



Svaz Odborářů Služeb a Dopravy

Generální rada SOSaD

Křižíkova 552/2, 186 00 Praha 8 – Karlín

Č.j. SOSaD/2024-111

V Praze dne 16. 10. 2024

Vážený pan předseda vlády
prof. PhDr. Petr Fiala, Ph.D., LL.M.

Vážení členové vlády České republiky

Úřad vlády České republiky
nábřeží Edvarda Beneše 128/4, 118 01 Praha 1 - Malá Strana

Datová schránka ID: trfaa33

Vrchní státní zastupitelství v Praze
náměstí Hrdinů 1300, 140 65 Praha 4

Datová schránka ID: uzcaety

Upozornění na obecné ohrožení v železničním provozu v České republice

Vzhledem k závažným skutečnostem v oblasti bezpečnosti železniční dopravy a mimořádným událostem na železnici, které prokazatelně už nelze řešit přímo s resortem dopravy, Vás oslovujeme následujícím urgentním upozorněním s výzvou k neprodleným krokům.

Upozornění na obecné ohrožení v železničním provozu v České republice

na úsecích železničních tratí a železničních stanic, kde došlo k eliminaci liniového vlakového zabezpečovače LS a jeho traťové části z důvodu plánované nebo postupně realizované implementace evropského vlakového zabezpečovače ETCS!

Ministerstvo dopravy, Drážní úřad a Drážní inspekce svojí činností v rozporu se zásadami bezpečnosti železničního provozu a Směrnicí (EU) 2016/798 o bezpečnosti železnic úmyslně způsobily a stále způsobují podle § 272 Trestního zákoníku obecné nebezpečí tím, že vydávají lidi (cestující a vlakový personál) v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu.

Usnesením vlády č. 795 ze dne 13. 9. 2021 (dále také jen „Usnesení vlády č. 795“) byl schválen „Plán moderního zabezpečení české železnice – implementace evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS“ (dále jen „NIP 2021“), který představuje aktualizaci dokumentu „Národní implementační plán ERTMS“ (dále jen „NIP 2017“).

Na str. 8 NIP 2021 se uvádí: „*Problematika implementace ETCS byla v uplynulém období projednána v rámci Pracovní komise ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu (dále jen „Bezpečnostní komise“), jejímiž členy jsou vedle zástupců Ministerstva dopravy také zástupci Správy železnic, Drážního úřadu, Drážní inspekce, dopravců, akademické sféry a strojvedoucích. Od roku 2020 byla postupně upřesňována připravovaná strategie implementace traťové části ETCS včetně postupného*

zavádění výhradního provozu vlaků pod dohledem tohoto systému.“; na str. 12 NIP 2021 je uvedeno: „Jelikož implementace ETCS na stávající používaný systém LVZ LS (a s tím související rozdělení kolejových úseků) zhoršuje propustnost tratí, bylo rozhodnuto, že na tratích, které budou vybaveny ETCS, bude v dostatečném časovém odstupu vyřazen systém LVZ LS z provozu.“.

Z uvedeného plyne, že Drážní inspekce (DI) a Drážní úřad (DÚ), resp. jejich zástupci v tzv. Bezpečnostní komisi, museli být dopředu obeznámeni s faktem, že „národní zabezpečovač“ bude delší dobu vyřazen z provozu před spuštěním ETCS. Fakt, že zástupci **DI a DÚ se žádným způsobem nevymezili vůči NIP 2021**, vyplývá ze zápisů z tzv. Bezpečnostní komise, **neboli se evidentně ztotožnili se zněním NIP 2021, jehož obsah musí z úřední povinnosti znát.** Ani DI, ani DÚ proti NIP 2021 nezasáhly.

Naproti tomu NIP 2017 předpokládá, že po určitou dobu dojde k souběhu „národního zabezpečovače“ a ETCS, resp. že minimálně do zavedení výhradního provozu bude zachován – viz např. str. 47, kde se uvádí: „Po uplynutí migračního období musí být zcela vyřazena z provozu traťová část národního systému vlakového zabezpečovače typu LS a musí být plně uplatněny přednosti systému ETCS v oblasti zvýšení úrovně bezpečnosti a efektivnosti řízení železniční dopravy.“; nebo str. 48: „Ukončení migračního období umožní zcela vyřadit z provozu traťovou část národního systému LS a plně uplatnit přednosti systému ETCS...“, či strana 50: „Traťová část systému třídy B typu LS musí být okamžikem zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS vyřazena z provozu.“.

