochrany přírody, který je může pozastavit nebo zakázat, pokud odporuje požadavkům na ochranu dřevin nebo rozsahu zvláštního oprávnění. V ostatních případech je ke kácení dřevin nezbytné povolení příslušného orgánu ochrany přírody. Žádost o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les podává vlastník pozemku či nájemce se souhlasem vlastníka pozemku, na kterém tyto dřeviny rostou.“;
- čl. 56 předpisu SŽDC S4, kde je mj. uvedeno:
„Dřeviny rostoucí mimo les na provozních pozemcích dráhy musí být pravidelně ošetřovány a udržovány. Dřevinou rostoucí mimo les se rozumí strom nebo keř rostoucí jednotlivě i ve skupinách ve volné přírodě i v sídelních útvarech mimo lesní půdní fond. ...“;
- čl. 17 Metodického pokynu č. j.: S 34873/11-OP, kde je uvedeno:
„Je-li stavem vyšší zeleně zřejmě a bezprostředně ohrožen život či zdraví osob nebo hrozí-li škoda značného rozsahu, může SŽDC uplatnit možnost okamžitého pokácení s ohlašovací povinností do 15 dní po jeho provedení.“;
- čl. 19 Metodického pokynu č. j.: S 34873/11-OP, kde je uvedeno:
„Vyšší zeleň rostoucí podél železniční dopravní cesty může být zdrojem ohrožení. Vlastník dráhy má povinnost takové zdroje ohrožení odstranit (vysvětlivka: Například § 10 a § 20 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů).“;
- čl. 26 Metodického pokynu č. j.: S 34873/11-OP, kde je mj. uvedeno:
„Kácení stromů je nevhodnější provádět v období vegetačního klidu (...). V případech, kdy je nutno z bezpečnostních nebo zdravotních důvodů omezovat nebo likvidovat nežádoucí dřeviny, provádí se tato činnost kdykoliv za dodržení oznámení formou ohlašovací povinnosti (...). Oznámení formou ohlašovací povinností se vztahuje pouze na nežádoucí dřeviny, které ..., ale rostou nebo tvoří VKP, podél dopravní cesty.“;

zasahující do průjezdného profilu nebo nacházející se v ochranném pásmu dráhy, která by svojí dopadovou vzdáleností mohla ohrozit bezpečnost provozu. ...“.

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

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Jízda vlaků v mezistaničním oddíle Jindřichov ve Slezsku – Głuchołazy (PKP) se zabezpečuje telefonickým dorozumíváním mezi dyžurným ruchu – výpravčím žst. Głuchołazy (PKP) a traťovým výpravčím žst. Krnov. Přeshraniční úsek trati mezi žst. Jindřichov ve Slezsku a žst. Głuchołazy (PKP) je vybaven počítači náprav s kontrolou volnosti tratě s indikacemi na JOP v žst. Krnov, v žst. Jindřichov ve Slezsku na desce nouzových obsluh a v žst. Głuchołazy (PKP) [indikace počtu náprav v žst. Głuchołazy (PKP) nesmí být použita jako zásada pro organizaci drážní dopravy a není součástí žádného zabezpečovacího zařízení v žst. Głuchołazy (PKP)].

O aktuálních povětrnostních podmínkách mezi žst. Jindřichov ve Slezsku a Głuchołazy (PKP) nemají výpravčí žádnou přímou informaci. Dozví-li se ústřední dispečer o předpokládaném zhoršení povětrnostní situace (např. na základě výstrahy ČHMÚ) v daném úseku dráhy, vyrozumí o tom traťového výpravčího žst. Krnov prostřednictvím provozního dispečera. Ten pak přijme odpovídající opatření. Usoudí-li strojvedoucí za jízdy vlaku nebo PMD, že by vzhledem k momentálním povětrnostním podmínkám mohlo dojít k nesjízdnosti trati (i když o tom nebyl zpraven), upraví rychlost jízdy tak, aby na vzdálenost rovnající se délce koleje, kterou vidí před sebou, zastavil před případnou překážkou na trati.

3.4.2 Součásti dráhy

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

Součásti dráhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Závady nebyly zjištěny.

