



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Srážka vlaku Os 5700 s překážkou (spadlým stromem) mezi železničními stanicemi Nová Paka a Lázně Bělohrad a jeho následné vykolejení

Středa, 24. července 2019

Accident and incident investigation report

Collision of the regional passenger train No. 5700 with an obstacle – the fallen tree and its consequent derailment between Nová Paka and Lázně Bělohrad stations

Wednesday, 24th July 2019

č. j.: 6-2706/2019/DI



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

1 SHRnutí



Zdroj: DI

Skupina události: incident.

Vznik události: 24. 7. 2019, 4:36 h.

Popis události: srážka HDV vlaku Os 5700 s překážkou (stromem spadlým přes traťovou kolej) s následným vykolejením.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Trutnov hlavní nádraží – Chlumeck nad Cidlinou, mezi železničními stanicemi Nová Paka a Lázně Bělohrad, km 64,457.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 5700).

Následky: bez zranění;
celková škoda 947 775 Kč.

Bezprostřední příčina:

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

Přispívající faktory:

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

Zásadní příčiny:

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

Příčina v systému bezpečnosti:

- nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

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

Drážnímu úřadu:

- z pozice národního bezpečnostní orgánu zajistit, aby provozovatelé drah ve svých vnitřních předpisech měli zapracován postup dle § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, a tento postup primárně a důsledně aplikovali, tedy aby příslušným zaměstnancům provozovatele dráhy vnitřní předpisy ukládaly povinnost odstranit stromové ohrožující bezpečné provozování dráhy prvořadě bez využití ustanovení § 10 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb.;
- periodicky provádět státní dozory ve věcech drah se zaměřením na prověření, zda se v okolí tratí nenachází stromové a jiné porosty, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, a v případě, že se nacházejí, zda příslušný provozovatel dráhy již aktivně postupoval dle zákonem mu daných pravomocí, tedy zda již zahájil efektivní kroky směřující k odstranění tohoto zdroje ohrožení.

Ministerstvu dopravy:

- na základě jednání s Ministerstvem zemědělství a Ministerstvem životního prostředí prosadit změny v zákonech č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), tak, aby tyto právní předpisy byly v souladu s ustanoveními § 10 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách (aby jejich kolizemi nevznikal prostor pro rozdílné výklady a následně pro soudní spory), a umožňovaly tak zajistit odstraňování a oklešťování stromové ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy bez administrativních překážek a časově náročných procesů, a to jak provozovateli dráhy, tak samotným vlastníkům.

SUMMARY

- Grade: an incident.
- Date and time: 24th July 2019, 4:36 (2:36 GMT).
- Occurrence type: a collision with an obstacle (a fallen tree).
- Description: the collision of the regional passenger train No. 5700 with the obstacle – the fallen tree and its consequent derailment.
- Type of train: the regional passenger train No. 5700.
- Location: an open line between Nová Paka a Lázně Bělohrad stations, km 64,457.
- Parties: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (the IM); České dráhy, a. s. (the RU of the regional passenger train No. 5700).
- Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 947 775 Kč,-
- Direct cause:
- interference with the structure gauge of the open line track by the fallen tree which grew in the impact distance from the structure gauge of the open line track.
- Contributory factors:
- the inner rot of the tree;
 - a failure to evaluate the condition of the trees growing in the railway premises and in the railway protective area in the impact distance from the structure gauge of the open line track as the sources of danger to the safe rail system operation and rail transport operation.
- Underlying cause:
- a failure to remove the source of danger – the tree which grew in the railway protective area in the impact distance from the structure gauge of the open line track.
- Root cause: none.

Recommendation:

Addressed to the Czech National Safety Authority (the NSA):

- as part of its activities resulting from its position as a national safety authority we recommend the NSA ensure that the IMs will incorporate the procedure in accordance with the section 10 paragraph 3 of Act No. 266/1994 Coll., on rail systems, as amended (hereinafter “Act No. 266/1994 Coll.”), into their internal regulations and they will apply this procedure primarily and consistently, which means that the internal regulations of the IMs will impose an obligation on the

relevant employees of the IM to remove trees endangering safe operation of the railway primarily thus without using procedure in accordance with the section 10 paragraph 2 of Act No. 266/1994 Coll.;

- we also recommend the NSA execute the periodic state supervisions focused on check whether there are trees or other growth around the lines, which may fall into the structure gauge of the open line track and in case they are found, whether the relevant IM has already actively carried on with his statutory obligation, that means whether he has already taken effective steps to eliminate this source of danger.

Addressed to the Czech Ministry of Transport:

- on the basis of negotiations with the Ministry of Agriculture and the Ministry of the Environment we recommend the Ministry of Transport enforce changes in Acts No. 114/1992 Coll., on Nature and landscape protection, as amended, and No. 289/1995 Coll., on Forests and Amendments to some Acts (the Forest Act), as amended, so that these legal regulations will be in accordance with the provisions of the section 10 of Act No. 266/1994 Coll. (which means that their collisions will not create space for different legal interpretations and subsequently for litigation), and the IMs and landowners will be able to remove and prune the vegetation endangering the safety or flow of railway transport operation or rail system operation without any administrative obstacles and time-consuming processes.

Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	5
2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI.....	12
2.1 Mimořádná událost.....	12
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události.....	12
2.1.2 Popis průběhu mimořádné události a místa vzniku, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby.....	12
2.2 Okolnosti mimořádné události.....	17
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci.....	17
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel.....	17
2.2.3 Popis součástí dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení).....	17
2.2.4 Použití komunikačních prostředků.....	18
2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti.....	18
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů.....	18
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů.....	18
2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda.....	19
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravy, včetně osob ve smluvním poměru.....	19
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku.....	19
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí.....	19
2.4 Vnější okolnosti.....	19
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje.....	19
3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH.....	20
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob).....	20
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravy včetně osob ve smluvním vztahu.....	20
3.1.2 Jiní svědci.....	20
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti.....	20
3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů.....	20
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravy a uplatňování těchto požadavků.....	30
3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky.....	30
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy.....	34
3.3 Právní a jiná úprava.....	35
3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie.....	35
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy.....	35
3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení.....	36
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	36
3.4.2 Součásti dráhy.....	36

3.4.3 Sdělovací a informační zařízení.....	37
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	37
3.5 Dokumentace o provozním systému.....	38
3.5.1 Opatření přijatá zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy.....	38
3.5.2 Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení.....	38
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události.....	38
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky.....	38
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky mimořádné události.....	38
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu.....	39
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání.....	39
3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru.....	39
4 ANALÝZA A ZÁVĚRY.....	42
4.1 Konečný popis mimořádné události.....	42
4.1.1 Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3.....	42
4.2 Rozbor.....	42
4.2.1 Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb.....	42
4.3 Závěry.....	58
4.3.1 Přímé a bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly, a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení.....	58
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou.....	58
4.3.3 Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti.....	58
4.4 Doplnující zjištění.....	58
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách.....	58
5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ.....	59
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata.....	59
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	59
7 PŘÍLOHY.....	61

Seznam použitých zkratek a symbolů

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo
GPS	Global Positioning System / Globální polohový systém
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor / hasičská záchranná služba
IZS	integrováný záchranný systém
JPO	jednotka požární ochrany
JŽM	jednotná železniční mapa
Lesy ČR	Lesy České republiky, s. p.
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MU	mimořádná událost
OSB	Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy
PČR	Policie České republiky
SORUT	Systém Operativního Řízení Údržby Tratí
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (od 1. 1. 2020 Správa železnic, státní organizace)
TK	traťová kolej
TO	traťový okrsek
TRS	traťový rádiový systém
TTP	tabulky traťových poměrů
ÚI	Územní inspektorát
ZBHV	zkouška brzdy hnacího vozidla
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku MU
zákon č. 114/1992 Sb.	zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění platném v době vzniku MU
zákona č. 289/1995 Sb.	zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění platném v době vzniku MU
zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění platném v době vzniku MU
zákon č. 89/2012 Sb.	zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění platném v době vzniku MU
zákon č. 40/2009 Sb.	zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 189/2013 Sb.	vyhláška č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, ve znění platném v době vzniku MU
SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, „SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis“, ve znění platném v době vzniku MU
SŽDC S2/3	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, „SŽDC S2/3 Organizace a provádění prohlídek a měření na železničních dráhách celostátních a regionálních“, ve znění platném v době vzniku MU

Metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně

dokument provozovatele dráhy SŽDC, „Metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně“, ve znění platném v době vzniku MU

TNŽ 34 2620

technická norma železnic 34 2620, „Železniční zabezpečovací zařízení, Staniční a traťové zabezpečovací zařízení“, ve znění platném v době vzniku MU

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 24. 7. 2019.

Čas: 4:36 h.

Dráha: železniční, kategorie celostátní, Trutnov hl. n. – Chlumeck nad Cidlinou.

Místo: trať dle TTP 510A Trutnov hl. n. – Chlumeck nad Cidlinou, mezi žst. Nová Paka a Lázně Bělohrad, km 64,457.

GPS: [50.4568414N, 15.5385100E](https://www.google.com/maps/place/50.4568414N,+15.5385100E).



Obr. č. 1: Pohled na konec vlaku po vzniku MU

Zdroj: DI

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

Dne 24. 7. 2019 ve 4:36 h se vlak Os 5700 jedoucí ze žst. Stará Paka do žst. Městec Králové v km 64,457, tj. v úseku dráhy vedeném v lese mezi žst. Nová Paka a Lázně Bělohrad, srazil s překážkou, s odlomenou částí vzrostlého stromu spadlou do průjezdného průřezu provozované koleje z levé strany ve směru jízdy vlaku.

Strojvedoucí dle své výpovědi při vedení vlaku Os 5700 při výjezdu z levostranného oblouku ve tmě na krátkou vzdálenost uviděl korunu stromu na trati a začal brzdit. Vlak před překážkou nedokázal zastavit, najel do odlomené části stromu, následně došlo k přelomení větví a vykolejení HDV vlaku. Čelo vlaku bylo nalezeno v km 64,417, tj. 40 m za místem vzniku MU. Při MU nebyl nikdo zraněn. Došlo k poškození tratě a HDV.

Ohledáním infrastruktury bylo zjištěno:

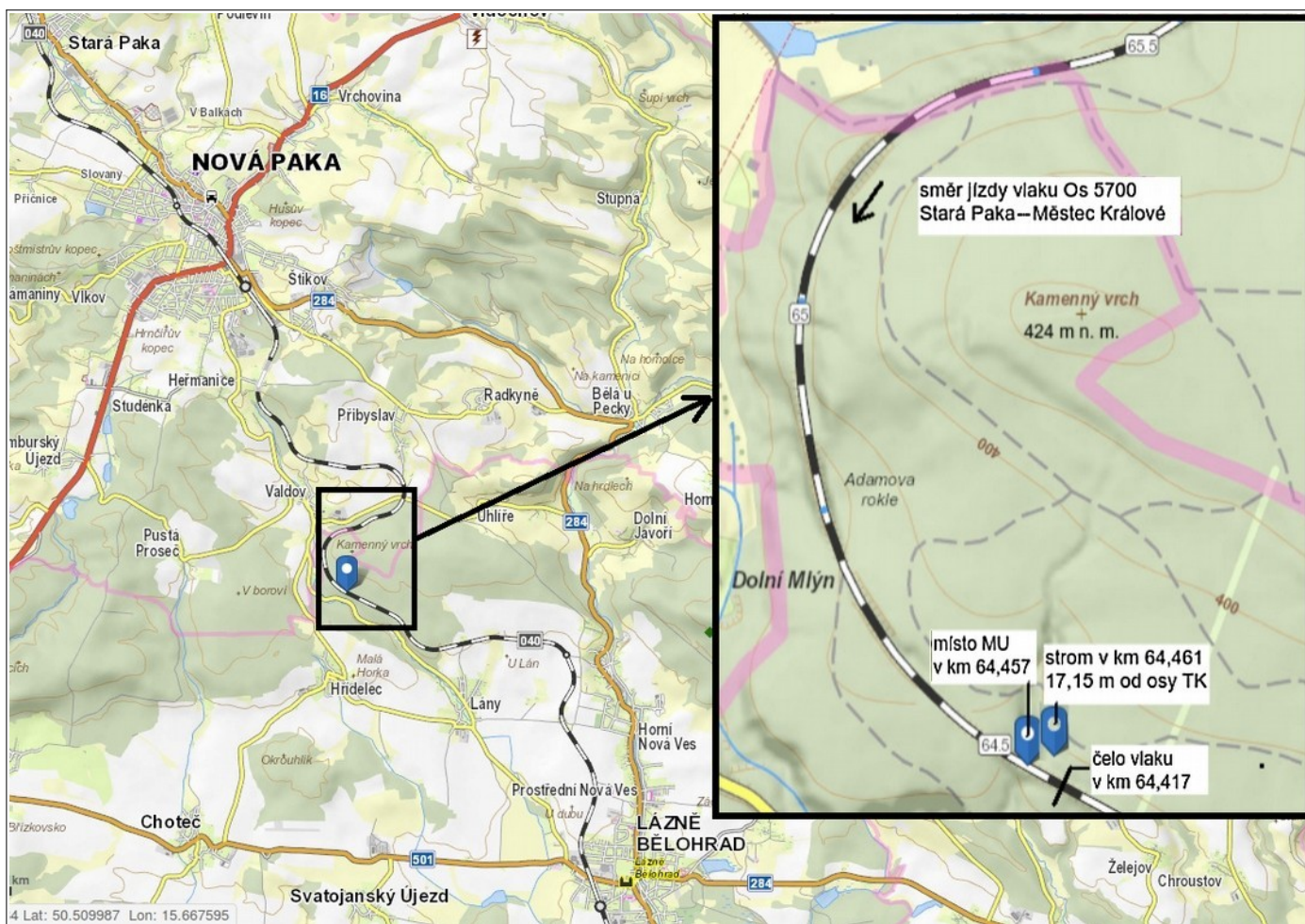
- v km 64,457 bylo místo vzniku MU, srážky čela vlaku Os 5700 s překážkou (odlomenou částí stromu vyvrácenou přes kolej);
- místo vzniku MU se nacházelo na jednokolejně neelektrifikované trati Trutnov hl. n. – Chlumec nad Cidlinou;
- nejvyšší dovolená rychlost vlaku Os 5700 v místě MU byla stanovena na $65 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, dále od km 64,426 na $70 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$;
- trať byla ve směru jízdy vlaku Os 5700 v km 65,4 až 64,5 mezi žst. Nová Paka a Lázně Bělohrad vedena v lese, ve složeném levostranném oblouku a obcházela kopec Kamenný vrch (424 m n. m.), byla převážně v odřezu a klesala $15,2 \text{ ‰}$, v místě MU přecházela z oblouku do přímé koleje, v okolí místa vzniku MU (km 64,457) na náspu překonávala cca 5 m hluboké údolí (viz propustek pod tratí v km 64,463). Údolí svíralo s tratí přibližně pravý úhel;
- v tomto údolí v km 64,461 ve vzdálenosti 17,15 m od osy traťové koleje vlevo ve směru jízdy vlaku rostl strom – buk;
- odlomenou část stromu spadlou na trať bylo možné z HDV za denního světla poprvé spatřit od km 64,575, tj. na vzdálenost 118 m;
- železniční svršek byl tvořen z kolejnic S49, betonových pražců SB5, s tuhým upevněním rozponovými svěrkami, kolej byla stykovaná;
- v km 64,448, tj. 9 m za místem srážky, byly na pravém kolejnicovém pásu nalezeny první stopy po vykolejení první nápravy HDV, a to vlevo ve směru jízdy vlaku Os 5700. Druhá náprava vykolejila vpravo ve směru jízdy vlaku, byly zřetelné stopy po jízdě HDV ve vykolejeném stavu;
- následkem MU došlo v km 64,426 k poškození rychlostníku „65“ pro opačný směr jízdy, a k poškození 18 betonových pražců, dále k poškození upevňovadel a drobného kolejiva.