Usnesení vlády č. 795 a NIP 2021 měly očividně zásadní vliv na mimořádnou událost v Pardubicích hlavním nádraží dne 5. 6. 2024 se 4 oběťmi na životech (dále jen „MU Pardubice“). NIP 2021 připravovalo Ministerstvo dopravy (MD); jedná se logicky o jeden ze subjektů, který by měl být předmětem nezávislého bezpečnostního šetření ze strany národního inspekčního orgánu, tedy Drážní inspekce. Vzhledem k výše uvedenému (DI byla aktivní součástí Bezpečnostní komise) však **lze legitimně pochybovat o nezávislosti a objektivitě šetření MU Pardubice ze strany Drážní inspekce, resp. DI se ocitla ve střetu zájmu a nemůže tak garantovat nezávislé a objektivní šetření této vážné nehody – v ČR za této situace není jediný subjekt, který by provedl nezávislé, bezpečnostní šetření MU Pardubice ve smyslu směrnice EU o bezpečnosti železnic.**

V období od schválení NIP 2021 do doby vzniku MU Pardubice vydala Drážní inspekce **14 závěrečných zpráv (ZZ) k mimořádným událostem (MU), u kterých měla zjistit systémový problém v zabezpečení železnice dle NIP 2021.** Z analýzy těchto ZZ vyplývá, že **systémový problém nebyl zjištěn, nebylo vydáno ani odpovídající bezpečnostní doporučení. Jde o fatální vícenásobné selhání Drážní inspekce a rozpor s opakovanou veřejnou proklamací generálního inspektora DI Mgr. Jana Kučery, jak DI efektivněji šetří MU a jde „do větší hloubky“.** Konkrétně se jedná o následující MU, které nebyly řádně a už vůbec „do hloubky“ vyšetřeny:

V závěrečné zprávě z šetření **MU Bezděčín** (Srážka vlaku Os 6051 s protijedoucím vlakem Pn 62422 ve výhybně Bezděčín s následným vykolejením **dne 14. 9. 2023**) ze dne 10. 5. 2024 **není vůbec zmíněn a zanalyzován NIP 2017 a NIP 2021, resp. v případě této MU nešetřila DI „do větší hloubky“ systému;** pokud by provedla analýzu NIP 2021, měla by zjistit systémový problém v podobě snížení bezpečnosti na železnici a vydat odpovídající bezpečnostní doporučení.

NIP 2021 zmiňuje DI v závěrečné zprávě z šetření **MU Bohumín** (Srážka vlaku Ex (SC) 516 s posunovým dílem v železniční stanici Bohumín **dne 27. 6. 2022**) ze dne 16. 6. 2023 na str. 35. Systémový problém v podobě snížení bezpečnosti na železnici (vypnutí „národního zabezpečovače“ před spuštěním ETCS) dle NIP 2021 není v ZZ identifikován, a tedy není vydáno ani odpovídající bezpečnostní doporučení. Ani **v případě této MU nešetřila DI „do větší hloubky“ systému.**

Národní implementační plán obecně (bez uvedení jeho verze) zmiňuje DI v závěrečné zprávě z šetření **MU Němčice nad Hanou** (Srážka vlaku Lv 52489 s protijedoucím vlakem Os 3821 v železniční stanici Němčice nad Hanou **dne 31. 7. 2021**) ze dne 21. 4. 2022 na str. 56, a to pouze jako zdůvodnění nevydání bezpečnostního doporučení (*S ohledem na postupnou realizaci úkolů plynoucích z Národního implementačního plánu ERTMS a na něj navazujících dokumentů, kterými jsou dříve vydaná bezpečnostní doporučení naplňována, nebude DI v této věci další podobné bezpečnostní doporučení vydáno.*). Ani **v případě této MU nešetřila DI „do větší hloubky“ systému;** pokud by provedla analýzu NIP 2021, měla by zjistit systémový problém v podobě snížení bezpečnosti na železnici a vydat odpovídající bezpečnostní doporučení.