3.4.3 Komunikační prostředky

Použití komunikačních prostředků před vznikem MU nemělo souvislost se vznikem MU.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 95 54 5843 024-1 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 5006/04-V.22, vydaný DÚ dne 8. 4. 2004. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla dopravcem provedena dne 25. 10. 2013, s platností do 25. 4. 2014. HDV bylo v době vzniku MU dopravcem ČD, a. s., používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

ŘDV 50 54 8029 003-8 bylo provozováno s platnou technickou kontrolou provedenou dne 15. 11. 2013. ŘDV bylo v době vzniku MU vybaveno elektronickou rychloměrovou soupravou typu Metra, č. 6001, pro automatické zaznamenávání dat. Ze zaznamenaných dat mj. vyplývá:

- jízda vlaku Sp 1661 byla řízena z ŘDV 50 54 8029 003-8;
- v 6.15.25 h vlak Sp 1661 odjel ze žst. Głuchołazy (PKP);
- v 6.28.38 h je při rychlosti $60 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ registrováno zavedení rychločinného brzdění s následným snížením rychlosti do zastavení;
- ke vzniku MU došlo v 6.28.42 h, při rychlosti $58 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$;
- nejvyšší dovolená rychlost vlaku nebyla v úseku Głuchołazy (PKP) – km 25,155, tj. po místo vzniku MU, překročena. Mobilní část vlakového zabezpečovače byla strojvedoucím řádně obsluhována.

Nedostatek nebyl zjištěn.

3.5 Dokumentace o provozním systému

3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy

Jízda vlaku Sp 1661 mezi žst. Głuchołazy (PKP) a Jindřichov ve Slezsku, na obousměrně pojížděné TK, byla zabezpečena v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy, a to telefonickou odhláškou za předchozím vlakem, telefonickou nabídkou a přijetím.

O předpokládaném zhoršení povětrnostní situace mezi žst. Głuchołazy (PKP) a Jindřichov ve Slezsku, v době po odjezdu vlaku Sp 1666 dne 3. 2. 2014 do doby sjednání jízdy vlaku Sp 1661 dne 4. 2. 2014, nebyl traťový výpravčí žst. Krnov vyrozuměn. ČHMÚ vydal dne 3. 2. 2014, ve 12.26 h, pro MSK, okres Bruntál, Frýdek-Místek a Nový Jičín, na období od 3. 2. 2014 15.00 h do 4. 2. 2014 15.00 h, výstrahu č. PVI_2014/18, na jev „SILNÝ VÍTR (NÍZKÝ STUPEŇ NEBEZPEČÍ)“, a to pro nadmořskou výšku nad 600 m n. m. (místo vzniku MU se nachází 356 m n. m.). Strojvedoucí vlaku Sp 1661 nebyl pro úsek Jindřichov ve Slezsku st. hr. – žst. Jindřichov ve Slezsku prokazatelným způsobem zpraven o nutnosti úpravy rychlosti jízdy z důvodu zhoršených povětrnostních podmínek tak, aby na vzdálenost rovnající se délce volné koleje, kterou vidí před sebou, s vlakem zastavil před případnou překážkou.

Strojvedoucí vlaku Sp 1661 za jízdy v daném úseku trati neusoudil, že by vzhledem k momentálním povětrnostním podmínkám mohlo dojít k nesjízdnosti trati. Proto rychlost jízdy vlaku neupravil tak, aby na vzdálenost rovnající se délce koleje, kterou vidí před sebou, zastavil před případnou překážkou na trati. Překážku na trati, 3 spadlé duby

v km 25,155, uviděl až v kuželu světla reflektoru. Na vzniklou situaci reagoval zavedením rychločinného brzdění a následným opuštěním stanoviště strojvedoucího do oddílu pro cestující. Vzhledem k rychlosti jízdy vlaku $60 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ nebylo možné srážce vlaku s překážkou již zabránit.

Nedostatek nebyl zjištěn.

3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení

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

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

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

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí vlaku Sp 1661, na směnu nastoupil dne 3. 2. 2014 v 11.45 h na vlak R 1129. Před touto směnou měl odpočinek 16.36 h. První část směny ukončil dne 3. 2. 2014 ve 22.35 h v žst. Lipová Lázně po vlaku Sp 1666. Druhou část směny nastoupil dne 4. 2. 2014 ve 4.52 h na vlak Sp 1661. Mezi první a druhou částí směny měl strojvedoucí odpočinek 6.17 h;
- vlakvedoucí osobní přepravy vlaku Sp 1661, ve směně od 4.34 h dne 4. 2. 2014, odpočinek před směnou 15 h;
- traťový výpravčí žst. Krnov, ve směně od 5.10 h dne 4. 2. 2014, odpočinek před směnou 31.20 h.

