Svaz Odborářů Služeb a Dopravy

Křižíkova 552/2, 186 00 Praha 8 – Karlín

Č.j. SOSaD/2024-124 V Praze dne 2. 12. 2024

Drážní inspekce
Těšnov 1163/5, 110 00 Praha 1
IDDS: vi6aigp

Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
IDDS: n75aau3

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

Krajské ředitelství policie Libereckého kraje
Nám. Dr. E. Beneše 584/24, 460 32 Liberec
IDDS: vsmhpv9

Stanovisko Svazu Odborářů Služeb a Dopravy k závěrečné zprávě Drážní inspekce k pádu vozu lanové dráhy Liberec-Horní Hanychov – Ještěd dne 31. 10. 2021

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy (SOSaD) má zásadní výhrady k závěrečné zprávě Drážní inspekce (DI) k pádu vozu lanové dráhy Liberec-Horní Hanychov – Ještěd dne 31. 10. 2021 ve 13:38 hodin.

Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření předmětné mimořádné události, zveřejněnou na webu DI, svaz obdržel datovou schránkou v příloze dopisu č.j. 6-3283/2021/DI-50 dne 7. 11. 2024. V duchu SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/798, Článku 23, odst. 3) vydáváme stanovisko s vlastními zjištěními a informacemi s cílem zlepšit kvalitu zprávy o vyšetřování inspekčního orgánu – DI. Zároveň vyzýváme DI k odpovědím a reakci na níže červeně uvedené otázky a poznámky, současně i k zahájení objektivního a zevrubnějšího šetření předmětné mimořádné události s využitím odborně erudovaných externích kapacit.

Závěrečná zpráva přes prezentovanou účast 5 inspektorů na začátku šetření mimořádné události ani po 3 letech od vzniku události nepopsala přesný průběh události, neprezentuje všechny příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události, odpovídajícím způsobem vzhledem k závažnosti události se nevypořádala ani s přispívajícími faktory a systémovou příčinou. Naopak obsahuje extrémní množství odkazů na normy, které jsou ve vztahu k předmětné události irelevantní a zabírají zbytečný prostor v evidentní snaze vytvořit dojem fundovanosti zprávy.

V případě bezprostřední příčiny mimořádné události – přetržení tažného lana je zřejmým přispívajícím prvkem k procesu poškození výrazná koroze jednotlivých drátů tažného lana díky dlouhodobějším odstavením kabinky č. 2 v dolní stanici Horní Hanychov, avšak zcela jsou opomenuty výrazné atmosferické vlivy, extrémní bouřková činnost v rozsáhlé oblasti Libereckého i Středočeského kraje dominantního vrcholu Ještědu s objekty radiokomunikací a elektromagnetická indukce, které mají významný vliv na celé zařízení lanové dráhy včetně ocelových lan.

Zpráva od počátku dokazuje, že DI nedisponuje odborníkem, resp. osobou odborně způsobilou v oblasti provozování lanových drah, a proto se ani nejde ptát, proč se spolu s Policií ČR DI nepodílela na zadání vypracování znaleckého posudku mj. ohledně technické příčiny mechanického poškození tažného lana a konzervace pouzder koncovek dne 2. 11. 2021 Ústavu soudního inženýrství Vysokého učení technického v Brně.

Zcela odmítáme DI uvedenou bezprostřední příčinu pádu vozu č. 2 v provozování lanové dráhy bez prvků zajišťujících automatickou aktivaci vozové brzdy, a že tyto byly v minulosti v rozporu s právními předpisy, normami a technickou dokumentací lanové dráhy neoprávněně odstraněny. T**o závěrečná zpráva nedoložila, jen se o to pokusila amatérskými odkazy na irelevantní normy.**

Zpráva je nerelevantní pro objektivní posouzení příčin a všech okolností vzniku mimořádné události na předmětné lanové dráze. Zcela zjevně vyvolává více otázek než odpovědí.
Proč si DI vybrala linii vyšetřování údajně chybějící automatickou brzdu, když díky konstrukční vadě nebyly její funkčnost a využití prokázány od počátku provozu a Provozní předpis visuté lanové dráhy Horní Hanychov – Ještěd s ní nepočítal podle 1. opravy ze dne 2. 5. 1984 nejpozději od 1. 6. 1984?
Proč se DI nezabývala rolí Ministerstva dopravy, jeho předchůdců včetně Federálního ministerstva dopravy a jejich komunikací s výrobcem lanovky Transportou Chrudim?
Proč se DI tak zevrubně pustila do Drážního úřadu, když vznikl 1. 1. 1995 a s administrativním ani fyzickým zneschopněním automatické brzdy v roce 1984 nemá nic společného?
Zatímco **stávající Ministerstvo dopravy má do současnosti institucionální kontinuitu v čase po tehdejším Federálním ministerstvu dopravy a Ministerstvu dopravy a spojů, Drážní úřad byl zřízen zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách k 1. 1. 1995.**

Vyšetřování se zcela nepochopitelně jen okrajově zabývalo Ministerstvem dopravy a velmi tendenčně se zaměřilo na Drážní úřad, České dráhy a.s. a jejich zaměstnance v kontextu s údajně neoprávněně odstraněnou automatickou brzdou. Závěrečná zpráva, zveřejněná na webu DI, způsobila již v současnosti svými nesmyslnými závěry dehonestaci Drážního úřadu i Českých drah v kontextu s mediálními výstupy o hazardu a zesměšňování procesů dozorů a kontrol. U zaměstnanců ČD, kteří se v dobré víře a podle nejlepšího vědomí a svědomí podíleli na provozu lanové dráhy v souladu s platnou legislativou, závěrečná zpráva DI způsobila i osobnostní a zdravotní, resp. psychickou újmu. Zjištěné okolnosti, způsob šetření a jeho tendenčnost včetně závěrečné zprávy nás vedou k přesvědčení, že došlo ke zneužití pravomoci úřední osoby podle § 329 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku.

Předmětná lanová dráha byla schválena v právním stavu let 1975 – 1976, resp. 1984 v gesci Federálního ministerstva dopravy – odboru 18 – odboru státního odborného technického dozoru. Drážním správním orgánem, který povoloval provoz, byl Odbor dopravy Severočeského krajského národního výboru v Ústí nad Labem. Za těmito institucemi jdou veškerá opatření, změny legislativy i výjimky z ní.

Provozní předpis provozovatele lanové dráhy – tehdy Správy Severozápadní dráhy Praha byl doplněn Pokyny pro obsluhu, údržbu a zkoušky (tzv. POUZ), které vydal výrobce lanové dráhy Transporta Chrudim. Ten však následně opustil výrobu i technickou podporu lanových drah a neřešil úpravu POUZ podle provozem vyvstanuvších změn a skutečnosti. Podle zjištění

analytického týmu SOSaD dal v roce 1984 pokyn k odstranění stěžejních prvků pro funkčnost automatické brzdy šéfkonstruktér Transporty Chrudim, jehož totožnost známe.

Provozní předpis visuté lanové dráhy Horní Hanychov – Ještěd, účinný v době od 1. 1. 1982, resp. po 1. opravě od 1. 6. 1984 v době faktického trvalého administrativního vyloučení automatické brzdy kabinek a ponechání ručně ovládané tzv. „*vozové brzdy jako nutné v případě havárie (přetržení tažného nebo přítažného lana), nebo v případě vážného nebezpečí“* podle bodu 197, uvádí na straně 9 v bodě *II. Základní ustanovení* **přehled všech odpovědných institucí za provoz lanové dráhy a provozuschopnost jejích zařízení a objektů:**
8. Za provozuschopnost zařízení a objektů lanové dráhy odpovídají EÚ Hradec Králové, SZD Liberec, TD Liberec, Drahstav Turnov, MO Ústí nad Labem, DOM Pardubice.
9. ***Na správné provádění provozu a údržby dozírají: útvary nadřízené jednotkám, odpovídajícím za provozuschopnost zařízení a objektů (Provozní oddíl Hradec Králové, Správa Severozápadní dráhy Praha, Federální ministerstvo dopravy Praha).***
10. Podnikový odborný technický dozor na lanové dráze vykonává RTL a lok. depo Liberec.
11. Státní odborný technický dozor na lanové dráze vykonává SSZD – odbor 18 (dle § 20, odst. 2 zákona č. 51/1994 Sb. o drahách a směrnic pro výkon státního odborného technického dozoru na drahách, uveřejněných ve Věstníku MD č. 15/1965).
12. Státní odborný dozor na lanové dráze (jako dráze zvláštního určení) vykonává SčKNV (dle § 20, odst. 1 zákona č. 51/1964 Sb. o drahách a výnosu MD, uveřejněného ve Věstníku MD č. 1/1966).
13. O výkonu státního odborného dozoru se přesvědčuje Ministerstvo vnitra ČSR (vrchní státní dozor).
14. Dozor nad všeobecnou bezpečností na lanové dráze vykonává Český úřad bezpečnosti práce dle zákona č. 174/1968 Sb.

V rámci nové koncepce lanové dráhy Horní Hanychov - Ještěd, známé do současnosti, která po přestavbě zahájila provoz 1. 1. 1976, se lze opřít o výše uvedené a následující důkazy v písemných podkladech, jak a kým byla lanová dráha, její provoz a konstrukce kabin včetně změn schvalovány, ale DI je z nepochopitelných důvodů vynechala.
Protokol o schvalovací zkoušce, která proběhla ve dnech 4. – 11. 12. 1975 pochází z 11. 12. 1975. 28. 12. 1975 proběhlo kolaudační řízení v horní stanici na Ještědu. Od 31. 12. 1975 bylo vydáno povolení ke zkušebnímu provozu do 31. 12. 1976. Všude jsou uvedena jména i podpisy aktérů.

Z výše uvedeného výčtu institucí je zřejmé, že všem odpovědným nejpozději od 1. 6. 1984 postačovala jako dostatečná a bezpečná průvodčím ručně ovládaná vozová brzda s účinkem čelistí na nosné lano, která se v pravidelných intervalech zkoušela.

Kabiny lanovky se uváděly do provozu pomocí tažného lana a do okruhu byly spojeny přítažným lanem. Kabiny jsou vybaveny čelisťovou brzdou. To jsou 2 bronzové desky proti sobě o délce 50 cm, které sevřou ocelové nosné lano. Brzda je instalována na běhounu – zařízení s kladkami, které jezdí po nosném laně. Na běhounu je kloubem uchycený závěs a na závěsu kabina**. Co se týká automatické vozové brzdy, její součástí jsou 2 propojené hydraulické okruhy. Jeden obsahující brzdovou kapalinu a druhý hydraulický olej. Pro funkčnost ruční vozové brzdy je třeba udržovat funkčnost hydraulického okruhu s hydraulickým olejem. Toto DI doposud nepochopila a při hledání stop po termínu znefunkčnění automatické brzdy se proto dopustila omylu a celé řady nesmyslných závěrů a termínů. Pozůstalý funkční hydraulický okruh kvůli ručnímu ovládání vozové brzdy si DI spojila nesmyslně s automatickou vozovou brzdou.**

Prozatímní provozní řád visuté lanové dráhy Horní Hanychov – Ještěd, platný od 1. 9. 1975, k brzdovému ústrojí uvádí následující: „*Hlavní nosník je uzavřený, skříňového provedení, z ocelového plechu. Slouží k uložení pojezdového ústrojí, čepu závěsu, tažného a přítažného lana a k uchycení brzdy běhounu. Čep závěsu kabiny je použit pro uchycení koncovky tažného lana a přítažného lana, která je kyvně uložena ve svislé rovině, procházející osou nosného lana.*

Vlastní koncovky jsou zalévané, jsou uloženy v pouzdrech a odpruženy talířovými pružinami, které uvádějí v činnost brzdu na nosné lano při poklesu tahu v lanech nebo při přetržení lan. Velikost předpětí pružin je možno seřizovat. Vozová brzda na nosné lano je uchycena v ose běhounu, sestává z jednoho páru čelistí, z nichž jedna je pevná a druhá pohyblivá. Svěrací síla čelistí je vyvozena dvojicí šroubových pružin. Napínání pružin je řešeno hydraulicky pomocí ručního čerpadla, velikost svěrací síly je možno kontrolovat na přístroji. Brzda má regulaci brzdné síly závislou na směru jízdy – nahoru a dolů.“
V bodech 155 a 156 je k nouzovému brzdění uvedeno následující:
Běhoun je vybaven havarijní brzdou na nosné lano, která je uváděna do činnosti uvolněním západky buď hydraulicky nebo mechanicky. Hydraulicky je brzda uvedena do činnosti při přetržení tažného nebo přítažného lana, neboť koncovky lan upevněné na hlavním čepu běhounu působí jako hydraulické válce. Energii k vytlačení kapalin do ovládacího válečku dodávají talířové pružiny, umístěné v koncovce, které jsou po přetržení lana uvolněny. Mechanicky je brzda běhounu ovládána táhlem z kabiny. Brzda má plynulou regulaci brzdné síly odvislou od zpoždění vozu. Náhon tachodynama je upevněn mezi pojezdovými koly běhounu a slouží ke snímání rychlosti vozu, dle jejíhož průběhu (průběh napětí tachodynama) ovládá vyhodnocovací derivační člen, elektromagnetický rozvaděč, a tím reguluje brzdnou sílu vozové brzdy na zpoždění okolo $1\ \mathbf{m}/s^2$.

Automatická brzda měla fungovat tak, že tažné lano bylo z obou stran napojeno na koncovku, která pracovala jako hydraulický válec. Při přetržení lana (tažného, přítažného) zapůsobí talířové pružiny uvnitř tělesa koncovky. Ty posunou koncovku, která vytlačí brzdovou kapalinu a ta svým tlakem způsobí posunutí pístu, který odjistí západku vozové brzdy. V závislosti na směru jízdy a rychlosti snímané tachodynamem elekromagnetický člen propouští hydraulický olej z brzdového válce zpět do zásobní nádrže a reguluje brzdnou sílu. V případě, že je tachodynamo vyřazeno, elektromagnetický člen je degradován na pouhý kohoutek bez jakékoliv regulace brzdné síly a tím i záporného zrychlení.

Deník závad a oprav eviduje už zpočátku zkušebního provozu závady, týkající se automatické vozové brzdy, a to 3. 1. 1976 závadu tachodynama na voze č. 2 a 30. 1. 1976 závadu tachodynyma na voze č. 1. Nejen od té doby nelze funkčnost automatické brzdy prokazatelně doložit a 4. ledna 1981 byl náčelníkem Severozápadní dráhy v Praze schválen Provozní předpis visuté lanové dráhy Horní Hanychov – Ještěd, účinný od 1. ledna 1982, kde se s automatickou brzdou počítá až do 1. opravy tohoto předpisu, datované 2. 5. 1984 s účinností od 1. 6. 1984. V povinnostech průvodčího ve vztahu k automatické brzdě na straně 41 v bodě 181b je pokyn zrušit větu: „Prohlédne náhon tachodynama, zda není poškozen.“ Nefunkčnost automatické brzdy byla zřejmě důvodem, proč v roce 1984 zmizela z revizního protokolu položka kontroly součástek automatické brzdy, ale podle všeho šlo dávno jen o písemnou formalitu.

Zástupci analytického týmu SOSaD provedli 11. 11. 2024 ohlednání zdemolované kabiny č.2 předmětné lanové dráhy v objektu Jizerskohorského technického muzea a Motorářské strojírny Šercl spol. s r.o. v Bílém Potoce pod Smrkem. Při ohledání a konzultaci s konstruktérem firmy bylo zjištěno, že **funkčnosti automatické brzdy od počátku provozu bránila konstrukční vada**, která způsobovala protékání brzdové kapaliny, neúčinnost zařízení a poškozování kabiny lanovky. Z důvodů zabezpečení oka koncovky vůči tělesu koncovky, byly dle projektu obě části svrtány a zajištěny průchozím kolíkem, těsněným z obou stran dvěma "O" kroužky. Ty se kvůli zajištění kolíku nalisováním s přesahem vždy při montáži poškodily, spoj byl netěsný a způsoboval unik brzdové kapaliny a neúčinnost zařízení.

Problémy automatické brzdy po rekonstrukci lanovky potvrzuje v rámci podání vysvětlení na Policii ČR i někdejší přednosta lanové dráhy Pavel Vursta, který nastoupil do funkce v roce 1990 a pro média po mimořádné události uvedl. *„Když jsem lanovku přebíral od mého předchůdce, tak mi říkal, že se to tam aktivovalo, protože to snad v projektu bylo, ale došli k závěru, že je to nefunkční, dokonce snad nějak nebezpečné, ale do detailů jsme nešli,“* zavzpomínal.

Co se týká popisu události, na straně 17 závěrečné zprávy (dále ZZ) a obr. 1 je znázorněna nezajištěná jízda vozu č. 2 po přetržení tažného lana. V rámci odvození, že vůz č. 2 se nacházel v době následného přetržení přítažného lana přibližně 142 m před traťovou podpěrou, chybí informace o tom, že tento byl působením přítažného lana, navázaného na závaží, stahován a přítažné lano na něj mělo destrukční vliv při zachycení o zbytky staré podpěry. Po vypadnutí z nosného lana obloukem proletěl směrem k lesu ve směru jízdy vlevo kolem traťové podpěry. Následuje již odpovídající informace o rýze v délce 1,9 m a hloubce 25 cm ve vzdálenosti 6 m od betonového základu podpěry směrem k dolní stanici a konečné poloze vozu č. 2 asi 50 m od traťové podpěry. Neurčitost popisu vyvolala nepravdivé informace v médiích, že kabinka lanové dráhy vypadla z nosného lana na traťové podpěře.

Asi jedna z nejzávažnějších dedukcí a nesmyslných konstrukcí je na str. 59 a týká se přednosty lanové dráhy:

„Z podání vysvětlení přednosty lanové dráhy vyplývá, že věděl o absenci prvků automatického ovládání vozové brzdy a znal technickou dokumentaci lanové dráhy. Ze své pozice vedoucího lanové dráhy byl podle čl. 71 Provozního předpisu zodpovědný za to, aby veškerá zařízení lanové dráhy byla ve stavu, který zaručoval mj. bezpečný provoz. Musel mít technické a odborné znalosti, které byly nutné mj. k bezpečnému provozu a udržování zařízení lanové dráhy. Měl tedy znát požadavky norem a právních předpisů ohledně vozové brzdy, přesto nezabránil, aby zařízení bylo dále používáno ve smyslu § 7 odst. 2 vyhlášky č. 100/1995 Sb.“

Přednosta lanové dráhy nastoupil do funkce v roce 2010. Z jeho výpovědi sice vyplývá, že „věděl o absenci prvků automatického ovládání vozové brzdy“, ale taktéž uvedl, že to bylo z doslechu a že s automatickým ovládáním byly problémy (pravděpodobně z důvodu protékající brzdové kapaliny, kterou se nedařilo utěsnit). Není pravdou, že znal technickou dokumentaci lanové dráhy – viz jeho vyjádření (výkresy projektové dokumentace si dohledal a seznámil se s nimi až po vzniku předmětné MU, neměl nikdy důvod to studovat, maximálně studoval dílčí záležitosti například stran vozové brzdy nebo stran něčeho, co nikdy neviděl na vlastní oči).
Z jakého předpisu přímo vyplývá, že měl při nástupu do funkce nebo kdykoliv poté zpochybnit bezpečnost lanové dráhy, která musela být řádně schválena – provést jakousi supervizi norem a schvalovacího procesu lanové dráhy a zabránit jejímu dalšímu provozu? Uvedený § 7 odst. 2 vyhlášky č. 100/1995 Sb. jen říká, že „zařízení, které ohrožuje život nebo zdraví osob nebo které může způsobit škodu na majetku, musí být spolehlivě zabezpečeno tak, aby nemohlo být dále používáno.“

Podle této absurdní dedukce DI by všichni vedoucí zaměstnanci v drážní dopravě byli automaticky odpovědní za supervizi předpisů a norem včetně zkoumání průkazů způsobilosti UTZ a drážních vozidel. Generální inspektor Drážní inspekce Mgr. Jan Kučera sám působil v roce 2009 na Ministerstvu dopravy jako ředitel odboru drážní dopravy a v jeho gesci byly i lanové dráhy. Právě on měl podle logiky závěrečné zprávy v pojetí DI podrobit legislativu kolem lanových drah supervizi, když to samé očekává od přednosty lanové dráhy.

Na str. 66 ZZ je další absurdní dedukce DI: *Přestože zaměstnanci měli znát Provozní předpis, neodhalili jeho zjevné nesrovnalosti, zejména nesmyslné odkazy na přílohy. Neprojevili dostatek iniciativy, aby si propojili Provozní předpis a POUZ (pokyny výrobce). Nelze tedy ani očekávat, že by odhalili zásadní nedostatky na lanové dráze*. Zatímco např. průvodčí na lanové dráze na to měl měsíc výcvik a podle této logiky měl odhalit nesrovnalosti, DI za 3 roky šetření MU nepochopila systém vozové brzdy a k otázce funkčnosti automatické brzdy nesmyslně vztáhla hydraulický okruh, nutný pro funkčnost ruční brzdy, čímž střelila vedle a část zprávy tím zbytečně zabývala.

Podrobný rozbor částí závěrečné zprávy s otázkami a poznámkami pro Drážní inspekci červeně v rámci níže uvedených pasáží a jejích konkrétních bodů či stránek

2.3 To, že někdo před podle nás 40 lety údajně neoprávněně odebral prvky automatické aktivace vozové brzdy, nemohlo způsobit v době po MU rozsah a omezení šetření DI.

2.5 Jak se PČR podílela na šetření MU? Proč nebyl znalecký posudek zadán společně orgány PČR a DI? – to se „nezávislá“ DI dožadovala poskytnutí posudku u PČR, která rozhodovala o tom, zda ho DI poskytne?

2.6 Skutečnosti uvedené v tomto bodě se týkají omezení, tj. bodu 2.3.

2.8. Když se DI údajně dozvěděla o MU z médií, proč zaměstnanec COP sám nekontaktoval provozovatele, nevyžádal si informace a neoznámil zahájení šetření, aby se zamezilo změnám na místě MU?

2.9 Neodpovídá skutečnosti – generální inspektor Mgr. Jan Kučera v médiích v roce 2023 prezentoval, že DI má MU vyšetřenou, ale z důvodu žádosti/příkazu OČVTŘ nemůže ZZ zaslat ani k projednání provozovateli. Dále viz 2.5. – proč nebyl zadán společný znalecký posudek?

2.10 ….*dorazilo několik desítek podnětů občanů, institucí či jiných subjektů*. Proč není uvedeno přesné číslo počtu podnětů?

Str. 18: *Dalším ohledáním bylo zjištěno, že plomba rukojeti ovladače vozové brzdy nebyla řádně zaplombována – ocelový drát byl přerušen a pouze omotán okolo rukojeti. Nicméně i přes toto zjištění bylo prokazatelné, že za rukojeť nebylo zataženo. DI za účasti znalců z VUT a PČR provedla ve spolupráci se zástupci provozovatele ověřovací pokus funkce lanovodu (bovdenu), kdy se prokázalo, že po zatažení rukojeti se pohybuje lano v lanovodu až k západce, která odjišťuje vozovou brzdu. Stav západky je popsán níže*. Jak bylo prokázáno, že za rukojeť nebylo zataženo?