V závěrečné zprávě z šetření **MU Poříčany** (Nedovolená jízda vlaku Os 9344 za hlavní (odjezdové) návěstidlo L6 s návěstí zakazující jízdu s narušením postavené vlakové cesty pro vlak R 924 v železniční stanici Poříčany dne 14. 7. 2021) ze dne 10. 1. 2023 na str. 33 je popsán problém, kdy v průběhu rekonstrukce žst. Poříčany byly kolejové obvody nahrazeny počítači náprav; traťová část vlakového zabezpečovače třídy B (systém LS) byla vypnuta z činnosti – nebyl zajištěn přenos kódu na návěstní opakovací mobilní části vlakového zabezpečovače na vedoucím drážním vozidle. Ke stejným událostem přitom v žst. Poříčany, a u stejného návěstidla L6, došlo již dne 1. 3. 2021 (Nedovolená jízda vlaku Os 9312 kolem návěstidla L6 zakazujícího jízdu a vjetí do postavené vlakové cesty pro vlak R 524) a dne 3. 3. 2021 (Nedovolená jízda vlaku Os 9326 kolem návěstidla L6 zakazujícího jízdu, vjetí do postavené vlakové cesty pro vlak Ex 70). **Drážní inspekce nejenže čekala s šetřením MU až na třetí MU, ale v ZZ není vůbec zmíněn a zanalyzován NIP 2017 a NIP 2021, resp. ani v případě této MU nešetřila DI „do větší hloubky“ systému, i když v daném případě by to měl být standard – systémový problém v podobě snížení bezpečnosti tím nebyl zjištěn a tomu odpovídá i neadekvátní bezpečnostní doporučení v ZZ z 10. ledna 2023, tj. bezmála po 2 letech od první MU a po zákonem stanoveném termínu 12 měsíců, navíc v odlišném znění v bodě 1 (Přijetí opatření, které zajistí, aby vlastníci a provozovatelé drah při rekonstrukcích infrastruktury v maximální možné míře zachovávali přenos kódu vlakového zabezpečovače typu LS (v původním rozsahu) až do zavedení výhradního provozu pod dohledem vlakového zabezpečovače ETCS) a bodě 6 – adekvátním bezpečnostním doporučením by byla okamžitá změna NIP 2021, v němž bude stanovena povinnost až do spolehlivého fungování výhradního provozu ETCS zachovat, obnovit nebo zřídit přenos kódu vlakového zabezpečovače typu LS, a to u všech připravovaných, provedených nebo realizovaných rekonstrukcí železniční infrastruktury, případně učinění jiného adekvátního opatření, které zajistí, že bezpečnost nebude postavena jen na jednom lidském činiteli – na strojvedoucím.**

V závěrečné zprávě z šetření **MU Poříčany** (Nedovolená jízda vlaku Pn 55098 za hlavní (odjezdové) návěstidlo L4, srážka se zarážedlem kusé koleje s následným vykolejením v železniční stanici Poříčany dne 10. 10. 2022) ze dne 25. 1. 2024 **není vůbec zmíněn a zanalyzován NIP 2017 a NIP 2021, resp. ani v případě této MU nešetřila DI „do větší hloubky“ systému;** pokud by provedla analýzu NIP 2021, měla by zjistit systémový problém v podobě snížení bezpečnosti na železnici a vydat odpovídající bezpečnostní doporučení.

K předchozím dvěma ZZ je nutné doplnit, že železniční stanice Poříčany je dlouhodobě místem vzniku největšího množství mimořádných událostí bez adekvátních opatření a kódování. Již v souvislosti s výše zmíněnými totožnými událostmi po sobě v krátké době a na stejném místě 1. 3., 3. 3. a 14. 7. 2021 (3 osobní vlaky v železniční stanici Poříčany projely to samé odjezdové návěstidlo L6 v poloze zakazující jízdu) si strojvedoucí marně stěžovali na nepřehlednost stanice a po druhé události jeden z odborových svazů podal i trestní oznámení, které bylo Policií ČR odloženo po ujištění Správou železnic a Drážním úřadem, jak je vše v nejlepšího pořádku.