Zaměstnavatelé zajistili podmínky pro odpočinek před směnou a v průběhu směny v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., resp. § 14 odst. 2 nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.

Nedostatek nebyl zjištěn.

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

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

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

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

Nedostatek nebyl zjištěn.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

DI eviduje za období od začátku roku 2013 do doby vzniku MU celkem 90 MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, z toho za rok 2013 celkem 86 MU a v roce 2014, k datu vzniku předmětné MU, 4 MU (k datu vydání ZZ 28 MU) podobného charakteru, při kterých se srazilo DV s překážkou na dopravní cestě dráhy, spadlým stromem či spadlými stromy, popř. s jejich částí. Provozovatelem dráhy byla ve všech případech SŽDC, s. o. Při těchto MU utrpěly v roce 2013 lehkou újmu na zdraví 2 osoby, ve sledovaném období v roce 2014 do data vydání ZZ neutrpěla újmu na zdraví žádná osoba. Celková škoda v roce 2013 byla na těchto MU zúčastněnými provozovateli vyčíslena na 9 050 541 Kč, z toho 424 344 Kč na infrastrukturu dráhy a 8 626 197 Kč na DV. Celková škoda v roce 2014 k datu vzniku předmětné MU byla na MU zúčastněnými provozovateli vyčíslena na 118 580 Kč (k datu vydání ZZ odhadnuta 5 021 294 Kč), z toho 0 Kč na infrastrukturu dráhy (k datu vydání ZZ 821 523 Kč) a 118 580 Kč na DV (k datu vydání ZZ 4 199 771 Kč).

K předmětné MU mezi Jindřichov ve Slezsku st. hr. a žst. Jindřichov ve Slezsku došlo po vydání bezpečnostních doporučení DI:

- ve Zprávě o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události, č. j.: 6- 6/2007/DI, ze dne 17. 8. 2007, ve kterém na základě zjištěných skutečností při šetření příčin a okolností vzniku MU ze dne 18. 1. 2007, mezi žst. Dvůr Králové nad Labem a žst. Bílá Třemešná, kdy se vlak R 996 srazil s korunou spadlého stromu a následně vykolejil, bylo doporučeno:
 - provozovateli dráhy a dopravci ČD, a. s. (od 1. 7. 2008 je provozovatelem dráhy SŽDC, s. o.):
 - trvale vyhodnocovat aktuální informace o vývoji povětrnostních podmínek, např. s využitím služeb Českého hydrometeorologického ústavu a předvídat vývoj počasí přímo pro potřeby železničního provozu v jednotlivých oblastech;
 - vytvořit technologické postupy se stručnými, srozumitelnými a konkrétními pokyny pro činnost osob zúčastněných na provozování dráhy a drážní dopravy na jednotlivých stupních řízení;