Z dopravní dokumentace bylo zjištěno:

- jízda vlaku byla zabezpečena telefonickým dorozumíváním;
- poslední vlak, který projel v úseku mezi žst. Nová Paka a Lázně Bělohrad před vznikem MU, byl vlak Os 5723 (Městec Králové – Stará Paka) s odjezdem ze žst. Lázně Bělohrad ve 21:14 h dne 23. 7. 2019 a projel bez uvedení záznamu o mimořádnosti;
- vlak Os 5700 byl prvním vlakem jedoucím dne 24. 7. 2019 v úseku mezi žst. Nová Paka a Lázně Bělohrad.

Ohledáním vlaku Os 5700 bylo zjištěno:

- vlak byl složen z HDV 810 228-7, došlo k vykolejení obou náprav;
- čelo vlaku se nacházelo v km 64,417, tj. 40 m za místem vzniku MU. Po zastavení byla první náprava vykolejena vlevo a zadní náprava vpravo ve směru jízdy vlaku;



Obr. č. 2: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: gis.izscr.cz, úprava DI

- HDV bylo nakloněno vlevo ve směru jízdy o cca 15°, bylo zajištěno HZS proti pádu;
- pod HDV v prostoru první nápravy byla zaklesnutá silná větev stromu o průměru cca 15 cm, v prostoru druhé nápravy ležela slabá větev o průměru cca 5 cm;
- vlak měl 1 DV, 14 m, 2 nápravy, hmotnost 24 t, potřebná brzdící procenta 62 % a skutečná brzdící procenta 112 %. Vlak byl brzděn I. způsobem brzdění v režimu brzdění P;
- vlak byl řízen ze stanoviště č. 1, kde byl zdokumentován stav ovládacích prvků. Brzdíč přímočinné brzdy byl v poloze Zabrzděno a brzdíč průběžné brzdy v poloze Závěr. Tlak v brzdových válcích byl 3,3 bar, tlak v hlavním potrubí a v hlavním vzduchojemu byl 0 bar – poškozeno hlavní potrubí průběžné brzdy. Přepínač zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího KBS-E v poloze Vypnuto. Přepínače návěstních světel odpovídaly označení čela a konce vlaku předepsanými návěstmi;
- radiostanice Tesla VS 47 byla naladěna pod číslem vlaku 5700 na stuhu 61 na síti TRS a nastavený simplexní kanál 34. Odpojovač baterií vypnutý, motor vypnutý;
- HDV bylo vybaveno elektronickým rychloměrem UniControls – Tramex;
- strojvedoucí vlaku Os 5700 nebyl zpraven písemným rozkazem o zhoršených povětrnostních podmínkách na trati;
- na HDV byla zadokumentována Kniha předávky, ve které bylo u záznamu o provedené zkoušce brzdy ZBHV u vlaku Os 5700 uvedeno nesprávné datum

23. 7. 2019 místo správného 24. 7. 2019;

- viditelné poškození HDV: poškozený a částečně utržený pluh, poškozený kryt ruční brzdy, ohnuté závěsnice táhlového ústrojí, poškozené červené světlo na levé straně na předním čele vlaku, zdeformovaná celá skříň zařízení pro mazání okolků a zařízení pro mazání okolků umístěné pod levými předními schody, poškozené pískovací zařízení, poškozená smetadla před předními koly, viditelně posunutá přední náprava včetně jejího uložení, utržený tlumič vypružení levého předního kola, utržená elektrická propojka levého předního kola, poškozený vodní chladič, zdeformovaný zadní pluh.



Obr. č. 3: Pohled na místo vzniku MU

Zdroj: DI

Ohledáním stromu bylo zjištěno:

- HDV CZ-ČD 95 54 5 810 228-7 (dále též HDV 810 228-7) vlaku Os 5700 narazilo v km 64,457 čelně do odlomené části stromu (buk), který spadl do průjezdného průřezu koleje;
- odlomená část stromu byla tvořena jedním ze tří kmenů jednoho stromu (buku) rozděleného ve výšce asi 8 m nad zemí. Zbylé 2 kmeny zůstaly stát. Strom rostl 17,15 m od osy koleje v km 64,461;
- tento strom byl cca 35 m vysoký, ve výšce 130 cm nad zemí měl obvod 250 cm, tj. průměr 80 cm. Ve výšce cca 8 m nad zemí se kmen dělil na 3 menší kmeny;
- v tomto místě došlo k odlomení jednoho z těchto kmenů, který spadl přes kolej;

- v místě styku 3 kmenů bylo nalezeno tlející staré listí, místo jevílo známky trvalé vlhkosti (po každém dešti tam zůstávala zateklá voda). Odlomená část nesla stopy vnitřní hniloby o délce 123 cm. Hnilobu nebylo možné zjistit z vnější strany, bylo však možné ji v takovém místě očekávat;
- odlomený kmen se dále dělil na dvě hlavní větve, do kterých narazil vlak Os 5700 a přelomil je. V místě přelomení měly větve obvod 85 cm, tj. průměr 27 cm;
- koruna odlomeného kmene a většina olistěných částí byla nalezena vpravo od koleje ve směru jízdy vlaku;
- zbylá část poškozeného stromu a stromy nacházející se v jeho blízkosti byly svou výškou v dopadové vzdálenosti od provozované koleje.

Při MU byl aktivován IZS.

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

MU oznámena na COP DI:	24. 7. 2019 v 5:06 h (tj. 30 min po vzniku MU).
Způsob oznámení:	telefonicky.
Oznámeno pověřenou osobou za:	provozovatele dráhy (SŽDC) a dopravce (ČD).
Souhlas DI s uvolněním dráhy:	24. 7. 2019, v 7:56 h (tj. 3 h 20 min po vzniku MU).

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

Rozhodnutí DI o zahájení šetření:	24. 7. 2019, a to na základě závažnosti a opakovanosti mimořádné události
Šetření DI na místě MU:	1x inspektor ÚI Čechy, pracoviště Praha.
Sestavení vyšetřovacího týmu:	nebylo nutno sestavovat.
Externí spolupráce:	nebyla využita.

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

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

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

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněné osoby za:

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku Os 5700, zaměstnanec ČD.

Ostatní osoby, svědci:

- výpravčí, žst. Nová Paka, zaměstnanec SŽ.

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

Vlak:	Os 5700	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	14	HDV:	95 54 5 810 228-7	P
Počet náprav:	2			
Hmotnost (t):	24			
Potřebná brzdící procenta (%):	62			
Skutečná brzdící procenta (%):	112			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU: (km.h ⁻¹)	65			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 5700:

- vlak jedoucí ze žst. Stará Paka do žst. Městec Králové;
- v době vzniku MU vlakem cestovalo 6 cestujících;
- na stanovišti strojvedoucího se nacházel pouze strojvedoucí;
- skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci, až na administrativní chybu, kdy strojvedoucí v dokumentu Kniha předávky hnacího vozidla u zápisu o provedené ZBHV na vlaku Os 5700 chybně uvedl datum 23. 7. 2019 místo 24. 7. 2019;
- všeobecný rozkaz pro vlak č. 5700 vydaný 24. 7. 2019 v souvislosti s prováděním opravných prací v km 55,950 a v km 55,005, tedy bez souvislosti se vznikem MU.

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

Místo MU se nacházelo v km 64,457 mezi žst. Nová Paka a Lázně Bělohrad na jednokolejné neelektrifikované trati Trutnov hlavní nádraží – Chlumeck nad Cidlinou, (dle SŽDC TTP 510A). Traťový úsek v km 66,1 až 63,0 mezi žst. Nová Paka a Lázně Bělohrad byl veden v lese. Trať v blízkosti místa MU ve směru jízdy vlaku klesala 15,2 ‰. V km 65,5 až 64,5 byla trať ve směru jízdy vlaku vedena ve složeném levostranném oblouku. Traťová rychlost v místě MU byla stanovena na 65 km.h⁻¹, dále od km 64,426 na 70 km.h⁻¹.

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

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

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

2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti

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

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

- 4:36 h vznik MU;
- 4:39 h ohlášení vzniku MU strojvedoucím vlaku Os 5700 mobilním telefonem výpravčímu žst. Stará Paka a strojmistřovi;
- 4:40 h ohlášení vzniku MU výpravčím žst. Stará Paka dispečerovi CDP Praha;
- 4:40 h zastavení provozu, dále byla dopravcem ČD zavedena náhradní autobusová doprava;
- 4:50 h oznámení vzniku MU na SŽDC OSB ústředním dispečerem CDP Praha;
- 4:51 h ohlášení vzniku MU na HZS;
- 5:01 h příjezd HZS Královéhradeckého kraje, JPO Nová Paka na místo MU;
- 5:06 h ohlášení MU pověřenou osobou OSB SŽDC na COP DI;
- 6:13 h zahájení ohledání místa vzniku MU zaměstnancem SŽDC;
- 7:00 h zahájení ohledání místa vzniku MU inspektorem DI;
- 7:56 h udělení souhlasu s uvolněním dráhy přítomným inspektorem DI;
- 8:30 h ukončení ohledání místa vzniku MU pověřenou osobou OSB SŽDC;
- 9:15 h ukončení ohledání místa vzniku MU inspektorem DI;
- 15:45 h obnovení provozu.

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

Plán IZS vzhledem k charakteru MU byl aktivován ve 4:51 h, tj. 15 minut po vzniku MU.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- HZS Královéhradeckého kraje, JPO Nová Paka;
- HZS SŽDC, JPO Nymburk;
- HZS SŽDC, JPO Praha;
- PČR, obvodní oddělení Nová Paka.

2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda

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

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

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- | | |
|--|-------------|
| • HDV 95 54 5 810 228-7 (vlak Os 5700) | 929 655 Kč; |
| • zařízení dráhy | 18 120 Kč; |
| • životním prostředím | 0 Kč. |

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí vyčíslena **celkem na 947 775 Kč.**

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: v době vzniku MU byl občanský rozbřesk (zbývalo 38 minut do východu slunce), +15 °C, viditelnost nebyla snížena povětrnostními vlivy, bezvětrí a beze srážek. Nebyla vydána výstraha ČHMÚ.

Geografické údaje: Trať vedena lesem ve směru jízdy vlaku v levostranném oblouku, převážně v odřezu a klesá, v místě vzniku MU na náspu.

Geodetickým zaměřením bylo zjištěno, že strom rostl na pozemku č. 561/1 v k. ú. Hřídolec (573094) v obci Lázně Bělohrad, LV 602, v úrovni km 64,461 tratě. Vlastnické právo měla Česká republika, právo hospodařit měla SŽDC, způsob využití pozemku – dráha. V těsné blízkosti stromu procházela hranice obvodu dráhy a ochranného pásma dráhy (viz Obr. č. 10 v bodě 7 této ZZ).

3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu

- strojvedoucí vlaku Os 5700 – v Zápisu se zaměstnancem (sepsaném za přítomnosti DI) mimo jiné uvedl:
 - na směnu nastoupil ve 4:00 h odpočatý, bez stresu a dalších obtíží;
 - s HDV 810 228-7 vedl vlak Os 5700 na trati Stará Paka – Městec Králové;
 - při výjezdu z levostranného oblouku ve tmě na krátkou vzdálenost uviděl korunu stromu přes trať. Začal brzdit. Po minutě stromu došlo k vykolejení vlevo ve směru jízdy;
 - po zastavení vlaku se všech šesti cestujících zeptal, zda jsou zranění. Nikdo nebyl zraněn a nikdo nepožadoval žádné ošetření;
 - potom se všichni cestující svévolně rozešli, kromě jednoho, který zůstal do příjezdu PČR;
 - událost ohlásil dle Ohlašovacího rozvrhu;
 - bylo bezvětrí a rozkaz na nepříznivé klimatické změny nebyl potřeba.
- výpravčí, žst. Nová Paka – v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné uvedl:
 - před vznikem MU byl zdravotní stav bez obtíží a osobní situace byla bezproblémová;
 - dne 23. 7. 2019 nastoupil na odpolední směnu na pracovišti výpravčího žst. Nová Paka. Odevzdávka služby proběhla normálním způsobem a nebyly předány žádné mimořádnosti;
 - před jízdou vlaku nebyla dispečerem CDP Praha vydána výstraha ČHMÚ upozorňující na zvýšenou možnost klimatických změn počasí (vítr, silný déšť, bouřky). Podle vývoje počasí nebyl předpoklad pro vznik překážek na trati;
 - po ukončení výluky dopravní služby dne 24. 7. 2019 ve 4:15 h byl klid a 18 °C (pozn. DI: v žst. Nová Paka).

3.1.2 Jiní svědci

Jiné osoby vysvětlení nepodávaly.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů

Text v tomto bodě se vztahuje k datu vzniku předmětné MU, části uvedené v přítomném čase jsou pak aktuální i v době vydání této ZZ.

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

vyhledávání a odstraňování nebezpečných míst v obvodu dráhy a v ochranném pásmu dráhy a vyhledávání zdrojů ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

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

Ochranné pásmo dráhy dle § 8 zákona č. 266/1994 Sb. tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.