Národní implementační plán obecně (bez uvedení jeho verze) zmiňuje DI v závěrečné zprávě z šetření **MU Praha Masarykovo nádraží** (Nedovolená jízda vlaku Os 9608 za hlavní návěstidlo s návěstí zakazující jízdu a vjetí do postavené vlakové cesty pro protijedoucí vlak Os 6903 v železniční stanici Praha Masarykovo nádraží dne 10. 5. 2021) ze dne 10. 1. 2022 na str. 21, a to pouze v souvislosti s konstatováním, že v žst. Praha Masarykovo nádraží by měl být ETCS úrovně L2 implementován v roce 2027, přičemž se v ZZ připouští možnost odchýlení se od tohoto termínu (*Dle Plánu ETCS je stavba vázána na modernizaci (optimalizaci nebo jinou stavební činnost) na trati, jejíž horizont realizace se v závislosti na vnějších okolnostech může měnit*). Ani v případě této MU nešetřila DI „do větší hloubky“ systému; pokud by provedla analýzu NIP 2021, měla by zjistit systémový problém v podobě snížení bezpečnosti na železnici a vydat odpovídající bezpečnostní doporučení.

Národní implementační plán obecně (bez uvedení jeho verze) zmiňuje DI v závěrečné zprávě z šetření **MU Prosenice** (Srážka vlaku Nex 43404 s vlakem Pn 52479 v železniční stanici Prosenice s následným vykolejením dne 13. 1. 2022) ze dne 9. 1. 2023 na str. 70, a to pouze jako zdůvodnění nevydání bezpečnostního doporučení (*S ohledem na postupnou realizaci úkolů plynoucích z Národního implementačního plánu ERTMS a na něj navazujících dokumentů, kterými jsou dříve vydaná bezpečnostní doporučení naplňována, nebude DI v této věci další podobné bezpečnostní doporučení vydáno.*). Ani v případě této MU nešetřila DI „do větší hloubky“ systému; pokud by provedla analýzu NIP 2021, měla by zjistit systémový problém v podobě snížení bezpečnosti na železnici a vydat odpovídající bezpečnostní doporučení.

Národní implementační plán zmiňuje DI v závěrečné zprávě z šetření **MU Radonice** (Srážka vlaku Ex 351 s protijedoucím vlakem Os 7406 ve výhybně Radonice **dne 4. 8. 2021**) ze dne 9. 3. 2022 na str. 49 a 50, a sice, že provozovatel dráhy podle něho postupuje, že dochází k jeho novelizaci (V *té době probíhá schvalování novelizovaného Národního implementačního plánu.*) a že na dané trati by měl být ETCS zaveden v roce 2029; NIP 2021 však v době vydání ZZ byl již dávno schválen. Ani v případě této MU nešetřila DI „do větší hloubky“ systému; pokud by provedla analýzu NIP 2021, měla by zjistit systémový problém v podobě snížení bezpečnosti na železnici a vydat odpovídající bezpečnostní doporučení.

V závěrečné zprávě z šetření **MU Roztoky u Prahy** (Nedovolená jízda vlaku Nex 47342 za úroveň návěstidla L1 s návěstí zakazující jízdu a vjetí do postavené vlakové cesty pro vlak Os 9629 v železniční stanici Roztoky u Prahy **dne 6. 5. 2021**) ze dne 1. 4. 2022 **není vůbec zmíněn a zanalyzován NIP 2017 a NIP 2021**, resp. ani v případě této MU nešetřila DI „do větší hloubky“ systému; pokud by provedla analýzu NIP 2021, měla by zjistit systémový problém v podobě snížení bezpečnosti na železnici a vydat odpovídající bezpečnostní doporučení.

V závěrečné zprávě z šetření **MU Skály** (Srážka vlaku Nex 60204 s protijedoucím vlakem Mn 85012 v Odbočce Skály **dne 10. 3. 2022**) ze dne 11. 4. 2024 **není vůbec zmíněn a zanalyzován NIP 2017 a NIP 2021**, resp. ani v případě této MU nešetřila DI „do větší hloubky“ systému; pokud by provedla analýzu NIP 2021, měla by zjistit systémový problém v podobě snížení bezpečnosti na železnici a vydat odpovídající bezpečnostní doporučení.