- vytipovat na dráze místa či úseky nejvíce ohrožené extrémními povětrnostními podmínkami, pro tyto úseky stanovit zvláštní režim prohlídek a podle místní situace přijmout účinné opatření k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, a to i za cenu narušení pravidelnosti a plynulosti drážní dopravy, např. snížením rychlosti vlaku, jízdou podle rozhledových poměrů, popř. přerušением provozování drážní dopravy;
- důsledným dodržováním a uplatňováním právních norem řešit v místech a úsecích dráhy ohrožených padáním stromů zajištění bezpečného a plynulého železničního provozu vznesením požadavků na vlastníky pozemků na úpravu těžebních a výsadbových plánů v ochranném pásmu dráhy, popř. uplatnit požadavek na ochranu dráhy u drážního správního úřadu ve smyslu § 10 zákona č. 266/1994 Sb.;
- neprovozovat za extrémních povětrnostních podmínek HDV s omezeným výhledem osoby řídící DV (řady 740, 742, 770, 771 apod.) v čele vlaku s jednočlennou obsluhou HDV.
- DÚ v součinnosti s Ministerstvem dopravy:
 - při vydávání osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy celostátní a regionální ověřit dostatečnost rozpracování technologických postupů k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy při extrémních povětrnostních podmínkách;
- č. j.: 97/2013/DI, ze dne 4. 3. 2013, ve kterém na základě zjištěných skutečností při šetření příčin a okolností vzniku MU ze dne 21. 7. 2011, mezi žst. Hodkovice nad Mohelkou a Rychnov u Jablonce nad Nisou, kdy se vlak Os 5408 srazil s korunou spadlého stromu a následně vykolejil, bylo doporučeno:
 - provozovateli dráhy SŽDC, s. o.:
 - vlastním opatřením postupně zajistit odstranění zdrojů ohrožení dráhy tvořených stromy, jejichž dopadová vzdálenost zasahuje do průjezdného průřezu provozovaných kolejí, rostoucích na pozemcích v ochranném pásmu dráhy, u nichž je držitelem práva hospodaření, přednostně pak v lokalitách, v nichž nejčastěji dochází k pádům stromů na provozovanou kolej;
 - důsledně jednat o odstranění těchto zdrojů ohrožení dráhy s ostatními vlastníky (s právem hospodaření) pozemků v ochranném pásmu dráhy, včetně předávání podnětů ve sporných případech DÚ;
 - DÚ v součinnosti s Ministerstvem dopravy:
 - iniciovat změnu právních předpisů minimálně v takovém rozsahu, aby byla dána provozovateli dráhy možnost odstraňování dřevin v ochranném pásmu dráhy bez povolení (při zachování povinnosti oznámit kácení nejméně 15 dnů předem orgánu ochrany přírody, který je může pozastavit, omezit nebo zakázat, pokud odporuje požadavkům na ochranu dřevin), obdobně jako v ochranném pásmu elektrizační a plynárenské soustavy;
 - přijmout zásadní opatření k odstraňování zdrojů ohrožení dráhy tvořených stromy, jejichž dopadová vzdálenost zasahuje do průjezdného průřezu provozovaných kolejí, rostoucích na pozemcích v ochranném pásmu dráhy;
- č. j.: 242/2013/DI, ze dne 8. 4. 2013, ve kterém, na základě zjištěných skutečností při šetření příčin a okolností vzniku MU ze dne 26. 8. 2012, mezi žst. Vlastějovice a Ledec nad Sázavou, kdy se vlak Os 9205 srazil s odlomenou korunou stromu spadlou na pojezděnou TK, bylo výše uvedené bezpečnostní doporučení rozšířeno o doporučení DÚ:

- přijmout vlastní opatření, směřující k zajištění realizace uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních – regionálních v České republice.

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., na základě výše uvedených bezpečnostních doporučení, resp. průběžného dozorování obdobných MU ze strany DI, přijal opatření obsažené v dokumentu „Zajištění likvidace dřevin, které mohou po pádu ohrozit drážní vozidla“, č. j.: 36414/2012-NPS-OP, ze dne 8. 8. 2012, upravující zintenzivnění projednávání a realizace odstraňování stromů, které mohou tvořit zdroje ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy. Na základě statistiky MU – srážka vlaku s překážkou na dopravní cestě dráhy (spadlým stromem nebo jeho částí) budou vytipovány nejproblematictější úseky, ve kterých bude, dle priorit a plánu OŘ, nežádoucí vegetace ohrožující bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy kácena. Úsek Jindřichov ve Slezsku st. hr. – žst. Jindřichov ve Slezsku nebyl provozovatelem dráhy mezi nejproblematictější úseky vytipován (DI v tomto úseku dráhy srážku vlaku se stromem nebo jeho částí před vznikem předmětné MU neevduje).

DÚ se na základě výše uvedených bezpečnostních doporučení účastní vícestranných jednání ve věci kácení dřevin v ochranném pásmu a obvodu dráhy, kterých se účastní zástupci Ministerstva dopravy, Ministerstva životního prostředí, DÚ a SŽDC, s. o. Z vyjádření DÚ mj. vyplývá, že zástupci obou zainteresovaných ministerstev se shodují na iniciování legislativní změny, která by umožnila provozovateli dráhy odstraňovat dřeviny bez zdlouhavého řízení s tím, že současná právní úprava (§ 10 zákona č. 266/1994 Sb.) a její případná změna je zcela v gesci Ministerstva dopravy.