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

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

Ustanovení § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. po výše uvedené změně nově uvádí:
„Povolení není třeba ... k odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze Kácení z těchto důvodů musí být oznámeno písemně nejméně 15 dnů předem orgánu ochrany přírody, který je může pozastavit, omezit nebo zakázat, pokud odporuje požadavkům na ochranu dřevin; v případě odstraňování dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze tak může učinit jen na základě závazného stanoviska drážního správního úřadu.“

Ustanovení § 8 odst. 4 zákona č. 114/1992 Sb. dále dlouhodobě uvádí:
„Povolení není třeba ke kácení dřevin, je-li jejich stavem zřejmě a bezprostředně ohrožen život či zdraví nebo hrozí-li škoda značného rozsahu. Ten, kdo za těchto podmínek provede kácení, oznámí je orgánu ochrany přírody do 15 dnů od provedení kácení.“

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

V souladu s ustanovením § 3 vyhlášky č. 189/2013 Sb., kterou se zákon č. 114/1992 Sb. provádí, není rovněž třeba povolení ke kácení mimo jiné u dřevin rostoucích mimo les, za předpokladu, že tyto dřeviny nejsou součástí významného

krajinného prvku, náhradní výsadby nebo stromořadí, o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí, nebo pro zapojené porosty dřevin, pokud celková plocha kácených zapojených porostů dřevin nepřesahuje 40 m².

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

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

„(1) Vlastníci nemovitostí nebo investoři staveb a zařízení jsou povinni provést na svůj náklad nezbytně nutná opatření, kterými jsou nebo budou jejich pozemky, stavby a zařízení zabezpečeny před škodami způsobenými zejména sesuvem půdy, padáním kamenů, pádem stromů nebo jejich částí, přesahem větví a kořenů, zastíněním a lavinami z pozemků určených k plnění funkcí lesa; tato opatření jsou oprávněni provést i na pozemcích určených k plnění funkcí lesa. Rozsah a způsob zabezpečovacích opatření stanoví orgán státní správy lesů, pokud není podle zvláštních předpisů příslušný jiný orgán státní správy. Vlastník pozemků určených k plnění funkcí lesa je povinen provedení opatření strpět.“

„(2) Vyžaduje-li zajištění bezpečnosti osob a majetku kromě opatření uvedených v odstavci 1 i změnu ve způsobu hospodaření v lese nebo omezení ve využívání pozemků určených k plnění funkcí lesa, rozhodne orgán státní správy lesů o dalších opatřeních a určí, kdo ponese náklady s tím spojené a kdo nahradí vlastníku lesa případnou újmu. Ustanovení zvláštních předpisů zůstávají nedotčena.“

Součástí systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy SŽDC byl mj. „Metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně“. Tento Metodický pokyn reflektoval změnu zákona č. 114/1992 Sb. a zákona č. 266/1994 Sb. od 1. 4. 2017.

Články z Metodického pokynu platného v době vzniku MU:

čl. 4:

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

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

čl. 6:

„Lesem se pro účely metodického pokynu rozumí lesní porosty s jejich prostředím a pozemky určené k plnění funkcí lesa, přičemž lesními porosty² se rozumí stromy a keře lesních dřevin, které v daných podmínkách plní funkce lesa.“

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

čl. 33:

„Vlastníci nemovitosti v sousedství dráhy jsou dle § 10 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. povinni strpět, aby na jejich pozemcích byla provedena nezbytná opatření k zabránění padání stromů nebo jejich částí na stavbu dráhy nebo stavby na dráze, vznikne-li toto

nebezpečí výstavbou nebo provozem dráhy nebo přírodními vlivy (týká se i problematiky návěstí).“

čl. 34:

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

čl. 36:

„Pokud neproběhne odstranění zdroje ohrožení dráhy podle čl. 34, nebo vyžádají-li si to jiné okolnosti, dá SŽDC podnět drážnímu správnímu úřadu, který rozhodne o rozsahu a způsobu provedení nezbytných opatření. Spolu s podnětem zašle SŽDC na DÚ následující podklady:

- identifikaci stromů navržených k pokácení obsahující úsek trati dle staničení, katastrální území, parcelní číslo (čísla), druhovou skladbu a odhad počtu **dřevin** na jednotlivých pozemcích, fotodokumentaci a zákres do podkladů katastrální mapy (JŽM);
- popis a zdůvodnění ohrožování dráhy – např. poškození železniční infrastruktury (trakčního vedení), škody na drážních vozidlech při najetí drážních vozidel na padlý strom nebo střeť se stromem zasahujícím do průjezdného průřezu; narušení rozhledových poměrů na přejezdech, viditelnost návěstidel apod.;
- doklady o prokazatelně učiněných výzvách k odstranění zdroje ohrožení dráhy ze strany SŽDC, směřovaných vůči vlastníkovu nebo správci pozemku (nebo pozemku s plněním funkce lesa);
- vyjádření vlastníka nebo správce pozemku (nebo pozemku s plněním funkce lesa) k výše uvedeným výzvám SŽDC, pokud se vlastník či správce vyjádří;
- podle místních podmínek návrh technologického postupu **kácení dřevin** na cizím pozemku – např. možnost zpřístupnění pozemků cizích vlastníků přes pozemek ve správě SŽDC, koordinace výluk, spolupráce při odvozu vytěžené dřevní hmoty aj.“

Tento předpis v návaznosti na uvedená ustanovení právních předpisů obecně stanovoval (v době vzniku MU) postup pro kácení nebo ořez jakékoliv dřeviny (stromu), která roste v dopadové vzdálenosti od průjezdného průřezu provozované koleje, ať už roste

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

Obvod dráhy

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

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

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

Ochranné pásmo dráhy

Porovnáním ustanovení § 8 zákona č. 114/1992 Sb., § 22 zákona č. 289/1995 Sb. a Metodického pokynu je zřejmé, že provozovatel dráhy SŽDC v kapitole III svého Metodického pokynu určeného svým zaměstnancům zpracoval problematiku kácení v ochranném pásmu dráhy na pozemcích s právem hospodaření SŽDC i s právem hospodaření cizích právních subjektů v ochranném pásmu dráhy (obecně, tj. v lese i mimo les), neboť opakovaně používal obecná slova jako „zeleň“ a „strom“ (výše zvýrazněno podtržením), ale nezpracoval ji přesně a jednoznačně, neboť v čl. 34 a 36 se na třech místech (výše zvýrazněno tučně) píše pouze o kácení dřevin, což při doslovném výkladu vylučuje kácení na pozemcích, které plní funkci lesa, protože v čl. 4 je dřevina definována jako „dřevina rostoucí mimo les“. Tento problém s definicí dřeviny se objevuje již v okamžiku, kdy čl. 6 používá termín „dřevina“ v jiném významu, než byl definován v čl. 4.

Pojem dřevina je přitom obecný a používá ho zákon č. 114/1992 Sb., když definuje **dřevinu rostoucí mimo les**, i zákon č. 289/1995 Sb., když definuje, že lesními porosty se rozumí stromy a keře lesních dřevin.

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

Proces vedoucí ke kácení

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

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

Bezprostřední ohrožení

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

Tyto postupy se nedají uplatnit, pokud označený strom roste na pozemku, který plní funkci lesa.

Zajištění provozuschopnosti dráhy nebo plynulé a bezpečné drážní dopravy

V případě, že označený strom roste mimo les (v obvodu dráhy, i ochranném pásmu dráhy) a je potřeba jej odstranit za účelem zajištění provozuschopnosti dráhy nebo plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze, pak v souladu s § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. (v době vzniku MU **dle čl. 21, resp. 37 Metodického pokynu**), povolení ke kácení není třeba, ale musí se písemně oznámit úmysl kácení nejméně 15 dnů předem orgánu ochrany přírody, který je může pozastavit, omezit nebo zakázat, pokud odporuje požadavkům na ochranu dřevin. V takovém případě vydává v řízení o pozastavení omezení nebo zákazu kácení dřevin závazné stanovisko drážní správní úřad. **Nutno ještě uvést, že každý správní orgán má čas na vydání rozhodnutí v délce 30 dní, pokud není stanoveno jinak.**

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

V případě, že označený strom roste na pozemku určeném k plnění funkce lesa (v ochranném pásmu dráhy) a je potřeba jej odstranit, postupovalo se **dle čl. 33 a 34 Metodického pokynu (v současnosti se postupuje dle čl. 4 Metodického pokynu pro údržbu stromoví platného od 2. 4. 2020) a návazně dle § 22 odst. 1 a 2 zákona č. 289/1995 Sb.** O přijetí opatření, jeho rozsahu a způsobu, případně i o změně nebo omezení ve způsobu hospodaření v lese, o určení náhrady nákladů s tím spojených

a o náhradě případné újmy **rozhodne orgán státní správy lesů.**

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

Pokud neproběhne odstranění zdroje ohrožení dráhy (označeného stromu) ze strany vlastníka nebo správce pozemku na základě písemné výzvy od SŽDC, pak dle **čl. 36 Metodického pokynu musela SŽDC zaslat podnět drážnímu správnímu úřadu (v současnosti podnět zasílá dle čl. 4 Metodického pokynu pro údržbu stromoví platného od 2. 4. 2020).** Součástí podnětu je identifikace, specifikace a popis stromu, uvedení plochy v m² u více stromů, identifikace a popis místa, popis a zdůvodnění ohrožování dráhy, škody na drážních vozidlech, fotodokumentace, vyjádření vlastníka nebo správce pozemku k výzvám SŽDC, pokud se vyjádřil. Další průběh tohoto procesu nemá SŽDC šanci reálně ovlivnit. Drážní správní úřad rozhodne o rozsahu a způsobu provedení nezbytných opatření. Proti tomuto rozhodnutí se však lze odvolat. A v extrémním případě může nastat situace, jakou popisuje níže uvedený příklad.

SŽDC do čl. 4 Metodického pokynu pro údržbu stromoví platného od 2. 4. 2020 zapracovala i nová ustanovení § 10 odst. 3 – 5 zákona č. 266/1994 Sb., ve znění účinném od 15. 1. 2020 (podrobněji viz bod 4.2.1 této ZZ), nicméně jako primární uvádí výše uvedený postup a dále stanovuje, že nové pravomoci svěřené provozovatelům drah se mají využít pouze v odůvodněných případech. Odůvodněným případem má být situace, kdy majitel v přiměřené lhůtě nereaguje na obecné upozornění, upozornění (výzvu) k odstranění stromů v ochranném pásmu dráhy, nebo případ, kdy majitele není možné dohledat. SŽDC tedy plně nevyužívá své zákonem svěřené pravomoci umožňující rychlejší odstranění stromoví ohrožujícího bezpečnost bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy a namísto toho volí „původní proces“, který se jeví jako časově náročnější, a tedy neefektivní.

Podle Ústavu pro jazyk český je význam slova „stromoví“: stromový porost, stromy.

Příklad časové náročnosti kácení stromů

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

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

Dále byly v rámci šetření MU analyzovány postupné změny Metodického pokynu v době od 4. 2. 2014 až do 24. 7. 2019 se zjištěním, že vnitřní pokyn byl provozovatelem dráhy SŽDC opakovaně aktualizován.

Články, které byly z Metodického pokynu postupně vyjmuty:

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

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

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

b) svou nadzemní částí negativně ovlivňuje

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) negativně ovlivňuje

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

čl. 21:

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

čl. 45:

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

čl. 51:

„Vyšší zeleň rostoucí podél provozované dráhy může být zdrojem jejího ohrožení. Provozovatel dráhy má povinnost takové zdroje ohrožení včas odstranit¹³.“

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

Na základě výše uvedeného lze tedy učinit následující závěry:

- zatímco podle čl. 12 předcházející verze Metodického pokynu se dřevina stala „nežádoucí“ dřevinou (kterou je povinnost kácet) automaticky (pasivně), tak znění čl. 11 pokynu platného v době vzniku MU vyžaduje, aby dřevinu provozovatel dráhy SŽDC (aktivně) označil, a teprve tím se z ní stává dřevina „určená k odstranění“; zatímco podle čl. 12 předcházející verze Metodického pokynu byla „nežádoucí“ dřevinou každá dřevina, která představovala i jen potencionální zdroj ohrožení dráhy, tak znění čl. 11 Metodického pokynu platné v době vzniku MU užitím slova „zejména“ vyžaduje označení pouze dřevin, které v případě svého pádu nebo pádu nadzemních částí (větví apod.) v důsledku nepříznivých povětrnostních podmínek může způsobit ohrožení života či zdraví a vznik škody značného rozsahu. Z toho vyplývá, že dřeviny, které svým pádem způsobí škodu menší než značného rozsahu (v době vzniku MU nejméně 500 000 Kč), nemusí být označeny, a tedy káceny (pozn. DI: čl. 11 Metodického pokynu používá termín „škoda značného rozsahu“, který přebírá z § 8 odst. 4 zákona č. 114/1992 Sb. Tento pojem není definován, obecně se při určení rozsahu škody postupuje podle definic zákona č. 40/2009 Sb., který uvádí pojem „značná škoda“, přičemž v době vzniku MU se jednalo o škodu dosahující částky nejméně 500 000 Kč);
- analogicky podle čl. 26 předcházející verze Metodického pokynu bylo možné kácet z bezpečnostních nebo zdravotních důvodů dřeviny kdykoliv (za dodržení ohlašovací povinnosti), znění čl. 45 pokynu platného v době vzniku MU vyžaduje ohrožení života či zdraví a vznik škody značného rozsahu (resp. značnou škodu);
- dále byl z Metodického pokynu (verze ze dne 20. 2. 2014) odstraněn čl. 21, který stanovoval, že provozovatel dráhy SŽDC by měl udržovat stavbu dráhy v souladu s kolaudačním rozhodnutím a obvod dráhy ve stavu odpovídajícím bezpečnému provozu (tzn. bez stromů, ...).