Str. 20: *délka lana činila přibližně 103 m….* To se neví přesně? *Na horní části vozové brzdy se nacházel odjišťovací mechanismus vozové brzdy – západka byla nalezena v odjištěné poloze. Mechanismus byl pokryt zbytky hlíny a trávy po pohybu vozu po zemi, k odjištění vozové brzdy tedy evidentně došlo pádem vozu na zem*. Z čeho vyplývá? ….*a další osobní věci jako načatá krabička cigaret, rozbité osobní hodinky apod*. Toto není vůbec podstatné a spíše vzbuzuje dojem senzace.

str. 21: ...*zapuštěnou ocelovou konstrukcí vysokou asi 1,5 m. Stará podpěra byla vzdálena přibližně 245 m…. Z délky přítažného lana zakončeného na voze č. 2 (103 m, viz výše) a vzdálenosti traťové podpěry od konstrukce staré podpěry původní lanové dráhy lze odvodit, že v době přetržení přítažného lana se vůz č. 2 nacházel přibližně 142 m před traťovou podpěrou…. konec tažného lana, přibližně 55 m (průmětu v rovině, s výškovým převýšením přibližně 30 m) od horní stanice lanové dráhy. Konec tohoto lana byl sevřený kovovou sponou a za ní (směrem k místu přetržení) byly volně rozpletené dráty o délce až 8 cm a jeden drát o délce přibližně 30 cm. Ze středu lana pak vycházela duše lana, o délce od kovové spony přibližně 30 cm*. To se neví přesně?

Str. 24: *Výrobcem vozů lanové dráhy byla společnost Transporta Chrudim, národní podnik (v průběhu provozu lanové dráhy se právní forma společnosti měnila, dále jen Transporta Chrudim). Vozy byly vyrobeny v roce 1974. Oba vozy měly platné Průkazy způsobilosti*

drážního vozidla se záznamem o poslední technické kontrole z dubna 2020. Na LD byly k dispozici 3 vozy. Jeden jako náhradní.

str. 27: *Pozn.: z důvodu dlouhodobé zdravotní indispozice nebylo provedeno podání vysvětlení DI.* PČR mohla zajistit podání vysvětlení průvodčího kabiny 1 a DI nikoliv?

Str. 32: ...*dále uvedl, že více informací, co bylo třeba kontrolovat, bylo uvedeno ve starém provozním předpisu od Transporty Chrudim (pozn. DI: zřejmě myšleny POUZ), tam ale dnes už polovina věcí neplatila*. Podaná vysvětlení by se neměla dotvářet domněnkami vyšetřovatele, nejasnosti se měly vyřešit rovnou.

Str. 34, 36: uvedeny neprokázané skutečnosti – reprodukované informace a závěry strojníkem 2,3 (co měl z doslechu, z vyprávění)

str. 39/40: revizní technik 1 ...*Při zkoušce za jízdy kabina lanové dráhy údajně podle mých informací měla lítat ze strany na stranu, došlo tedy k rozhoupání kabiny. Tímto si nicméně nejsem jistý. Když zjistili, co to dělá, tak potom už ke zkouškám za jízdy údajně nedocházelo a poté se už nedělaly.*“;
….*po konfrontaci s revizními zprávami z let 1981 a 1982 (s podpisem právě této osoby), kde bylo uvedeno, že ke zkoušce vozové brzdy došlo za jízdy, uvedl: „Na výše uvedené si vůbec nepamatuji. Nevím, zda a kdy se to přestalo provádět za jízdy, nepamatuji si na to. V dokumentu POUZ byl podle mě pokyn provádět zkoušku vozové brzdy za klidu zatažením za ruční páku v kabině*“;
….*po konfrontaci s POUZ, kde byla mj. uvedena povinnost zkoušky automatické vozové brzdy, uvedl: „Nevím, ani nevím, jak bych uvolnil tah lana. Není tam ani popsáno, jak se to dělá. Dále bych rád viděl i opravu, která je vedle předmětného článku uvedena psaným písmem. Rád bych viděl, co a jak bylo opraveno. Že tento článek není škrtnutý, neumím zdůvodnit. Možná se jednalo o nějaký stav nového či nově přidaného zařízení.*“;
....*po konfrontaci s výkresem, na němž byl princip automatické vozové brzdy viditelný, uvedl: „Nejsem si vůbec vědom, že tam kdy byla. Nikdy jsem si jí nevšiml. Nemám k tomu co říci. Pokud mi to provozovatel hypoteticky neoznámil, nemusel jsem se o tom teoreticky vůbec dozvědět, ale nevím. Ukázaný výkres, kde je automatická funkcionalita vidět, jsem viděl úplně poprvé.*“;
….*na dotaz, jak bylo možné, že jeho protokoly o prohlídce a zkoušce byly stran automatické vozové brzdy hodnoceny bez závad v rozporu se zněním norem, uvedl: „Nevím. Já si automatické vozové brzdy nikdy nevšiml. O tom, že tam musí podle právních předpisů být, jsem se dozvěděl již před delší dobou, nevím ale, kdy přesně – bylo mi to však známo už před nehodou na Ještědu. … Ve věci možného rozporu mezi projektovou dokumentací a skutečným stavem lanové dráhy mi není nic známo, žádné rozpory jsem nekonstatoval. Stav lanové dráhy se v průběhu času podle mě zlepšoval použitím modernějších prvků, které v době rekonstrukce v roce 1975 nebyly k dispozici.*“;
….*na dotaz, zda věděl, že dle projektu lanové dráhy, technických výkresů i sdělení několika osob automatická brzda instalována byla, odpověděl, že nevěděl a vůbec mu to nebylo známo;*
….*na dotaz, kdy a proč bylo demontováno tachodynamo, odpověděl: „Nevím o tom, že tam kdy tachodynamo bylo. Nepamatuji si na to.“;*
….*po konfrontaci s revizní zprávou (s jeho podpisem), kde byl mj. závěr, že došlo k odmontování tachodynama, uvedl: „Nepamatuji si na to. Ze zprávy vyplývá, že tachodynamo bylo odmontováno se souhlasem výrobce“;*

str. 43: revizní technik 2 ...*Dle mého názoru byla lanová dráha v takovém provozním stavu, v němž byla uvedena do provozu po rekonstrukci v roce 1975. Vycházel jsem z toho, že lanová dráha je ve stavu, v jakém byla schválena. Nevím o tom, že by se tam něco měnilo. Domnívám se, že soulad lanové dráhy s normami byl kontrolován v průběhu kolaudace této lanové dráhy a pak také v roce 1984, kdy asi vstoupila v účinnost PTPLD a předpokládal jsem, že bez splnění všech požadavků by nemohly být lanové dráhy v provozu*.

na dotaz, jak bylo možné, že jeho protokoly o prohlídce a zkoušce byly stran automatické vozové brzdy hodnoceny bez závad v rozporu se zněním norem, uvedl: „Při změně norem na přelomu 70. a 80. let byly lanové dráhy v Československu uvedeny do souladu s těmito normami. Případně se udělily výjimky a byly stanoveny podmínky provozu s výjimkou. Pokud k udělení výjimky došlo, tak na to musel existovat dokument, jehož existenci si nepamatuji. Lanová dráha byla s vědomím tehdejšího Drážního úřadu dále provozována….“.
na výzvu, aby se vyjádřil k tvrzení, že v revizní zprávě z prosince roku 1991 bylo mj. uvedeno, že „byly prohlédnuty oba běhouny, včetně prohlídky za jízdy kabiny – bez závad (v okruhu vozových brzd není kapalina)“, ačkoliv v části „opatření a lhůty k odstranění zjištěných závad a nedostatků“ nebylo nic uvedeno…
str. 44: *ohledně předcházení obdobné nehodě uvedl, že se bavil osobně s přednostou lanové dráhy, ten tam chtěl osadit automatickou brzdu, sám to považoval za správné; z hlediska posuzování rizik považoval situaci za vyřešenou ruční vozovou brzdou;*

str. 45: jaká je relevance dotazu pro jednatele společnosti Easy Control Morava, spol. s r. o. (prováděli v rámci rekonstrukce LD výměnu motoru a řídicího systému)?: *proč byla automatická vozová brzda demontována, odpověděl, že důvody byly jednoduché – když by brzda zabrzdila, tak by poničila lano a kabinu; sdělil, že někdy po roce 1975 se asi řeklo, že tam bude v kabině fyzicky průvodčí, který případně za vozovou brzdu zatáhne, a zajistí tím bezpečnost;* Jak bylo tvrzení prověřeno?
na dotaz, jak je možné, že v průběhu jejich prací nezjistili rozpor skutečného stavu s normou, vyhláškou a technickou dokumentací v tom, že na předmětné lanové dráze nebyla instalovaná automatická vozová brzda, odpověděl: „Dělali pouze elektropráce. I kdyby byl požadavek na automatickou vozovou brzdu, já bych to odmítl udělat, není to moje práce. Musel by to dělat někdo jiný, nebyl to vůbec náš úkol. Nedělali jsme modernizaci či rekonstrukci strojního zařízení. … O nutnosti automatické vozové brzdy jsem věděl, je to uvedeno v normě. Že tam ta automatická část vozové brzdy není, jsem před nehodou vůbec nevěděl. … Do mechaniky brzd jsme nijak nezasahovali a ani nemůžeme. Je to bezpečnostní certifikovaný prvek, do kterého já nemohu jakožto elektro zasahovat.“; Otázka nevhodně formulována, resp. DI dopředu předjímá, že měli zjistit rozpor.

str. 46/47 bývalý přednosta LD: „*Co se týče údržby brzdy, tak k tomuto uvádím, že tato se musela při roční revizi kontrolovat, tedy kontrolovaly se čelisti brzdy. To probíhalo tzv. za sucha. Tedy nikoliv za jízdy. Při roční revizi se zároveň promazal bowden táhla a klasicky jsme prostě za záchrannou kabinovou brzdu zatáhli. Čelisti se poté sevřely a tedy sepla se brzda. To se dělalo i u jarní údržby. Co se týče samotného tělesa brzdy, tak tam se promazávaly některé komponenty. Na dotaz uvádím, že po rekonstrukci roku 1975 byla na běhounu také tzv. automatická brzda. Já jsem to nezažil, ale mělo to reagovat na pokles tahu v tažném laně a mělo to nějak hydraulicky zaktivovat brzdový válec. Slyšel jsem, že to nějak nefungovalo, že z toho nějak tekla brzdová kapalina. Vím, že to bylo napojené na hydraulický okruh a mělo to prostě sepnout v době poklesu tahu na laně. Ale já jsem to nezažil, když jsem přišel na lanovku, tak už po tom byly jen uvnitř tělesa koncovky ty talířové pružiny. Na kabině z toho už nic nezbylo. Vím, že to tam existovalo, ale prý to nebylo nikdy aktivované. Už nevím, kdo mi to říkal, ale snad tam byl nějaký netěsný hydraulický okruh, a proto to tam pak nebylo. Vím, že tam chodily revize a nikdo z nich na to nijak neupozorňoval. Na dotaz k tomuto uvádím, že na lanové dráze probíhaly pravidelné kontroly pracovníků Drážního úřadu. Tyto kontroly byly dost podrobné, kontrolovalo se jak technické zařízení, strojní zařízení, a také elektrické zařízení, kdy po této kontrole jsem vždy dostal potvrzení od Drážního úřadu, že můžeme dál lanovku provozovat…“;*

Ojediněle použité citace osob, které podávaly vysvětlení DI, působí tendenčně, vytržené z kontextu, dojmem senzace.
Dotazy na názory (např. na příčiny vzniku šetřené MU) jsou jen subjektivním pohledem. Ne všechny informace však byly prověřeny.

str. 48 v popisu událostí dle kamer by měla být jen fakta, co kamery zaznamenaly, nikoliv domněnky (….*pravděpodobně v reakci na přetržení přítažného lana*, ….*pravděpodobně způsobené vypadnutím běhounu vozu č. 2 z nosného lana*).

Základní otázkou je, co způsobilo korozi drátů tažného lana? (str. 53: znalecký posudek: *Odpověď na otázku vzniku koroze v předmětném místě lze najít v provozních denících lanové dráhy – kde z dostupných dat vyplynulo, že v období od instalace lana v dubnu 2016 do 31.10.2021 byl provoz lanové dráhy dvakrát na delší dobu přerušen, přičemž kabina č. 2 při odstávkách převážně setrvávala v dolní stanici lanové dráhy. Tedy vlivem srážek, či kondenzace vzdušné vlhkosti docházelo k vyššímu stékání vody a nečistot vlivem gravitace směrem dolů ke konci tažného lana u kabiny č. 2 – tj. tyto dlouhodobější odstávky (které dle dostupných dat v průběhu provozu lanové dráhy nikdy v obdobném rozsahu nenastaly) byly příčinou zvyšující se „koncentrace nečistot a vlhkosti“, tj. optimálnímu prostředí pro vznik koroze kovového tažného lana.* Str. 74 ze znaleckého posudku: *...lze předpokládat, že vlivem srážek, či kondenzace vzdušné vlhkosti docházelo k vyššímu stékání vody a nečistot po laně ke konci tažného lana u kabiny č. 2, kde vlivem požadovaného utěsnění vznikl jakýsi „rezervoár“ a tím pádem optimálního prostředí pro vznik koroze kovového tažného lana. Uvedeným mechanismem je také vysvětlitelná natolik rozdílná úroveň koroze zkoumaných konců tažného lana, přestože degradační vlastnosti byly dle provedeného rozboru porovnatelné.*). Jak je doloženo, za jakých povětrnostních podmínek byly odstávky LD? Bylo možné zjistit korozi drátů lana? (*proč nebylo porušení drátů alespoň vizuálně detekováno v rámci běžných kontrol – v předmětném případě by bylo možné předpokládat „rozpletení“ přerušených drátů apod. K porušení lana došlo cca 3 cm od konce gumové průchodky koncovky lana, tj. směrem ke konci lana bylo předpokládanému „rozpletení“ lana zabráněno vlastní koncovkou lana a druhým směrem kovovou objímkou, která se nacházela cca 8 cm od místa přetržení a která z technického hlediska rovněž neumožnila vizuálně zřetelné „rozpletení“ poškozeného lana.*).
Str. 54: *V čistě teoretické rovině by bylo možné uvažovat vizuální detekci poškození předmětného lana – v rámci detailní prohlídky předmětného místa po očištění maziv teoreticky mohly být zřetelné porušené dráty lana, tento kontrolní postup však nebyl provozními předpisy stanoven a vychází ze znalosti souběhu nastalých událostí, které se však v předešlém průběhu provozování lanové dráhy nevyskytly, tj. takový způsob kontroly nebyl provozními předpisy vyžadován.*
V souhrnu lze konstatovat, že k poškození tažného lana došlo v místě, které bylo předepsanými metodami nekontrolovatelné (dle protokolu zkontrolováno 1 182,8 m lana, tj. „nekontrolovatelných“ cca 0,8 m odpovídalo 0,068 % délky lana) a vzhledem k předchozímu provozování lanové dráhy nebylo ani předpokládáno, že by v předmětném místě mohl nastat problém. Mimo výše uvedené lze konstatovat, že „nekontrolovatelný“ úsek lana přibližně odpovídá délce o kterou by mělo být tažné lano zkráceno v rámci pravidelného dvouletého intervalu. K uvedenému zakrácení mělo dojít 01.11.2021, tedy den po nehodě.
Str. 54: ***DI se neztotožňuje s některými konstatováními ZP uvedenými v předchozích dvou odstavcích (především „nebylo ani předpokládáno, že by v předmětném místě mohl nastat problém“ a s tvrzením: „k poškození tažného lana došlo v místě, které bylo předepsanými metodami nekontrolovatelné“). Podrobnější informace v kapitole 4.1.1.3 část Analýza závěrů ZP zpracovaného VUT.*** Viz dále - proč DI sama nezadala znalecký posudek a proč si se svým externím spolupracovníkem (zpracovatelem znaleckého posudku) nevyřešila rozpory?

Str. 54, bod 3.9.1.4 Výzva Drážní inspekce veřejnosti: Když už DI žádala veřejnost, proč ne o fotografie nebo videa při odstávkách, tj. kabiny č. 2 v dolní stanici – viz znalecký posudek?

Str. 55, 3.2.2: Jak bylo místo MU zabezpečeno při přerušení ohledání?

Str. 56, bod 4: ***Šetření DI se zaměřilo na příčinu vzniku MU – přetržení tažného lana a příčinu pokračování nehodového děje – nezajištěné jízdy vozu č. 2 po nosném laně***.

*Dále se pak DI zaměřovala na **postupy údržby a kontrol lanové dráhy** ze strany zaměstnanců ČD (provozovatele) především s ohledem na možnosti udržujících zaměstnanců odhalit prvotní známky degradace tažného lana, a včasným zásahem tak předejít jeho přetržení. Následné šetření DI se proto zaměřilo na **chybějící funkcionalitu automatické aktivace vozové brzdy** při přetržení tažného lana.*

Str. 56, bod 4: *Dále bylo zjištěno, že průvodčí v kabině č. 2 nebyl vlivem sil působících na tuto kabinu schopen mechanicky aktivovat vozovou brzdu zatažením za rukojeť, která se nacházela 225 cm nad podlahou.* Čím je doloženo? Zjištění se týká jen konkrétní osoby (výšky průvodčího 2) nebo obecně jakékoliv osoby? Jak mohla být pak ale lanová dráha takto schválena?
DI vycházela mj. z porovnání kamerových záznamů z předchozí obdobné MU na lanové dráze Stresa – Mottarone, ze kterých bylo zřejmé, že všech 14 osob v kabině spadlo na podlahu a žádná z osob nebyla schopna na situaci reagovat (viz kapitolu 4.5). Tuto skutečnost potvrzuje i vyjádření svědkyně, která viděla jedoucí vůz č. 2 s otevřenými dveřmi kabiny na obou stranách a přitom neviděla v kabině žádnou osobu. O jak „obdobnou MU“ v Itálii se jednalo – byly stejné parametry LD, stejné podmínky jízdy? Z vyjádření svědkyně nevyplývá, kde přesně se nacházela, co bylo reálné, aby viděla.

Str. 56: *Přestože nebyl vyloučen úraz průvodčího již vlivem pádu v kabině při přetržení tažného lana, DI je na základě svých zjištění přesvědčena, že při aktivaci vozové brzdy by byla pravděpodobnost nejzávažnějších následků, tj. úmrtí průvodčího kabiny č. 2, výrazně snížena. K zabránění pádu kabiny č. 2 z nosného lana by nebylo třeba zásahu průvodčího.* Je tím myšleno automatická aktivace vozové brzy? Z čeho přesvědčení pramení – čím je podpořeno? K přetržení tažného lana došlo na nejstrmějším úseku LD a za kolik vteřin by dle DI automatická brzda začala působit?

K výše uvedenému závěru DI dospěla mj. na základě veřejně dostupných záběrů experimentů provedených ETH Zürich (Eidgenössische Technische Hochschule Zürich) na obdobné lanové dráze v Söldenu v roce 1988. Mj. byl prováděn experiment simulující přetržení tažného lana. K pádu vozu nedošlo, naopak došlo k jeho zastavení za cca 10 s. Zdroj?

Str. 57, 4.1.1.1: *lanová dráha byla provozována v rozporu s § 61 odst. 2 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb.* Co je tím myšleno – příloha č. 3, část VI, bod 7 (*Brzda musí automaticky zapůsobit při náhlém uvolnění tažného lana nebo i přítažného lana, pokud je použito. Zapůsobení brzdy musí být zapojeno do zabezpečovacích obvodů lanové dráhy. Brzda musí mít i zařízení pro ovládání průvodcem.*) nebo bod 20 (*Brzda na běhounu musí zapůsobit automaticky při poklesu tahu v tažném nebo přítažném laně.*), na kterou se ustanovení odkazuje?
Podle § 76 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. se technická způsobilost drážního vozidla schválená před účinností této vyhlášky posuzuje podle předpisů platných do účinnosti této vyhlášky. Ustanovení je ale v § 76 odst. 2 dané vyhlášky.
V případě drážních vozidel této lanové dráhy se jedná o § 26 odst. 1 zákona č. 51/1964 Sb. (dnes již obecně neúčinného zákona), který v době projektování lanové dráhy a jejího uvedení do provozu stanovoval, že konstrukce nových vozidel musí odpovídat požadavkům typizace, unifikace a normalizace, jakož i požadavkům vyplývajícím z mezinárodních ujednání. Daný zákon – tedy zákon o dráhách, stanovoval ještě v § 26 odst. 2 (*Drážní vozidla musí být stavěna podle technických podmínek pro konstrukci a výrobu drážních vozidel schválených ministerstvem dopravy v dohodě s ministerstvem národní obrany.*) a § 29 (*Ministerstvo dopravy vydá k provedení tohoto zákona v dohodě s příslušnými ústředními orgány podrobnější předpisy.*) Jaké technické podmínky MD schválilo a jaké podrobnější předpisy, relevantní k MU, vydalo?
ČSN 27 3005 Osobní visuté lanové dráhy – Projektování a konstruování, která byla schválena 14. 9. 1966 s účinností od 1. 4. 1967, resp. ČSN 27 3005 Visuté osobní lanové dráhy – Projektování, konstruování, výroba a montáž, která byla schválena 13. 6. 1973 s účinností od 1. 2. 1975. Jaká byla závaznost obou verzí normy v době projektování LD a jejího uvedení do

provozu? V jakém znění byla případná úvodní, přechodná a závěrečná ustanovení – na jaké LD se norma vztahovala, jaké výjimky obsahovala apod.? Proč se na LD vztahují normy platné z let 1971 – 1975, když LD byla zřízena v letech 1932 – 1933?

Str. 59: *Z podání vysvětlení přednosty lanové dráhy vyplývá, že věděl o absenci prvků automatického ovládání vozové brzdy a znal technickou dokumentaci lanové dráhy. Ze své pozice vedoucího lanové dráhy byl podle čl. 71 Provozního předpisu zodpovědný za to, aby veškerá zařízení lanové dráhy byla ve stavu, který zaručoval mj. bezpečný provoz. Musel mít technické a odborné znalosti, které byly nutné mj. k bezpečnému provozu a udržování zařízení lanové dráhy. Měl tedy znát požadavky norem a právních předpisů ohledně vozové brzdy, přesto nezabránil, aby zařízení bylo dále používáno ve smyslu § 7 odst. 2 vyhlášky č. 100/1995 Sb*. Přednosta LD nastoupil do funkce v roce 2010. Z jeho výpovědi sice vyplývá, že „věděl o absenci prvků automatického ovládání vozové brzdy“, ale taktéž uvedl, že to bylo z doslechu a že s automatickým ovládáním byly problémy (*pravděpodobně z důvodu protékající brzdové kapaliny, kterou se nedařilo utěsnit*). Není pravdou, že znal technickou dokumentaci LD – viz jeho vyjádření (*výkresy projektové dokumentace si dohledal a seznámil se s nimi až po vzniku předmětné MU, neměl nikdy důvod to studovat, maximálně studoval dílčí záležitosti například stran vozové brzdy nebo stran něčeho, co nikdy neviděl na vlastní oči*). Z jakého předpisu přímo vyplývá, že měl při nástupu do funkce nebo kdykoliv poté zpochybnit bezpečnost LD, která musela být řádně schválena – provést jakousi supervizi schvalovacího procesu LD a zabránit jejímu dalšímu provozu? Uvedený § 7 odst. 2 vyhlášky č. 100/1995 Sb. jen říká, že „zařízení, které ohrožuje život nebo zdraví osob nebo které může způsobit škodu na majetku, musí být spolehlivě zabezpečeno tak, aby nemohlo být dále používáno.“.