V závěrečné zprávě z šetření **MU Teplice v Čechách** (Nedovolená jízda vlaku Os 16936 za hlavní (odjezdové) návěstidlo L3 s návěstí zakazující jízdu s následným vykolejením v železniční stanici Teplice v Čechách **dne 29. 1. 2022**) ze dne 16. 2. 2023 **není vůbec zmíněn a zanalyzován NIP 2017 a NIP 2021**, resp. ani v případě této MU nešetřila DI „do větší hloubky“ systému; pokud by provedla analýzu NIP 2021, měla by zjistit systémový problém v podobě snížení bezpečnosti na železnici a vydat odpovídající bezpečnostní doporučení.

V závěrečné zprávě z šetření **MU Vlastec** (Nedovolená jízda vlaku Os 8415 za hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 zakazující jízdu a vjetí do postavené vlakové cesty protijedoucího vlaku Os 8416 v železniční stanici Vlastec **dne 30. 10. 2022**) ze dne 5. 6. 2023 **není vůbec zmíněn a zanalyzován NIP 2017 a NIP 2021**, resp. ani v případě této MU nešetřila DI „do větší hloubky“ systému; pokud by provedla analýzu NIP 2021, měla by zjistit systémový problém v podobě snížení bezpečnosti na železnici a vydat odpovídající bezpečnostní doporučení.

V závěrečné zprávě z šetření **MU Vlastec** (Nedovolená jízda vlaku Sp 2070 za návěstidlo L1 s návěstí zakazující jízdu a vjetí do postavené vlakové cesty pro vlak Sp 2071 v železniční stanici Vlastec **dne 28. 3. 2023**) ze dne 15. 2. 2024 **není vůbec zmíněn a zanalyzován NIP 2017 a NIP 2021**, resp. ani v případě této MU nešetřila DI „do větší hloubky“ systému; pokud by provedla analýzu NIP 2021, měla by zjistit systémový problém v podobě snížení bezpečnosti na železnici a vydat odpovídající bezpečnostní doporučení.

V závěrečné zprávě z šetření **MU Žatec** (Nedovolená jízda vlaku Služ 52519 za návěstidlo Sc201 s návěstí zakazující jízdu a vjetí do postavené vlakové cesty pro vlak Os 6526 v železniční stanici Žatec, obvod západ **dne 27. 10. 2022**) ze dne 18. 4. 2023 **není vůbec zmíněn a zanalyzován NIP 2017 a NIP 2021**, resp. ani v případě této MU nešetřila DI „do větší hloubky“ systému; pokud by provedla analýzu NIP 2021, měla by zjistit systémový problém v podobě snížení bezpečnosti na železnici a vydat odpovídající bezpečnostní doporučení.

Stavební akce „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ byla předmětem šetření DI u mimořádné události **v žst. Pardubice hl. n. ze dne 27. 6. 2022** (Újma na zdraví zaměstnance v pracovním koši kolejového jeřábu elektrickým proudem při nedovolené práci na trakčním vedení). V ZZ ze dne 22. 6. 2023 je zmíněn dokument „Centrální registr rizik stavba Modernizace železničního uzlu Pardubice“. Stavba jako celek, tj. včetně řešení zabezpečovacího zařízení, bohužel řešena nebyla. V železniční stanici Pardubice došlo následně k výše již uvedené tragické železniční nehodě se 4 oběťmi na životech 5. 6. 2024.

Přestože Svaz Odborářů Služeb a Dopravy (dále SOSaD) opakovaně informoval ministra dopravy a předkládal mu od počátku roku 2022 statistiky o rapidně se zhoršujících výsledcích Drážní inspekce a nekompetentnosti Mgr. Kučery pro vedení DI, po loňském „výběrovém řízení“ tento pozici generálního inspektora DI obhájil. **V příloze 1** zasíláme dopis vládě ze dne 7. 6. 2023 s bilancí Drážní inspekce,

v příloze 2 další dopis vládě ze dne 18. 8. 2023, kde napadáme nesrovnalosti při výběru generálního inspektora DI. 8. 9. 2023 jsme obdrželi poděkování za zaslání výsledků práce analytického týmu od hlavního poradce předsedy vlády Jakuba Kajzlera s doslovným ujištěním, že: „*Ministr dopravy se problematice dlouhodobě věnuje a jsem si jist, že se snaží zajistit bezpečnost železniční přepravy všemi prostředky, které má k dispozici. Věřím, že Vaše komunikace s Ministerstvem dopravy povede ke vzájemné shodě a porozumění...*“