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

Zjištění:

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

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

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

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

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

3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky

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

Prohlídky provozovatele dráhy SŽDC provedené v traťovém úseku mezi žst. Nová Paka a žst. Lázně Bělohrad před vznikem předmětné MU:

- v době 10. 7. 2018 – 23. 7. 2019 dle Služební knížky byly prováděny kontroly tratě (v místě vzniku MU a přilehlých úsecích) v úseku Nová Paka – Lázně Bělohrad pochůzkou obchůzkářem z TO Stará Paka. K uvedeným pochůzkám nejsou uvedeny výsledky kontrol, což je v rozporu s čl. 39 předpisu SŽDC S2/3;
- dle sdělení zaslaného DI byla dne 19. 10. 2018 provedena kontrola prostorové průchodnosti jízdou s obrysnicí (ruční měření šablonou) v traťovém úseku Ostroměř – Stará Paka dle předpisu SŽDC S2/3 s výsledkem „Závady nebyly zjištěny“;
- dne 8. 4. 2019 byla provedena komplexní prohlídka tratě v místě vzniku MU a přilehlých úsecích a závada nebyla zjištěna;
- dle informačního systému SORUT byla nejbližší závada na trati zjištěna ze dne 3. 5. 2019 v km 56,170 až 56,550 ohledně porostů (křoviny nad 40 m²) s povinností vyřezat keře v termínu do 30. 9. 2019;
- dne 26. 6. 2019 byla provedena kontrola stavu stromů a zeleně v okolí tratě v úseku Lázně Bělohrad – Nová Paka, tedy i v místě vzniku MU a dle záznamu v knize kontrol Vedoucího provozního střediska se závěrem „Bez závad“;
- dne 16. 7. 2019 byla provedena kontrolní jízda na HDV v místě vzniku MU a nejsou uvedeny záznamy o zjištění nedostatku.

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

Během kontrolní činnosti zaměstnanci SŽDC nebyly zjištěny nedostatky. V předložené dokumentaci kromě jednoho pokynu ze dne 3. 5. 2019 ke kácení vegetace

(křovin) nebyl uveden žádný zápis o zjištěných nedostatcích, přestože se stromy nacházely v dopadové vzdálenosti a byly zdrojem ohrožení dráhy.

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

Statistika MU a mimořádností v souvislosti s pády stromů za roky 2016, 2017 a 2018

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

DI obdržela od provozovatele dráhy SŽDC dokument s názvem „Evidence pádu stromů“ obsahující souhrn MU a jiných událostí než MU (tj. mimořádností) za roky 2016, 2017 a 2018. Do kategorie mimořádností patří například situace, kdy vlak zastaví před stromem v průjezdném průřezu, je zastaven provoz z důvodu stromů zasahujících do průjezdného průřezu koleje, strom poškodil nebo zasáhl do trakčního vedení, atd.

Rok 2016

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

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

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

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

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

Z počtu 133 případů MU a mimořádností (s evidovanou příčinou) bylo zjištěno, že příčinou byl u:

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

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

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

V dokumentu provozovatele dráhy „Evidence pádu stromů“ v části přijatá opatření bylo uvedeno následující:

- v cca 99 % odstranění stromů;
 - v cca 1 % nebyla uvedena žádná informace;
 - v jednotkách případů mimořádná kontrola nebo písemná výzva vlastníkovi pozemku.
- Jiná opatření dle tohoto dokumentu přijata nebyla.

Rok 2017

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

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

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

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

- 222 případů (tj. 31,44 %) – nebyla evidována žádná nebo jednoznačná příčina vzniku;
- 484 případů (tj. 68,56 %) – byla evidována příčina.

Z počtu 484 případů MU a mimořádností (s evidovanou příčinou) bylo zjištěno, že příčinou byl u:

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

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

I přes prováděné kontroly a prohlídky tedy neustále docházelo k pádům stromů do provozované koleje, přičemž ve 462 ze 484 případů, tj. 95,45 %, se jednalo o zdravé

stromy, v dalších 20 případech, tj. 4,13 %, se jednalo o stromy, u kterých nebyl špatný zdravotní stav předchozí kontrolou SŽDC zjištěn, a ve 2 případech, tj. 0,41 %, se jednalo o evidentně špatný zdravotní stav stromů (uschlý strom, nebo pařez stromu), který v prvním případě nebyl předchozí kontrolou zjištěn, ve druhém případě nebyl uveden.

V dokumentu provozovatele dráhy „Evidence pádu stromů“ v části přijatá opatření bylo uvedeno následující:

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

Jiná opatření dle tohoto dokumentu přijata nebyla.

Rok 2018

Za rok 2018 bylo na síti provozovatele dráhy SŽDC evidováno celkem **443 případů MU** a mimořádností v souvislosti s pádem stromů. Z toho bylo 60 (13,54 %) případů MU a 383 (86,46 %) případů mimořádností.

V 209 (47 %) z celkového počtu 443 případů spadlé stromy rostly na pozemku s právem hospodaření SŽDC.

Z celkové uvedené škody byla škoda na drážních vozidlech 99 % a škoda na infrastruktuře 1 %.

Z celkového počtu 443 případů MU a mimořádností bylo zjištěno, že u:

- 149 případů (tj. 33,63 %) – nebyla evidována žádná nebo jednoznačná příčina vzniku;
- 294 případů (tj. 66,37 %) – byla evidována příčina.

Z počtu 294 případů MU a mimořádností (s evidovanou příčinou) bylo zjištěno, že příčinou byl u:

- 21 případů (tj. 7,14 %) – špatný zdravotní stav stromu (vnitřní hniloba, uschlý atp.), který nebyl předchozí kontrolou zjištěn;
- 270 případů (tj. 91,84 %) – přírodní vliv – nepříznivé počasí (vítr, silný vítr, vichřice, sníh, déšť, bouřka, podmáčená půda), následnou prohlídkou stromu nebyl zjištěn špatný zdravotní stav (nemoc) stromu nebo nebyla uvedena informace o špatném zdravotním stavu stromu;
- 3 případů (tj. 1,02 %) – strom byl naříznut nebo kácen neznámou osobou, následnou prohlídkou stromu nebyl zjištěn špatný zdravotní stav (nemoc) stromu.

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

I přes prováděné kontroly a prohlídky tedy neustále docházelo k pádům stromů do provozované koleje, přičemž ve 273 ze 294 případů, tj. 92,86 %, se jednalo o zdravé stromy a v dalších 21 případech, tj. 7,14 %, se jednalo o stromy, u kterých nebyl špatný zdravotní stav předchozí kontrolou SŽDC zjištěn.

V dokumentu provozovatele dráhy „Evidence pádu stromů“ v části přijatá opatření bylo uvedeno následující:

- v cca 90 % odstranění stromů;
 - v cca 3 % nebyla uvedena žádná informace;
 - v cca 4 % kontrola situace na místě MU;
 - v cca 2 % výzva vlastníkovy pozemku;
 - v cca 1 % opatření stanoví Generální ředitelství SŽDC;
- Jiná opatření dle tohoto dokumentu přijata nebyla.

Shrnutí

Z poznámek v dokumentu provozovatele dráhy SŽDC lze shrnout, že příčinou nárůstu počtu popadaných stromů v roce 2017 byly orkány Thomas a Herwart.

Z výše uvedených zjištění lze učinit závěr, že kontrolní činnost v rozsahu, ve kterém je prováděna, dokáže eliminovat riziko pádu stromů zjevně nemocných, ale nedokáže eliminovat pády stromů zdravých nebo zjevně zdravých (nemocných, které se jeví jako zdravé).

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

Zjištění:

- ve služební knížce pochůzkáře z TO Stará Paka k uvedeným pochůzkám nejsou uvedeny výsledky kontrol, což je v rozporu s čl. 39 předpisu SŽDC S2/3;
- nevyhodnocení dřevin (vyšší zeleně) rostoucích v obvodu dráhy a ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu traťové koleje jako zdroj ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti dopravce ČD nebyly zjištěny nedostatky.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní Trutnov hlavní nádraží – Chlumec nad Cidlinou byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽDC, se sídlem Dláždění 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Trutnov hlavní nádraží – Chlumec nad Cidlinou, byla SŽDC.

Dopravcem vlaku Os 5700 byly ČD, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽDC a dopravcem ČD dne 18. 12. 2018, s účinností od 1. 1. 2019. V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyly zjištěny nedostatky.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie

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

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
*„(1) Provozovatel je povinen
a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení, ...“;*
- § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.:
*„(2) Provozovatel dráhy celostátní a regionální je dále povinen...
d) zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování, ...“;*
- § 49 odst. 3 písm. e) zákona č. 266/1994 Sb.:
*„(3) Provozovatel dráhy a dopravce jsou povinni:
e) odstraňovat zjištěné nedostatky při vzniku mimořádných událostí, jejich příčiny a škodlivé následky.“;*
- § 2900 zákona č. 89/2012 Sb., (občanský zákoník):
„Vyžadují-li to okolnosti případu nebo zvyklosti soukromého života, je každý povinen počínat si při svém konání tak, aby nedošlo k nedůvodné újmě na svobodě, životě, zdraví nebo na vlastnictví jiného.“;
- § 2 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Dráha musí být pro zajištění své provozuschopnosti pravidelně kontrolována a udržována. ...“;
- § 26 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 177/1995 Sb.:
*„Pravidelné prohlídky a měření podle odstavce 1 se provádějí:
a) obchůzkou trati, při níž se provádí pravidelná prohlídka trati pro zjištění stavu železničního svršku a spodku, železničních přejezdů a staveb železničního spodku a zjišťování případného zdroje ohrožení dráhy.“;*

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

Při šetření MU bylo zjištěno porušení níže uvedených vnitřních předpisů a metodických pokynů provozovatele dráhy SŽDC v příčinné souvislosti se vznikem MU:

- čl. 32 vnitřního předpisu provozovatele dráhy **SŽDC S2/3**:
„Obchůzky se provádí dle požadavků vyhlášky č. 177/1995 Sb. a přílohy č. 1 Předpisu. Obchůzkou se provádí prohlídka pro zjištění stavu železničního svršku a spodku, železničních přejezdů, staveb a pevných zařízení nutných k ochraně“;

proti nepříznivým vlivům dráhy, staveb železničního spodku a zjišťování případného výskytu zdroje ohrožení dráhy.“;

- čl. 70 vnitřního předpisu provozovatele dráhy **SŽDC S2/3**:
„Komplexní prohlídka trati je prohlídkou, kterou se vizuálně posuzuje stav železničního svršku, stav a stabilita tělesa železničního spodku, staveb a zařízení železničního spodku, nástupišť, ramp a železničních přejezdů po zimním období a vliv okolí na dráhu a zjišťují se závady, náznaky vzniku závad případně náhlé závady a jejich rozsah.“;
- čl. 51 dokumentu **Metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně**:
„Vyšší zeleň rostoucí podél provozované dráhy může být zdrojem jejího ohrožení. Provozovatel dráhy má povinnost takové zdroje ohrožení včas odstranit¹³.“;
(Pozn.:¹³ §10 a § 22 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.);
- čl. 53 dokumentu **Metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně**:
„Zaměstnanci SŽDC provádějí kontrolu železniční dopravní cesty z hlediska dřevin určených k odstranění v souladu s čl. 51.“.

3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení

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

Úsek mezi žst. Nová Paka a Lázně Bělohrad nebyl vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením. Jízda vlaků byla zabezpečena telefonickým dorozumíváním.

V žst. Nová Paka bylo SZZ mechanické s ústředním stavědlem, se světelnými a mechanickými návěstidly (dle TNŽ 34 2620 je to SZZ II. kategorie).

V žst. Lázně Bělohrad bylo SZZ elektronické typu K-2000 s ovládáním z jednotného obslužného pracoviště (JOP) a s počítači náprav PNS 03 (dle TNŽ 34 2620 je to SZZ III. kategorie).

Činnost zabezpečovacího zařízení neměla vliv na vznik MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.2 Součásti dráhy

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

Součásti dráhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.3 Sdělovací a informační zařízení

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

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 810 228-7 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 3397/96-V.22, vydaný DÚ dne 5. 11. 1996. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 6. 5. 2019 s platností do 6. 11. 2019 s výsledkem: „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách“.

HDV 810 228-7 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA UniControls – Tramex, č. 9215.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 4:30:35 h vlak odjel ze žst. Nová Paka, (odjezd dle JŘ ve 4:30:30 h), rychlost se plynule zvyšuje na 53 km.h⁻¹ a dále na 66 km.h⁻¹;
- 4:33:45 h rychlost 66 km.h⁻¹ (tj. 18,33 m.s⁻¹), v km 66,817, kde nejvyšší dovolená (traťová) rychlost byla stanovena na 70 km.h⁻¹;
- 4:33:53 h pokles rychlosti na 65 km.h⁻¹ v km 66,670 (tj. 8 m před rychlostníkem, který návěstí traťovou rychlost 65 km.h⁻¹);
- 4:36:01 h pokles rychlosti na 63 km.h⁻¹ (tj. 17,5 m.s⁻¹) v km 64,564;
- 4:36:06 h při rychlosti 63 km.h⁻¹ (tj. 17,5 m.s⁻¹) v km 64,497 (tj. 40 m před místem MU) zaznamenáno plnění brzdových válců bez snížení tlaku v hlavním potrubí (odpovídá použití přímočinné brzdy);
- 4:36:09 h při rychlosti 57 km.h⁻¹ je zaznamenán prudký pokles tlaku v hlavním potrubí z 5 bar na 1,98 bar způsobený poškozením hlavního potrubí, prudký pokles rychlosti na 30 km.h⁻¹ a dále došlo k prokluzu kol, další záznam dráhy je nekorektní, vznik MU v km 64,457;
- 4:36:10 h při rychlosti 30 km.h⁻¹ pokračuje prudký pokles tlaku v hlavním potrubí na 1,18 bar, plnění brzdových válců a dále pokračuje prudký pokles rychlosti na 10 km.h⁻¹;
- 4:36:13 h je zaznamenán pokles rychlosti ze 3 km.h⁻¹ na 1 km.h⁻¹;
- 4:36:14 h rychlost 0 km.h⁻¹, došlo k zastavení čela vlaku v km 64,417.

Zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího bylo v činnosti a strojvedoucím obsluhováno. Nejvyšší dovolená rychlost 70 resp. 65 km.h⁻¹ **nebyla překročena**.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Jízda vlaku Os 5700 mezi žst. Nová Paka a Lázně Bělohrad na obousměrně pojižděné TK byla zabezpečena v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy.

Výpravčí žst. Nová Paka před jízdou vlaku Os 5700 dne 24. 7. 2019 neobdržel od vedoucího dispečera CDP Praha výstrahu ČHMÚ upozorňující na zhoršenou povětrnostní situaci (vítr, silný déšť, bouřky) ani vývoj počasí nedával předpoklad pro vznik překážek na trati. Ve 4:15 h byl dle jeho vyjádření v žst. Nová Paka klid a teplota 18 °C.