Str. 60 - 63: Čím konkrétně porušil vlastník a provozovatel dráhy ve svých „úlohách a povinnostech“:
- § 43 odst. 1 zákona o dráhách? Drážní vozidla LD neměla průkaz způsobilosti vydaný drážním správním úřadem?
- § 61 odst. 2 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb.?
- § 20 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb.? Jak nezajistil údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost?
- § 69 odst. 9 vyhlášky č. 177/1995 Sb., který se týká stavebního uspořádání LD?
- čl. 10.1 odst. a) ČSN EN 13796-1?
- § 2 písm. c) vyhlášky č. 100/1995 Sb.? Zařízení nemělo platný průkaz způsobilosti vydaný drážním správním úřadem?
- § 7 vyhlášky č. 100/1995 Sb.?
- § 26 odst. 1 zákona č. 51/1964 Sb.?
- čl. 150 ČSN 27 3005, účinné od 1. 4. 1967?
- čl. 71, 72, 74 a 75 Provozního předpisu?

Je nesporné, že LD nebyla v souladu s některými z uvedených předpisů; ty se ale vztahují převážně k fázi schvalování LD - před uvedením LD do provozu. A pokud jde o povinnosti přednosty LD, nikde v nich není uvedeno, že při nástupu do funkce měl apriori předpokládat, že LD po několika desítkách let provozu je v rozporu s technickou normou a projektovou dokumentací.

Str. 63: ***DI se při šetření zaměřila mj. na to, zda mohli/měli zaměstnanci provozovatele při aplikaci stanovených postupů údržby odhalit absenci prvků automatického ovládání vozové brzdy….*** **DI se zabývala Provozním předpisem a tím, jak byly POUZ promítnuty do Provozního předpisu.**
Str. 64: *…zaměstnanci při posuzování stavu lanové dráhy museli často vycházet ze subjektivního vnímání, které výrazně záviselo mj. na zkušenostech získaných praxí. Záznamy o školení neprokazují, že by provozovatel zaměstnance provádějící tyto kontroly proškolil např. z rozpoznání a klasifikace trhlin, lomu drátů či „jiných poškození“. Smyslem většiny běžných kontrol prováděných průvodčími bylo pouze rozpoznání zjevných závad. Zaměstnanci v podání vysvětlení opakovaně zmiňovali, že v případě pochybností by se poradili s přednostou lanové dráhy. Záviselo však pouze na jejich subjektivním úsudku.*

Str. 65: *Obdobně konkrétní postupy prací a kdo za jejich provedení zodpovídá při údržbách s delším intervalem (např. měsíčních, půlročních a ročních) nebyly v Provozním předpisu stanoveny.*
...
V POUZ, které byly zajištěny DI v rámci šetření MU, byly ručně vyznačeny provedené změny s uvedením data….které uvádějí v činnost brzdu na nosné lano při poklesu tahu v lanech nebo při přetržení lan.“ byla uvedena poznámka „NENÍ“. U těchto „změn“ nebylo možné dohledat, kdy a na základě čeho byly do předpisu vepsány. V souvislosti s odebráním prvků hydraulického (automatického) ovládání vozové brzdy nebyly provozovatelem doloženy dokumenty, které by prokazovaly, že výrobce tyto změny odsouhlasil (jak požaduje čl. 1.01.02 POUZ). Proč nebylo možné zjistit, kdy, kdo a na základě čeho danou změnu předpisu provedl? Proč provozovatel nedoložil dokumenty prokazující odsouhlasení změny na LD?

Str. 66: *Přestože zaměstnanci měli znát Provozní předpis (viz níže), neodhalili jeho zjevné nesrovnalosti, zejména nesmyslné odkazy na přílohy. Neprojevili dostatek iniciativy, aby si propojili Provozní předpis a POUZ. Nelze tedy ani očekávat, že by odhalili zásadní nedostatky na lanové dráze*. Jedna ze subjektivních pasáží ZZ. Z čeho vyplývá povinnost zaměstnanců odhalit nesrovnalosti v předpisu?
Provozní předpis byl v rozporu se závaznými pokyny výrobce pro obsluhu a údržbu zařízení. V čem konkrétně? *Osoby provádějící údržbu tak neměly k dispozici jednoznačné technologické postupy, jejichž důsledným dodržováním by musely v rámci svých povinností odhalit zásadní nedostatky lanové dráhy, které vylučovaly její způsobilost k provozu*. Jaké konkrétní nedostatky? *DI došla k závěru, že tím, že provozovatel nevydal vnitřní předpis, který by byl v souladu se závaznými pokyny výrobce, nezajistil dostatečně organizaci údržby drážních vozidel podle § 33 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb., která by zajistila plnění povinností vyplývajících z § 34 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 173/1995 Sb. Současně nezajistil, aby technická dokumentace byla udržována v aktuálním stavu, což mu stanovuje § 86 odst. 3 vyhlášky č. 177/1995 Sb*. § 33 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb. neřeší organizaci údržby; § 34 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 173/1995 Sb. se týká případu, kdy k jízdě nesmí být použito drážní vozidlo, které má závadu na brzdovém systému, která může způsobit nespolehlivé brzdění drážního vozidla nebo vlaku; a § 86 odst. 3 vyhlášky č. 177/1995 Sb. stanovuje, že musí být vedena technická dokumentace jednotlivých staveb a zařízení a udržována v aktuálním stavu. Technická dokumentace musí být vedena tak, aby obsahovala rozhodující a aktuální údaje o dráze. Z čeho plyne, že provozovatel uvedené nezajistil? Navíc dle přechodných a závěrečných ustanovení vyhlášky (§ 88): *(1) Ustanovení této vyhlášky upravující technické podmínky a požadavky pro stavby drah a stavby na dráze neplatí pro stavby drah a stavby na dráze, pro které byla ověřena projektová dokumentace ve stavebním řízení před účinností této vyhlášky; (2) Stavby drah a stavby na dráze, které byly pořízeny a dány do užívání podle dosavadních předpisů, je možno provozovat do doby nejbližší rekonstrukce nebo modernizace.*
Jaké nepřípustné vady zařízení obsahuje projekt LD dle § 86 odst. 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb.?
Kdo vedl stavební řízení k LD a rozhodoval ve věci? Kdy probíhaly rekonstrukce a modernizace?

Str. 66 *Rozpory mezi Provozním předpisem a POUZ neuvedli ve svých zprávách, resp. protokolech, ani revizní technici provádějící revize, resp. prohlídky a zkoušky určených technických zařízení v provozu…* Není uvedeno, podle jakého právního předpisu takto měli revizní technici postupovat.

Str. 66 a 67: Čím konkrétně porušil vlastník a provozovatel dráhy ve svých „úlohách a povinnostech“:
- § 35 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách?
- § 34 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 173/1995 Sb.?
- § 34 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb.?

Str. 68: *V pracovní náplni průvodčích bylo uvedeno mj.: „Vykonává s plnou odpovědností samostatnou funkci průvodčího lanové dráhy závazně a v souladu s Provozním předpisem lanové dráhy, především dle ustanovení čl. 98 až 110 tohoto předpisu, který je dále závazný pro výkon funkce v plném rozsahu“. Tato formulace, mj. ve svém důsledku zdůrazňující pouze část povinností denní kontroly zařízení lanové dráhy, je nevhodná, když s ohledem na roztříštěnost předpisu (uvedení povinností denní kontroly na několika místech předpisu, částečně duplicitně, nikdy pak souhrnně, viz výše) přispívá k možnosti selhání lidského faktoru soustředěním se pouze na část povinností a zanedbáním těch ostatních, zejména těch v předpisu neuvedených a pouze odkazovaných (v tomto případě navíc formálně nesprávným odkazem).* Hodnocení pracovní náplně průvodčích o nevhodnosti formulace a přispívání k možnosti selhání lidského faktoru jsou subjektivní.

Str. 68: *DI hledala v záznamech údržby jakékoliv zmínky o automatickém ovládání vozové brzdy, aby zjistila důvody či zpřesnila období jeho odstranění*.
...
str. 69: ***Předložené dokumenty o údržbě lanové dráhy neposkytovaly žádné konkrétní a spolehlivé informace o tom, že byly plněny požadavky stanovené výrobcem lanové dráhy v POUZ ohledně vozové brzdy, konkrétně části pro její automatické ovládání***.
Stále nebylo objasněno, zda výrobce LD souhlasil/nesouhlasil s odstraněním automatického ovládání vozové brzdy, a jak byla LD nebo její rekonstrukce schválena. SOSaD v současnosti disponuje informacemi o tom, že šéfkonstruktér výrobce v roce 1984 přímo nařídil odstranění prvků pro automatické ovládání vozové brzdy.

Str. 69 - 71: ***Provozovatelem lanové dráhy nebyla dodržena ČSN EN 1709 v souvislosti s organizací prací při údržbě a kontrole lanové dráhy***. Jaká je závaznost této normy a který obecně závazný právní předpis na ni odkazuje? **Konstrukce v ZZ**, že § 35 odst. 1 písm. c) zákona o dráhách (Dopravce je povinen vydat ke dni zahájení provozování drážní dopravy vnitřní předpis o organizačním zajištění údržby drážních vozidel) stanovuje povinnost vydat vnitřní předpis a že provozovatel si v něm stanovil platnost ČSN pro provoz LD (čl. 228 Provozního předpisu:
„Pro provoz lanové dráhy platí tyto závazné předpisy a normy: … ČSN EN 1709 Bezpečnostní požadavky na osobní lanové dráhy“.), je **přinejmenším krkolomná**. **Nestanovuje-li žádný právní předpis povinnost provozovatelů LD dodržovat plně platné a příslušné ČSN, jde o chybu v systému, z čehož plyne nutnost vydat BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.**

Str. 71 a 72: *Technická způsobilost drážního vozidla je ověřována na základě technickobezpečnostní zkoušky. Podle § 60 odst. 1 písm. c) vyhlášky č. 173/1995 Sb. tuto zkoušku provádí právnická osoba určená Ministerstvem dopravy. Zkouška se provádí v časovém intervalu 3 roky. Na předmětné lanové dráze prováděl technickobezpečnostní zkoušku provozovatel, konkrétně byl pověřen přednosta lanové dráhy.* § 60 odst. 1 písm. c) vyhlášky č. 173/1995 Sb. žádný časový interval pro technickobezpečnostní zkoušku nestanovuje. Kontrola technického stavu drážních vozidel musí být dopravcem zajištěna vždy nejdéle v intervalech stanovených v příloze č. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Pro drážní vozidla pro přepravu cestujících LD je stanoven interval 3 roky.
Při technickobezpečnostní zkoušce v klidové poloze se podle § 60 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb. mj. zjišťuje „soulad technické dokumentace s provedením drážního vozidla,“ a „ověření funkce jednotlivých částí drážního vozidla.“. Tyto kontroly s ohledem na zjištění DI (absence automatické funkce vozové brzdy) byly prováděny nedostatečně a nebyl zjištěn stav, který vylučoval způsobilost drážního vozidla k provozu. Jak souvisí v ZZ řešené „*Pravidelné technické kontroly drážního vozidla*“ se schvalovacím procesem drážního vozidla, tedy s technickobezpečnostní zkouškou? **Technickobezpečnostní zkouška a pravidelné kontroly (revize) jsou dva rozdílné procesy**.
Když už je řešena technickobezpečnostní zkouška, proč k rozboru k technické způsobilosti drážního vozidla není hlavně uveden § 59 ost. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. (*Technickou způsobilost … drážního vozidla na dráze ... lanové schvaluje na základě typového osvědčení vydaného výrobcem a na základě ověření technickobezpečnostní zkouškou drážní správní*

úřad. Provedení technickobezpečnostní zkoušky se zaznamená do průkazu způsobilosti drážního vozidla.)?

Ustanovení vyhlášky č. 173/1995 Sb. jsou poměrně zavádějící - § 66 odst. 1 stanovuje, že pro drážní vozidla drah lanových platí ustanovení části páté **s výjimkou** § 60 odst. 2, § 62 odst. 2 a **§ 64 odst. 1**; v § 64 odst. 1 jsou pod písm. c) uvedena i speciální vozidla, pro která je v příloze č. 5 vyhlášky na dráze lanové stanoven interval 3 roky. Ostatní odstavce 2 – 5 podle § 66 odst. 1 pro lanovou dráhu platí, ale ty se zase odkazují na odstavec 1, který pro lanové dráhy neplatí. Zavádějící je i příloha č. 5, která evokuje dojem, že se týká jen dráhy celostátní, regionální, speciální a vlečky. Jestliže DI provádí hodnocení úrovně zpracování a srozumitelnosti vnitřních předpisů provozovatele, měla by to samé učinit i u právních předpisů - vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Str. 72: Čím konkrétně porušil vlastník a provozovatel dráhy ve svých „úlohách a povinnostech“:
- § 43 odst. 1 zákona o dráhách?
- § 60 odst. 3 písm. b) a c) vyhlášky č. 173/1995 Sb.?
- § 20 odst. 1 zákona o dráhách?
- § 86 odst. 3 vyhlášky č. 177/1995 Sb. (viz výše)? Pozn. Vyhláška má chybný odkaz k ustanovením, které provádí (§ 20 odst. 3 zákona o dráhách, správně má být odst. 4).

Str. 73: *DI se zaměřila na postupy údržby a kontrol lanové dráhy ze strany zaměstnanců ČD (provozovatele) především s ohledem na možnosti udržujících zaměstnanců odhalit prvotní známky degradace tažného lana, a včasným zásahem tak předejít jeho přetržení*.
Zásadní bylo, že tento Provozní předpis vynechával důležité body kontroly běhounu, které stanovil výrobce v POUZ. *V čl. 8.09.12 POUZ mj. nařizovaly denně provést „kontrolu koncovek tažného a přítažného lana a jejich ok (visuelní). Nesmí docházet k vytahování lana z koncovky, což lze kontrolovat např. sledováním vzdálenosti kontrolní značky na laně od tělesa koncovky. Vytažení se projeví přerušením nátěru. POUZE PŘI UVEDENÍ DO TAHU SE MŮŽE PROJEVIT VYTAŽENÍ MAX. DO 2 mm a dále se nesmí zvětšovat.“….. Z podání vysvětlení zaměstnanců je zřejmé, že nevěděli o povinnosti kontrolní značku sledovat, a proto ani nemohli upozornit, že nebyla vůbec vyznačena, jak bylo při šetření zjištěno*. Jak právní předpisy ošetřují povinnost respektovat podmínky výrobce, jaký je systém dokumentace jejich změn?
Pro určení, zda zaměstnanec, který prováděl denní kontroly před zahájením provozu, mohl spatřit počínající degradaci tažného lana, bylo rozhodující, kde došlo k prvotnímu porušení jednotlivých drátů a jaký byl časový průběh degradace tažného lana. Ohledně toho DI spoléhala na znalecký posudek vypracovaný VUT.

Str. 74 -78 z vyjádření VUT ke znaleckému posudku nebo v něm: *Různé úrovně koroze a stav lomových ploch jednotlivých drátů pak odpovídal tomu, že jednotlivé dráty a prameny předmětného tažného lana nebyly poškozeny v jeden okamžik, tj. jejich poškození bylo postupné, přičemž z technického hlediska není možné přesněji stanovit časový průběh destrukce jednotlivých drátů lana.*
…
Posoudit, který drát lana prasknul dříve (zda uvnitř nebo na povrchu, ani ve kterém pramenu předmětného tažného lana) nebylo / není možné. Jsme přesvědčení, že jsme pro stanovení časového průběhu porušení předmětného tažného lana provedli maximum možného, ale podrobnější časové informace či pozice jednotlivých poškození drátů lana není možné stanovit. Vzhledem k zjištěné oxidaci lomových ploch některých drátů muselo logicky k jejich přetržení dojít již před nehodovou událostí, z technického hlediska není možné stanovit, kdy přesně k tomu došlo, ale lze odborným odhadem určit, že k poškození prvního drátu určitě došlo v řádech dnů či spíše týdnů před nehodovou událostí.
…
*Dle provedeného rozboru je možné konstatovat, že **k poškození tažného lana došlo v místě, které bylo předepsanými metodami nekontrolovatelné** a **vzhledem k předchozímu***

provozování lanové dráhy nebyl ani důvod k předpokladu, že by v předmětném místě mohl nastat problém.

….

Přesné stanovení místa poškození jednotlivých drátů nebylo provedeno (nebylo možné exaktně spárovat jednotlivé konce drátů) a vzhledem ke „kumulaci v jednom místě v řádu několika cm a charakteru lomových ploch“ byla detailnější lokace vzhledem k zadání ZP bezpředmětná. Z našeho pohledu je u poškozených vnějších drátů podstatné především to, že k poškození došlo „v malé a nekontrolovatelné“ oblasti mezi koncovou lana a objímkou, kdy tyto prvky neumožnily „rozpletení“ lana, které by bylo v případě porušení vícero drátů očekávatelné, tj. i vizuálně detekovatelné v rámci předepsaných a prováděných kontrol.

DI souhlasí, že objímka umístěná v blízkosti pouzdra koncovky, která zabránila rozpletení lana, výrazně snížila možnost zpozorovat degradaci lana. Nicméně, vstupu lana do pouzdra koncovky měla být věnována zvýšená pozornost, mj. dle pokynu v čl. 8.09.12 POUZ mělo být s přesností na milimetry pozorováno, resp. měřeno případné povytahování lana z pouzdra koncovky. O nutnosti očištění maziv nemůže být v tomto případě řeč, zlomené dráty po MU zachycuje např. Obr. č. 5, kde jsou dráty jednoznačně bez takové vrstvy maziva, která by snad mohla zpozorování zlomených drátů zkomplikovat.

Z důvodu výše uvedeného a některých předchozích MU (viz kapitolu 4.5) DI nesouhlasí s tvrzením: „nebyl ani důvod k předpokladu, že by v předmětném místě mohl nastat problém.“ a s tvrzením: „k poškození tažného lana došlo v místě, které bylo předepsanými metodami nekontrolovatelné“. **??** Proč nedošlo k vyjasnění rozporů mezi názorem DI a VUT, které mimochodem uvedlo: *„K poškození lana došlo v místě, které bylo obtížně kontrolovatelné vlivem konstrukčního uspořádání, nánosu maziva atd. Teoreticky by bylo možné uvažovat vizuální kontrolu s nutností odstranění maziva atd., při které by mohly být detekovatelné poškozené dráty. Strojní kontrola dostupnými metodami v předmětném místě možná technicky nebyla.*“ (viz str. 76).

V rámci kontrol požadovaných provozními předpisy detekce poškození lana v předmětném místě možná nebyla.

DI se nemůže ztotožnit s tímto závěrem, pokud nebylo určeno přesné místo prvních porušených drátů lana a časový průběh této degradace. POUZ totiž stanovovaly úkony, jejichž provedení mohlo zvýšit pravděpodobnost zjištění zlomů jednotlivých drátů, viz výše.

….

Zmiňovaných 80 % nečistot je z odebraného vzorku „černého“ maziva z koncovky kabiny č. 2, kdy se jednalo o oxidy železa a korozní produkty – blíže nebylo výsledkem chemické analýzy specifikováno, ale pokud je tato otázka zásadní, pak je možné vyžádat detailnější chemický rozbor. Cílem provedeného rozboru bylo zjistit, zda jsou maziva použitá na obou koncovkách „shodná“, což se potvrdilo, a proč bylo jedno z nich „černé“. Provedeným rozborem identifikované oxidy atd. v podstatě odpovídaly např. „vyjetému“ motorovému oleji, který je obdobnými částicemi rovněž „zabarven do černa“. Vzhledem k ošetření lana a průchodky mazivem lze předpokládat, že do koncovky voda nezatékala, nicméně předmětným mazivem byl vnitřek i vnějšek „propojen“. Z technického hlediska je možné předpokládat, že nečistoty vznikly uvedeným způsobem, tj. mechanickým dřením jednotlivých drátů lana při jeho ohýbání, kmitech atd. – toto není nic technicky neobvyklého, v podstatě jakékoliv používané splétané ocelové lano je uvnitř „černé“. V tomto kontextu bylo neobvyklé množství otěrů, kterým bylo „kontaminováno“ mazivo uvnitř koncovky u kabiny č. 2, kdy rozdíl v porovnání s mazivem z koncovky kabiny č. 1 byl značný. Technicky přijatelným vysvětlením této skutečnosti je dlouhodobá odstávka, kdy kabina č. 2 zůstala v dolní stanici a předmětné částice se mohly vlivem gravitace posouvat dolů ke koncovce, následně „kontaminovat“ mazivo vně i uvnitř koncovky.

V průběhu zpracování tohoto ZP byly zjištěny skutečnosti, které neměly podstatný vliv na vznik a průběh nehodového děje. Byly jimi např. nesrovnalosti v provozním deníku, chybějící talířové pružiny v koncovkách lan či chybějící spona na průchodce. Manuál údržby rovněž nenařizoval žádné konkrétní kroky kontroly a údržby po dlouhodobých odstávkách.

DI souhlasí s názorem, že chybějící talířové pružiny neměly bezprostřední vliv na vznik MU (protože automatická aktivace vozové brzdy byla znemožněna odstraněním dalších prvků automatického ovládání vozové brzdy). Nicméně tato skutečnost opět vypovídá o

nedostatečně zpracovaném Provozním předpisu, absenci jednotného technologického postupu a nesystémovosti činností (mj. jejich neevidování) při výměně koncovky...Přestože zaměstnanci lanové dráhy v podaných vysvětleních opakovaně uvedli, že tažné lano vykazovalo známky silného zmagnetizování, a znalecký posudek rovněž uvedl: „u vzorku č. II (pozn. DI: mazivo z pouzdra koncovky vozu č. 2) se jednalo zjevně o magnetické nečistoty, což komplikovalo míchání a rozpouštění vzorku“, autoři posudku se k vlivu těchto vlastností na degradaci tažného lana nevyjádřili...Znalecký posudek se zabýval pouze mazivy uvnitř koncovek lan, nikoliv maziv použitých ke konzervaci lan. Proč DI sama nezadala vypracování znaleckého posudku nebo proč se na zadání alespoň nepodílela, případně proč se na otázku zmagnetizování lana dodatečně neobrátila na zpracovatele posudku?

Str. 78: *Vzhledem k tomu, že znalecký posudek neurčil, v jakých místech došlo k prvotnímu praskání jednotlivých drátů lana (tj. zda vnitřní, či vnější dráty, a zda na místě, které bylo možné vizuálně kontrolovat, nebo mimo něj) a dobu trvání degradace lana (v řádu hodin, dnů či měsíců), nemohla DI posoudit míru případného porušení povinností jednotlivých zaměstnanců provádějících údržbu lanové dráhy a zůstává pouze u konstatování nedostatečnosti jednotných technologických postupů.* Konstatování je zavádějící, protože bylo vysvětleno, že nebylo možno určit.