Právě 5. června 2024 byla Usnesením Vlády č. 362 schválena aktualizace Národního implementačního plánu (NIP) ETCS. Ve stejný den večer – ve 22.49 došlo k výše uvedené tragické srážce vlaků RJ 1021 Praha – Košice – Čop dopravce RegioJet a Nex 41340 Bratislava – Bremerhaven dopravce ČD Cargo. V jednom z osobních vozů – lehátkovém Bcmz našly smrt 4 cestující ženy a jeho stav totální demolice na první pohled ukázal, že dopravce RegioJet má jako subjekt odpovědný za údržbu co vysvětlovat. Systém údržby ECM, definovaný Směrnicí evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798, o bezpečnosti železnic, je podle všeho u tohoto dopravce jen fiktivní a vůz, kde zahynuli cestující, se na kolejích neměl nikdy objevit. Dopravci RegioJetu je od jeho vzniku včetně předchůdce Student Agency Drážním úřadem tolerováno opakované porušování právních předpisů. Nesplnil podmínky pro úřední povolení a licenci k provozování drážní dopravy. Díky toleranci Ministerstva financí a rejstříkového soudu – Krajského soudu v Brně je zvýhodněn proti dalším dopravcům a ignoruje zveřejnění povinných ekonomických údajů.

Současnou vládou schválená aktualizace NIP ze dne 5. června je dalším důkazem **absence odborné erudice na Ministerstvu dopravy**. NIP je zároveň vnitrostátním prováděcím plánem ve smyslu čl. 7.4.4 Přílohy I Prováděcího nařízení Komise (EU) 2023/1695 ze dne 10. srpna 2023 o technické specifikaci pro interoperabilitu, týkající se subsystémů „řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii. Logicky se tak nemůže mj. vztahovat na **neinteroperabilní dráhu a kulturní památku České republiky, kterou je nejstrmější a jediná česká ozubnicová železnice Tanvald – Kořenov se sklonem až 58 promile a extrémními zlomy nivelety**.

Pro celou trať Tanvald – Kořenov – Harrachov st. hranice platí zvláštní předpis D40 Správy železnic a podmínky, které na strmých úsecích vylučují nouzové brzdění a použití tzv. rychlobrzdy. Přesto NIP, schválený vládou, uvádí u této trati implementaci ETCS STOP, což znamená zajištění nouzového, resp. rychločinného brzdění vozidla, vybaveného palubní jednotkou ETCS, v případě nebezpečí a jeho nedovoleného projetí kolem návěstidla zakazujícího jízdu. Vláda tak schválila dokument v rozporu s místními předpisy a předpisem Z8 pro ETCS, plánující obecné ohrožení. **Na extrémním sklonu totiž nesmí dojít k použití rychločinného brzdění, které způsobí smyk** a díky fyzikálním zákonům neovladatelný pohyb vlaku s předpokladem zvyšování jeho rychlosti, následného vykolejení, usmrcení či v lepším případě zmrzačení jeho posádky a cestujících!

Správa železnic má předpis Z8 pro ETCS, kde je bod 4.2.21: „*Jestliže u některých vlaků, příp. posunových dílů nelze z technických důvodů připustit případné spuštění brzdění mobilní částí ETCS (např. u některých vlaků na spádu větším než 50 ‰...), smí být mobilní část ETCS v režimu, ve kterém nemůže ovlivnit spuštění brzdění. V tomto případě musí být vedoucí hnací vozidlo obsazeno kromě strojvedoucího i další osobou, odborně způsobilou nebo prokazatelně poučenou o způsobu zastavení vlaku, příp. posunového dílu a jeho zajištění proti dalšímu pohybu v případě neschopnosti strojvedoucího ovládat a řídit vedoucí hnací vozidlo. Při jízdě vlaku nesmí být překročena rychlost 100 km/h.*“ Ministerstvo dopravy tak v NIP v případě trati Tanvald – Harrachov plánuje ETCS STOP, které by ohrozilo bezpečnost a evidentně nejde použít.