Strojvedoucí Os 5700 nebyl zpraven písemným rozkazem dle čl. 4107 předpisu SŽDC D1 o možnosti zhoršené povětrnostní situace nebo možnosti padání stromů nebo větví. Podle sdělení strojvedoucího bylo bezvětří a rozkaz na nepříznivé klimatické změny nebyl potřeba.

Strojvedoucí uvedl, že při výjezdu z levostranného oblouku ve tmě na krátkou vzdálenost uviděl korunu stromu přes trať. Začal brzdit. Po minutě koruny stromu došlo k vykolejení HDV vlaku vlevo ve směru jízdy. Podrobněji viz bod 4.2.1 této ZZ.

Nedostatek nebyl zjištěn.

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

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

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

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

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

Strojvedoucí vlaku Os 5700, ve směně dne 24. 7. 2019 od 4:00 h, odpočinek před směnou v délce 11 h. Povinnost čerpání přestávky na oddech a odpočinek do doby vzniku MU nenastala.

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

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

Zúčastněný zaměstnanec dopravce byl v době vzniku MU zdravotně způsobilý k výkonu zastávané funkce. Zaměstnanec dopravce se podroboval pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. Zdravotní stav a osobní situace, které by mohly mít vliv na vznik MU, včetně fyzického a psychického stresu, nebyly zjištěny.

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

Uspořádání a vybavení pracoviště dopravce nemělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru

Drážní inspekce eviduje v období od 1. 1. 2008 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, celkem **832** 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 **96 733 438** Kč. Příčinou vzniku těchto MU byla vždy překážka – strom (stromy) v průjezdném průřezu provozované koleje.

Před vznikem předmětné MU šetřila DI 6 obdobných 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. 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](#), kdy se vlak Os 9205 srazil s odlomenou korunou stromu spadlou na traťovou kolej. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo odlomení a následný pád koruny stromu, který rostl v ochranném pásmu dráhy, do prostoru traťové koleje;
- [ze dne 4. 2. 2014, mezi Jindřichovem ve Slezsku st. hr. a žst. Jindřichov ve Slezsku](#), kdy se vlak Sp 1661 srazil s třemi spadlými stromy a následně vykolejil. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo narušení průjezdného průřezu traťové koleje překážkou na dopravní cestě dráhy, vzniklou pádem tří stromů (dubů) rostoucích v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti od osy traťové koleje;
- [ze dne 11. 1. 2015, mezi žst. Rožná a žst. Nedvědice](#), kdy se vlak Os 14905 srazil se dvěma spadlými stromy na traťovou kolej. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo vyvrácení a následný pád dvou stromů, rostoucích v ochranném pásmu dráhy, do traťové koleje;
- [ze dne 12. 8. 2017, mezi žst. Mostek a žst. Bílá Třemešná](#), kdy se vlak R 1261 srazil se spadlým stromem a následně vykolejil. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo narušení průjezdného průřezu traťové koleje překážkou – spadlým kmenem stromu, který rostl v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu traťové koleje;

- **ze dne 21. 9. 2018, mezi žst. Holýšov a Staňkov**, kdy se vlak Os 7424 srazil se spadlými stromy. Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo narušení průjezdného průřezu traťové koleje překážkou – spadlými kmeny čtyř stromů, které rostly v ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti od průjezdného průřezu traťové koleje.

Drážní inspekce na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku výše uvedených MU vydala několik Bezpečnostních doporučení v úvahu přicházejícím subjektům.

Předmětem Bezpečnostních doporučení DI bylo:

- provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci
 - vlastním opatřením postupně zajistit odstranění zdrojů ohrožení dráhy tvořených stromy, jejichž dopadová vzdálenost zasahuje do průjezdného průřezu provozovaných kolejí, rostoucích na pozemcích v ochranném pásmu dráhy, u nichž je držitelem práva hospodaření, přednostně pak v lokalitách, v nichž nejčastěji dochází k pádům stromů na provozovanou dráhu. **Bylo implementováno částečně.** SŽDC v reakci na Bezpečnostní doporučení mj. uvedla, že bylo vydáno opatření ke zintenzivnění projednávání a realizace odstraňování stromů, které mohou tvořit zdroje ohrožení dráhy;
 - důsledně jednat o odstranění těchto zdrojů ohrožení dráhy s ostatními vlastníky (s právem hospodaření) pozemků v ochranném pásmu dráhy, včetně předávání podnětů ve sporných případech Drážnímu úřadu. **Bylo implementováno částečně.** SŽDC v reakci na Bezpečnostní doporučení mj. uvedla, že byl vydán postup pro spolupráci mezi SŽDC a Lesy ČR při společných obchůzkách a přípravě těžby na pozemcích Lesů ČR podél tratí s plánem odstranit až 8 000 dřevin na ploše 126 ha;
- Drážnímu úřadu v součinnosti s Ministerstvem dopravy České republiky

iniciovat změnu právních předpisů minimálně v takovém rozsahu, aby byla dána provozovateli dráhy možnost odstraňování dřevin v ochranném pásmu dráhy bez povolení (pozn. DI: 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. **Bylo postupně implementováno, viz bod 4.2.1 této ZZ;**
- Ministerstvu dopravy ČR v součinnosti s Drážním úřadem

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

- provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci
vytvořit systém, který zajistí důsledné dodržování pravidel a postupů obsažených v technologických postupech provozovatele dráhy pro identifikaci vegetace v ochranném pásmu dráhy, která vzhledem k její výšce, stáří, snížené stabilitě a „zdravotnímu“ stavu představuje zdroj jejího ohrožení. **Bylo implementováno částečně.** SŽDC v reakci na Bezpečnostní doporučení mj. uvedla, že ve spolupráci s odborníky z Mendlovy zemědělské a lesnické univerzity v Brně se podílí na vytvoření materiálu „Standart pro dřeviny kolem veřejné dopravní infrastruktury“, dále provedla proškolení pověřených zaměstnanců SŽDC z hlediska hodnocení provozní bezpečnosti stromů, dále bude SŽDC pokračovat v důsledném upozorňování vlastníků pozemků na jejich povinnosti a v případě nenalezení shody bude dávat podněty Drážnímu úřadu;
- Ministerstvu dopravy ČR v součinnosti s příslušnými ministerstvy a Drážním úřadem

iniciovat změnu ustanovení zákonů č. 266/1994 Sb., o dráhách, č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon) tak, aby vlastníci a správci pozemků v ochranném pásmu dráhy měli zákonnou povinnost udržovat stromy a keře v takovém stavu a výšce, aby svým pádem neohrozily provozování dráhy ani její součásti a neomezily bezpečnost a plynulost drážní dopravy a zároveň aby tato povinnost byla zákonem vymahatelná sankcemi při jejím nedodržení. **Nebylo implementováno.** MDČR v reakci na Bezpečnostní doporučení mj. uvedlo: *„Jednoznačným cílem je zamezit mimořádně nebezpečným srážkám drážních vozidel s padlými dřevinami a pokud možno je zcela eliminovat. Bohužel při střetu právních úprav z oblasti drážní dopravy na straně jedné a oblasti ochrany přírody a krajiny (včetně lesů) nebyla argumentace Ministerstva dopravy s jasným akcentem na bezpečnost provozování drážní dopravy ze strany soudů vyslyšena. Naopak byla odmítnuta jako extenzivní, ba dokonce jako excesivní. ... Pevně věříme, že aktuální právní úprava (pozn. DI: § 10 zákona č. 266/1994 Sb.) bude řádně adresáty využívána a povede k výraznému zlepšení bezpečnosti drážní dopravy. V reakci na shora uvedené přijetí právní úpravy vstoupilo v tomto Ministerstvo dopravy v jednání s resortem životního prostředí ve snaze o prodiskutování její aplikace a odstranění případných nežádoucích sporů. Je samozřejmě rovněž počítáno také s jednáními s Ministerstvem zemědělství, do jehož působnosti spadá oblast lesního hospodářství. ... Zcela závěrem Ministerstvo dopravy uvádí, že se nyní jeví jako nejvhodnější vyčkat, jakým způsobem se nová právní úprava osvědčí v praxi. V závislosti na daných zjištěních pak nelze do budoucna vyloučit další změnu právní úpravy.“*

Některá BD byla implementována, některá byla implementována částečně a některá BD nebyla implementována. Došlo ke změně právních předpisů, jenž v některých případech zjednodušily podmínky pro kácení stromů, které jsou bezprostředním zdrojem ohrožení dráhy, a stromů v obvodu dráhy a v ochranném pásmu dráhy na pozemcích mimo les. Kácení na první pohled zdravých stromů rostoucích v ochranném pásmu dráhy na pozemcích plnicích funkcí lesa, které svojí výškou a vzdáleností od osy koleje jsou zdrojem ohrožení dráhy, je stále velice problematické a časově velmi náročné. Viz bod 3.2.3 a dále bod 4.2.1 této ZZ.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 24. 7. 2019 ve 4:36 h se vlak Os 5700 jedoucí ze žst. Stará Paka do žst. Městec Králové v úseku dráhy vedeným lesem mezi žst. Nová Paka a Lázně Bělohrad srazil s překážkou (část stromu spadlá na traťovou kolej) a následkem toho vykolejil.

Strojvedoucí při vedení vlaku Os 5700 dle svého vyjádření při výjezdu z levostranného oblouku spatřil ve tmě na krátkou vzdálenost korunu stromu přes trať a začal brzdit. Vlak před stromem nezastavil, v km 64,457 došlo ke srážce s odlomenou částí tohoto stromu, následně k vykolejení v km 64,448 a k zastavení vlaku čelem v km 64,417, to je 40 m za místem srážky. Došlo k poškození tratě a HDV, kdy škoda dosáhla částky 947 755 Kč. Při MU nebyl nikdo zraněn.

4.2 Rozbor

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

Překážku na trati tvořila odlomená část stromu, která po pádu ležela přes provozovanou traťovou kolej v km 64,457. Trať je před místem vzniku MU vedena zalesněným úsekem v levostranném oblouku, překážka byla z drážního vozidla za denního světla viditelná na vzdálenost 118 m, v době vzniku započal občanský rozbřesk. Plnění brzdových válců bylo dle rozboru rychloměru (viz bod 3.4.4 této ZZ) zaznamenáno 40 m před místem vzniku MU, doba potřebná na reakci strojvedoucího je až **1,49 s**.¹ Doba od obsluhy přímočinné brzdy do náběhu tlaku v brzdových válcích je u tohoto HDV cca 1 s. Za 2,49 s ujede HDV při rychlosti 63 km.h⁻¹ cca 44 m. Před reakcí strojvedoucího tedy vlak ujel v místě, kde bylo možné během denního světla překážku spatřit, dráhu 34 m za dobu 1,94 s (40 m činila brzdná dráha, 44 m připadá na reakci strojvedoucího a HDV, a z celkových 118 m viditelnosti překážky zbývá tedy 34 m, resp. 1,94 s, které vlak ujel, než strojvedoucí překážku na trati rozpoznal, resp. začal vnímat). To lze vzhledem ke světelným podmínkám při počátku občanského rozbřesku (tzn. zbývalo 38 minut do východu slunce) v lese označit za adekvátní. Strojvedoucí neměl v daný moment před vznikem MU takový rozhled na trať před sebou, aby mohl při použití rychločinného brzdění z rychlosti 63 km.h⁻¹ zabránit srážce s překážkou, a to ani kdyby teoreticky reagoval neprodleně. V okamžiku náběhu tlaku v brzdových válcích by do srážky teoreticky zbývalo 74 m, které na zastavení HDV řady 810 z rychlosti 63 km.h⁻¹ jednoznačně nestačí. HDV vlaku bylo před vznikem MU bez závad a před vznikem MU vlak nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost.

Ohledáním místa MU bylo zjištěno, že strom rostl 17 m od osy koleje v km 64,461 vlevo ve směru jízdy vlaku. Strom byl olistěný a na jeho viditelném povrchu (kůře) nebyly zjištěny známky hniloby. Strom byl vysoký cca 35 m, ve výšce 130 cm nad zemí měl obvod 250 cm, tj. průměr 80 cm. Ve výšce cca 8 m nad zemí se hlavní kmen stromu dělil

¹ BRADÁČ, A., KREJČÍŘ, P., LUKAŠÍK, L., OŠLEJŠEK, J., PLCH, J.: Soudní inženýrství. Akademické nakladatelství CERM Brno, 1997

na 3 menší kmeny. V tomto místě došlo k odlomení jednoho z těchto kmenů, který spadl přes traťovou kolej. V místě styku 3 kmenů bylo nalezeno tlející staré listí, místo jevílo známky trvalé vlhkosti (po každém dešti tam zůstávala zateklá voda). Odlomená část nesla stopy vnitřní hniloby o délce 123 cm. Hnilobu nebylo možné zjistit z vnější strany, bylo však možné ji v takovém místě očekávat. Kmen odlomené části stromu se dále rozdělil na dvě hlavní větve, do kterých narazilo HDV vlaku Os 5700 a přelomilo je. V místě přelomení měly větve (každá zvlášť) obvod 85 cm, tj. průměr 27 cm. Koruna a většina olistěných částí byla nalezena vpravo od koleje ve směru jízdy vlaku.

Následným geodetickým zaměřením bylo zjištěno, že strom rostl na pozemku v obvodu dráhy s právem hospodaření SŽDC. Tento pozemek je určen pro stavbu dráhy a dráha je určena k pohybu drážních vozidel. Dle výpisu katastru nemovitostí je u pozemku uveden způsob využití – dráha.

V době vzniku MU nebyla v platnosti žádná výstraha ČHMÚ. Poslední vlak Os 5723 jedoucí dne 23. 7. 2019 ve 21:14 h ze žst. Lázně Bělohrad do žst. Nová Paka projel uvedeným úsekem bez problémů. Výpravčí žst. Nová Paka ráno dne 24. 7. 2019 před vznikem MU nepozoroval žádné působení povětrnostních vlivů a na žádné možné nebezpečí nebyl nikým upozorněn. Tomu odpovídá záznam z nejbližší meteorostanice. Strojvedoucí vlaku Os 5700 neobdržel žádný písemný rozkaz dle čl. 4107 SŽDC D1.

Kontrolní činnost a neodstranění předmětného stromu

Dle ustanovení § 2 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. dráhou je cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. Dle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb. provozuschopností dráhy je technický stav dráhy zaručující její bezpečné a plynulé provozování.