Str. 78 a 79: *DI se zabývala postupy konzervace lan…. Skutečnost, že v blízkosti vstupu lana do pouzdra koncovky měl být používán benzín, či dokonce byl přímo použit na tažné lano, vzbudila podezření, že lano mohlo být odmaštěno. Přestože by bylo následně povrchově ošetřeno mazivem, vnitřní dráty lana mohly zůstat neošetřené. Nicméně ze závěrů uvedených ve znaleckém posudku VUT nebylo možné toto jednoznačně potvrdit či vyvrátit…. V podaných vysvětleních ohledně typů použitých maziv a způsobu jejich přidělení konkrétnímu zaměstnanci byly tedy rozpory.*
DI nemůže prokázat vliv použitých maziv s ohledem na závěry znaleckého posudku VUT. Nicméně DI konstatuje, že nebyly jednoznačně stanoveny postupy pro používání maziv a jejich evidenci, čímž byly porušeny požadavky ČSN EN 1709, viz kapitolu 4.1.1.2. Jaká konkrétní ustanovení ČSN EN 1709 byla porušena? Ani odkazovaná kapitola 4.1.1.2 neuvádí povinnost evidence použitých maziv.

Str. 79, bod 4.1.3 „Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení“ je jen konstatování, že *při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností výrobců drážních vozidel.* Prováděl výrobce DV nebo LD dodatečné úpravy? Podílel se nějak na řešení automatické aktivace vozové brzy:

Str. 79, bod 4.1.4: *Vnitrostátním bezpečnostním orgánem je Drážní úřad, který je podle zákona č. 266/1994 Sb. správním úřadem, který je podřízen Ministerstvu dopravy. Jeho úlohou je zejména výkon státního dozoru ve věcech drah a ve věcech stavebního úřadu, výkon speciálního stavebního úřadu pro stavby dráhy a stavby na dráze, schvalování nových a modernizovaných drážních vozidel a určených technických zařízení a projednávání přestupků.* Hlavní úlohou Drážního úřadu je plnění role národního bezpečnostního orgánu dle směrnice EU o bezpečnosti železnic, vydávání úředního povolení a osvědčení provozovatele dráhy, včetně rozhodování o omezení a odnětí oprávnění provozovat dráhu, vydávání osvědčení dopravce apod. V době vydání ZZ již DÚ nevykonával působnost speciálního stavebního úřadu pro stavby dráhy a stavby na dráze.

Str. 80 a 81, bod 4.1.5:
Hodnocení rizik je podle § 6 odst. 3 vyhlášky č. 100/1995 Sb. nezbytnou součástí protokolu o provedené prohlídce a zkoušce zařízení v provozu.
...
Přestože v uvedené ČSN EN 13796-1 jsou výslovně uvedena nebezpečí v čl. 5.2.2 písm. c) „poškození způsobené stářím, korozí, opotřebením, únavou nebo deformací“ a písm. g) „závada na tažném nebo dopravním lanu, když je uchycení připojeno“ (v případě závady na tažném laně dvoulanové kyvadlové lanové dráhy není uchycení relevantní) a požadavkem této

technické normy, který má omezit toto nebezpečí, je samočinná aktivace vozové brzdy při přetržení tažného nebo přítažného lana, nebylo osobou provádějící hodnocení rizik identifikováno nebezpečí plynoucí z absence automatické aktivace vozové brzdy.
Podle § 69 odst. 9 vyhlášky č. 177/1995 Sb. se „technické podmínky výpočtu řízení rizika pro výběr nejvhodnějších ochranných opatření u stavby lanové dráhy považují za splněné, postupuje-li se ve shodě s harmonizovanou technickou normou upravující bezpečnostní požadavky na osobní lanové dráhy nebo jejich části, která obsahuje podrobnější technické požadavky", přičemž čl. 10.1 písm. a) ČSN EN 13796-1 definuje: „Vozová brzda musí fungovat samočinně při přetržení tažného lana nebo přítažného lana nebo při poruše upevnění konce lana…". § 69 odst. 9 vyhlášky č. 177/1995 Sb. se týká stavebního uspořádání LD, tj. rizika se stanovují ve fázi zřizování LD. Rekonstrukce LD probíhala v letech 1971 – 1975, je nutné tedy posuzovat tehdy platnou právní úpravu. Nebo k rekonstrukci LD došlo za účinnosti vyhlášky č. 177/1995 Sb.?
Předmětná lanová dráha nebyla ve shodě s harmonizovanou technickou normou ČSN EN 13796-1 ani nebyla přijata žádná jiná opatření k vyloučení identifikovaných nebezpečných případů uvedených v této normě. Hodnocení rizik tedy nebylo provedeno dostatečně. Dle vyhlášky č. 100/1995 Sb., resp. § 43 a § 47 zákona o dráhách ve znění do roku 2019, není lanová dráha jako celek UTZ, ale jen její části – k těm se vztahuje hodnocení rizik v rámci pravidelných prohlídek a zkoušek.
Dále se v ZZ uvádí, že **vyhláška č. 100/1995 Sb. *blíže nestanovovala, podle jakého postupu má být hodnocení rizik provedeno***, *není tak možné určit konkrétní porušení právních předpisů. Dle Drážního úřadu měla být aplikována technická norma ČSN EN ISO 12100 Bezpečnost strojních zařízení – Všeobecné zásady pro konstrukci – Posouzení rizika a snižování rizika. Přestože tato technická norma je určena především pro dosažení bezpečnosti při konstrukci strojního zařízení, jsou v ní popsány postupy pro identifikaci nebezpečí a pro odhad a hodnocení rizik.* Z čeho tvrzení DÚ vyplývá? *Lze se domnívat, že účelem požadavku na hodnocení rizika při provádění prohlídky a zkoušky v provozu měla být identifikace nových rizik v souvislosti s provozem či aktualizací technických norem.*
Revizní technik č. 2, který provedl výše uvedenou prohlídku a zkoušku, neuvedl, podle jaké metody postupoval. Nedostatečně identifikoval riziko vyplývající z provozu lanové dráhy bez samočinné aktivace vozové brzdy, přestože riziko přetržení tažného lana bylo obecně známo a existovaly metody pro identifikaci tohoto rizika. Z čeho plyne, že měl revizní technik uvést, podle jaké metody při prohlídce a zkoušce postupoval? Z čeho plyne, že měl revizní technik identifikovat riziko vyplývající z provozu lanové dráhy, když měl posuzovat jen UTZ? UTZ je mimo jiné dopravní zařízení – strojní a mechanická zařízení lanových drah, lana a nosné konstrukce lanových drah, nebo elektrická zařízení drážních vozidel a elektrická zařízení lanových drah. **Eliminací rizika přetržení tažného lana není samočinná aktivace vozové brzdy, ta rozhodně nezabrání přetržení lana. Samočinná aktivace vozové brzdy může eliminovat riziko pádu drážního vozidla**, které však jako celek není jedno UTZ. Rozsah technické kontroly drážního vozidla je vyhláškou č. 173/1995 Sb. stanoven v příloze č. 6, ovšem jen pro dráhu celostátní, dráhu regionální, vlečku a dráhu speciální. Jak je to u dráhy lanové?
Porušení povinností odborně způsobilé osoby k provádění prohlídek a zkoušek UTZ (revizní technik č. 2) v příčinné souvislosti s MU nelze konstatovat, protože v § 6 odst. 3 vyhlášky č. 100/1995 Sb. není uvedena mezi UTZ lanová dráha jako jeden celek. Ani v ČSN EN 13796-1 není odkazováno v čl. 5.2.2 na čl. 10.1 písm. a), naopak bezpečnostní opatření, která se musí provést k vyloučení nebezpečných případů uvedených v čl. 5.2.2, jsou uvedena v následujícím čl. 5.2.3.

str. 82: *Vzhledem k tomu, že lanová dráha byla dlouhodobě provozována v rozporu s technickou dokumentací…* Je prokázáno, že nedošlo dodatečně k úpravě technické dokumentace?

….Protokol ze schvalovací zkoušky sloužil jako doklad o provozní způsobilosti zařízení lanové dráhy, podléhající SOTD (pozn. DI: Státní odborný technický dozor) na dráhách, který drážní podnik předkládal drážnímu správnímu orgánu jako přílohu k žádosti o provedení kolaudace a

vydání užívacího povolení ve smyslu zákona č. 51/1964 Sb., č. 104/1974 Sb. a vyhlášky č. 52/1964 Sb.
….
V protokolu o schvalovací zkoušce bylo uvedeno závazné odborné stanovisko, že osobní visutá lanová dráha Horní Hanychov – Ještěd bude způsobilá bezpečného a spolehlivého provozu ..., jakmile bude splněných konkrétních 6 opatření uvedených v protokolu (mj. doplnit výchozí revizi elektrických zařízení a hromosvodů) a za podmínky, že budou průběžně plněna ostatní uvedená opatření (celkem 23) ve stanovených termínech a dovolené zatížení vozů bude sníženo na 34 cestujících. Týkalo se některé z nich automatické vozové brzdy?
….bylo vydáno doporučení, aby drážní správní orgán v rozhodnutí o povolení provozu stanovil provozovateli povinnost zavést po dobu nejméně 1 roku zkušební provoz a mezi podmínkami o povolení provozu stanovil sledování způsobilosti a spolehlivosti činnosti všech zařízení a vedení denních záznamů o průběhu zkušebního provozu.

Str. 83: ***Povolení k zahájení provozu (užívací povolení) visuté lanové dráhy ČSD Horní Hanychov – Ještěd bylo vydáno rozhodnutím drážního správního orgánu č. j. 3512/78/282/4 ze dne 19. 12. 1978****. Z tohoto rozhodnutí dále vyplývá, že povolení k zahájení provozu předcházel dle požadavků schvalovací zkoušky zkušební provoz, který byl povolen rozhodnutím ze dne 29. 12. 1975 a 15. 1. 1976 (pozn. DI: rozhodnutí nebylo nalezeno) od 31. 12. 1975 do 31. 12. 1976. Povolení zkušebního provozu bylo prodlouženo dopisem ze dne 19. 1. 1977 (pozn. DI: dopis nebyl nalezen) do 30. 6. 1977 a dále na základě opakovaných žádostí byl zkušební provoz prodloužen do 30. 9. 1978 a do 31. 12. 1978 (pozn DI.: bližší podrobnosti nejsou v rozhodnutí uvedeny).*

Dle § 36 nařízení vlády č. 54/1975 Sb. byly prováděny pravidelné kontroly (přibližně každé 3 roky) a revizní zkoušky (přibližně každého půl roku). Nařízení vlády provádí tehdejší zákoník práce a kontroly a zkoušky se týkají oblasti BOZP. *Do roku 1984 byly revizní zkoušky prováděny s odkazem na směrnici Federálního ministerstva dopravy č. j.: 26064/65 a opatření č. j.: 19239/74-018, později, do roku 1995, s odkazem na § 84 odst. 2 Pravidel technického provozu lanových drah.* Co je v těchto dokumentech stanoveno?

Str. 84 – 86: *K demontáži prvních prvků, které mají souvislost s vozovou brzdou, konkrétně tachodynam, došlo dle zajištěných dopisů nejpozději 12. 10. 1979. V revizních zprávách a protokolech o kontrolní zkoušce nebyla uvedena žádná jiná zmínka o závadách na mechanismu samočinné aktivace vozové brzdy ani o jeho nefunkčnosti až do prosince 1986, kdy revizní technik č. 2 ve zprávě o revizi vykonané ve dnech 1. – 4. 12. 1986 uvedl v části Funkční zkoušky zařízení: „… Kabiny – byly prohlédnuty běhouny obou kabin, nádržka vozové brzdy kabiny č. 2 je prázdná.“… Při následné revizi vykonané ve dnech 8. – 11. 6. 1987 revizní technik č. 2 uvedl: „Opatření č. 1, 4 a 5 byla splněna v daných termínech, opatření č. 2 a 3 byla splněna pouze částečně.“ Z uvedeného lze předpokládat, že brzdová kapalina byla doplněna a mechanismus samočinné aktivace vozové brzdy byl na předmětné lanové dráze funkční.*
...Další zmínky o mechanismu samočinné aktivace vozové brzdy nebyly uvedeny až do prosince 1991….Lze předpokládat, i na základě některých podání vysvětlení zaměstnanců lanové dráhy, že v této době byl mechanismus samočinné aktivace (hydraulického ovládání) vozové brzdy částečně demontován a nefunkční.
Z výše uvedeného došla DI k závěru, že funkce automatické aktivace vozové brzdy byla odstraněna v období mezi 11. 6. 1987 a 9. 12. 1991. Dále bylo zjištěno, že již v tomto období vykonávali pravidelné revize nebo prohlídky a zkoušky stejní revizní technici (revizní technik č. 1 a revizní technik č. 2), kteří téměř výhradně prováděli revize nebo prohlídky a zkoušky v následujících letech a vydali i poslední zprávu o revizi, resp. protokol o prohlídce a zkoušce...
K úmyslu DI rekonstruovat, co se dělo se samočinnou aktivací vozové brzdy v průběhu času, resp. kdy byla odstraněna, mohla DI pouze učinit závěr, že s celým mechanismem bylo něco v nepořádku prakticky od samotného počátku. Bez nezvratných důkazů ale nelze „předpokládat“, že v roce 1987 byl mechanismus samočinné aktivace vozové brzdy funkční, nebo učinit závěr, že funkce automatické aktivace vozové brzdy byla odstraněna v období

mezi 11. 6. 1987 a 9. 12. 1991 – to je dokonce úplný nesmysl a DI odhalila, že vůbec brzdový systém, týkající se kabiny lanovky do dnešního dne nepochopila. Podle všeho byl zaměněn okruh s brzdovou kapalinou a okruh s hydraulickým olejem. Ten se udržoval nadále kvůli natažení ručně ovládané vozové brzdy do výchozí polohy.

Z tohoto období byla zjištěna korespondence mezi provozovatelem a dodavatelem lanové dráhy, která s odebráním prvků hydraulického ovládání vozové brzdy přímo nesouvisí, ale svědčí o postupném ukončování technické podpory a výroby náhradních dílů a také o existenci dalších problémů vozové brzdy. Z korespondence vyplývá zodpovědný přístup přednosty LD řešit vzniklé problémy.

Str. 86 – 89: *V souvislosti s účinností zákona č. 266/1994 Sb. byly v průběhu roku 1996 Drážním úřadem vydány první průkazy způsobilosti UTZ předmětné lanové dráhy, ... Tuto prohlídku a zkoušku provedl za Drážní úřad jeho tehdejší zaměstnanec revizní technik č. 1, který v protokolu o této prohlídce a zkoušce mj. uvedl: „Kabiny – byly prohlédnuty oba běhouny, včetně prohlídky za jízdy kabiny – bez závad … Dále u kabiny č. 2 byla za klidu vyzkoušena správná funkce vozové brzdy…“. Protokol neobsahoval žádnou zmínku o absenci automatické vozové brzdy. Zaměstnanci Drážního úřadu zodpovědní za vydávání průkazů způsobilosti tedy neměli důvod zpochybňovat způsobilost lanové dráhy k provozu a průkazy nevydat*. Proč by měl protokol obsahovat zmínku o absenci automatické vozové brzdy? *Poslední podstatná změna na lanové dráze, která vyžadovala* podle *§ 6 odst. 7 vyhlášky č. 100/1995 Sb. technickou prohlídku a zkoušku, byla provedena v období duben až červen 2019, kdy společnost Easy Control Morava, spol. s r.o. (dále též jen Easy Control Morava), provedla rekonstrukci elektrického zařízení lanové dráhy. Byla provedena výměna elektroinstalace včetně všech snímačů, výměna řídicího systému a instalace nového hlavního pohonu s frekvenčním měničem.*
V souvislosti s touto rekonstrukcí byla provedena ve dnech 18. – 26. 6. 2019 technická prohlídka a zkouška určeného technického zařízení – elektrické zařízení lanových drah podle § 6 odst. 7 písm. b) vyhlášky č. 100/1995 Sb., kterou provedla rovněž společnost Easy Control Morava, přičemž prakticky technickou prohlídku a zkoušku provedl revizní technik, který byl ve smluvním vztahu s touto společností, ale zároveň dlouhodobě prováděl revize na předmětné lanové dráze (z dostupných revizních zpráv minimálně od roku 2015).
Protokol o provedené technické prohlídce a zkoušce byl vystaven 26. 6. 2019 v Liberci. Tento protokol o prohlídce a zkoušce zahrnuje zmínku o vozové brzdě: „Poslední stávající brzda je nouzová brzda vozu, která se aktivuje ručně obsluhou vozu a působí přímo na nosné lano. Její poloha je vyhodnocována.“.
Jednatel společnosti Easy Control Morava v souvislosti s vozovou brzdou v podání vysvětlení uvedl: „Dělali jsme pouze elektropráce. I kdyby byl požadavek na automatickou vozovou brzdu, já bych to odmítl dělat, není to moje práce… Nedělali jsme modernizaci či rekonstrukci strojního zařízení. … O nutnosti automatické vozové brzdy jsem věděl, je to uvedeno v normě. Že tam ta automatická část brzdy není, jsem před nehodou vůbec nevěděl.“
Přestože jednatel společnosti Easy Control Morava o povinnosti samočinné aktivace vozové brzdy dle svého vyjádření věděl, v protokolu o technické prohlídce a zkoušce zmínil pouze ruční ovládání vozové brzdy a zvolil formulaci, která byla pravdivá, nicméně zásadní informace (tj. absenci prvků automatické aktivace vozové brzdy) neuvádí. Tvrzení je zavádějící, protože jednatel netvrdil, že věděl o povinnosti automatické části brzdy na této konkrétní LD. Prohlídku a zkoušku prováděl jednatel Easy Control Morava? Vyhláška č. 100/1995 Sb. v § 6 odst. 2 upravuje, co se při prohlídce a zkoušce kontroluje, jenže toto ustanovení se váže k odst. 1, tedy k časovým intervalům stanovených v příloze č. 3. Vedle toho však § 6 v odst. 6 – 8 řeší případy, kdy je nutné provést prohlídku a zkoušku mimo stanovený interval. **Co však má být obsahem těchto „mimořádných prohlídek a zkoušek“ – jaký má být rozsah, vyhláška neupravuje**.

Technická prohlídka a zkouška musí být podle § 6 odst. 7 vyhlášky č. 100/1995 Sb. provedena po zásahu do zařízení znamenajícím odchylku od technické dokumentace.
…

Za právnickou osobu pověřenou Ministerstvem dopravy protokol podepsal jednatel společnosti VVS - česko-moravské výtahy a revizní technik č. 1. DI se zabývala úlohou a zodpovědností pověřené osoby v posouzení způsobilosti k provozu určeného technického zařízení. Dle sdělení Ministerstva dopravy: „zákonodárce důvodně předpokládal, že úroveň a kvalita výkonu má být nepochybně vyšší, než by tomu bylo v případě fyzické osoby“, viz kapitolu 4.4.5. ?? Společnost doložila interní postup „Inspekce lanových drah, lyžařských vleků a vodních vleků“. Z něj mj. jednoznačně vyplývá, že měla být provedena kontrola shody zařízení s technickou dokumentací. **Interní postup společnosti není systémovým řešením, jak mají vypadat kontroly, které mají dopad do bezpečnosti.** *Nicméně společnost ani přes opakované urgence nedoložila dokumenty, které stanovovaly procesy pověřené osoby, DI tak nemohla posoudit odpovědnost jejích zaměstnanců a posoudit vnitřní kontrolní činnost společnosti. Společnost dále nedoložila seznam vydaných protokolů, přestože podle rozhodnutí Ministerstva dopravy musela archivovat protokoly o technických prohlídkách a zkouškách po dobu nejméně 10 let. DI si vyžádala seznam všech školení, která společnost pro své zaměstnance zajistila. Byl doložen pouze „Zápis o seznámení, upozornění, praktickém zacvičení a ověření znalostí v rozsahu odborné elektrotechnické kvalifikace osoba poučená“ pro konkrétního pracovníka. Požadované dokumenty nebyly doloženy s odůvodněním, že „při stěhování archivu společnosti došlo k jejich ztrátě a společnost je tak již nemá k dispozici“. DI tedy, s ohledem na výše uvedené, podala podnět Ministerstvu dopravy na prověření, zda pověřená právnická osoba i nadále plní podmínky nutné k provádění technických prohlídek a zkoušek UTZ. Podrobnější informace o pozastavení a obnovení pověření k provádění technických prohlídek a zkoušek této právnické osoby jsou uvedeny v kapitole 4.4.5.* Kdo provádí kontrolu nad činností osoby pověřené Ministerstvem dopravy?? Jaké předpoklady a podmínky musí tato osoba splňovat??
Teprve po pozastavení platnosti pověření Ministerstvem dopravy společnost poskytla požadované dokumenty, mj. Příručku kvality pro inspekci dozoru. V tomto dokumentu bylo uvedeno, že součástí společnosti je inspekční orgán s názvem Inspekce dozoru a provádí inspekci v rozsahu oprávnění ČIA (pozn. DI: Český institut pro akreditaci, o.p.s.). Dle sdělení ČIA však byla akreditace zrušena v srpnu 2017. Z předložených dokumentů mj. vyplývá, že revizní technik č. 1 provedl pro tuto společnost pouze jednu technickou prohlídku a zkoušku, a to na předmětné lanové dráze. Společnost nezajišťovala pro osoby, které prováděly technické prohlídky a zkoušky, žádná školení pro zvyšování jejich odborných znalostí. Společnost (inspekční orgán) měla teoreticky nastavený systém vnitřní kontroly. Mimo jiné za objektivnost a nestrannost při inspekční činnosti, úplnost a správnost inspekčních postupů a údajů při prováděných inspekcích a řízení činnosti v rámci inspekce byl zodpovědný vedoucí inspekčního orgánu (zaměstnanec této společnosti). Prakticky však nebyla zajištěna ani nestrannost při inspekční činnosti, ani kontrola činnosti inspektora (osoby provádějící technickou prohlídku a zkoušku).
Ani provedení technické prohlídky a zkoušky UTZ na strojním a mechanickém zařízení lanové dráhy, lanech a nosné konstrukci lanové dráhy neodhalilo zjevné rozpory technické dokumentace a skutečného stavu lanové dráhy. Podle jakého předpisu měly být tyto rozpory odhaleny, resp. co mělo být odhaleno?
Právnická osoba VVS - česko-moravské výtahy, pověřená Ministerstvem dopravy k provádění technických prohlídek a zkoušek UTZ, neplnila povinnosti uvedené v rozhodnutí Ministerstva dopravy, mj. „zajistit, aby zaměstnanci popřípadě osoby v jiném smluvním vztahu, kteří provádějí technické prohlídky a zkoušky UTZ po zásahu do zařízení, nebyli ovlivněni komerčními, finančními a jinými zájmy, které by mohly ovlivnit jejich technický úsudek“. Čím konkrétně nebylo rozhodnutí MD naplněno? *Právnická osoba pověřila vykonáním technické prohlídky a zkoušky fyzickou osobu, která dlouhodobě prováděla revize nebo prohlídky a zkoušky UTZ v provozu na předmětné lanové dráze, a tím nebyla zajištěna nezávislost provedení technické prohlídky a zkoušky.* Zakazuje něco takový postup a v čem konkrétně je spatřováno nenaplnění nezávislosti? *Dále neplnila povinnost „provádět technické prohlídky a zkoušky UTZ po zásahu do zařízení kvalitně a objektivně v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., s vyhláškou, a s technickou dokumentací příslušného technického zařízení“.* V čem konkrétně nebyla tvrzená povinnost plněna? Co vše z lanové dráhy mělo být předmětem

prohlídky a zkoušky, resp. co vše z LD se mělo porovnávat s technickou dokumentací – jen to, co se měnilo (rekonstruovalo), nebo vše?
Rovněž právnická osoba Easy Control Morava, pověřená Ministerstvem dopravy k provádění technických prohlídek a zkoušek UTZ, neplnila povinnosti uvedené v rozhodnutí Ministerstva dopravy, mj. „zajistit, aby zaměstnanci popřípadě osoby v jiném smluvním vztahu, kteří provádějí technické prohlídky a zkoušky UTZ po zásahu do zařízení, nebyli ovlivněni komerčními, finančními a jinými zájmy, které by mohly ovlivnit jejich technický úsudek“. Čím konkrétně nebylo rozhodnutí MD naplněno?
Na rozdíl od porušení povinností společností VVS - česko-moravké výtahy, která prováděla technickou prohlídku a zkoušku na strojním a mechanickém zařízení lanové dráhy, porušení povinností společností Easy Control Morava nebylo v příčinné souvislosti se vznikem MU, protože prováděla technickou prohlídku určeného technického zařízení elektrického, a tedy se nemusela nezbytně zabývat funkčností automatického ovládání vozové brzdy. Z čeho vyplývá, že se právnická osoba Easy Control Morava musela zabývat funkčností automatického ovládání vozové brzdy – o jaké UTZ se jedná?