O střetech zájmů a absenci odborné erudice, které samy o sobě ohrožují bezpečnost železniční dopravy v České republice včetně nezávislosti šetření mimořádností byl ministr dopravy Mgr. Martin Kupka informován také na schůzce se zástupci Svazu Odborářů Služeb a Dopravy 28. srpna 2023, avšak bez jakékoliv odezvy. Ministr dopravy i Drážní úřad jsou dopisy soustavně upozorňováni na problematiku provoz motorových jednotek řady 845/945 dopravce Arriva vlaky s.r.o., které nejsou konstruovány do náročných sklonových poměrů a drží rekord v počtu požárů drážních vozidel v České republice. Na poslední výzvu SOSaD k ukončení provozu motorových jednotek 845/945 na rychlíkové lince R14 dopisem č.j. SOSaD/2024-089 ze dne 14. 8. 2024 (adresovanému Ministru dopravy, Drážnímu úřadu, Krajskému ředitelství policie Libereckého kraje a krajské hygienické stanici – **příloha č. 3**) reagoval ministr dopravy 5. 9. 2024 podpisem dodatku ke smlouvě MD s dopravcem Arriva vlaky s.r.o., kterým prodlužuje angažmá nebezpečných jednotek do konce roku 2029. Přidanou hodnotou má být instalace klimatizace, která však ubírá vozidlu výkon a nemůže být použita při pomalé jízdě ve stoupáních, kde je jí třeba.

Prodloužení angažmá problematických motorových jednotek je nepochopitelné i z toho důvodu, že poslední požár na lince R14 ze dne 12. srpna (po požáru další jednotky 845/945 30. července v České Lípě hlavním nádraží) šetří Policie ČR a zahájila úkony trestního řízení pro přečin obecného ohrožení z nedbalosti. Přidělení linky R14 dopravci Arriva vlaky s.r.o. v roce 2020 provází celá řada nevyjasněných okolností, ale „posvětil je“ Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Výše zmíněným dodatkem se zvýšením ceny dopravního výkonu je v porovnání s původními nabídkami Českých drah na linku R14 angažmá dopravce Arriva vlaky s.r.o. pro stát nevýhodné a z pohledu bezpečnosti skandální.

Jak je možné, že požáry, četné závady a již každodenní výpadky v souvislosti s provozem motorových jednotek řady 845/945 nevadí Ministerstvu dopravy, Drážnímu úřadu ani Drážní inspekci? **Jednatel**em dopravce Arriva vlaky s.r.o. je Ing. Mgr. Jiří Nálevka, bývalý ředitel odboru veřejné dopravy MD, který za svého působení na MD na svůj odbor přivedl Ing. Františka Vichtu. Ten je dnes zástupcem ředitele odboru veřejné dopravy za nástupce Jiřího Nálevky JUDr. Ondřeje Michalčíka a vedoucím oddělení koncepce a rozvoje, odpovědným za koncept dálkové dopravy, který si vybral a „upekl“ s Arrivou. Orgánům činným v trestním řízení analytický tým SOSaD dodatečně vysvětlí další přátelsko-nepotické vazby v resortu dopravy.

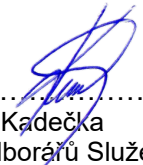
K naplnění skutkové podstaty trestného činu obecného ohrožení podle trestního zákoníku není třeba, aby škodlivý následek nastal. Stačí, způsobil-li pachatel obecné nebezpečí, t. j. nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví lidí nebo nebezpečí škody velkého rozsahu na cizím majetku. Jak je výše uvedeno, 5. 6. došlo ke smrti 4 cestujících. 18. 9. 2024 v 7:36 hodin v Praze na Odbočce Balabenka na nekódovaném úseku trati nedovoleně minul osobní vlak Os 7763 (Praha-Čakovice – Praha Masarykovo nádraží) vjezdové návěstidlo s návěstí zakazující jízdu a následně se srazil (najeel zezadu) s vlakem Os 9408 (Milovice - Praha Masarykovo nádraží). Při mimořádné události bylo zraněno 35 osob. Škoda byla odhadnuta na 31 milionů korun.

Důkazem, že sama Správa železnic a její odborníci považují vypínání národního systému zabezpečení do doby zavedení evropského zabezpečovacího systému ETCS za ohrožení bezpečnosti, je dopis č.j. 47010/2024-SŽ-GŘ-O6 ze dne 22.7.2024 a odpověď na něj z MD č.j. 175/2020-910-IZD/6, podepsaná 14. 8. 2024 ředitelem odboru infrastruktury MD Ing. Petrem Vůjtěchem. V rámci projektu, resp. investiční akce „ETCS Pardubice (mimo) – Hradec Králové (mimo)“ zůstane na popud Správy železnic v úseku Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Stéblová národní vlakový zabezpečovací systém a bude vypnut teprve až v okamžiku současného zahájení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS L2 na tomto rameni. Dopis MD č.j. 175/2020-910-IZD/6 je přílohou č. 4.