4 ANALÝZY A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3

Jízda vlaku Sp 1661 mezi žst. Głuchołazy (PKP) a Jindřichov ve Slezsku, na obousměrně pojižděné TK, byla zabezpečena v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy.

O předpokládaném zhoršení povětrnostní situace mezi žst. Głuchołazy (PKP) a Jindřichov ve Slezsku, v době po odjezdu vlaku Sp 1666 dne 3. 2. 2014 do doby sjednání jízdy vlaku Sp 1661 dne 4. 2. 2014, nebyl traťový výpravčí žst. Krnov vyrozuměn. ČHMÚ vydal dne 3. 2. 2014, ve 12.26 h, pro MSK, okres Bruntál, Frýdek-Místek a Nový Jičín, na období od 3. 2. 2014 15.00 h do 4. 2. 2014 15.00 h, výstrahu č. PVI_2014/18, na jev „SILNÝ VÍTR (NÍZKÝ STUPEŇ NEBEZPEČÍ)“, a to pro nadmořskou výšku nad 600 m. n. m. (místo vzniku MU se nachází 356 m n. m.). Strojvedoucí vlaku Sp 1661 nebyl proto pro úsek Jindřichov ve Slezsku st. hr. a žst. Jindřichov ve Slezsku prokazatelným způsobem zpraven o nutnosti úpravy rychlosti jízdy z důvodu zhoršených povětrnostních podmínek tak, aby na vzdálenost rovnající se délce volné koleje, kterou vidí před sebou, s vlakem zastavil před případnou překážkou.

Vlak Sp 1661 v 6.15.25 h odjel ze žst. Głuchołazy (PKP). Strojvedoucí vlaku za jízdy neusoudil, že by vzhledem k momentálním povětrnostním podmínkám mohlo dojít k nesjízdnosti trati. Proto rychlost jízdy vlaku neupravil tak, aby na vzdálenost rovnající se délce koleje, kterou vidí před sebou, zastavil před případnou překážkou na trati. Překážku

na trati, 3 spadlé duby v km 25,155, uviděl až v kuželu světla reflektoru. Na vzniklou situaci reagoval v 6.28.38 h, při rychlosti $60 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, zavedením rychločinného brzdění a opustil stanoviště strojvedoucího do oddílu pro cestující. Vzhledem k rychlosti jízdy vlaku nebylo možné srážce vlaku s překážkou již zabránit. Vlak do spadlých dubů narazil v 6.28.42 h, při rychlosti $58 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. Dynamikou nehodového děje byly větve korun spadlých dubů nahnuty pod pluh ŘDV k přednímu podvozku. To mělo za následek nazdvížení rámu ŘDV, ztrátu svislých kolových sil kol předního podvozku ŘDV a následné vykolejení ŘDV předním podvozkem v km 25,145, tj. 10 m za místem srážky. ŘDV jelo ve vykolejeném stavu do km 25,080, kde 75 m za místem srážky zastavilo. Pravá kola předního podvozku se v konečném postavení po MU nacházela ve směru jízdy vlaku vpravo vně pravé kolejnice TK, levá kola předního podvozku se nacházela mezi kolejnicovými pásy TK. K rozpojení soupravy vlaku nedošlo.

Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob.

4.2 Rozbor

4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb

Posledním vlakem, který místem vzniku MU projel před jejím vznikem, byl vlak Sp 1666 dne 3. 2. 2014 s odjezdem z žst. Jindřichov ve Slezsku v 19.36 h. V té době foukal nárazový vítr o hodnotě $6,3 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$. Vítr postupně v nárazech zesiloval až na hodnotu bouřlivého větru $17,7 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$, kterou dosáhl téhož dne ve 23.40 h. Vítr následně v nárazech pozvolna oslaboval. Minimální hodnota nárazového větru $12 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ byla dosažena dne 4. 2. 2014 v 5.00 h. Poté vítr v nárazech znova zesílil. V 6.00 h dosáhl hodnoty $13,4 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ a v 7.00 h hodnoty bouřlivého větru $18 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$. Pro MSK, okres Bruntál, Frýdek-Místek a Nový Jičín, na období od 3. 2. 2014 15.00 h do 4. 2. 2014 15.00 h, od 600 m n. m., byla ČHMÚ, dne 3. 2. 2014, ve 12.26 h, vydána výstraha č. PVI_2014/18, na jev „SILNÝ VÍTR (NÍZKÝ STUPEŇ NEBEZPEČÍ)“. Pro úsek dráhy Jindřichov ve Slezsku st. hr. – žst. Jindřichov ve Slezsku se výstraha ČHMÚ nevztahovala. Místo vzniku MU leží 356 m n. m.