Str. 89 a 90: *Poslední prohlídku a zkoušku určeného technického zařízení – strojní a mechanická zařízení lanové dráhy, lana a nosné konstrukce lanové dráhy, podle § 48 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., v rozsahu § 6 odst. 2 písm. e) vyhlášky č. 100/1995 Sb., provedla oprávněná odborně způsobilá osoba, revizní technik č. 2, ve dnech 25. – 26. 6. 2019. Protokol o provedené prohlídce a zkoušce byl vystaven 30. 6. 2019 v Trutnově.*
….
V části C. Opatření a lhůty k odstranění zjištěných závad a nedostatků bylo uvedeno:
• Vzhledem k provedené výměně řízení pohonu zajistit provedení opravy provozního předpisu lanové dráhy v příslušných kapitolách dle skutečnosti. Termín 15. 7. 2019;
• Provést geodetickou kontrolu lanové dráhy. Termín 30. 9. 2019.
Strojní a mechanická zařízení lanové dráhy, lana a nosné konstrukce byly uznány „způsobilé provozu za podmínky odstranění zjištěných vad a nedostatků v části C. tohoto protokolu v daných termínech. V dalším období nutno provoz, obsluhu, opravy a údržbu zařízení lanové dráhy zajišťovat dle pokynů výrobce, platných právních předpisů, technických norem a dalších předpisů vztahujících se na provoz lanové dráhy.“.

str. 91: *Poslední provozní revizi určeného technického zařízení – strojní a mechanická zařízení lanových drah, lana a nosné konstrukce lanových drah podle § 48 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., v rozsahu § 5 odst. 2 písm. d) vyhlášky č. 100/1995 Sb., provedla oprávněná odborně způsobilá osoba, revizní technik č. 1, ve dnech 21. – 22. 6. 2021. Zpráva o provedené provozní revizi byla vystavena 22. 6. 2021 v Liberci. ….*
Tato revizní zpráva mj. zmiňuje:
…..
• zmínku o technické dokumentaci, která dle zápisu v revizní zprávě: „obsahuje soubor platných a skutečnému vyhotovení lanové dráhy odpovídajících výkresových podkladů, projektovou a technickou dokumentaci, pokyny výrobce pro provoz, obsluhu, údržbu a zkoušky ze září 1974 a další důležité doklady týkající se výstavby lanové dráhy, vyjádření, potvrzení a rozhodnutí orgánů státní správy, které jsou nedílnou součástí hlavního spisu lanové dráhy“;
…..
• kontrolu kabin: „byly prohlédnuty oba běhouny, včetně prohlídky za jízdy“, popis ovládacích prvků, přezkoušení osvětlení, „u obou kabin byla za klidu vyzkoušena správná funkce vozové brzdy. Vozové brzdy zapůsobily včetně el. spínače.“;
• prohlídku napínací stanice;
• měření lan: „Měřením tažného lana T/8 byly naměřeny tyto hodnoty: průměr lana se pohyboval v rozmezí od 21,8 do 22,6 mm, výška stoupání pramene činila od 158 do 160 mm. Vizuální kontrolou nebyly zjištěny žádné prasklé drátky. Měsíční měření bylo provedeno 7. 6. 2021.“.

Str. 92 a 93: *V souvislosti s revizemi nebo prohlídkami a zkouškami určeného technického zařízení – strojní a mechanická zařízení lanových drah DI zjistila, že revizní technik č. 1*

vykonal první revizi na předmětné lanové dráze v červnu 1981 společně s jiným revizním technikem, který prováděl předchozí revize od začátku zkušebního provozu předmětné lanové dráhy. Další revizi v prosinci roku 1981 vykonal revizní technik č. 1 už samostatně. Následné revize prováděl buď samostatně nebo společně s revizním technikem č. 2 – ten vykonal první revizi na předmětné lanové dráze v červenci 1982, první samostatnou revizi vykonal v září 1985. Lze konstatovat, že od prosince 1981 prováděli revize výhradně tito dva revizní technici.
Kontrolní zkoušky (původní označení současných prohlídek a zkoušek) prováděly v červnu 1983, prosinci 1986 a prosinci 1989 jiné oprávněné osoby. V prosinci roku 1992 provedl kontrolní zkoušku revizní technik č. 1 a tyto kontrolní zkoušky, resp. prohlídky a zkoušky určeného technického zařízení prováděl až do roku 2002. V průběhu těchto let prováděl revize výhradně revizní technik č. 2. Od tohoto roku si role tito revizní technici vyměnili a až do vzniku MU prováděl revize revizní technik č. 1 a prohlídky a zkoušky určeného technického zařízení revizní technik č. 2. Lze tak konstatovat, že od prosince 1989 až do vzniku MU veškeré revize nebo prohlídky a zkoušky určeného technického zařízení – strojní a mechanická zařízení lanových drah, lana a nosné konstrukce lanových drah (dle § 1 odst. 6 písm. a) vyhlášky č. 100/1995 Sb.) prováděli výhradně tito dva revizní technici. Vyhláška č. 100/1995 Sb. je z roku 1995, takže do té doby museli revizní technici postupovat podle jiného předpisu. *Zároveň lze předpokládat, že funkce automatické aktivace vozové brzdy byla odstraněna v době, kdy tito revizní technici již vykonávali činnosti na předmětné lanové dráze.* Z čeho „předpoklad“ vyplývá? **V takto zásadní věci nelze spekulovat, ale jednoznačně doložit.**
Přesto v podání vysvětlení revizní technik č. 1 uvedl: „Nejsem si vůbec vědom, že tam kdy byla. Nikdy jsem si jí nevšiml. Nemám k tomu co říci. Pokud mi to provozovatel hypoteticky neoznámil, nemusel jsem se o tom teoreticky vůbec dozvědět, ale nevím. Ukázaný výkres (pozn. DI: součást technické dokumentace, která byla předmětem každé revize či prohlídky a zkoušky), kde je automatická funkcionalita vidět, jsem viděl úplně poprvé.“ Bylo povinností revizních techniků zkoumat celou technickou dokumentaci, nebo jen tu část, která souvisela s tím, co bylo předmětem revizí či prohlídky a zkoušky? *Revizní technik č. 2 uvedl: „Co já pamatuji, tak tam vždy byla vozová brzda pouze s ručním vybavením. Není mi známo, že by tam dříve byla automatická vozová brzda. Ani nevím, že by jí kdy odstraňovali. Kontroloval jsem stav zařízení, která na předmětné lanové dráze byla. Že bychom se bavili o automatické vozové brzdě si nepamatuji. Dle mého názoru byla lanová dráha v takovém provozním stavu, v němž byla uvedena do provozu po rekonstrukci v roce 1975. Vycházel jsem z toho, že lanová dráha je ve stavu, v jakém byla schválena. Nevím o tom, že by se tam něco měnilo.“.*
…..
Podle § 5 vyhlášky č. 100/1995 Sb. se revize strojních a mechanických zařízení lanových drah, jejich částí a nosné konstrukce provádějí v časovém intervalu 1 rok. Při revizích se vizuální kontrolou stavu zařízení a kontrolou funkce zařízení bez zatížení (provozní revize) zajišťuje dodržení podmínek bezpečného provozu, především zamezení možnosti vzniku újmy na životě nebo zdraví a pádu předmětu ze zařízení.
Odborně způsobilé osoby provádějící revize nekontrolovaly přítomnost a funkčnost prvků automatického (hydraulického) ovládání vozové brzdy, přestože zařízení podle technické dokumentace mělo být (v souladu s platnými normami) těmito prvky vybaveno za účelem zajištění podmínek bezpečného provozu. Podrobnosti v kapitole 4.1.1. Automatické ovládání vozové brzy je podřazeno pod UTZ zařízení lanové dráhy. Bylo povinností revizních techniků provádět kontroly podle celé technické dokumentace, nebo jen té části, která souvisela s tím, co bylo předmětem revizí? Jaká technická norma stanovovala v době vzniku LD povinnost automatického ovládání vozové brzdy?
Podle § 6 vyhlášky č. 100/1995 Sb. se prohlídky a zkoušky strojních a mechanických zařízení lanových drah, jejich částí a nosné konstrukce v provozu provádějí v časovém intervalu 3 roky. Při prohlídkách a zkouškách se u lanových drah kontrolují doklady, shoda zařízení s technickou dokumentací a dále se provádí kontrola stavu zařízení a vybavení, kontrola provozních parametrů měřením a funkční zkouška bez zatížení.
Odborně způsobilé osoby provádějící prohlídky a zkoušky nekontrolovaly shodu zařízení s technickou dokumentací, konkrétně přítomnost a funkčnost prvků automatického (hydraulického) ovládání vozové brzdy. Podrobnosti v kapitole 4.1.1. Automatické ovládání

vozové brzy je pod UTZ zařízení lanové dráhy. Bylo povinností revizních techniků provádět prohlídky a zkoušky podle celé technické dokumentace, nebo jen té části, která souvisela s tím, co bylo předmětem prohlídek a zkoušek?
Pro úplnost je třeba dodat, že se Drážní inspekce při šetření zabývala i možností, že by v minulosti odpovědné orgány udělily výjimku z právních předpisů a technických norem ohledně funkce automatické aktivace vozové brzdy. Jaké právní předpisy a technické normy stanovovaly v době vzniku LD povinnost automatické aktivace vozové brzdy? *Během šetření MU nebyl nikým poskytnut důkaz o udělení takové výjimky. Existence výjimky byla různými osobami uváděna, avšak pouze v rovině nepodložených spekulací. Šetřením tedy nebylo prokázáno, že by taková výjimka byla udělena*. Podle jakého předpisu se uděluje případná výjimka? Stejně tak ale nebylo prokázáno, kdy došlo k demontáži mechanismu aktivace vozové brzdy. Je-li jedna nepodložená věc označena za spekulaci, logicky tomu musí být i v dalších případech. *Pokud by udělena byla, mělo na ni být odkazováno v každé zprávě o revizi či protokolu o prohlídce a zkoušce jako zdůvodnění, proč nejsou plněny právní předpisy a technické normy*. Z čeho vyplývá povinnost odkazovat ve zprávách na případné výjimky? *Zároveň by pak měla být vyžadována úprava technické dokumentace, aby byla, v souladu s požadavkem § 86 odst. 3 vyhlášky č. 177/1995 Sb., aktuální.*

Str. 93: Čím konkrétně porušily odborně způsobilé osoby k provádění revizí nebo prohlídek a zkoušek UTZ (revizní technik č. 1 a revizní technik č. 2) ve svých „úlohách a povinnostech“:
- § 5 odst. 2 písm. d) odrážka 1 vyhlášky č. 100/1995 Sb.?
- § 6 odst. 2 písm. e) vyhlášky č. 100/1995 Sb.?

Str. 94: Čím konkrétně porušila společnost VVS - česko-moravské výtahy, s.r.o. Rozhodnutí Ministerstva dopravy, č.j.: 107/2017-130-SPR/6, ve svých „úlohách a povinnostech“ v odst. b) bodech 1 a 3?

Str. 94: Čím konkrétně porušila společnost Easy Control Morava, spol. s r.o., Rozhodnutí Ministerstva dopravy, č.j.: 107/2017-130-SPR/6, ve svých „úlohách a povinnostech“ v odst. b) bodě 1?

Str. 94 – 96, bod 4.2.1: *Ze znaleckého posudku VUT vyplývá, že „poškození tažného lana nastalo vlivem jeho přetížení tahem, kdy významným prvkem přispívajícím k procesu poškození byla zjištěná výrazná koroze jednotlivých drátů, která vedla k oslabení jejich průřezu. Takto oslabené lano již nemohlo unést provozní zatížení a působením vnějšího tahového napětí nastalo jeho finální poškození (přetržení).“. Na dotaz DI, zda přetížení tahem nebylo ovlivněno i jinými faktory, např. změnou parametrů nového řídicího systému, znalci VUT odpověděli, že „vliv nového systému nebyl exaktně posuzován, jelikož nebyl předmětem zadání znaleckého posudku.“*. Proč DI sama nezadala znalecký posudek nebo se na zadání nepodílela?
V podaných vysvětleních bylo opakovaně uvedeno, že po instalaci nového řídicího systému docházelo k výrazně většímu kmitání tažného lana.
…..
Součástí technické dokumentace lanové dráhy byl statický výpočet, zpracovaný výrobcem dne 26. 1. 1972, jehož předmětem byla mj. kontrola osových sil v tažném laně v definovaných bodech lanové dráhy volených na základě jejího provozního modelu. V těchto výpočtech bylo uvažováno zrychlení 0,3 m.s-2, mj. s odkazem na diagram průběhu rychlosti vozu na trati, kde např. zrychlení na požadovanou rychlost jízdy 10 m.s-1 bylo na dráze 166,67 m.
Dodavatel nového řídicího systému sdělil, že nastavená rampa rozjezdu byla 30 s pro dosažení požadované rychlosti jízdy 10 m.s-1, z čehož vyplývá, že průměrné zrychlení bylo 0,33 m.s-2. Této hodnotě odpovídala i zaznamenaná data z řídicího systému při jízdě, kdy došlo k MU (viz kapitolu 3.1.8). Z této skutečnosti vyplývá, že zrychlení vozů lanové dráhy po změně řídicího systému bylo o 10 % vyšší, než jaké bylo uvažováno při výpočtech tahu v tažném laně.
…..

Byla provedena konzultace na Katedře mechaniky a materiálů Fakulty dopravní Českého vysokého učení technického v Praze, aby bylo prověřeno, k jak velké změně osové síly v tažném laně došlo, pokud se zvýšilo zrychlení na výše uvedenou hodnotu. Přepočet byl proveden pro všechny fáze jízdy se změnou rychlosti.
…..
Vzhledem k 4,9násobné navrhované bezpečnosti tažného lana tak samotnou změnu zrychlení o velikosti 10 % z 0,3 m.s-2 na 0,33 m.s-2 nelze považovat za natolik významnou, aby vedla k ohrožení bezpečnosti lanové dráhy.

Str. 97 – 98: *V souvislosti se svědectvími ohledně kmitání lana požádala DI o konzultaci možného vlivu výměny řídicího systému vedoucího Katedry elektrických pohonů a trakce Fakulty elektrotechnické Českého vysokého učení technického v Praze. Ten k věci uvedl: „….chování pohonu lze posoudit pouze z naměřených odezev (reakci pohonu) na změnu nebo odchylku regulované veličiny. Proto by bylo potřeba pro detailnější posouzení získat alespoň záznamy průběhů skutečných a zadaných otáček do měniče v různých pracovních módech pohonu (rozběh, běh, brzda) a průběhy proudů do motoru. Z naměřených průběhů by se mělo dát vyhodnotit, zda nedocházelo v průběhu chodu pohonu k nějakým nežádoucím jevům jako např. oscilace, nebo překmity v regulovaných veličinách. Ty by pak mohly zapříčinit např. oscilace nebo pulzace momentu vytvářeného motorem. Jelikož jsou tyto veličiny ovlivňovány vlastnostmi a chováním zátěže, není možné tyto odezvy zjišťovat zpětně – bez existence regulovaného systému jako takového.“*
DI si vyžádala od dodavatele řídicího systému parametry vnitřních regulačních smyček, parametry ramp a omezení regulátorů a doložení záznamů průběhů skutečných a do měniče zadaných otáček v různých pracovních módech pohonu (rozběh, běh, brzda) a průběhy proudů do motoru při ladění odezvy pohonu během jeho uvádění do provozu.
Zástupce dodavatele písemně odpověděl: „… rozjezdová rampa byla nastavena na 30 s tzn. na zrychlení 0,33 m.s-2. To je hodnota, která byla zároveň v původní dokumentaci LD před rekonstrukcí (pozn. DI: nesprávné tvrzení, viz výše). Hodnota zpomalení se nastavuje na stejnou hodnotu a nouzové brzdění vyvolané tlačítkem „STOP NEBEZPEČÍ“ nebo poruchou na hodnotu 0,8 - 0,9 m.s-2. ... Hodnoty byly při uvádění lanové dráhy do provozu nastaveny technikem výrobce měniče, který na místě tyto parametry naladil i při plné zátěži s důrazem na plynulost jízdy. … Průběhy proudů zaznamenány nemáme.“
Zástupce dodavatele řídicího systému nedoložil žádné záznamy z měření odezvy na řídicí signály během uvádění nového řídicího systému do provozu. Kromě záznamu průběhu poslední jízdy nebyly doloženy ani záznamy průběhů předchozích jízd. Další posouzení tak nebylo vzhledem k chybějícím informacím možné.
DI doporučuje, aby záznamy z měření odezvy na řídicí signály byly povinnou přílohou technické prohlídky a zkoušky, veškeré úpravy softwaru řídicích systémů byly evidovány a původní verze softwaru archivovány. Jaký je tedy závěr – nedokonalost právních předpisů upravující technické prohlídky a zkoušky?

Str. 98, bod 4.2.2: *Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel nebo technického zařízení.* Dle vyjádření několika osob byly od počátku problémy s automatickou aktivací vozové brzy?

Str. 98, bod 4.2.3: *Při šetření byly zjištěny faktory související s výrobcem lanové dráhy, který dle dochovaných dopisů neposkytoval součinnost s řešením některých technických problémů provozovatele a od konce 80. let postupně ukončoval technickou podporu a výrobu náhradních dílů. Více informací v kapitole 4.1.7.* Jak je promítnuto do závěru?

Str. 99 – 101, bod 4.2.4: *V souvislosti s životním cyklem lan použitých v době vzniku MU byla provedena analýza dokumentace výrobce, zpráv o revizích (určeného technického zařízení – strojní a mechanická zařízení lanové dráhy, lana a nosné konstrukce lanové dráhy), protokolů o zalití lanové koncovky, protokolů o defektoskopii, knihy lan a dalších souvisejících dokumentů. Z těchto dokumentů vyplývá:*
…..

Zalití lanových koncovek proběhlo ve dnech 7. – 15. 4. 2016 (pozn. DI: přesné datum nelze z předložených dokladů zjistit, fotodokumentace nebyla předložena). Zalití lanových koncovek provedla oprávněná osoba (ev. č. 003/23-057-H/2015) dle vlastního technologického postupu. Je právním předpisem nebo technickou normou postup stanoven? *Tato osoba prováděla zalévání lanových koncovek tažného a přítažného lana po celou dobu životnosti těchto lan.*
….
Z předložených protokolů o zalití lanové koncovky nebylo vždy možné jednoznačně určit, u které kabiny bylo zalití provedeno. Provozovatel dráhy ani oprávněná osoba provádějící zalití koncovky nedodali v některých případech povinnou fotodokumentaci provedeného zalití, která měla být přílohou protokolů ve smyslu § 87 odst. 17 vyhlášky č. 177/1995 Sb. (v rámci projednání ZZ oprávněná osoba doplnila chybějící protokoly včetně některé fotodokumentace a uvedla, že fotografie k protokolům č. 072017 a č. 102017 se ztratily a to pravděpodobně po selhání pevného disku počítače, dále uvedla, že všechny protokoly vždy řádně předala provozovateli lanové dráhy). V knize lan, která byla vedena provozovatelem dráhy, některé údaje o zkrácení lana a zalití lanové koncovky chybí. Rovněž v předložených zprávách o revizích jsou některé tyto údaje neúplné či zmatečné. V ZZ se mají uvádět konkrétní fakta – co je to „některé případy“, „některé fotodokumentace“, „některé údaje“, čím byly „neúplné“ nebo „zmatečné“?
Magnetoinduktivní defektoskopie tažného lana byla prováděna pravidelně každé dva roky (v souladu s § 87 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb.), …. Během těchto měření byly indikovány lomy drátů ve vzdálenosti (od počátku měření, tj. 0,5 m za pouzdrem koncovky vozu č. 2): 470,5 m a 1034 m (rok 2016), 4,5 m a 1213 m (rok 2018), 9 m, 19 m a 601 m (rok 2020). Uvedené lomy drátu nevyžadovaly podle § 87 odst. 8 vyhlášky č. 177/1995 Sb. nebo ČSN EN 12927 Bezpečnostní požadavky na osobní lanové dráhy – Lana (do roku 2019 ČSN EN 12927-6, tj. Část 6: Kritéria vyřazení) vyřazení lana z provozu. …..V samotném způsobu provedení magnetoinduktivní defektoskopie nebyly zjištěny žádné nedostatky. O jaké lomy drátů přesně šlo?

POUZ v čl. 8.09.13 nařizovaly 1x za 2 roky „provést znovuzalití koncovek tažného a přítažného lana (ve zvláštních formách) pokud je dostatečná zásoba na délce tažného lana je při zalévání koncovek nutno zkrátit lano u koncovky o 50 cm.“
Dle záznamů v protokolech byla měřicí hlavice umístěna ve vzdálenosti 0,5 m, resp. 0,4 m od tělesa koncovky. Dále je nutné zohlednit, že samotná měřicí cívka je umístěna dalších přibližně 20 cm od okraje měřicí hlavice. Zároveň měření je relevantní až při určité rychlosti pohybu lana v cívce. Z tohoto je zřejmé, že ***hodnota minimálního zkracování lana 0,5 m stanovená výrobcem byla bez dalších opatření (např. provedení defektoskopie na koncích lan jinou metodou) systematicky nesprávná, protože místo, ve kterém došlo k přetržení lana, nebylo defektoskopicky zkontrolováno v roce 2020 ani 2018.*** *Naposledy toto místo mohlo být defektoskopicky zkontrolováno 10. 11. 2016, tedy 5 let před vznikem MU (viz znázornění na obrázku č. 11, kde byl pro přehlednost zanedbán rozplet konce lana při zalévání koncovky).* Proč nebylo promítnuto do zjištění – závěrů?

Str. 101, bod 4.2.6 „Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření“
Při šetření nebyly zjištěny jiné faktory související s drážními vozidly, železniční infrastrukturou nebo technickými zařízeními. Jak souvisí železniční infrastruktura s lanovou dráhou?