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

Vzhledem k tomu, že strom rostl v obvodu dráhy, měl být tento možný zdroj ohrožení dráhy označen provozovatelem dráhy při pravidelných obchůzkách nebo při provádění komplexní prohlídky jako „dřevina určená k odstranění“ ve smyslu čl. 11 Metodického pokynu. Jelikož výška tohoto stromu byla větší než jeho vzdálenost od osy koleje, mohl tento strom v důsledku nepříznivých povětrnostních podmínek (v případě svého pádu a následné možné srážky s DV) ohrozit zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze ve smyslu ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a ve smyslu ustanovení § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. Neoznačením a neodstraněním předmětného stromu provozovatel dráhy porušil prevenční povinnost stanovenou § 2900 zákona č. 89/2012 Sb., a to bez ohledu na to, zda se v konkrétním případě ze své subjektivní odpovědnosti podle § 2910 zákona č. 89/2012 Sb. v rámci případného soukromoprávního soudního sporu vyviní či nikoliv.

Prohlídky a kontrolní jízdy byly provozovatelem dráhy prováděny dle vnitřního předpisu SŽDC S2/3, resp. dle příslušných ustanovení vyhlášky č. 177/1995 Sb., a takto stanovené kontroly a měření byly plněny. Konkrétní závady ve vztahu k vegetaci, které by ohrožovaly bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, nebyly touto kontrolní činností ani při komplexní prohlídce v rozporu s § 26 odst. 2 písm. a) vyhlášky č. 177/1995 Sb., čl. 32 a 70 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC S2/3 a čl. 51 a 53 Metodického pokynu v tomto úseku trati před vznikem MU zjištěny a nejsou evidovány v dokumentaci předložené Drážní inspekci (výpis z informačního systému SORUT, Kniha kontrol vedoucího provozního střediska TO Stará Paka, Služební knížka obchůzkaře TO Stará Paka). Jediným místem s evidovanou závadou porostů (křovím určeným k vyřezání) byl úsek v km 56,170 až 56,550 mezi žst. Stará Paka a Ostroměř.

Z výše uvedeného lze konstatovat, že takto prováděné kontroly nezajistily dodržování ustanovení vnitřních předpisů a pokynů SŽDC, dodržení povinnosti udržovat dráhu pro zajištění její provozuschopnosti ve smyslu § 2 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a následně ani naplňování přijatého systému bezpečnosti provozovatele dráhy, což je v rozporu s ustanovením § 22 odst. 1 písm. a) a odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.

Vzhledem k velkému počtu stromů rostoucích v dopadové vzdálenosti od koleje by měl provozovatel dráhy z důvodu zajištění bezpečnosti odstraňovat přednostně alespoň stromy v obvodu dráhy, stromy staré a „nemocné“, se sníženou stabilitou a jiné, které představují bezprostřední riziko ohrožení provozování dráhy a drážní dopravy. V tomto případě však stromy v obvodu dráhy nebyly zjištěny (označeny) ani odstraněny.

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

Obecně známou skutečnost o vnitřních onemocněních stromů, že strom, který má alespoň zlomek funkčních cév, může mít plně vyvinutou a olistěnou korunu a nevykazovat vizuálně žádné znaky poškození, potvrzuje praxe, kdy strom během vizuální prohlídky zaměstnancem provozovatele dráhy nevykazoval znaky poškození, nicméně několik hodin nebo dní po kontrole vlivem počasí spadl do kolejíště (viz [ZZ Srážka vlaku R 1261 s překážkou \(spadlým stromem\) mezi železničními stanicemi Mostek a Bílá Třemešná a jeho následné vykolejení](#)).

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

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

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

Odstraňování dřevin obecně²

Provozovatel dráhy SŽDC je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy ve smyslu ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., tedy bez stromů, které by byly možným zdrojem ohrožení.

Na základě všeho výše uvedeného Drážní inspekce dospěla k závěru, že právní předpisy platné v době vzniku MU umožňovaly (a v době vydání této ZZ ještě více umožňují) provozovateli dráhy kácet dřeviny v **obvodu dráhy**, kde má zpravidla právo hospodařit s majetkem, a to bez větších problémů. Zde byla a je problémem nedostatečná aktivita provozovatele dráhy. Hlavním úskalím systému prevence pádu stromu nebo jeho části, který provozovatel dráhy SŽDC v době vzniku MU využíval a v současnosti využívá, je však postup vůči třetím stranám – majitelům pozemků v **ochranném pásmu dráhy**, ať už se jedná o stromy v lese či mimo les.

Ustanovení § 10 zákona č. 266/1994 Sb. ve spojení s § 8 zákona č. 114/1992 Sb. a ve spojení s § 22 zákona č. 289/1995 Sb. dávalo (a v době vydání této ZZ ještě více dává) provozovateli dráhy dostatečnou právní oporu a možnost k zajištění eliminace zdroje možného ohrožení dráhy (kácení stromů) v ochranném pásmu dráhy i na pozemcích mimo les a na pozemcích určených k plnění funkce lesa, ale pro velkou časovou náročnost procesu získání povolení, popř. souhlas ke kácení stromů na pozemcích ve vlastnictví třetích osob, zejména na pozemcích určených k plnění funkce lesa, byl a nadále je tento proces zdoluhavý a administrativně náročný, což v praxi **významně omezuje jeho efektivitu**. Od doby identifikace nebezpečného stromu po jeho odstranění mohlo a prakticky i v současnosti může uplynout i několik měsíců, během kterých tento strom může spadnout a být nepochybně zdrojem ohrožení (viz bod 3.2.1 této ZZ).

V případě zjištění zdroje ohrožení dráhy na cizím pozemku zasílal jeho vlastníkovu provozovatel dráhy písemnou výzvu k odstranění dle Metodického pokynu, resp. následně zasílal podnět drážnímu správnímu úřadu, který měl rozhodnout o nezbytných opatřeních.

Dle Metodického pokynu měla v době vzniku MU písemná výzva k odstranění následující podobu:

Výzva k odstranění (ořezu) stromů v ochranném pásmu dráhy

[Vážená paní, vážený pane,]

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

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, svým ustanovením § 10, odst. 1 a násl. ukládá povinnost vlastníkům nemovitostí – pozemků, kde existuje zdroj nebezpečí

2 Text této části se vztahuje k datu vzniku předmětné MU, části uvedené v přítomném čase jsou pak aktuální i v době vydání této ZZ.

ohrožení dráhy, provést nezbytná opatření k odstranění protiprávního stavu, tedy zdroje ohrožení dráhy.

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

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

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

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

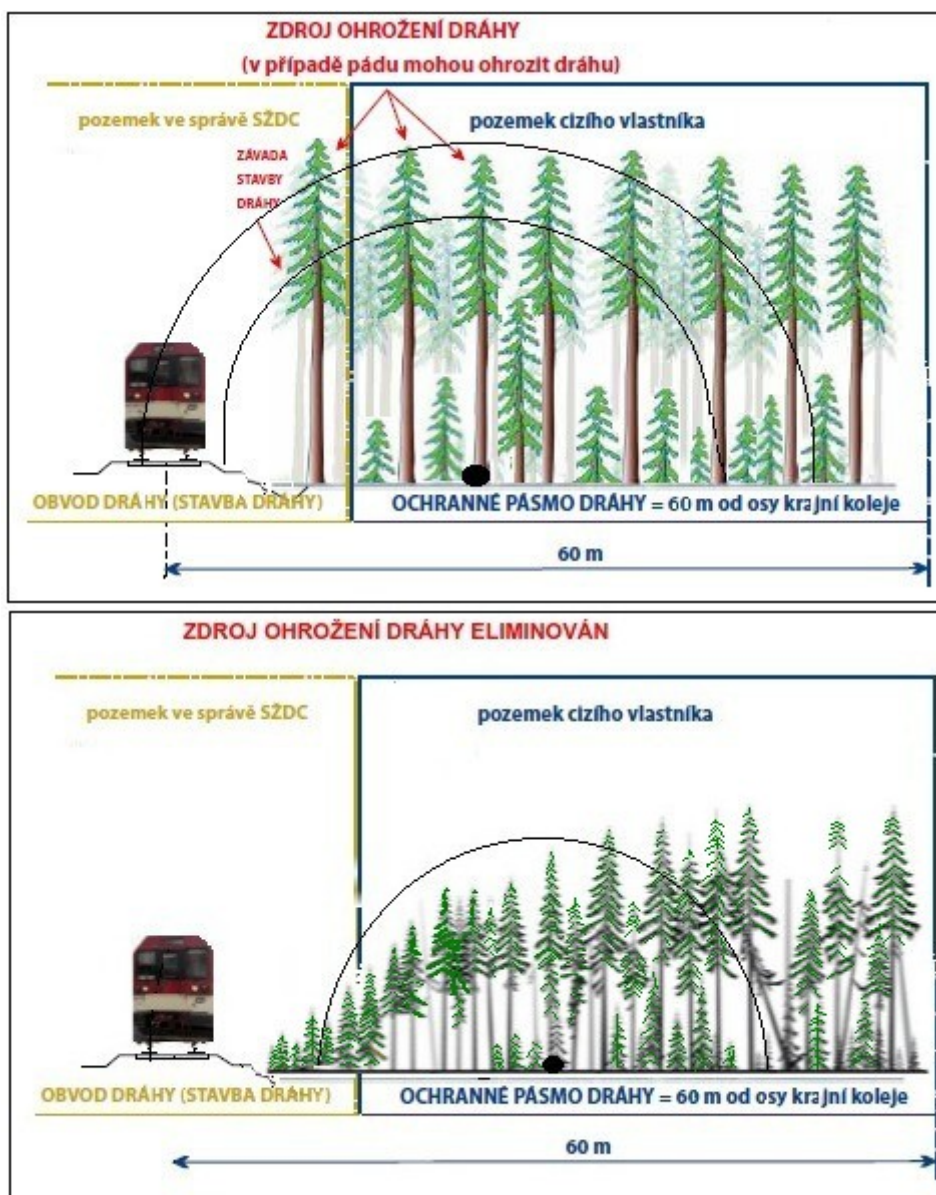
...

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

...

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

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



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

Zdroj: SŽDC, Ochrana přírody.cz; úprava DI

Statistika pádů stromů

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

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

Dle dokumentu SŽDC s názvem „Evidence pádu stromů“ je za rok 2017 evidováno

706 případů pádu stromů, přičemž v 297 případech (tj. 42 % z celkového počtu) spadlé stromy rostly na pozemku s právem hospodaření SŽDC. Z celkové uvedené škody byla škoda na drážních vozidlech 92 % a škoda na infrastruktuře 8 %.

I přes prováděné kontroly a prohlídky tedy neustále docházelo k pádům stromů do provozované koleje, přičemž ve 462 ze 484 případů, tj. 95,45 %, se jednalo o zdravé stromy, v dalších 20 případech, tj. 4,13 %, se jednalo o stromy, u kterých nebyl špatný zdravotní stav na první pohled zřejmý, a ve 2 případech, tj. 0,41 %, se jednalo o evidentně špatný zdravotní stav stromů (uschlý strom, nebo pařez stromu), který v prvním případě nebyl předchozí kontrolou zjištěn, ve druhém případě nebyl uveden.

Dle dokumentu SŽDC s názvem „Evidence pádu stromů“ je za rok 2018 evidováno 443 případů pádu stromů, přičemž v 209 případech (tj. 47 % z celkového počtu) spadlé stromy rostly na pozemku s právem hospodaření SŽDC. Z celkové uvedené škody byla škoda na drážních vozidlech 99 % a škoda na infrastruktuře 1 %.

I přes prováděné kontroly a prohlídky tedy neustále docházelo k pádům stromů do provozované koleje, přičemž ve 273 ze 294 případů, tj. 92,86 %, se jednalo o zdravé stromy a v dalších 21 případech, tj. 7,14 %, se jednalo o stromy, u kterých nebyl špatný zdravotní stav na první pohled zřejmý.

Z uvedeného vyplývá, že v průměru 44 % všech stromů, které v letech 2016 až 2018 ohrožovaly nebo omezovaly provozování dráhy, rostlo na pozemku s právem hospodaření SŽDC a k jejich odstranění tedy nebylo zapotřebí součinnosti třetí strany, respektive nehrozily komplikace se získáním souhlasu.

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

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

Vyhodnocení příčin a okolností vzniku MU a stanovení opatření³

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

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

³ Text této části se vztahuje k datu vzniku předmětné MU, části uvedené v přítomném čase jsou pak aktuální i v době vydání této ZZ.

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

V USNESENÍ Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 1979/2012 ze dne 10. 1. 2013 je uvedeno toto odůvodnění: *„Neodvratitelnou událostí nemající původ v provozu je okolnost, která objektivně nemá svůj původ uvnitř provozu a která nesouvisí s organizací, řízením a realizací provozu. Může jít o události způsobené zejména vnějšími přírodními silami, např. o živelní událost, které nemohlo být provozovatelem zabráněno ani nemohla být objektivně odvrácena, a to ani při vynaložení takového úsilí, jež by bylo možné vynaložit. V takových případech jde o zásah zvenčí, nikoliv o okolnost mající původ ve vlastním provozu. Jde v podstatě o kvalifikovanou (nikoliv prostou) náhodu, neboli vyšší moc (vis maior).“*

V tomto usnesení je dále mimo jiné uvedeno:

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

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

Dražní inspekce bere na vědomí (nehodnotí) závěr soudu, že extrémní počasí je neodvratitelnou událostí nemající původ v provozu. Nicméně DI při vlastním šetření dochází opakovaně k závěru, že provozovatel dráhy nesplnil své povinnosti dané zákonem č. 266/1994 Sb. při preventivní činnosti, tj. neodstranil zdroje možného ohrožení, přestože mu je z analýzy MU a mimořádností známo, že jediným efektivním způsobem, jak těmto MU a mimořádnostem předcházet, a tedy **odvrátit vliv (náledek) událostí nemající původ v provozu**, je odstranění všech stromů nebo jejich částí, které vzhledem ke své výšce a vzdálenosti od osy koleje mohou potenciálně dopadnout do průjezdného průřezu provozované koleje. DI nesouhlasí s postupem provozovatele dráhy, který dlouhodobě uvádí ve svých vyhodnoceních příčin a okolností vzniku MU, že odpovědnost za vznik MU má: *„Přírodní vliv – neodvratitelná událost nemající původ v provozu.“*, dále často uvádí, že není nutné přijímat opatření z důvodu příčiny a **odpovědnosti mimo něj**, a v případných sporech uplatňuje výše uvedené liberační důvody, aby se zprostil odpovědnosti.