Strojvedoucí vlaku Sp 1661 nebyl pro úsek dráhy Jindřichov ve Slezsku st. hr. – žst. Jindřichov ve Slezsku prokazatelným způsobem zpraven o nutnosti úpravy rychlosti jízdy z důvodu zhoršených povětrnostních podmínek tak, aby na vzdálenost rovnající se délce volné koleje, kterou vidí před sebou, s vlakem zastavil před případnou překážkou. Strojvedoucí vlaku Sp 1661 za jízdy předmětným úsekem dráhy neusoudil, že by vzhledem k momentálním povětrnostním podmínkám mohlo dojít k nesjízdnosti trati. Proto rychlost jízdy vlaku udržoval na hodnotě do $60 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, tzn. rychlost jízdy neupravil tak, aby na vzdálenost rovnající se délce koleje, kterou vidí před sebou, zastavil před případnou překážkou na trati.

Tři spadlé duby rostly na katastrálním území Jindřichov, na parcele č. 5396/1, kde držitelem práva hospodařit s majetkem České republiky je provozovatel dráhy SŽDC, s. o. Duby rostly v obvodu dráhy, ve skupině cca 10 stromů mimo les, v místě vymezeném horní hranou svahu koryta bezejmenné vodoteče křižující dráhu v km 25,164 a horní hranou vzdálenějšího svahu souběžného příkopu vpravo ve směru jízdy vlaku Sp 1661 do žst. Jindřichov ve Slezsku. Stromy byly vyvráceny i s kořenovými baly, korunami do TK.

Kořenové baly byly plytké. Zemina zbylá v kořenových balech a v kořenové jámě byla suchá, tvořená zvětralou břidlicí s humusovým krytem. Kmeny spadlých stromů ani jejich kořeny nevykazovaly stopy uschnutí, hniloby či jiného poškození. Spadlé duby měly ve výšce 130 cm nad zemí obvod kmene 160,14 cm (průměr 51 cm), 109,90 cm (průměr 35 cm) a 185,26 cm (průměr 59 cm), byly vysoké 18 m, 14 m a 24 m. Duby rostly ve vzdálenosti 7,5 m, 9,5 m a 13,5 m od osy TK, tzn. v dopadové vzdálenosti a byly tedy v případě zhoršených povětrnostních podmínek (vydatný déšť, silný, bouřlivý vítr, vichřice, vydatné sněžení, námraza apod.) zdrojem ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy. Protože výskyt zhoršených povětrnostních podmínek nemá charakter nahodilého přírodního jevu, ale je jev předvídatelný, měly být tyto nežádoucí dřeviny provozovatelem dráhy buď v rámci pravidelného ošetřování a udržování dřevin rostoucích mimo les v předchozích letech udržovány tak, aby jejich výška nepřesáhla dopadovou vzdálenost, tj. 5 m, 7 m a 11 m, nebo měl provozovatel dráhy postupovat v souladu s ustanovením § 8 zákona č. 114/1992 Sb. a § 8 vyhlášky č. 395/1992 Sb., tzn. měl ke kácení dřevin požádat o povolení příslušný orgán ochrany přírody. Tím je podle § 75 a § 76 odst. 1 písm. a) zákona č. 114/1992 Sb. Obecní úřad Jindřichov. Smyslem pravidelného ošetřování a udržování vegetace v ochranném pásmu dráhy není vytvoření ploch bez vegetace. Vegetace plní nezastupitelnou funkci nejen při tvorbě krajiny, ale také mj. při zpevňování svahů zářezů a náspů a v zimních podmínkách omezuje tvorbu závějí na dráze. Proto je při pravidelném ošetřování a udržování vegetace nezbytné vždy postupovat citlivě, v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb. a v souladu s požadavky na zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