Str. 102, bod 4.3 Lidské faktory
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti
Při šetření byly zjištěny faktory související s odbornou přípravou zaměstnanců provozovatele, podrobnosti jsou uvedeny v kapitole 4.1.1.2, na kterou v tomto smyslu odkazuje i kapitola 4.1.1.3. Jak souvisí odborná příprava zaměstnanců s lidskými a individuálními faktory?
4.3.2 Pracovní faktory
Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovní náplní nebo pracovní dobou zaměstnanců. Neodpovídá tvrzením na str. 68 (V pracovní náplni průvodčích….). *Při šetření nebylo u zúčastněných zaměstnanců zjištěno nedodržení podmínek pro odpočinek před směnou a přestávek, resp. přiměřené doby na oddech a jídlo v průběhu směny.*

4.3.3 Organizační faktory a úkoly
Při šetření byly zjištěny faktory související s organizací práce nebo pracovními úkoly, podrobnosti jsou uvedeny v kapitole 4.1.1.2, na kterou se v tomto smyslu odkazuje i kapitola 4.1.1.3.
…..
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce
Příslušné podmínky regulačního rámce jsou stanoveny v Nařízeních Evropské unie, zákoně č. 266/1994 Sb. a prováděcích vyhláškách. Tvrzení je minimálně zavádějící. Zásadní je právní prostředí 1) v době rekonstrukce LD a před uvedením do provozu (realizace a schvalování), 2) v době provozu do změny zákona o dráhách a prováděcích předpisů v roce 1995, 3) v (nedávné) době regulace ze strany EU.
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů
Byly zjištěny nedostatky v činnosti posuzování rizik, podrobnosti v kapitole 4.1.5. Posuzování rizik by se mělo vztahovat jednak do fáze realizace rekonstrukce LD v letech 1971 – 1975, a jednak do fáze pravidelných prohlídek a kontrol UTZ (zařízení LD jsou 2 UTZ a 3 kabiny s náhradní 6 UTZ)

Str. 103 – 105, bod 4.4.5: …. *Na základě dožádání výsledků státního dozoru prováděného Drážním úřadem bylo Drážním úřadem sděleno, že: „Ke dni odeslání odpovědi (pozn. DI: 9. 12. 2021) na Vaše usnesení Drážní úřad nepřijal žádná opatření v souvislosti s výše uvedenou mimořádnou událostí.“.* Proč usnesení? *Dále bylo na dotaz ve věci státních dozorů Drážním úřadem sděleno, že: „V uvedeném období od 1. 1. 2010 Drážní úřad vykonal jeden státní dozor na předmětné lanové dráze, a to ve dnech 27. až 28. 1. 2016 (protokol č.j. DUCR-9682/16/Kt ze dne 16.2.2016).* Z jakého důvodu od 1. 1. 2010?
…..
V době dokončování šetření mimořádné události požádala Drážní inspekce Drážní úřad o sdělení, zda od doby předchozího sdělení o přijetých opatřeních došlo ze strany Drážního úřadu k přijetí nějakých dalších opatření. Drážní úřad sdělil: „Drážní úřad v souvislosti s mimořádnou událostí zvýšil počet státních dozorů na lanových drahách (př. Větruše v Ústí nad Labem) a svou přítomností na konferencích pořádaných asociacemi lanových drah, kladl důraz na řádné dodržování veškerých náležitostí (řádně proškolená obsluha, údržba, revize, prohlídky a zkoušky v provozu, legislativa, nezávislost apod). Dále byla provedena důsledná kontrola revizních zpráv a zpráv z TPaZ (pozn. DI: technických prohlídek a zkoušek) ze všech lanových drah provozovaných k datu 31.12.2021. V nastaveném trendu chceme pokračovat, bezpečnost a spolehlivost je pro DÚ jeho prioritou.“. Co je to „doba dokončování šetření MU“? *Výkon státního dozoru je z principu namátkovou kontrolou pro zjištění konkrétního stavu věci, na kterou se zaměřuje, např. orgánem nastaveného systému nebo konkrétních jednotlivostí a plnění jednotlivých ustanoveních právních předpisů. Pro systematické a periodické ověřování technické způsobilosti UTZ byl nastaven systém revizí, prohlídek a zkoušek, tj. právě oprávněná osoba k provádění revizí, prohlídek a zkoušek byla na základě osvědčení oprávněna ověřovat technickou způsobilost. Provedení státního dozoru obecně nelze považovat za ověření technické způsobilosti zařízení (pokud není na toto jednoznačně zaměřen).* Výkon státního dozoru byl speciální formou státní kontroly a dle schválených pravidel měl formu oznámeného a neoznámeného (namátkového) dozoru. Zatímco oznámené dozory prováděl především Drážní úřad, namátkové dozory prováděla Drážní inspekce. S novým zákonem o kontrole, účinným od 1. 1. 2014, došlo ke změně pojetí státního dozoru – kontrola se primárně oznamuje kontrolované osobě předem; novelou zákona o dráhách od 1. 4. 2017 bylo navíc odebráno oprávnění k výkonu státního dozoru pro Drážní inspekci. Systém revizí, prohlídek a zkoušek se vztahuje k celé lanové dráze prostřednictvím 8 UTZ; navíc se nejedná o aktivitu státní moci. Státní dozor není z principu namátkovou kontrolou a nic nevylučuje, aby jeho standardním zaměřením bylo právě ověření technické způsobilosti zařízení ze strany Drážního úřadu jako orgánu veřejné moci.

DI analyzovala provedené státní dozory, o jejichž konání se dozvěděla z dostupné dokumentace. S ohledem na výše uvedené bylo nezbytné zjistit jejich zaměření. Dle DÚ vykonal jen jeden dozor. Jaké státní dozory tedy DI analyzovala?
…..
Ministerstvo dopravy nedoložilo žádný protokol o provedeném státním dozoru a sdělilo: „Prověřili jsme evidenci týkající se dozorové činnosti našeho odboru a nenalezli jsme žádný záznam, který by se týkal výkonu státního dozoru na předmětné lanové dráze v posledních zhruba 10 letech. Co se týče delšího časového horizontu, tj. cca 15 let a více zpět, není možné, s ohledem na proběhnuvší skartační lhůty a několikeré změny v systému spisové služby Ministerstva dopravy, případné další záznamy dohledat. ... Ministerstvo dopravy primárně vykonává kontrolu státní správy (dříve vrchní státní dozor) nad činností drážních správních úřadů v této oblasti, tedy především měst a obcí.“. Jak může mít změna spisové služby vliv na existenci písemností. To evidence z jednoho systému nepřechází do druhého? Jaké jsou skartační lhůty u protokolů a záznamů ze státních dozorů na MD?

Z analyzovaných zpráv o revizi a protokolů o prohlídce a zkoušce však vyplynuly informace o dalších státních dozorech provedených Drážním úřadem: 16. 8. 1996, 24. 8. 2000, 19. 4. 2001, 25. 11. 2003, 23. 3. 2005, 29. 9. 2005, 21. 7. 2006, 17. 4. 2008, 20. 11. 2009 a 26. 3. 2010, provedených blíže neurčeným orgánem 19. 5. 2005 a provedených Ministerstvem dopravy 25. 1. 2008. Z knihy dozorů, vedené provozovatelem lanové dráhy, pak vyplynulo navíc konání státního dozoru Drážním úřadem 26. 11. 2007. Jaké bylo vysvětlení DÚ a MD ke zjištění?

Jelikož byla DI do roku 2017 rovněž oprávněna provádět státní dozory, analyzovala i vlastní provedené státní dozory. …… Žádný z těchto státních dozorů nebyl zaměřen na kontrolu jakýchkoliv prvků souvisejících s vozovou brzdou.
Analýzou dostupných protokolů nebylo zjištěno pochybení při výkonu státního dozoru. S ohledem na skutečnost, že některé protokoly o provedeném státním dozoru již byly skartovány a další nebyly doloženy, nelze vyloučit, že v minulosti došlo ke státnímu dozoru zaměřenému i na prvky běhounu či konkrétní prvky vozové brzdy, při kterém nebyl vlivem pochybení jednotlivých zaměstnanců vykonávajících státní dozor zjištěn nedostatek. Proč není navrhována úprava oblasti státních dozorů – minimálně stanovení doby archivace?

Str. 105: *Proběhlo osobní jednání inspektorů DI se zaměstnancem Drážního úřadu, ředitelem příslušného odboru. Na žádost inspektorů DI, aby vysvětlil průběh ověřování odborné způsobilosti žadatelů* (je stanoveno vyhláškou)*, zaměstnanec Drážního úřadu sdělil, že žadatel musí složit zkoušku, a byla citována vybraná ustanovení vyhlášky č. 16/2012 Sb., bližší informace nebyly sděleny. Žádosti inspektorů DI, aby byly předloženy záznamy o provedených zkouškách odborné způsobilosti osob, které prováděly na předmětné lanové dráze revize nebo prohlídky a zkoušky UTZ, nebylo prvotně vyhověno.*
Dále byl zaměstnanec Drážního úřadu požádán o sdělení, jakým způsobem probíhá dozor nad činností osob provádějících revize nebo prohlídky a zkoušky UTZ. Bylo sděleno, že v souladu se zákonem je prováděno pouze pravidelné ověřování teoretických znalostí pravidelnou (atestační) zkouškou. Dále sdělil, že se státní dozory přímo v průběhu provádění revizí či prohlídek a zkoušek UTZ neprovádí. Mimo jiné i z důvodu, že mu není předem známo, kdy se tyto revize či prohlídky a zkoušky UTZ provádí. Na dotaz, zda zkoušel takový termín zjistit a dozor vykonat (zjistit termín revize nebo prohlídky a zkoušky by bylo možné jen u konkrétní osoby, která to dělá; pak ale mizí efekt namátkové kontroly)*, odpověděl, že mu termín nebyl sdělen. Na dotaz, zda jakýmkoliv způsobem inicioval změnu legislativy (nebo ví o někom takovém), aby byl povinně informován o termínech provádění revizí a prohlídek a zkoušek UTZ* (to je snad záležitostí DÚ jako celku, resp. MD, které je odpovědno za celý systém drážní dopravy)*, odpověděl, že ne a není si vědom, že by kdokoliv jiný tuto změnu inicioval. Na dotaz, zda považuje za vhodné, aby Drážní úřad tuto možnost měl, odpověděl: „možná“.* Více než zkušenosti a názory jednoho zaměstnance DÚ by měl DI zajímat nastavený systém dohledu ze strany DÚ, tento zhodnotit a případně navrhnout zlepšení. Např. **povinnost osob registrovat termín a místo provedení revizí nebo prohlídek a zkoušek, včetně následné**

dokumentace, do centrálního systému spravovaného Drážním úřadem, aby ten měl on-line přehled o všech revizích, prohlídkách a zkouškách a možnost se jich i zúčastnit, resp. vykonávat dohled na jejich průběhem. Centrální systém by se týkal všech drah, nejen LD.

Str. 106 – 109: *Dalším šetřením bylo zjištěno, že poslední revize na předmětné lanové dráze (provedené v červnu 2021) se zúčastnila osoba v zácviku (dále jen revizní technik v zácviku). Proto se DI opětovně zabývala způsobem školení osob provádějících revize nebo prohlídky a zkoušky určených technických zařízení, tentokrát se zaměřením na praktický zácvik. Prvotně nebylo DI zřejmé, v jaké fázi zácviku zmíněná osoba byla, tj. zda již měla vykonané některé zkoušky a sama mohla identifikovat zjevné nedostatky, které vylučovaly technickou způsobilost předmětné lanové dráhy k provozu.* Čím je obsah a posloupnost „zácviku" dána – kdo a jak ji stanovil, v jakém dokumentu je obsažena? *Dále se DI zabývala tím, jakým způsobem byl zácvik prováděn a zda zacvičující osoba vedla zacvičovanou osobu k postupu, který by umožňoval systematicky ověřovat shodu určeného technického zařízení s požadavky právních předpisů, technických norem a technické dokumentace.*
Bylo zjištěno, že v době, kdy se zacvičovaná osoba zúčastnila předmětné revize, ještě neměla vykonanou zkoušku odborné způsobilosti. V podání vysvětlení DI uvedla: „Já skoro nic nevím. V době prohlídky a zkoušky (pozn. DI: jednalo se o revizi) jsem předmětnou lanovou dráhu viděl profesně poprvé. Figuroval jsem tam jako pozorovatel, neměl jsem právo se do ničeho pouštět. … revizní technik č. 1 kontroloval provozní dokumentaci, ale projektovou dokumentaci jsem neviděl. … V dolní stanici jsme u obou kabin postupně vyzkoušeli ruční brzdu, kdy tato zafungovala správně – byl jsem se po zabrzdění podívat i nahoře (pozn. DI: konstrukce v dolní stanici, ze které je možné provést kontrolu běhounu)." Na otázku, zda na předmětné lanové dráze byla instalována automatická vozová brzda, osoba odpověděla: „Nebyla a ani jsem v době revize nevěděl, že tam má být. Dozvěděl jsem se to až u přípravy na zkoušku u Drážního úřadu.".
Z výše uvedeného je zřejmé, že osoba v zácviku měla v době prováděné revize nedostatečné odborné znalosti. Je otázkou, jaký význam má praktický zácvik bez předchozí teoretické přípravy k provádění příslušné revize. Z čeho plyne, že praktický výcvik předcházel teoretické přípravě? *Zároveň je zřejmé, že revizní technik č. 1 nevedl zacvičovanou osobu k systematickému postupu při provádění revizí – mj. nebyl kontrolován stav zařízení a funkce zařízení podle technické dokumentace.* Na rozdíl např. od odborné způsobilosti k řízení lanové dráhy **neobsahuje vyhláška č. 16/2012 rozsah potřebných odborných znalostí, způsob provádění výuky a výcviku k prokázání odborné způsobilosti k revizím, prohlídkám a zkouškám**.

Vzhledem k okolnostem zácviku výše uvedené osoby DI žádala Drážní úřad o předložení veškerých dokladů o zácviku této osoby pro činnost osoby odborně způsobilé k provádění revizí nebo prohlídek a zkoušek UTZ v provozu s odůvodněním, že DI při šetření příčin a okolností vzniku předmětné MU považuje za důležité zjistit přesné okolnosti vydávání Osvědčení o odborné způsobilosti k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení ve smyslu zákona o drahách, jakož i formy jejího zácviku.
….následně poskytl Drážní úřad požadované zprávy o revizích a protokoly o prohlídkách a zkouškách v provozu, kterých se výše uvedená osoba v zácviku zúčastnila. Z těchto dokumentů bylo zjištěno, že praktický zácvik uvedené osoby probíhal od konce června do konce září 2021 na 5 lanových dráhách, přičemž zacvičující osobou byl vždy revizní technik č. 1, na třech lanových dráhách byla zacvičovaná osoba současně vedoucím provozu těchto lanových drah, na další lanové dráze byla zacvičovaná osoba pracovníkem této lanové dráhy. Lanová dráha Liberec-Horní Hanychov – Ještěd, na níž došlo k MU, tak byla jedinou, na které zacvičovaná osoba neměla přímý pracovní vztah. Zacvičovaná osoba tak mohla mít vysoké odborné znalosti o lanových dráhách, na kterých z velké části probíhal zácvik, avšak nikoliv v souvislosti se zácvikem samotným, ale v souvislosti se svou další pracovní činností. V čem je problém, že část zácviku se odehrává na LD, kterou osoba v zácviku zná? *Zcela evidentně pak při zácviku nedošlo k osvojení si správných postupů pro činnost osoby odborně způsobilé k provádění revizí nebo prohlídek a zkoušek UTZ v provozu, to se mimo jiné projevilo na lanové dráze Liberec-Horní Hanychov – Ještěd.* Z čeho uvedený závěr konkrétně vyplývá?

Výše uvedená zjištění navíc evokují, že osoba v zácviku usilovala o získání osvědčení pro činnost osoby odborně způsobilé k provádění revizí nebo prohlídek a zkoušek UTZ v provozu pro vykonávání těchto činností na lanových dráhách, na nichž má přímý pracovní vztah. V průběhu dalšího šetření bylo zjištěno, že revizní technik v zácviku po získání osvědčení pro činnost odborně způsobilé osoby k provádění revizí nebo prohlídek a zkoušek UTZ v provozu a prováděl tyto činnosti na lanových dráhách, u jejichž provozovatelů byl v pracovněprávním vztahu. ***Dle DI je tato situace jednoznačně konfliktem zájmů (v osobní rovině) a je třeba ji do budoucna jednoznačně vyloučit, viz BD****. Důvodem tohoto doporučení je mj. skutečnost, že činnost vykonávaná v pracovněprávním vztahu je činností závislou, jež je dle § 2 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události, je práce definována jako „...práce, která je vykonávána ve vztahu nadřízenosti zaměstnavatele a podřízenosti zaměstnance, jménem zaměstnavatele, podle pokynů zaměstnavatele a zaměstnanec ji pro zaměstnavatele vykonává osobně“. Vyjdeme-li z toho, že podle § 48 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. určené technické zařízení v provozu podléhá pravidelným revizím, prohlídkám a zkouškám, kterými se ověřuje jejich technický stav a provozní způsobilost, a zohledníme-li výše uvedené ustanovení zákoníku práce popisující markanty závislé práce, zvláště pak* ***se jeví jako nanejvýš nevhodné, aby osoba, která má ověřovat technický stav určeného technického zařízení, byla ve vztahu podřízenosti k osobě – zaměstnavateli, který této osobě vydává pokyny, rozhoduje o její pracovní odměně a hodnotí její práci, a který v rámci své podnikatelské činnosti má či může mít z krátkodobého hlediska zájem na tom, aby určené technické zařízení fungovalo spojitě s co nejmenšími náklady, přičemž není zdaleka vyloučeno, že by se tak mohlo dít i na úkor bezpečnosti****….*
DI je přesvědčena, že prováděním revizí nebo prohlídek a zkoušek UTZ na lanových dráhách odborně způsobilou osobou, která má pracovněprávní vztah s provozovatelem předmětného zařízení, ***není zajištěna potřebná nezávislost provádění těchto činností****.* S uvedenými závěry lze jenom souhlasit, ale **proč stejný přístup není uplatňován samotnou Drážní inspekcí?** DI je podřízena Ministerstvu dopravy, které je potenciálním subjektem, který má být předmětem šetření ze strany DI – např. a zejména pokud se týká možnosti vad právních předpisů v souvislosti s konkrétní MU. S účinností nového zákona o státní službě o platu a odměnách generálního inspektora DI rozhoduje státní tajemník MD, který se s ministrem dopravy podílí na vypracování služebního hodnocení generálního inspektora. Je v zájmu generálního inspektora DI působit nezávisle proti MD? Ukazuje se, že ne. **Jedná se evidentně o střet zájmu**, jako je popsán v ZZ. Střet zájmu **je umocněn tím, že osoba GI DI je osobou blízkou zaměstnanci MD ve vedení ministerstva, který vrcholově odpovídá za právní předpisy MD a který navíc působí jako předseda řídícího výboru ČD, to jest jednoho z dopravců**.

Drážnímu úřadu byla dána povinnost podle § 48 odst. 3) zákona č. 266/1994 Sb.: „Zjistí-li drážní správní úřad, že oprávněná osoba, provádějící revize, prohlídky a zkoušky určeného technického zařízení vykazuje nedostatky ve své činnosti, které podstatným způsobem ovlivňují ověřování technické způsobilosti a bezpečnost provozu určeného technického zařízení, odejme osvědčení o její odborné způsobilosti.“. Nebylo však stanoveno, jakým způsobem má DÚ provádět dozor nad osobami, jimž vydal osvědčení o jejich odborné způsobilosti. Proč je zjištění nedostatků v činnosti oprávněných osob vázáno jen na státní dozor, resp. dané ustanovení je svázáno jen se státním dozorem? K takovému zjištění mohl DÚ dojít i jinak, např. na základě výsledků šetření MU. *Drážní úřad dle svého sdělení neměl možnost vykonávat dozor nad těmito osobami v době provádění pravidelných revizí nebo prohlídek a zkoušek, protože neznal termíny těchto činností.* Jedná se sice o podstatnou okolnost, ale ani tato nebránila tomu, že by se nemohly zjistit nedostatky v činnosti oprávněných osob. *Nebylo prokázáno, že DÚ usiloval o změnu legislativy tak, aby mohl v dostatečné míře provádět kontrolu nad těmito osobami.* **Odpovědnost za podobu zákona o dráhách a za to, jak má systém výkonu veřejné moci v drážní dopravě vypadat, nese výhradně Ministerstvo dopravy**, které má mít dostatečně erudovaný aparát úředníků, aby stanovil pravidla pro efektivní výkon státní správy především v zájmu bezpečnosti na dráhách. Tomu odpovídá i zařazení zaměstnanců MD do vyšších platových tříd, které mají odpovídat

náročnosti vykonávané činnosti. Stejným způsobem by se dalo dotazovat, jak např. DI usilovala o změnu legislativy, aby byla zajištěna její nezávislost?
Tím, že Drážní úřad nedostatečně vykonával dozor nad oprávněnými osobami provádějícími revize nebo prohlídky a zkoušky určeného technického zařízení, nezjistil, že oprávněná osoba vykazovala dlouhodobě (minimálně od roku 1991) zjevné nedostatky ve své činnosti, které podstatným způsobem ovlivňovaly ověřování technické způsobilosti a bezpečnost provozu určeného technického zařízení ve smyslu § 48 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. Tvrzení o nedostatečnosti výkonu státního dozoru si odporuje se závěrem o faktické nemožnosti Drážního úřadu provádět dozor při revizích nebo prohlídkách a zkouškách UTZ z důvodu absence informací o konkrétním termínu. V čem konkrétně vykazovala oprávněná osoba zjevné nedostatky?