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

Obecná část vztahující se k vývoji judikatury a právní úpravy týkající se odstraňování stromů až do data vydání ZZ⁴

Nové rozhodnutí Nejvyššího správního soudu

Během šetření předmětné MU vydal Nejvyšší správní soud dne 18. 12. 2019 rozhodnutí č. j.: 1 As 299/2019-45, ve věci rozhodnutí Drážního úřadu ze dne 18. 7. 2016, kterým DÚ nařídil společnosti Lesy ČR, aby provedl nezbytná opatření k odstranění vzniklého zdroje ohrožení dráhy a provozu na ní do 30. 11. 2016. Zdrojem ohrožení dráhy se tímto rozhodnutím rozuměly stromy rostoucí podél elektrifikované dvoukolejné celostátní dráhy Chomutov – Cheb, v mezistaničním úseku Citice – Dasnice, mezi km 216,120 až 216,215, které svojí výškou a dopadovou vzdáleností mohly způsobit vznik MU s možným důsledkem ohrožení života, zdraví nebo škody značného rozsahu.

Proti rozhodnutí Drážního úřadu se bránila společnost Lesy ČR, a zažalovala Ministerstvo dopravy (dále též MDČR), jako zřizovatele DÚ, u Městského soudu v Praze (dále jen Městský soud). Městský soud žalobě vyhověl, rozhodnutí Drážního úřadu zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

Městský soud přisvědčil námitce žalobce (Lesy ČR), že za nebezpečí ve smyslu § 10 odst. 1 zákona o drahách nelze považovat všechny stromy rostoucí na lesním pozemku, které svojí výškou a dopadovou vzdáleností mohou způsobit vznik mimořádné události na dráze. Paušální nařízení odstranit všechny stromy, které by vzhledem ke své výšce a vzdálenosti od trati mohly do dráhy spadnout, posoudil městský soud jako nezákonné.

Kasační stížnost MDČR

MDČR následně podalo kasační stížnost, ve které proti rozsudku namítalo, že Městský soud nesprávně posoudil pojem „nebezpečí pro dráhu“ z hlediska pravděpodobnosti pádu stromu, ačkoliv tento pojem měl hodnotit z hlediska důsledků (následků) tohoto pádu.

MDČR konstatovalo, že **„následky pádu stromu jsou stejné v případě zdravého i nemocného stromu. Nynější nepříznivé klimatické jevy osvědčily, že i objektivně zcela zdravý strom se v důsledku silného poryvu větru, podmáčené půdy nebo přívalů sněhu může stát nebezpečím pro dráhu, když zcela náhle, nekontrolovaně a nepředvídatelně zasáhne do průjezdného profilu dráhy. Vyžadované prokazování adekvátně narušeného dendrologického zdraví všech stromů určených ke kácení by tedy bylo nedůvodným zatěžováním účastníků řízení a nadbytečným generováním nákladů. Každý, i zdravý strom o kritické výšce a vzdálenosti od dráhy pro ni představuje nebezpečí již v důsledku hrozby opakujících se negativních klimatických jevů, nikoli až v momentě vzniku bezprostřední kritické situace, neboť v takovém případě by správní řízení podle § 10 zákona o drahách nebylo dostatečně rychlou reakcí na dané nebezpečí.“**

MDČR konstatovalo, že „Městský soud zjevně nevzal v úvahu nálezný Ústavního soudu Pl. ÚS 11/01 (pozn. DI: sp. zn.) ze dne 6. 3. 2002, č. 144/2002 Sb., dle kterého je porušením povinnosti vlastníka pozemku například vysázení stromu na nevhodném místě.

⁴ Tato část je uvedena za účelem odůvodnění návrhu aktuálního bezpečnostního doporučení, které by mělo předcházet obdobným MU v budoucnosti.

Ústavní soud tedy neřeší pravděpodobnost pádu, ale důsledky, které budou u stromu vysazeného na nevhodném místě vždy stejné, bez ohledu na příčiny pádu. Z důvodu nesprávného posouzení této právní otázky pak městský soud dospěl k nesprávnému závěru, že není založena odpovědnost vlastníka pozemku sousedícího s dráhou za existenci nebezpečí, které ji ohrožuje.“

Podle názoru MDČR vůbec neměl Městský soud „poměřovat zásah správních orgánů principem proporcionality, neboť jakákoli existence stromu na nevhodném místě v sousedství dráhy představuje protiprávní stav, a v takovém případě není chráněno vlastnictví ve smyslu čl. 11 Listiny základních práv a svobod. **Podle rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 2. 4. 2014, sp. zn. 25Cdo 2357/2013, je odpovědnost vlastníka zdravého stromu za jeho pád na dráhu vyloučena a s ohledem na § 2924 a § 2927 občanského zákoníku je vyloučena i odpovědnost osoby zúčastněné na řízení a žalovaného, což znamená, že za škodu způsobenou pádem takového stromu nikdo neodpovídá. Za takové situace podle stěžovatele (pozn. DI: MDČR) vyžaduje ochrana života a zdraví osob na dráze, aby byl jakýkoliv strom nacházející se na nevhodném místě, v němž představuje pro dráhu nebezpečí, preventivně odstraněn. V opačném případě by nikdo za škodu způsobenou případným pádem takového stromu neodpovídal. V tomto kontextu pak není ani rozhodující, o kolik stromů se jedná.“**

Posouzení věci Nejvyšším správním soudem

„Nejvyšší správní soud konstatoval, že kasační stížnost není důvodná. Nejvyšší správní soud se ztotožňuje se závěry městského soudu, že **prostá existence stromů určité výšky a dopadové vzdálenosti do dráhy nemůže sama o sobě představovat nebezpečí pro dráhu**, pokud správní orgány dostatečně nezkontrolovaly, zda je nebezpečí pádu těchto stromů do dráhy reálné. Správní orgány jsou povinny zjistit okolnosti, z nichž se nebezpečí podává, např. stáří či zdraví stromu, morfologii terénu či stav podloží. Touto další okolností nemůže být pouze možný budoucí extrémní (tedy nikoliv běžný) klimatický jev, který by mohl strom v budoucnu zasáhnout.“

„Má-li nebezpečí spočívat v tom, že na pozemku rostou stromy, které mohou (s ohledem na svoji výšku a dopadovou vzdálenost) do dráhy spadnout, pak nařízení odstranění stromů, které by vzhledem ke své výšce a vzdálenosti mohly do dráhy železnice spadnout, musí být podloženo konkrétními skutkovými zjištěními, z nichž hrozící nebezpečí pádu stromů vyplývá. Nepostačí pouze hypotetická možnost, že určitý strom by v případě pádu mohl zasáhnout dráhu, třebaže aktuálnímu nebezpečí pádu tohoto stromu nic nenasvědčuje.“

„Nejvyšší správní soud je přesvědčen, že **pokud by chtěl zákonodárce pod pojem nebezpečí pro dráhu zahrnout výskyt jakýchkoliv, tj. i zdravých a řádně zakořeněných stromů, které toliko v důsledku nepředvídatelných příčin mohou (v podstatě kdykoliv) dopadnout do dráhy a ohrozit její provoz, vymezil by tomu odpovídající omezení vlastníků sousedních pozemků výslovně, například tak, že by paušálně stanovil, že v ochranném pásmu dráhy se nesmějí nacházet žádné stromy. Samotná dikce ustanovení § 10 odst. 1 zákona o drahách však naopak míří na výjimečné situace, kdy nastane a je zjištěn určitý nežádoucí stav, v jehož důsledku již hrozba pádu do dráhy není čistě hypotetická, ale přinejmenším předvídatelná.“**

„**Omezení vlastnického práva vlastníka pozemku, který sousedí s dráhou, spočívající v pokácení stromů bez náhrady, může být ústavně konformní pouze tehdy, pokud se týká odstranění stromů, které prokazatelně představují ohrožení zdraví a životů**

osob, nebo jiné předvídatelné poškození dráhy, neboť pouze v takovém případě dochází k omezení vlastnického práva v souladu s čl. 11 odst. 3 Listiny (pozn. DI: Listiny základních práv a svobod). Tomu odpovídá povinnost správního orgánu zkoumat, zda ten který strom skutečně představuje takové nebezpečí. V opačném případě paušálního odstranění všech stromů v tzv. dopadové vzdálenosti od dráhy, jako se tomu stalo v tomto případě, by kromě dodržení principu přiměřenosti muselo být omezení vlastnického práva spojeno s náhradou, s níž však ustanovení § 10 zákona o drahách nepočítá.“

„Nejvyšší správní soud uzavírá, že městský soud správně posoudil právní otázku, za jakých podmínek představují stromy v blízkosti dráhy „nebezpečí“ v podobě „padání stromů nebo jejich částí“ podle § 10 odst. 1 zákona o drahách, a napadený rozsudek proto shledal zákonným.“

„Vzhledem k tomu, že kasační stížnost není důvodná, Nejvyšší správní soud ji zamítl ...“

Drážní inspekce se ztotožňuje s výše citovanými argumenty MDČR uvedenými v předmětné kasační stížnosti. Dle DI nelze akceptovat skutečnost, že za neustále se opakující pády stromů (viz Statistika pádů stromů výše) nikdo nenese odpovědnost, zejména pokud jejich okolností jsou velice často běžné klimatické jevy, nikoli pouze jevy extrémní, jak Nejvyšší správní soud uvádí. Drážní inspekce však souhlasí, že je třeba zákonem výslovně vymezit omezení vlastníků sousedních pozemků, že by nově uplatňované omezení vlastnického práva mělo být spojeno s náhradou a že dikce ustanovení § 10 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. tomu v době vzniku neodpovídala.

Novelizace zákona o drahách

Během šetření předmětné MU došlo s účinností od 15. 1. 2020 k novelizaci zákona č. 266/1994 Sb., kdy provozovatel dráhy získal nové pravomoci. V novém znění se vypořádává mj. s nedostatky předchozí právní úpravy, na které poukazoval Nejvyšší správní soud (viz výše).

Ustanovení § 10 zákona č. 266/1994 Sb. nově uvádí mj. toto:

„(3) 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.“

„(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 klestu 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.“

Z výše uvedeného jednoznačně vyplývá, které stromoví je stromovým ohrožujícím bezpečnost a provozovatel dráhy nově získává možnost aktivně provést oklešťování a odstranění stromoví a jiných porostů ohrožujících bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy i na cizím pozemku v ochranném pásmu dráhy, pokud tak vlastník pozemku neučinil sám ve stanovené přiměřené lhůtě a ve stanoveném rozsahu na základě předchozího upozornění od provozovatele dráhy.

Touto změnou se pravomoci provozovatele dráhy přiblížily pravomocím provozovatele energetické přenosové nebo distribuční soustavy.

V nedávné minulosti došlo v oblasti odstraňování stromoví ke změně zákona č. 114/1992 Sb. (s účinností od 1. 4. 2017), která zjednodušuje proces kácení na pozemních mimo les, a k výše uvedené změně zákona č. 266/1994 Sb. (s účinností od 15. 1. 2020), která zjednodušuje proces odstraňování stromoví obecně. V tomto trendu je třeba pokračovat.

Například je žádoucí zajistit maximální soulad mezi novým ustanovením § 10 zákona č. 266/1994 Sb. a stávajícím zákonem č. 289/1995 Sb. pro zajištění eliminace zdroje možného ohrožení dráhy (kácení stromů) na pozemcích určených k plnění funkce lesa. Dle ustanovení § 22 odst. 1 zákona 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.

Je však nutno podotknout, že změny právních předpisů se v dosavadním vývoji zaměřují zejména na zlepšení možnosti provozovatele dráhy k aktivnímu oklešťování a odstraňování stromoví a jiných porostů ohrožujících bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy, avšak stále explicitně neřeší odpovědnost vlastníka pozemku za stromoví a jeho stav. Následkem toho chybí provozovateli dráhy i dalším vlastníkům pozemků v obvodu dráhy a ochranném pásmu dráhy motivace k preventivnímu kácení, a tím k předcházení vzniku MU.

Nyní již § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. jednoznačně stanovuje, 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.*“, což 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 způsobí. Jediným kritériem je zde 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. Jednak se uplatní až v případě vzniku MU, a navíc je v zákoně č. 266/1994 Sb. vlastníkovi stanovena nepřímo, když pouze vyplývá z kontextu s povinnostmi ze zákona č. 89/2012 Sb.

Stále tedy úplně chybí hrozba sankce, která by působila primárně preventivně i bez toho, aby k takové MU muselo dojít. Samotné ponechání takového stromoví bez zásahu není pro vlastníka ani přestupkem. To může prakticky vést k tomu, že vlastník záměrně, nebo z důvodu nevědomosti (nedovodí kontext výše) takové stromoví na místě ponechá, a to až do doby, kdy ho vyzve provozovatel dráhy nebo DÚ. Pokud současná právní úprava výslovně neukládá preventivní povinnosti vlastníkům pozemků, je třeba důsledně uplatňovat plnění preventivní činnosti ze strany provozovatele dráhy, na jehož aktivitě se celý postup zakládá a který musí vlastníky aktivně vyzývat. Je však otázkou, zda má provozovatel dráhy dostatečnou motivaci, když dle výše uvedeného současně není za škodu způsobenou pádem stromu z pozemku cizích vlastníka zodpovědný.

Práva a povinnosti plynoucí ze změny právních předpisů zpracoval provozovatel dráhy do Metodického pokynu pro údržbu stromoví (s účinností od 2. 4. 2020), kterým nahradil Metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně, nicméně jako primární uvádí stále postup dle § 10 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb., kdy takové stromoví jako zdroj ohrožení dráhy nahlásí DÚ, aby ten nařídil jeho vlastníkovi odstranění zdroje tohoto ohrožení, a nevyhoví-li vlastník zdroje ohrožení, DÚ rozhodne o odstranění zdroje ohrožení na jeho náklady. Výše popsané nové pravomoci svěřené provozovatelům drah se dle pokynu mají využít pouze v odůvodněných případech. Odůvodněným případem má být situace, kdy majitel v přiměřené lhůtě nereaguje na obecné upozornění, upozornění (výzvu) k odstranění stromů v ochranném pásmu dráhy, nebo případ, kdy majitele není možné dohledat. SŽDC tedy plně nevyužívá své zákonem svěřené pravomoci a namísto toho primárně volí proces přes DÚ (§ 10 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb.), který se jeví jako časově náročnější, a tedy neefektivní. Tedy SŽDC sama není dostatečně aktivní, přestože jako provozovatel dráhy má v platném znění zákona č. 266/1994 Sb. oprávnění stromoví ohrožující bezpečné provozování drážní dopravy odstranit (v případě, že vlastník si nesplní svou povinnost ani po výzvě ze strany provozovatele dráhy), přičemž právě tak má naplnit svou zákonnou povinnost provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy dle ustanovení § 22 odst. 1. písm a) zákona č. 266/1994 Sb.