Provozovatel dráhy na základě svých zjištění učiněných při pravidelné komplexní prohlídce trati v roce 2013 požádal Obecní úřad Jindřichov, dokumentem „Žádost o povolení kácení“, č. j.: 14276/2013-OR OVA-OTR, ze dne 15. 10. 2013, pouze o povolení kácení zapojeného porostu dřevin o obvodu kmene do 80 cm měřeného 130 cm nad zemí, a to pouze v obvodu dráhy. Důvodem podání této žádosti byla mj. snaha o „odstranění *potencionálního ohrožení, jímž prokazatelně je vzrostlá dřevina, která svým pádem na železniční dráhu případně na projíždějící vlakovou soupravu může způsobit újmu na lidském zdraví nebo životě a škodu velkého rozsahu*“. Příslušný orgán ochrany přírody žádosti provozovatele dráhy vyhověl. O povolení ke kácení dřevin o obvodu kmene nad 80 cm měřeného 130 cm nad zemí, tj. také tří vzrostlých dubů rostoucích v obvodu dráhy, spadlých v době před jízdou vlaku Sp 1661, které byly zdrojem ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, provozovatel dráhy SŽDC, s. o., příslušný orgán ochrany přírody, nepožádal. Důvodem byla skutečnost, že provozovatel dráhy odlišně od ustanovení čl. 49 předpisu SŽDC S4 a čl. 26 Metodického pokynu č. j.: S 34873/11-OP tyto dřeviny, tj. také vzrostlé duby rostoucí ve skupině cca 10 stromů mimo les v obvodu dráhy, v katastrálním území Jindřichov ve Slezsku, na parcele č. 5396/1 (ostatní plocha), ve vlastnictví České republiky, nepovažoval za zdroj ohrožení bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy. Uvedené dokládá, že provozovatel dráhy si byl vědom rizika možného pádu dřevin (stromu) na dráhu nebo na projíždějící soupravu DV, včetně možných následků, ale v případě dřevin o obvodu kmene nad 80 cm měřeného 130 cm nad zemí, rostoucích v obvodu dráhy a v ochranném pásmu dráhy ve vzdálenosti od osy TK menší než je jejich dopadová vzdálenost, které v případě svého pádu nebo pádu nadzemních částí vytvoří překážku na dopravní cestě dráhy a jsou zdrojem ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, tato rizika toleroval.

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., v návaznosti na ustanovení čl. 49, 50 a 56 vnitřního předpisu SŽDC S4, čl. 19 a 26 Metodického pokynu č. j.: S 34873/11-OP a § 2 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb., ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) a ods. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy

a nezajistil dodržování zavedeného systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy tím, že tři spadlé duby rostoucí na katastrálním území Jindřichov, na parcele č. 5396/1, v dopadové vzdálenosti 7,5 m, 9,5 m a 13,5 m (vysoké 18 m, 14 m a 24 m) od osy TK, jež byly zdrojem ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, nepovažoval za zdroj ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy a k odstranění těchto nevhodně rostoucích nežádoucích dřevin (dubů) neučinil žádné kroky. Dráhu vědomě provozoval s rizikem jejich možného pádu na dráhu nebo na projíždějící DV.

K újmě na zdraví osob nedošlo. K činnosti složek IZS nemá DI připomínky.

4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- narušení průjezdného průřezu traťové koleje mezi Jindřichov ve Slezsku st. hr. a železniční stanicí Jindřichov ve Slezsku překážkou na dopravní cestě dráhy, vzniklou pádem tří stromů (dubů) rostoucích v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti od osy traťové koleje.

Přispívající faktor mimořádné události byly:

- povětrnostní podmínky – silný až bouřlivý vítr.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou mimořádné události bylo:

- neodstranění zdroje ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy – tři stromů (dubů) rostoucích v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti od osy traťové koleje.

4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti

Příčinou mimořádné události způsobenou předpisovým rámcem a v používání systému bezpečnosti bylo:

- nevyhodnocení dřevin rostoucích v ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti od osy koleje za zdroj ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

4.4 Doplnující zjištění

4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách

V ochranném pásmu celostátní dráhy tvořícím prostor po obou stranách dráhy, v úseku mezi Jindřichovem ve Slezsku st. hr. a žst. Jindřichov ve Slezsku bylo po vzniku MU zjištěno 171 nevhodně rostoucích nežádoucích dřevin ve vzdálenosti menší, než je jejich dopadová vzdálenost. Jednalo se o 108 dřevin o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výši 130 cm nad zemí vpravo i vlevo TK a 63 dřevin o obvodu kmene nad 80 cm měřeného ve výši 130 cm nad zemí vpravo i vlevo TK.