Str. 109 - 110: *Podle § 47 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb. vydá Drážní úřad průkaz způsobilosti určeného technického zařízení na základě technické prohlídky a zkoušky, kterou zajistí výrobce nebo jiná osoba, která prokáže právní zájem na schválení určeného technického zařízení, na svůj náklad u právnické osoby pověřené Ministerstvem dopravy. Dále podle § 6 odst. 7 písm. b) vyhlášky č. 100/1995 Sb. musí být po zásahu do zařízení znamenajícím odchylku od technické dokumentace provedena technická prohlídka a zkouška osobou pověřenou Ministerstvem dopravy.*
Vzhledem k tomu, že úloha právnické osoby pověřené Ministerstvem dopravy nebyla v právních předpisech blíže upřesněna, žádala DI Ministerstvo dopravy o sdělení mj., za jakých podmínek získá právnická osoba pověření, jakým způsobem je kontrolována činnost těchto pověřených osob, jaká je úloha a zodpovědnost pověřené osoby v posouzení způsobilosti k provozu určeného technického zařízení. Ministerstvo dopravy odpovědělo: „Důvody pro nastavení právní úpravy tak, že tuto činnost může vykonávat pouze právnická (nikoliv fyzická) osoba lze v zásadě hledat v záměru vytvořit, resp. nastavit vysokou úroveň odbornosti, technického a technologického zázemí pro výkon takovéto činnosti. V případě svěření výkonu dané činnosti právnické osobě (jak je stanoveno) zákonodárce důvodně předpokládal, že úroveň a kvalita výkonu má být nepochybně vyšší, než by tomu bylo v případě fyzické osoby. Z logiky věci právnická osoba disponuje širším personálním, odborným, technickým, finančním a dalším zázemím. Lze předpokládat, ale nemusí tomu tak být, např. u malých s.r.o. *Musí mít nastaven kvalitativní systém řízení, což zahrnuje mimo jiné také systém zajišťování odborné způsobilosti zaměstnanců, hierarchický systém výkonu jejich činnosti, předávání a kontroly práce, odpovědnosti atd.* Z čeho uvedená povinnost plyne? *V souvislosti s aspektem odpovědnosti lze obecně rovněž zmínit, že svěření výkonu předmětné činnosti ryze právnické osobě s sebou rovněž nese výrazně vyšší úroveň zajištění bezpečného výkonu činnosti, zakotvení odpovědnostních pojistek, a to i následně pro případy nesprávně vykonávané činnosti. Je nasnadě, že by samotná fyzická osoba některé ze shora příkladmo vyjmenovaných činností nemohla již ze své podstaty zajistit vůbec či pouze v úrovni nižší, než je tomu u právnické osoby.“* Lze předpokládat, ale nemusí tomu tak být, např. u malých s.r.o.
Uvedené konstatování je logické a princip pověřování právnických osob je systematicky správný, nicméně bylo zjištěno, že prakticky tento systém není funkční. Samotnou technickou prohlídku na předmětné lanové dráze provedl za právnickou osobu revizní technik č. 1, tj. fyzicky stejná osoba, která prováděla revize nebo prohlídky a zkoušky UTZ v provozu na předmětné lanové dráze již od roku 1981, v tomto případě jako osoba ve smluvním vztahu k právnické osobě pověřené Ministerstvem dopravy.
Ministerstvo dopravy dále sdělilo, že „před vydáním rozhodnutí ... dožádá Drážní úřad o provedení úkonů – ověření souladu obsahu žádosti s faktickým a právním stavem a dodržení podmínek pro vydání pověření, vzhledem k tomu, že Ministerstvo dopravy by mohlo úkony s tím spojené provést jen s obtížemi“ a doplnilo „pro agendu pověřování právnických osob byly zpracovány příslušné metodické pomůcky, resp. metodické pokyny stanovující podmínky pro pověřování právnických osob.“. Na základě čeho MD přenáší svou agendu na Drážní úřad? Proč v zákoně o dráhách není rovnou stanoveno, že rozhodnutí má vydávat DÚ? Jaká je závaznost metodických pomůcek a pokynů? Jak MD zodpovědělo další dotazy - jakým způsobem je kontrolována činnost těchto pověřených osob, jaká je úloha a zodpovědnost pověřené osoby v posouzení způsobilosti k provozu určeného technického zařízení?

DI si vyžádala zprávu zpracovanou Drážním úřadem, na základě které bylo vydáno pověření právnické osobě VVS - česko-moravské výtahy, která provedla technickou prohlídku a zkoušku na strojním a mechanickém zařízení předmětné lanové dráhy. Mj. bylo zjištěno, že zprávu podepsal ředitel příslušného odboru Drážního úřadu, tj. stejná osoba, která vydala průkaz způsobilosti zařízení lanové dráhy, byla předsedou zkušební komise při atestační zkoušce revizního technika č. 1 a č. 2 a následně prodloužila platnost jejich osvědčení o odborné způsobilosti k provádění revizí, prohlídek a zkoušek UTZ v provozu.

Po obdržení podnětu od DI ohledně plnění podmínek stanovených pro činnost pověřené osoby k provádění technických prohlídek a zkoušek společností VVS - česko-moravké výtahy (společnost v průběhu šetření tvrdila, že nedisponuje povinnými dokumenty, viz kapitolu 4.1.7, část Analýza revizních zpráv, protokolů o prohlídce a zkoušce a obdobných dokumentů) pozastavilo Ministerstvo dopravy této společnosti platnost předmětného pověření dne 19. 2. 2024. Již dne 23. 2. 2024 proběhlo jednání mezi Ministerstvem dopravy a touto společností, dne 26. 2. 2024 dožádalo Ministerstvo dopravy Drážní úřad o bezodkladné provedení úkonů – ověření způsobilosti této společnosti, dne 27. 2. 2024 vypracoval Drážní úřad písemnou zprávu o kladném výsledku ověření této společnosti a obratem Ministerstvo dopravy pozastavení platnosti pověření zrušilo. V průběhu projednání ZZ k uvedenému Ministerstvo dopravy sdělilo: „V případě neopodstatněných procesních průtahů spojených vyřízením daného podání (zde rozklad) by postupovalo v rozporu s právním řádem, zejména správním řádem (§ 71 odst. 1) a zde zakotvenými požadavky na bezodkladnost vydání rozhodnutí, resp. by se Ministerstvo dopravy vystavovalo případně i možnosti podání žaloby na náhradu škody, kdy by mohlo býti poukazováno na neúměrně dlouho trvající procesní úkony, které mají za následek (nedůvodné) znemožnění výkonu podnikatelské činnosti.“. Především rychlost posouzení všech relevantních podkladů ze strany Drážního úřadu je pozoruhodná. Pozoruhodná je především horlivá aktivita MD v tomto konkrétním případě. MD je nadřízeným orgánem Drážního úřadu, který bez pochyby jen plnil zadání MD. Zdůvodnění MD je ve světle jeho celkové činnosti a průtazích obecně známých jen účelovou výmluvou.

Str. 110 – 112: *... Ministerstvo dopravy předložilo dva metodické pokyny pro pověřování právnických osob:*
• 36/2006-130-SPR/1 Podmínky pro pověřování právnických osob podle § 47 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, k provádění technických prohlídek a zkoušek určených technických zařízení (dále jen 36/2006-130-SPR/1 Podmínky pro pověřování právnických osob podle § 47 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb.);
• 7/2007-130-SPR/1 Podmínky pro pověřování právnických osob podle § 6 odst. 7 vyhlášky č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění pozdějších předpisů, k provádění technických prohlídek a zkoušek určených technických zařízení, která nejsou stanovenými výrobky, po zásahu do zařízení svařováním (oprava, rekonstrukce) anebo zásahu do zařízení znamenajícím odchylku od technické dokumentace (dále jen 7/2007-130-SPR/1 Podmínky pro pověřování právnických osob podle § 6 odst. 7 vyhlášky č. 100/1995 Sb.).

Přestože oba metodické pokyny byly strukturou a významem téměř identické, lišily se pro účely šetření předmětné MU v zásadní podmínce pro činnost právnické osoby – metodický pokyn 36/2006-130-SPR/1 Podmínky pro pověřování právnických osob podle § 47 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb. stanovoval v článku 5 odst. 1) bodu a) podmínku: „právnická osoba nesmí provádět technické prohlídky a zkoušky určených technických zařízení, na jejichž návrhu, vývoji, výrobě, prodeji, opravě nebo modernizaci se podílela; to neplatí, bude-li technické prohlídky a zkoušky učených technických zařízení provádět funkčně nezávislá složka podniku právnické osoby,“. Tím by bylo výslovně zakázáno provedení technické prohlídky a zkoušky pověřenou (právnickou) osobou Easy Control Morava na zařízení, které sama modernizovala. Nebyla tedy naplněna druhá část bodu „to neplatí..“? *Druhý výše uvedený pokyn, podle kterého byla právnická osoba Easy Control Morava pověřena, tuto podmínku zcela vynechával.* Jak může pouhý metodický pokyn stanovovat podmínky pro

rozhodnutí? **Jde evidentně o nedostatek v zákonu o dráhách**, který nestanovuje podmínky pro pověření právnické osoby.

DI proto požádala Ministerstvo dopravy o vysvětlení významu existence dvou metodických pokynů pro provedení úkonu shodně označeného jako „technická prohlídka a zkouška“. Ministerstvo dopravy uvedlo, že je třeba rozlišovat situace, kdy je prováděna technická prohlídka a zkouška za účelem vydání průkazu způsobilosti UTZ (jedná se o problematiku právně ukotvenou v § 47 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb.) a kdy je prováděna technická prohlídka a zkouška z důvodu zásahu do zařízení znamenajícího odchylku od technické dokumentace (tato oblast nachází legislativní oporu v § 6 odst. 7 písm. b) vyhlášky č. 100/1995 Sb.). Pověření vydávaná v rámci těchto procesů pak dle Ministerstva dopravy přirozeně danou skutečnost reflektují, tomu odpovídá i prověřovací proces Drážního úřadu a znění jím zasílaných zpráv o výsledcích ověření právnických osob. Dále Ministerstvo dopravy uvedlo: „S ohledem na výše uvedené je tedy patrné, že rozlišení mezi pověřováním osob k provádění technických prohlídek a zkoušek má nejen oporu v dlouhodobé aplikační praxi (např. různost metodických pokynů, různost pověření, resp. procesu ověřování), ale především v právní úpravě (kdy prvně uváděná aplikační praxe je toho v zásadě důsledkem), která na ony 2 popsané situace nahlíží různorodě, a to dokonce tak, že je upravuje v odlišných právních předpisech. Ustanovení § 47 odst. 3 zákona o dráhách stanovuje, že před uvedením UTZ do provozu musí být schválena jeho způsobilost k provozu a tuto způsobilost k provozu schvaluje Drážní úřad vydáním průkazu způsobilosti. Načež v § 47 následně pokračuje zákon o dráhách již zmíněným odstavcem 4, kde je onen proces vydání průkazu způsobilosti a jeho podmínky popsán. V tomto ohledu pak vyhláška č. 100/1995 Sb. v části § 2 až 8, logicky zahrnující i v daném případě stěžejní § 6 (odst. 7), která je nadepsána jako Podmínky pro provoz zařízení, stanovuje podmínky pro již provozovaná zařízení.“.

DI má výhrady k tomuto zdůvodnění, protože dle § 47 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb. prováděcí předpis, kterým je v tomto případě vyhláška č. 100/1995 Sb., stanovuje podmínky pro konstrukci, výrobu a provoz. Ve vyhlášce č. 100/1995 Sb. § 3 stanovuje podmínky pro konstrukci zařízení, což z logiky věci nemůže souviset pouze s provozem, ale i s výrobou zařízení. Obdobně § 4 stanovuje obsah technické dokumentace. Dále není obvyklé, aby stejný pojem, tj. „technická prohlídka a zkouška“, byl použit v zákoně a jeho prováděcí vyhlášce v různém významu. Z vyjádření MD je více než zřetelné, že jen mlží nejen ohledně nekvalitně zpracované problematiky pověřování právnických osob v zákonu o dráhách a vyhlášce č. 100/1995 Sb., ale i v rámci svých metodických pokynů. V dané problematice je **systém nastaven nedostatečně a je tak náchylný k selhání s dopadem na bezpečnost**.

S ohledem na výše uvedené DI dále požádala Ministerstvo dopravy o vysvětlení, proč dle jejich výkladu je vyloučena účast právnické osoby na provádění technické prohlídky a zkoušky za účelem vydání průkazu způsobilosti UTZ, „na jejichž návrhu, vývoji, výrobě, prodeji, opravě nebo modernizaci se podílela“, zatímco v případě provádění technické prohlídky a zkoušky z důvodu zásahu do zařízení znamenajícím odchylku od technické dokumentace tato právnická osoba vyloučena není. K tomu Ministerstvo dopravy uvedlo: „ač se metodické pokyny v určitých částech textově odlišují, lze v zásadě z obou pokynů – a v nich obsažených částí stanovujících podmínky pro výkon činnosti dané právnické osoby – jednoznačně vyčíst povinnost vykonávat technické prohlídky a zkoušky ze strany pověřené právnické osoby na nezpochybnitelné odborně technické a kvalitativní úrovni. A zároveň aby nemohla být zavdána příčina k pochybnostem, která by vyplývala z možného ovlivnění jinými zájmy, např. komerčními, finančními, osobními či takovými, které by vyplývaly ze vztahu k danému UTZ v rámci vykonávané činnosti danou právnickou osobou v předchozím období. Tento požadavek je zakotven v obou metodických pokynech Ministerstva dopravy“. Ministerstvem dopravy zmiňovaný požadavek je ale vztažen na úroveň konkrétních zaměstnanců: „právnická osoba je povinna zajistit, aby zaměstnanci, popř. osoby v jiném smluvním vztahu, kteří provádějí technické prohlídky a zkoušky určených technických zařízení, nebyli ovlivněni komerčními, finančními a jinými zájmy, které by mohly ovlivnit jejich technický úsudek … “, nikoliv přímo na právnickou osobu.

A dále Ministerstvo dopravy uvedlo: „metodický pokyn č. 36/2006-130-SPR/1 vztahující se k pověření právnických osob podle zákona o dráhách obsahuje oproti metodickému pokynu č.

7/2007-130-SPR/1 navíc ještě podmínku formulovanou čl. 5 odst. 1 písm. a). Tuto skutečnost však nelze vnímat jako nedostatek druhého z uvedených metodických pokynů, neboť důvodnost této diference má odraz v aplikační praxi. Je třeba vnímat odlišnost obou režimů. Nebylo z praktických důvodů cílem přímo ukládat právnické osobě, která by se podílela na činnostech uvádění do provozu daného UTZ, obecný zákaz vykonávat v budoucnu činnosti týkající se úzce specifikované oblasti popsané v § 6 odst. 7 vyhlášky č. 100/1995 Sb., ... Ošetření možného střetu zájmů bylo provedeno právě přes vyloučení účasti konkrétních fyzických osob, zaměstnanců, popř. osob v jiném smluvním vztahu ... Naopak lze mít za to, že právnická osoba, která se podílela na „uvádění do provozu" daného zařízení má vysokou úroveň technických, technologických a obdobných znalostí fungování příslušného určeného technického zařízení při posuzování specifické situace v případě zásahu do tohoto zařízení". Výše uvedené vyjádření však nereflektuje situaci na předmětné lanové dráze. DI by nerozporovala, kdyby technickou prohlídku a zkoušku po zásahu do zařízení znamenající odchylku od technické dokumentace provedla právnická osoba, která se podílela na návrhu, vývoji nebo výrobě, a nepodílela se na rekonstrukci či modernizaci (zde Transporta Chrudim). Naopak DI má výhrady k situaci, kdy rekonstrukci (modernizaci) a následnou technickou prohlídku a zkoušku po zásahu do zařízení znamenající odchylku od technické dokumentace provedla stejná právnická osoba.
Ministerstvo dopravy tak nezdůvodnilo, proč metodickým pokynem 7/2007-130-SPR/1 Podmínky pro prověřování právnických osob podle § 6 odst. 7 vyhlášky č. 100/1995 Sb., nevyloučilo, aby technickou prohlídku po zásahu do zařízení provedla stejná právnická osoba, která se podílela na rekonstrukci (modernizaci) zařízení (obdobně, jako v metodickém pokynu 36/2006-130-SPR/1 Podmínky pro pověřování právnických osob podle § 47 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb. v čl. 5 odst. 1 písm. a) vyloučila, aby technickou prohlídku a zkoušku za účelem vydání průkazu způsobilosti UTZ provedla stejná právnická osoba, která se podílela mj. na návrhu, vývoji, výrobě nebo prodeji). Hlavní problém není v odlišném přístupu v rámci dvou metodických pokynů MD, ale v nedostatečné právní úpravě problematiky revizí, prohlídek a zkoušek. I zde platí předchozí komentář (mlžení ze strany MD a **nedostatečně nastavený systém, náchylný k selhání s dopadem na bezpečnost**).

Str. 113 – 115: *Dále nebylo vysvětleno, proč požadavky metodického pokynu 36/2006-130-SPR/1 Podmínky pro pověřování právnických osob podle § 47 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., který se má dle Ministerstva dopravy vztahovat pouze na případy, kdy je prováděna technická prohlídka a zkouška za účelem vydání průkazu způsobilosti UTZ, nelogicky vylučují účast právnické osoby na technické prohlídce a zkoušce UTZ, „na jejichž ... opravě nebo modernizaci se podílela".*

S ohledem na skutečnost, že byl vydán nový průkaz způsobilosti č. PZ 1026/19-E.74 pro elektrické zařízení lanové dráhy a přitom společnosti Easy Control Morava bylo dle výkladu Ministerstva dopravy vydáno pověření pouze pro provádění technických prohlídek a zkoušek z důvodu zásahu do zařízení znamenajícím odchylku od technické dokumentace, požádala DI o vyjádření Drážní úřad, který uvedl: …...Vzhledem ke skutečnosti, že právní předpisy neupravují podrobnosti týkající se technické prohlídky a zkoušky, je nezbytné pro další posouzení otázek spojených s technickou prohlídkou a zkouškou použít podpůrné výkladové metody. ….je možné dospět výlučně k závěru, že existuje pouze jedna (1) technická prohlídka a zkouška, kterou je třeba vykonat ve dvou (2) různých situacích."…..
Ohledně vydávání průkazů způsobilosti pak uvedl: „DÚ dále konstatuje, že ZoD ani Řád UTZ nestanoví, zda musí být po rekonstrukci UTZ ve smyslu ust. § 6 odst. 7 Řádu UTZ vydán nový průkaz způsobilosti UTZ či zda DÚ na stávajícím průkazu způsobilosti pouze vyznačí prodloužení jeho platnosti. Tato otázka tedy v jednotlivých případech závisí na uvážení DÚ, který ke své správní úvaze vždy přistupuje s ohledem na konkrétní okolnosti daného případu. Vzhledem však k výše uvedenému odůvodnění směřujícímu k závěru, že existuje pouze jeden (1) typ technické prohlídky a zkoušky, je DÚ přesvědčen, že byl a nadále je oprávněn v případě rekonstrukce UTZ na základě technické prohlídky a zkoušky vykonané osobou pověřenou podle ust. § 6 odst. 7 Řádu UTZ vydat nový průkaz způsobilosti UTZ.". Právní

předpisy mají jednoznačně stanovovat, kdy se vydává nový průkaz způsobilosti a kdy se prodlužuje jeho platnost.

Přestože si je Drážní úřad evidentně vědom zavedené praxe, když uvedl „Z metodických pokynů MD a ze zavedené praxe je možné dospět k závěru, že MD vydává dva (2) typy pověření právnických osob, a to na základě ust. § 47 odst. 4 ZoD nebo ust. § 6 odst. 7 Řádu UTZ.“, opakovaně se vyjádřil ve smyslu a v závěru opětovně shrnul, že: „DÚ ve své rozhodovací praxi vychází z existence jednoho (1) typu technické prohlídky a zkoušky, kterou je nutné provést ve dvou (2) různých situacích.“.
Drážní úřad dále uvedl, že v případě zásahu do zařízení může na základě svého uvážení na stávajícím průkazu způsobilosti pouze vyznačit jeho prodloužení (a případné změny), nebo vydat nový průkaz způsobilosti. Druhou z variant však Ministerstvo dopravy ve svém vyjádření nezmiňuje a právní úprava toto rovněž konkrétně neřeší. Naopak, o vydání průkazu způsobilosti se zmiňuje výhradně § 47 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb. Tento odstavec nekonkretizuje, že by se jednalo o případy vydání průkazu způsobilosti nového zařízení, ale obecně uvádí: „vydá průkaz způsobilosti určeného technického zařízení na základě technické prohlídky a zkoušky“. Z kontextu výše uvedeného však vyplývá, že Ministerstvo dopravy provedení technické prohlídky a zkoušky za účelem vydání průkazu způsobilosti spojuje výhradně s novým zařízením.
DI po prostudování stanovisek Ministerstva dopravy a Drážního úřadu nepovažuje za dostatečně zdůvodněnou existenci dvou odlišných přístupů k podmínkám provádění technických prohlídek a zkoušek, tedy dvou metodických pokynů s dvěma rozdílnými úrovněmi nezávislosti. DI nesouhlasí s argumentací Ministerstva dopravy ohledně záměrného nevyloučení provedení technické prohlídky a zkoušky právnickou osobou podílející se na opravě, rekonstrukci nebo modernizaci zařízení. Obzvláště v situaci, kdy provedení technické prohlídky a zkoušky po zásahu do zařízení znamenajícím odchylku od technické dokumentace může být náročnější, protože je nutné posoudit předmětné zařízení, jak ve vztahu k původním právním předpisům, tak posoudit provedené změny a jejich vliv na původní konstrukci s ohledem na aktuálně platné právní předpisy.

S ohledem na výše uvedené dospěla DI k závěru, že není možné jednoznačně konstatovat, že by nový průkaz způsobilosti č. PZ 1026/19-E.74 byl vydán neoprávněně. Tento průkaz byl vydán na základě technické prohlídky a zkoušky po zásahu do zařízení znamenajícím odchylku od technické dokumentace (část původních prvků zůstala zachována, na uvedeném průkazu způsobilosti byl i uveden původní rok výroby zařízení a rok rekonstrukce), provedené společností Easy Control Morava, která byla Ministerstvem dopravy pověřena k provádění technických prohlídek po zásahu do zařízení. Z logiky věci by se měly průkazy způsobilosti vydávat výhradně k novým UTZ. Tam, kde došlo jen ke změně UTZ, by se měla změna vyznačit na již vydaném průkazu způsobilosti. Jedině tak je prokazatelně doložena každá změna v UTZ.
Zároveň není možné konstatovat, že by právní předpisy neumožňovaly vydat dva různé metodické pokyny pro dvě různé situace, kdy se provádí technická prohlídka a zkouška. Který právní předpis dává zmocnění k vydání podmínek formou metodického pokynu? *I přesto, že v právních předpisech není dle názoru DI problematika technických prohlídek a zkoušek definována jednoznačně, aby se předešlo různým výkladům, to znamená definovat technickou prohlídku a zkoušku a v jedné úrovni definovat všechny její případné druhy (pokud je vhodné je rozlišovat), jejich účel a náležitosti (včetně případných rozdílů), Ministerstvo dopravy a Drážní úřad se dokázali v aplikační praxi v zásadě shodnout.* **V podstatě poměrně dobře zpracovaný rozbor vedoucí k nedostatkům na straně Ministerstva dopravy je shozen do ztracena**. *Výtky DI k metodickým pokynům v oblasti nezávislosti právnických osob má napravit vydávané bezpečnostní doporučení.*

Str. 115 a 116: Právními předpisy je stanoven zdánlivě robustní systém víceúrovňové kontroly ze strany státních orgánů. Pro vydání průkazu způsobilosti UTZ Drážním úřadem je vyžadována technická prohlídka a zkouška, kterou provádí právnická osoba pověřená Ministerstvem dopravy (pověření vydá na základě zprávy vypracované Drážním úřadem).