Jako klíčové pro zvýšení motivace a aktivity provozovatelů drah v tomto směru vidí Drážní inspekce 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.

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

- § 4 tohoto zákona stanoví:
„V obvodu dráhy je zakázané vysádat stromy a kry.“
- § 6 odst. 2 tohoto zákona stanoví:
„Vlastníci a užívatelia nehnuteľností a správcovia vodných tokov a odkrytých podzemných vôd v ochrannom pásme dráhy sú povinní udržiavať pozemky

a stromy a kry na nich, skládky, stavby, mostné piliere a iné konštrukcie a vzdušné vedenia v takom stave a užívať ich takým spôsobom, aby neohrozili prevádzku dráhy a jej súčastí, ani neobmedzili bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe.“

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

- § 108 odst. 1 písm. b) tohoto zákona stanoví:

„Priestupku sa dopustí ten, kto vysadí, pestuje, neudržiava alebo na výzvu bezpečnostného orgánu neokliesni alebo neodstráni v obvode dráhy stromy a kry, ktoré ohrozujú prevádzku dráhy alebo bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe,“

Z porovnání českých a slovenských právních předpisů plyne, že ačkoliv jsou povinnosti vlastníků v obou zemích v zásadě srovnatelné, ve slovenském zákoně jsou stanoveny souhrnně na jednom místě a bez nutnosti pomoci obecného soukromoprávního předpisu, jako je tomu v případě kombinace českého zákona o dráhách a občanského zákoníku, navíc je vlastníkov v případě jeho nečinnosti jednoznačně stanovena sankce. V České republice je prevence postavena primárně na aktivitě provozovatele dráhy, vlastník pouze zodpovídá za případnou škodu.

Rovněž je na tomto místě nutné připomenout, že **změnu zákona č. 266/1994 Sb.** (s účinností od 15. 1. 2020) **v rozporu s výše uvedeným provozovatel dráhy SŽDC nijak nerefletoval ve svých vyhodnoceních příčin a okolností vzniku MU**, kde nadále uvádí, že odpovědnost za vznik MU má: **„Přírodní vliv – neodvratitelná událost nemající původ v provozu.“**, dále i v případech, kdy strom rostl v obvodu dráhy, kde má provozovatel dráhy právo hospodaření často uvádí, že není nutné přijímat opatření z důvodu příčiny a **odpovědnosti mimo něj** (problematika vyhodnocení je řešena výše). Provozovatel dráhy zcela přehlíží, že odpovědnost za škodu způsobenou pádem takového stromoví má vlastník pozemku právě na základě § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. (ve znění s účinností od 15. 1. 2020) ve spojení s § 2900, 2910 a 2937 zákona č. 89/2012 Sb.

Závěr

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 výsledkem soudních procesů v případě srážky drážního vozidla se stromem bylo, že za tuto srážku nikdo nenese odpovědnost, přestože se těmto událostem dá předcházet.

Drážní inspekce eviduje v období od 1. 1. 2008 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, celkem 832 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 96 733 438 Kč. Průměrně tedy každý rok došlo k 72 MU, každý rok se zranily 2 – 3 osoby a každý rok vznikla škoda přibližně 8,4 milionu Kč. Zcela konkrétní statistika za posledních 5 let pak uvádí následující:

rok	MU	usmrcených	zraněných	škoda [Kč]
2015	75	0	2	5 420 255
2016	53	0	0	5 825 139
2017	89	0	1	7 266 049
2018	83	0	2	9 938 852
2019	81	0	3	9 584 097

Je zcela zřejmé, 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 poslední době byla implementována některá bezpečnostní doporučení Drážní inspekce a došlo též ke změně právních předpisů (viz výše a v bodě 3.7. této ZZ).

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 letišť.

Ustanovení § 37 odst. 3 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, stanovuje „Ochranná pásma letišť se dělí na ochranná pásma a) se zákazem staveb, b) s výškovým omezením staveb, ...“. Podle § 102 odst. 2 téhož zákona: „Provozovatelé letišť a leteckých staveb, osoby pověřené provozováním leteckých služeb, provozovatelé leteckých činností a ostatní osoby zúčastněné na civilním letectví jsou povinni dodržovat letecké předpisy, které jsou v souladu s mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu, ...“ Jedním z těchto předpisů je i letecký předpis L14 „Letiště“, který v hlavě 11, ustanovení 11.1.3.3 písm. b) stanovuje: „V ochranném pásmu se zákazem staveb je zakázáno: b) vysazovat stromy, keře nebo jiné výškové porosty, ...“ a v ustanovení 11.1.4.3 stanovuje: „V ochranném pásmu s výškovým omezením není dovoleno zřizovat takové stavby nebo zařízení, nebo vysazovat porosty a umísťovat předměty, které by přesahovaly výšku určenou překážkovými rovinami ochranných pásem.“

Jinými slovy, 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 újm 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 a ve všech případech 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 (viz např. omezení v zákoně č. 289/1995 Sb. popsané výše).

V současné situaci Drážní inspekci s ohledem na výše uvedené nezbyvá než apelovat na provozovatele dráhy SŽDC, aby důsledněji dbal svých povinností vyplývajících mu z právních předpisů a důsledněji využil všechny právními předpisy dané možnosti k odvrácení obdobných MU a aby při vyhodnocování příčin a okolností vzniku MU důsledně uplatňoval definici stromoví ohrožujícího bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy uvedenou v § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb.

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

4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

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

Přispívajícími faktory mimořádné události byly:

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

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadními příčinami mimořádné události byly:

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

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

Nebyly DI zjištěny.

4.4 Doplnující zjištění

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

U provozovatele dráhy SŽDC:

- nedodržení čl. 39 předpisu SŽDC S2/3 – ve služební knížce nejsou evidovány výsledky z provedené obchůzky;
 - čl. 39 vnitřního předpisu provozovatele dráhy, SŽDC S 2/3:
„Určený zaměstnanec provádí obchůzky ve stanovených intervalech podle schváleného harmonogramu a mimořádné obchůzky dle pokynů nadřízeného zaměstnance. Výsledky eviduje ve Služební knížce. ...“.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy a dopravce dle svých Vyhodnocení příčin a okolností vzniku MU nepřijali a nevydali žádná opatření, z důvodu příčiny a odpovědnosti za její vznik mimo nich.

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:

- z pozice národního bezpečnostní orgánu zajistit, aby provozovatelé drah ve svých vnitřních předpisech měli zapracován postup dle § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, a tento postup primárně a důsledně aplikovali, tedy aby příslušným zaměstnancům provozovatele dráhy vnitřní předpisy ukládaly povinnost odstranit stromové ohrožující bezpečné provozování dráhy prvořadě bez využití ustanovení § 10 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb.;
- periodicky provádět státní dozory ve věcech drah se zaměřením na prověření, zda se v okolí tratí nenachází stromové a jiné porosty, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, a v případě, že se nacházejí, zda příslušný provozovatel dráhy již aktivně postupoval dle zákonem mu daných pravomocí, tedy zda již zahájil efektivní kroky směřující k odstranění tohoto zdroje ohrožení.

Ministerstvu dopravy:

- na základě jednání s Ministerstvem zemědělství a Ministerstvem životního prostředí prosadit změny v zákonech č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), tak, aby tyto právní předpisy byly v souladu s ustanoveními § 10 zákona č. 266/1994 Sb, o dráhách (aby jejich kolizemi nevznikal prostor pro rozdílné výklady a následně pro soudní spory), a umožňovaly tak zajistit odstraňování a oklešťování stromové ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy bez administrativních překážek a časově náročných procesů, a to jak provozovateli dráhy, tak samotným vlastníkům.

Smyslem bezpečnostního doporučení není nesystémové odstranění veškeré vegetace v obvodu a ochranném pásmu dráhy, která má svou nezastupitelnou roli a význam pro životní prostředí i bezpečné a plynulé provozování dráhy a drážní dopravy, ale zejména předcházení vzniku stále se opakujících mimořádných událostí – srážky drážního vozidla se stromem (a tedy předcházení újmám na zdraví a materiálním škodám) dozorem na to, zda jsou zákonem daná oprávnění provozovatelem dráhy skutečně efektivně využívána k odstranění stromové ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy.

Drážní inspekce souhlasí s Ministerstvem dopravy (vyjádřením MDČR v bodě 3.7 této ZZ), že jednoznačným cílem je zamezit mimořádně nebezpečným srážkám drážních vozidel s padlými dřevinami a pokud možno je zcela eliminovat, nemůže však souhlasit s jeho tvrzením, že se nyní jeví jako nejhodnější vyčkat, jakým způsobem se nová právní úprava § 10 zákona č. 266/1994 Sb. osvědčí v praxi, a teprve v závislosti na tom uvažovat o další změně právní úpravy, zejména když vnitřní předpis Metodický pokyn pro údržbu stromoví novou právní úpravu nevyužívá dostatečně a hlavní cestu k odstranění stromoví ohrožujícího bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy volí skrze rozhodnutí Drážního úřadu, byť zákon č. 266/1994 Sb., v platném znění, umožňuje vykácat toto stromoví provozovateli dráhy přímo (pokud tak na základě výzvy neučiní jeho vlastník). Samo Ministerstvo dopravy připouští možné komplikace při aplikaci této právní úpravy, když uvádí, že vstoupilo v jednání s Ministerstvem životního prostředí ve snaze o prodiskutování aplikace uvedení právní úpravy a odstranění případných nežádoucích sporů a rovněž počítá s jednáními s Ministerstvem zemědělství. Dle Drážní inspekce je třeba dále průběžně pracovat na souladnosti právních předpisů, aby bylo možné **rychle a efektivně** odstraňovat stromoví ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy, a to nejen samotným vlastníkem, ale zejména aktivitou příslušného provozovatele dráhy, který svou pravidelnou kontrolní činností prováděnou proškolenými zaměstnanci může zajistit, že se do budoucna takové stromoví ani **nevyskytne**.

V Praze dne 8. února 2020

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

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

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

7 PŘÍLOHY



Obr. č. 5: Pohled na odlomenou dolní a střední část stromu a vykolejený vlak

Zdroj: SŽDC



Obr. č. 6: Pohled na odlomenou horní část stromu a vykolejený vlak

Zdroj: SŽDC



Obr. č. 7: Pohled na místo odlomení části stromu a hnilobu

Zdroj: DI



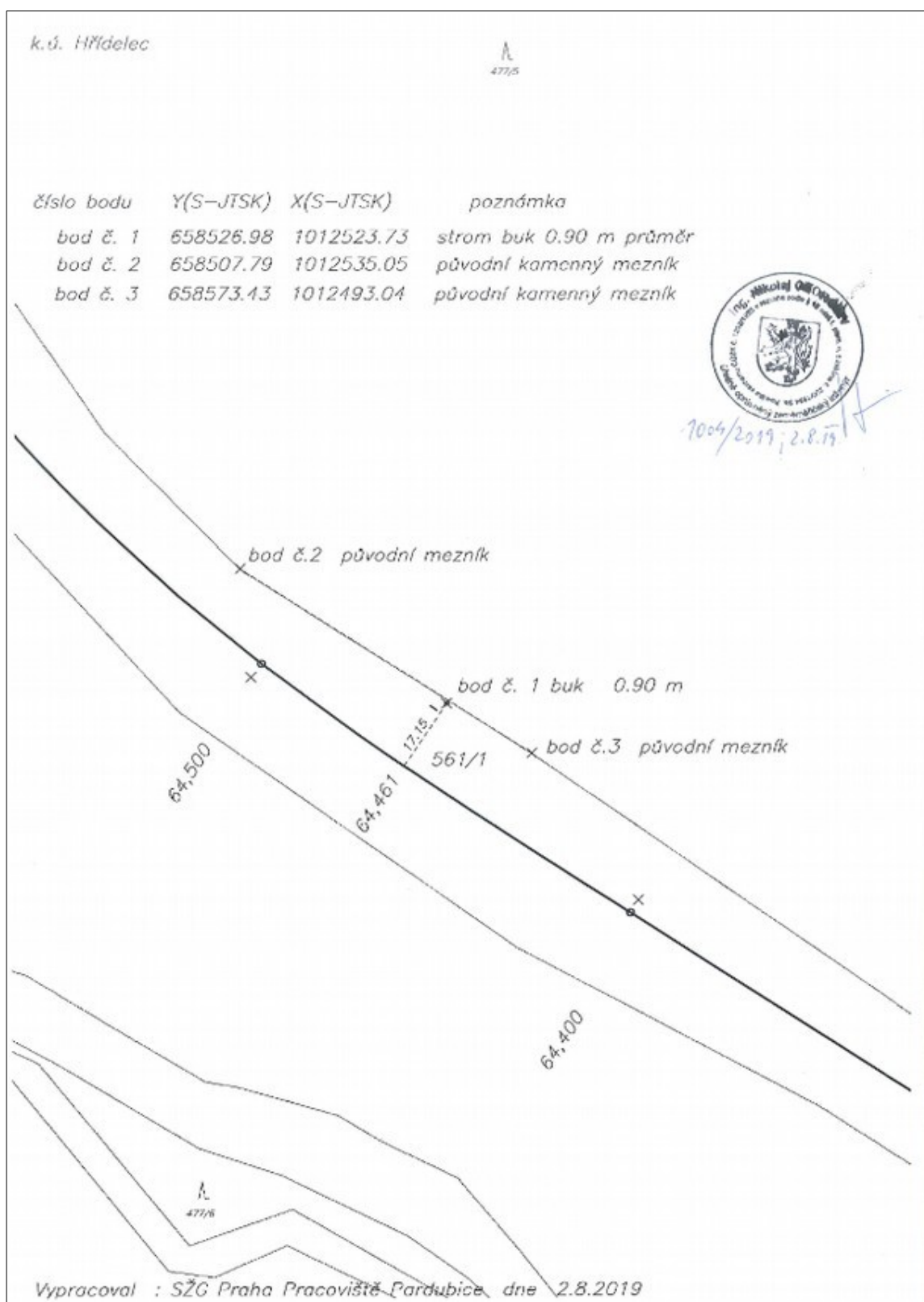
Obr. č. 8: Pohled na odlomenou část stromu a hnilobu

Zdroj: SŽDC



Obr. č. 9: Pohled na strom po odlomení jeho části

Zdroj: SŽDC



Obr. č. 10: Geodetické zaměření místa, kde rostl strom

Zdroj: SŽDC