Vzhledem k tomu, že na opatřeních a krocích, které představují obecné ohrožení, se podílejí Ministerstvo dopravy, Drážní úřad, Drážní inspekce, a v České republice nelze zajistit objektivní šetření mimořádných událostí, s Ministerstvem dopravy se stěžejním odborem drážní dopravy bez odborné erudice nelze žádnou odbornou problematiku v oblasti bezpečnosti železnice řešit, informujeme tímto o situaci Agenturu Evropské unie pro železnice a vyzýváme vládu České republiky k radikálnímu řešení resortu dopravy v oblasti bezpečnosti železnice!

Vyzýváme k neprodlenému zajištění opatření k obnovení funkce liniového vlakového zabezpečovače LS na všech úsecích tratí a železničních stanic, kde probíhá nebo proběhne implementace evropského vlakového zabezpečovače ETCS!

Vyzýváme k neprodlenému zajištění odborné erudice odboru drážní dopravy Ministerstva dopravy, Drážního úřadu a Drážní inspekce, stejně tak k eliminaci neodborných politických rozhodnutí a střetů zájmů v resortu dopravy!

.....

Jan Kadečka
předseda Svazu Odborářů Služeb a Dopravy

Přílohy :

1. Dopis č.j. SOSaD/2023-073 ze dne 7. 6. 2023 vládě výsledky Drážní inspekce
2. Dopis č.j. SOSaD/2023-096 ze dne 18.8.2023 vládě napadení výběru generálního inspektora DI
3. Dopis č.j. SOSaD/2024-089 ze dne 14.8.2024 výzva k ukončení provozu jednotek 845 MD + DI
4. Dopis č.j. 175/2020-910-IZD/6 Ministerstva dopravy ze dne 14.8.2024, potvrzující ponechání národního zabezpečení do doby ETCS
5. Zápisy z bezpečnostní komise ministra dopravy – pouze pro Vrchní státní zastupitelství v Praze

Další zdroje:

Národní plány implementace ETCS 2017, 2021 a 2024 jsou na webu Ministerstva dopravy v sekci Železniční infrastruktura

[Ministerstvo dopravy ČR - Železniční infrastruktura \(gov.cz\)](https://www.mddp.cz/ministerstvo-dopravy-cr-zeleznicni-infrastruktura-gov.cz)

Závěrečné zprávy Drážní inspekce jsou na webu Drážní inspekce v sekci šetřené mimořádné události a závěrečné zprávy.

[Šetřené mimořádné události a závěrečné zprávy | Drážní inspekce \(gov.cz\)](https://www.dizp.cz/seznam-udalosti)

Na vědomí:

**European Union Agency for Railways
Agentura Evropské unie pro železnice (ERA)**
120 rue Marc Lefrancq
59300 Valenciennes
Francie

**Generální sekretariát
Evropská komise**
Rue de la Loi 200/ Wetstraat 200, 1049 Bruxelles/Brussel, Belgie

**Generální ředitelství pro hospodářskou soutěž
Evropská komise**
Place Madou/Madouplein 1, 1210 Bruxelles/Brussel, Belgie

**Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu
Evropská komise**
1049 Bruxelles/Brussel, Belgie

Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
ID datové schránky: n75aaau3

Drážní úřad
Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2 - Vinohrady
ID datové schránky: 5mjaatd

Drážní inspekce
Těšnov 1163/5, 110 00 Praha 1
ID datové schránky: vi6aigp

Ministerstvo financí ČR
Letenská 15, 118 10 Praha
ID datové schránky: xzeaaauv

Ministerstvo spravedlnosti
Vyšehradská 16, 128 10 Praha 2
ID datové schránky: kq4aawz

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže
třída Kpt. Jaroše 7, 604 55 Brno
ID datové schránky: **fs2aa2t**

Krajský soud v Brně
Husova 353/15, 601 95 Brno
ID datové schránky: **5wwaa9j**