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., v návaznosti na ustanovení čl. 49, 50 a 56 vnitřního předpisu SŽDC S4, čl. 19 a 26 Metodického pokynu č. j.: S 34873/11-OP a § 2 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb., ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) a odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy a nezajistil dodržování zavedeného systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy tím, že v úseku dráhy Jindřichov ve Slezsku st. hr. – žst. Jindřichov ve Slezsku výše uvedené dřeviny rostoucí v obvodu dráhy, o obvodu kmene nad 80 cm měřeného 130 cm nad zemí, a dřeviny rostoucí v ochranném pásmu dráhy (mimo obvod dráhy) bez ohledu na jejich obvod kmene měřený 130 cm nad zemí, ve vzdálenosti od osy TK menší než je jejich dopadová vzdálenost, odlišně od vlastních postupů nepovažoval za zdroj ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy. K odstranění těchto nevhodně rostoucích 171 nežádoucích dřevin (stromů) do doby vzniku MU neučinil žádné kroky. V předcházejících letech nezajistil pravidelné ošetřování a udržování těchto dřevin rostoucích mimo les, v ochranném pásmu dráhy tak, aby parametry jejich nadzemních částí nedosáhly hodnot dopadových vzdáleností od krajní koleje, tj. v případě možného pádu nezasáhly svojí nadzemní částí do průjezdného průřezu TK. Dráhu do doby vzniku MU vědomě provozoval s rizikem možného pádu nadzemních částí uvedených dřevin na dráhu nebo na projíždějící DV.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., ani dopravce ČD, a. s., na základě výsledků vlastního šetření MU nepřijal a nevydal žádná opatření k předcházení podobných MU.

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., bez ohledu na výsledky vlastního šetření předmětné MU, vydal Metodický pokyn č. j.: S 7512/2014 – O15, kterým mj. jednoznačněji definuje nežádoucí dřeviny představující zdroj ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

S ohledem na zjištěné příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události Drážní inspekce bezpečnostní doporučení provozovateli dráhy SŽDC, s. o., a dopravci ČD, a. s., nevydává.

V souladu s přílohou č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění, a čl. 25 odst. 2 SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2004/49/ES, ze dne 29. 4. 2004, v platném znění, Drážní inspekce doporučuje:

- **Ministerstvu dopravy České republiky v součinnosti s Drážním úřadem:**
 - iniciovat změnu ustanovení § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, tak, aby podobně jako v ochranném pásmu zařízení elektrizační soustavy a plynárenské soustavy nebylo při provozování drah třeba ke kácení dřevin, rostoucích v ochranném pásmu dráhy jejichž výška zvětšena o 2,5 m je rovna nebo větší než vzdálenost od osy krajní koleje, povolení orgánů ochrany přírody, ale stačilo pouze písemné oznámení provozovatele dráhy orgánu ochrany přírody nejméně 15 dnů předem.

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

V Ostravě dne 1. 9. 2014

Ing. Bedřich Kajzar v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Ostrava

Ing. Petr Maikranz v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Ostrava

Vlastimil Pinkava v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Ostrava

7 PŘÍLOHY



Obr. č. 3: Celkový pohled na místo vzniku MU

Zdroj: DI



Obr. č. 4: Pohled na vykolejený přední podvozek ŘDV vlaku Sp 1661

Zdroj: DI



Obr. č. 5: Pohled na zaklíněnou větev spadlého stromu pod skříní vykolejeného ŘDV

Zdroj: DI



Obr. č. 6: Pohled od čela vlaku na větve korun spadlých tří dubů vlevo vlaku Sp 1661

Zdroj: DI



Obr. č. 7: Pohled na kořenové baly spadlých tří dubů

Zdroj: DI



Obr. č. 8: Pohled na nežádoucí vegetaci rostoucí podél TK v dopadové vzdálenosti, za místem vzniku MU

Zdroj: DI