Následně jsou prováděny v pravidelných intervalech revize, prohlídky a zkoušky osobami, které získaly osvědčení k provádění těchto činností vydané Drážním úřadem. Protokoly o provedené prohlídce a zkoušce jsou rovněž zasílány Drážnímu úřadu. Nadto má Drážní úřad obecně pravomoc vykonávat státní dozory. Přestože Drážní úřad měl k dispozici všechny informace, aby identifikoval jednoznačný konflikt zájmů osob provádějících kontrolní činnosti, nepodnikl žádné kroky, aby zajistil nezávislé posouzení skutečného stavu a funkce určeného technického zařízení za účelem jeho bezpečného provozu. Jaký právní předpis byl porušen, resp. jak měl Drážní úřad postupovat?
Drážní úřad měl k dispozici dokumenty, z nichž vyplývalo, že revizní technik č. 1 provádějící jako fyzická osoba revizní prohlídky lanové dráhy provedl taktéž pod hlavičkou společnosti VVS - česko-moravské výtahy technickou prohlídku a zkoušku. Přesto tento zjevný konflikt zájmů revizního technika Drážní úřad nijak neřešil – ředitel příslušného odboru Drážního úřadu na dotaz Drážní inspekce uvedl, že o dané situaci věděl, nicméně situaci, kdy prakticky většinu výše uvedených kontrolních činností vykonávaly dlouhodobě stejné fyzické osoby v pozicích, které se průběžně měnily, nelze dle Drážního úřadu hodnotit jako závadnou. S tímto názorem Drážní inspekce nemůže souhlasit, neboť i když se na činnost revizního technika nevztahuje zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (fyzické osoby provádějící revize, prohlídky a zkoušky nevykonávají působnost v oblasti veřejné správy), jedná se o konflikt zájmů v osobní rovině, kdy revizní technik může mít z výše zevrubně popsaných důvodů zjevný zájem na tom, aby při své činnosti nezjistil žádné nedostatky. A ačkoliv je počet osob s odbornými znalostmi v oboru lanových drah nízký, nelze připustit situaci, kdy právnická osoba najímá pro provedení technické prohlídky a zkoušky revizního technika, který na předmětné lanové dráze prováděl revizní prohlídky.
***DI vyhodnotila výše popisovaný stav jako systémovou příčinu MU a považuje za nutné ho změnit**. Především je potřeba pravidelně zajistit nestranné a nezávislé posouzení skutečného stavu a funkce určeného technického zařízení. Konkrétně posoudit, zda určené technické zařízení odpovídá požadavkům aktuálně platných právních předpisů a harmonizovaných norem. V případě, že bylo zařízení uvedeno do provozu před platností těchto požadavků, posoudit rizika plynoucí z provozu tohoto zařízení a případně tato rizika usměrnit přijetím přiměřených technických či administrativních opatření.*
Vzhledem k robustnímu systému kontrol samotného zařízení (viz výše), dospěla DI k závěru, že není žádoucí vytvořit další úroveň kontroly těchto zařízení. Doporučuje však zvýšit dohled nad osobami provádějícími tyto kontroly.

Pro zajištění kompetence (schopnosti aplikovat znalosti a dovednosti k dosahování požadovaných výsledků) a nestrannosti (objektivity) doporučuje DI, aby právnická osoba pověřená k provádění technických prohlídek a zkoušek UTZ měla platnou akreditaci pro inspekční orgán typu A, podle ČSN EN ISO/IEC 17020, v potřebném rozsahu činností, vydanou akreditačním orgánem, který je signatářem EA MLA.
Drážní úřad by měl zvážit, jakým způsobem zajistí kompetence a nestrannost fyzických osob oprávněných k provádění prohlídek a zkoušek UTZ. Jedním ze způsobů může být vytvoření certifikačního schématu, na jehož základě by akreditovaný orgán pro certifikaci osob (může jím být sám Drážní úřad či jiná organizace splňující požadavky ČSN EN ISO/IEC 17024) posuzoval odbornou způsobilost těchto osob. Norma ČSN EN ISO/IEC 17024 mj. vyžaduje, aby certifikační orgán pravidelně sledoval výkonnost certifikované osoby v průběhu certifikačního cyklu za účelem dodržení nepřetržitého souladu s požadavky na certifikovanou osobu. Metody, frekvence, kritéria a další parametry dozoru jsou součástí certifikačního schématu a vlastník schématu je stanoví s ohledem na možnosti a potřebu, která zajistí důvěru v to, že certifikovaná osoba je kompetentní a pracuje v souladu se schématem, vůči kterému byla certifikována. Do certifikačního schématu mohou být (a v tomto případě by jednoznačně měly být) zapracovány i požadavky na nezávislost. Proč se má zavádět další institut a neopraví se jen nedokonalý zákon o dráhách? Jak akreditace zaručí kompetence a nestrannost – čím je tento systém lepší (efektivnější) než jasně formulované podmínky pro pověřené osoby a revizní techniky a účinný systém dohledu nad jejich činností?
Dalším opatřením k zajištění nezávislosti může být, aby Drážní úřad vyžadoval obměnu oprávněných osob provádějící prohlídky a zkoušky po definovaném časovém intervalu,

případně sám určoval (na základě předem stanovené metodiky, kterou by byla zajištěna nestrannost a nezávislost), která z oprávněných osob bude prohlídku a zkoušku provádět. A to by mělo prakticky vypadat jak? *Případně může Drážní úřad vyžadovat opatření, aby se na provádění prohlídek a zkoušek kromě odborného posuzovatele (odborně způsobilé osoby k provádění revizí, prohlídek a zkoušek) podílel i systémový posuzovatel, který by ze systémového hlediska posuzoval především procesy údržby a kontrol určeného technického zařízení. Tento posuzovatel by nemusel mít odborné znalosti přímo v oboru lanových drah. U systémových posuzovatelů by bylo možné snadněji nastavit intervaly jejich obměny, aby se zajistila nezávislost posouzení.* Na jedné straně považuje DI systém kontrol samotného zařízení za robustní, a není tak žádoucí vytvořit další úroveň kontroly těchto zařízení, na straně druhé navrhuje zavedení „systémového posuzovatele". Na jedné straně je zdůrazňována odbornost, na straně druhé je navrhováno, že systémový posuzovatel nemusí mít odborné znalosti přímo v oboru lanových drah. Jak se to navzájem slučuje?
DI doporučuje, aby Drážní úřad prováděl namátkovou kontrolní činnost během provádění revizí nebo prohlídek a zkoušek. V případě revizí formou státního dozoru, v případě prohlídek a zkoušek buď formou státního dozoru, nebo v rámci činnosti akreditovaného orgánu pro certifikaci osob (viz výše). Za tímto účelem je nutné, aby Drážní úřad zajistil, že osoby oprávněné k provádění revizí, prohlídek a zkoušek budou povinny hlásit Drážnímu úřadu v časovém předstihu termíny provádění těchto činností. A proč by neměl být zřízen celostátní informační systém k revizím, prohlídkám a zkouškám UTZ?

Str. 117 a 118:
Bezprostřední příčina mimořádné události:
• přetržení tažného lana v blízkosti pouzdra koncovky vozu č. 2 vlivem jeho přetížení tahem, kdy významným prvkem přispívajícím k procesu poškození byla zjištěná výrazná koroze jednotlivých drátů tažného lana, která vedla k oslabení jejich průřezu. Co ale korozi způsobilo a jak se ji dalo předejít?

Bezprostřední příčiny pádu vozu č. 2:
• provozování lanové dráhy bez prvků zajišťujících automatickou aktivaci vozové brzdy, které byly v minulosti v rozporu s právními předpisy, normami a technickou dokumentací lanové dráhy neoprávněně odstraněny; Vozovou brzdu bylo možné aktivovat mechanicky průvodčím. Z čeho vyplývá, že i při automatické aktivaci vozové brzdy by k pádu vozu č. 2 nedošlo? Z čeho vyplývá, že byly prvky automatické aktivace vozové brzdy neoprávněně odstraněny? Příčinou pádu vozu č. 2 byla maximálně neaktivace vozové brzdy vozu č. 2, která měla dle předpokladu zabránit pádu vozu lanové dráhy při přetržení lana. Důvod, proč se nepodařilo průvodčímu vozu č. 2 vozovou brzdu aktivovat, se nepodařilo šetřením zjistit. Stejně tak nebylo šetřením zjištěno, proč byly prvky automatické aktivace vozové brzdy odstraněny, resp. proč tímto mechanismem nebyly vozy lanové dráhy vybaveny.
• uznávání lanové dráhy jako způsobilé k provozu přes zjevné rozpory skutečného stavu s právními předpisy, normami a technickou dokumentací, které způsobilost k provozu vylučovaly, odborně způsobilými osobami provádějícími pravidelné kontroly, revize, prohlídky a zkoušky. Odborně způsobilé osoby prováděly pravidelné kontroly, revize, prohlídky a zkoušky prostřednictvím 8 UTZ. Lanová dráha jako celek, resp. její způsobilost k provozu, musela být schválena příslušným orgánem veřejné moci.

Přispívající faktory:
• dlouhodobá absence jednoznačných technologických postupů údržby a kontrol lanové dráhy (včetně absence záznamů o údržbě), a s tím související nedůsledný přístup zaměstnanců k provádění činností dle vnitřních předpisů; Uvedené se vzájemně vylučuje. Pokud jsou technologické postupy nejednoznačné, nelze po zaměstnancích požadovat více, než stanovují, resp. tvrdit, že postupovali nedůsledně.
• nevyloučení střetů zájmu při provádění technické prohlídky a zkoušky určeného technického zařízení. Při čem konkrétně?

Systémová příčina:

• *Drážní úřad nedostatečně vykonával dozor nad oprávněnými osobami provádějícími revize, prohlídky a zkoušky určeného technického zařízení, a tím nezjistil, že oprávněné osoby vykazovaly dlouhodobě zjevné nedostatky ve své činnosti, které podstatným způsobem ovlivňovaly ověřování technické způsobilosti a bezpečnost provozu určeného technického zařízení.* Subjektivní závěr, který je navíc rozporován obsahem samotné závěrečné zprávy. Systémová příčina je v nastavených pravidlech obsažených v zákoně o dráhách a prováděcích vyhláškách.

Str. 119:
5.3 Doplňující zjištění
U právnické osoby Easy Control Morava, spol. s r.o., pověřené Ministerstvem dopravy k provádění technických prohlídek a zkoušek určených technických zařízení:
• *porušení závazného Rozhodnutí vydaného Ministerstvem dopravy, kdy provedla technickou prohlídku a zkoušku UTZ a nevyloučila osobu, která mohla být ovlivněna komerčními, finančními a jinými zájmy, které by mohly ovlivnit její technický úsudek.*
U odborně způsobilé osoby k provádění zalití koncovky:
• *nevypracování technické zprávy včetně fotodokumentace o vykonaném zalití koncovky.*

Str. 119 a 120:
Drážní inspekce na základě ustanovení § 53e odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., doporučuje s ohledem na předcházení mimořádným událostem:
Drážnímu úřadu:
• *zajistit, aby technologické postupy obsažené ve vnitřních předpisech provozovatelů definovaly konkrétní posloupnosti úkonů pro konkrétní funkce zaměstnanců, zejména v případě údržby a kontrol zařízení;*
provést u provozovatelů lanových drah mimořádnou kontrolu plnění požadavků na evidenci údržby a kontrol podle ČSN EN 1709, příp. zajistit, aby provozovatelé lanových drah dodržovali požadavky na evidenci údržby a kontrol podle ČSN EN 1709; viz výše k závaznosti
• *zajistit, aby záznamy z měření odezvy pohonů lanových drah na řídicí signály byly povinnou přílohou technické prohlídky a zkoušky, veškeré úpravy softwaru řídicích systémů byly evidovány a původní verze softwaru archivovány;*
• *namátkově provádět kontrolní činnost mj. během provádění revizí nebo prohlídek a zkoušek určených technických zařízení lanových drah; za tímto účelem zajistit, aby osoby oprávněné k provádění revizí, prohlídek a zkoušek byly povinny hlásit Drážnímu úřadu v časovém předstihu termíny provádění těchto činností;* viz výše k efektivitě tohoto systému
• *zajistit kompetence a nestrannost právnických osob pověřených k provádění technických prohlídek a zkoušek určených technických zařízení lanových drah mj. tím, že právnická osoba bude muset mít platnou akreditaci pro inspekční orgán typu A, podle ČSN EN ISO/IEC 17020, v potřebném rozsahu činností, vydanou akreditačním orgánem, který je signatářem EA MLA;* viz výše k efektivitě tohoto systému
• *zajistit kompetence a nestrannost fyzických osob oprávněných k provádění prohlídek a zkoušek určených technických zařízení lanových drah,*
◦ *zejména vyloučit provádění prohlídek a zkoušek určených technických zařízení lanových drah fyzickými osobami, které by mohly být ovlivněny komerčními, finančními a jinými zájmy, jenž by mohly ovlivnit jejich technický úsudek, zejména osob v pracovněprávním vztahu s provozovatelem.* viz výše k efektivitě tohoto systému
Ministerstvu dopravy:
• *zasadit se o změny právních předpisů navrhované Drážním úřadem v souvislosti s realizací jemu určených bezpečnostních doporučení.*

Bezpečnostní doporučení nejsou úplná – neodpovídají zjištěným skutečnostem.

Shrnutí:

1) **Závěrečná zpráva byla vydána 7.11.2024, nicméně podle veřejného vyjádření Mgr. Jana Kučery z 26.10.2023[1] byla nehoda vyšetřena již k tomuto datu (po 2 letech od jejího vzniku), ale na žádost Policie ČR ji nemůžou nejen zveřejnit, ani zaslat dotčeným subjektům k projednání. DI vědomě porušila zákon o dráhách a jednala v rozporu se směrnicí EU o bezpečnosti železnic.** Dle § 53e zákona o dráhách DI musí bez zbytečného odkladu po dokončení šetření, nejpozději do 12 měsíců ode dne, kdy k mimořádné události došlo, zpracovat závěrečnou zprávu, její návrh projednat s dotčenými subjekty a poté ji zveřejnit. Dále do šetření DI nesmí nikdo zasahovat a podle směrnice EU o bezpečnosti železnic musí být její šetření nezávislé na jakémkoli soudním a policejním vyšetřování. Postup DI (Mgr. Kučery) je skandální, možná hraničí se zneužitím své pravomoci. Je-li výsledkem šetření i vydání bezpečnostní doporučení, potom v žádném případě nemůže obstát upřednostnění někoho trestně stíhat před okamžitým přijetím opatření k zabránění vzniku jiných MU nebo zvýšení bezpečnosti – na prvním místě musí být vždy bezpečnost.

2) **K objasnění MU, její příčiny a okolností měl přispět znalecký posudek VUT Brno. Výhrady DI ke znaleckému posudku VUT Brno nelze vnímat jinak než jako vlastní selhání DI při šetření MU. DI měla buď sama zajistit důkazy na místě MU a zadat znalecký posudek – jasně formulovat jeho zadání, nebo se měla v rámci součinnosti s PČR domluvit na zajištění důkazů a na formulaci znaleckého posudku.** Úkolem vyšetřovacího orgánu není dělat oponenturu ke zpracovanému znaleckému posudku, ale jasně formulovat jeho zadání podle toho, co pro účely svého šetření potřebuje zjistit. Navíc VUT Brno má DI uvedeno jako externího spolupracovníka, tj. vzájemně se vylučuje, aby v ZZ byly výhrady vůči vlastnímu spolupracovníkovi.

3) **Šetřením nebyla zjištěna příčina koroze lana. Bylo však identifikováno pravděpodobné riziko vzniku této koroze, a to při delších odstávkách lanové dráhy u vozu v dolní stanici.** Existuje tedy potenciální riziko, že při delších odstávkách LD jsou drážní vozidla v dolní stanici náchylnější ke zhoršení svého technického stavu vlivem koroze a nečistot. V závěrečné zprávě je uvedena citace ze znaleckého posudku, že ani manuál údržby nenařizoval žádné konkrétní kroky kontroly a údržby po dlouhodobých odstávkách. **ŽÁDNÉ BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ V TOMTO SMĚRU VŠAK NEBYLO VYDÁNO.**

4) **Poškození lana nebylo možné dle stanovených postupů vizuálně zjistit. Identifikován však byl kontrolní postup, který by mohl zajistit zjištění poškození lana**, a to po očištění lana od maziv. **ŽÁDNÉ BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ V TOMTO SMĚRU VŠAK NEBYLO VYDÁNO.**

5) **Vznik MU má své kořeny v době rekonstrukce LD v letech 1971 – 1975 a následného schvalovacího procesu. V té době platily jiné právní předpisy a technické normy. Ty se postupem času měnily. Závěrečná zpráva neobsahuje přehledný rozbor relevantních předpisů v průběhu času a v závěrech i zavádějící, resp. chybná tvrzení** (viz bod 4.4.1, že příslušné podmínky regulačního rámce jsou stanoveny v Nařízeních EU, zákoně č. 266/1994 Sb. a prováděcích vyhláškách). **Zpravidla není objasněno, jak právní předpisy zejména z roku 1995 souvisí s projektem rekonstrukce LD, která probíhala v roce 1971 – 1975** (např. § 69 odst. 9 vyhlášky č. 177/1995 Sb.).

6) **Vozová brzda měla dle předpokladu (projektu) zabránit pádu drážního vozidla v případě přetržení lana. Dle zjištění nebyl průvodčí vozu č. 2 schopen mechanicky aktivovat vozovou brzdu zatažením za rukojeť. Závěrečná zpráva neobjasňuje, zda bylo při schvalování provozu LD nebo tvorbě předpisů uvažováno se situacemi, za**

[1] https://zdopravy.cz/pad-lanovky-na-jested-je-vysetreny-zpravu-nemuzeme-zverejnit-rika-generalni-inspektor-kucera-181933/

kterých nebude možné vozovou brzdu mechanicky aktivovat, resp. jak takové situace konkrétními postupy eliminovat.

7) **Šetření MU se především soustředilo na automatické ovládání vozové brzdy**, které bylo na vozech instalováno, ale následně jeho prvky odstraněny. Rozsáhlá argumentace k automatickému ovládání vozové brzdy je spojena s vyhláškou č. 100/1995 Sb., která upravuje pouze problematiku tzv. určených technických zařízení (UTZ). **V závěrečné zprávě není objasněno, o jaké UTZ se jedná. Vozová brzda a prvky její automatické aktivace jsou součástí UTZ zařízení lanové dráhy. Lanová dráha má celkem 8 UTZ. 3 kabiny 6 a zařízení lanové dráhy 2.**

8) **Poměrně obsáhlý výčet porušení právních předpisů, vnitřních předpisů a technických norem je uváděn v příčinné souvislosti s MU a je přisuzován vlastníkovi a provozovateli dráhy. Ten však s řadou z nich nemá co do činění – nejde o povinnosti pro vlastníka a provozovatele LD, nebo jde o ustanovení, u kterých porušení nebylo prokázáno.** Je nesporné, že LD nebyla v souladu s některými z uvedených předpisů; ty se ale vztahují převážně k fázi schvalování LD - před uvedením LD do provozu.

9) **Porušení právních předpisů v příčinné souvislosti je přisuzován i konkrétním osobám, přestože se jich nedopustily, resp. nebylo to prokázáno.** Např. revizní technik č. 2 nemohl porušit § 6 odst. 3 vyhlášky č. 100/1995 Sb., protože LD jako celek není uvedena mezi UTZ; ani v ČSN EN 13796-1 není odkazováno v čl. 5.2.2 na čl. 10.1 písm. a), naopak bezpečnostní opatření, která se musí provést k vyloučení nebezpečných případů uvedených v čl. 5.2.2, jsou uvedena v následujícím čl. 5.2.3. **Eliminací rizika přetržení tažného lana není samočinná aktivace vozové brzdy, ta rozhodně nezabrání přetržení lana. Samočinná aktivace vozové brzdy může hypoteticky eliminovat riziko pádu drážního vozidla.**

10) **Ve výčtu údajně porušených právních předpisů dochází v závěrečné zprávě k zaměňování ustanovení, týkajících se fáze schvalování, a ustanovení, které se týkají fáze následných kontrol, revizí, prohlídek a zkoušek –** např. technickobezpečnostní zkouška drážního vozidla (týká se fáze schvalování) nemá stanoven časový interval, ten je stanoven až pro následné kontroly. **Technickobezpečnostní zkouška a pravidelné kontroly (revize) jsou dva rozdílné procesy.**

11) **Zásadní skutečností je závaznost technických norem ČSN, u kterých je v závěrečné zprávě konstatováno jejich nedodržení ze strany provozovatele LD, konkrétně ČSN EN 1709**, která upravuje bezpečnostní požadavky na osobní lanové dráhy v oblasti inspekcí před uvedením do provozu, údržby, provozních kontrol a zkoušek, včetně postupů pro používání maziv, jejich evidenci. **Totéž se týká i ČSN EN 13796-1**, která upravuje bezpečnostní požadavky vozů osobních lanových drah, včetně problematiky vozových brzd. **Zákon o dráhách, ani žádná prováděcí vyhláška, na uvedené normy neodkazují, což dle zákona č. 22/1997 znamená, že tyto normy nejsou obecně závazné. Z hlediska bezpečnosti lanových drah se jedná o nedostatek v systému. ŽÁDNÉ BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ V TOMTO SMĚRU VŠAK NEBYLO VYDÁNO.**

12) **V závěrečné zprávě je prováděno hodnocení úrovně zpracování a srozumitelnosti vnitřních předpisů provozovatele. To samé by se mělo učinit i u právních předpisů. Ustanovení vyhlášky č. 173/1995 Sb. jsou poměrně zavádějící** - § 66 odst. 1 stanovuje, že pro drážní vozidla drah lanových platí ustanovení části páté **s výjimkou** § 60 odst. 2, § 62 odst. 2 a **§ 64 odst. 1**; v § 64 odst. 1 jsou pod písm. c) uvedena i speciální vozidla, pro která je v příloze č. 5 vyhlášky na dráze lanové stanoven interval 3 roky. Ostatní odstavce 2 – 5 podle § 66 odst. 1 pro lanovou dráhu platí, ale ty se zase odkazují na odstavec 1, který pro lanové dráhy neplatí. Zavádějící je i příloha č. 5, která evokuje dojem, že se týká jen dráhy celostátní, regionální, speciální a vlečky. **Rozsah technické kontroly drážního vozidla je vyhláškou č. 173/1995 Sb. stanoven v příloze č. 6, ovšem jen pro dráhu**

celostátní, dráhu regionální, vlečku a dráhu speciální. Žádné závěry v nejednoznačnosti právních předpisů nejsou v závěrečné zprávě uvedeny. ŽÁDNÉ BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ V TOMTO SMĚRU NEBYLO VYDÁNO.

13) **Závěrečná zpráva uvádí, že vyhláška č. 100/1995 Sb. blíže nestanovovala, podle jakého postupu má být hodnocení rizik provedeno. Ve zprávě už není uvedena další nedokonalost vyhlášky č. 100/1995 Sb., a sice, že neupravuje co má být obsahem „mimořádných prohlídek a zkoušek", tj. jaký má být jejich rozsah** – § 6 odst. 2 upravuje, co se při prohlídce a zkoušce kontroluje, jenže toto ustanovení se váže k odst. 1, tedy k časovým intervalům stanovených v příloze č. 3; vedle toho však § 6 v odst. 6 – 8 řeší případy, kdy je nutné provést prohlídku a zkoušku mimo stanovený interval. **Žádné závěry v nejednoznačnosti právních předpisů nejsou v závěrečné zprávě uvedeny. ŽÁDNÉ BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ V TOMTO SMĚRU NEBYLO VYDÁNO.**

14) **V závěrečné zprávě je řešen tzv. výcvik osob k provádění revizí UTZ, ale není proveden rozbor vyhlášky č. 16/2012. Ta na rozdíl např. od odborné způsobilosti k řízení lanové dráhy neobsahuje rozsah potřebných odborných znalostí, způsob provádění výuky a výcviku k prokázání odborné způsobilosti k revizím, prohlídkám a zkouškám. Žádné závěry v neúplnosti právních předpisů nejsou v závěrečné zprávě uvedeny. ŽÁDNÉ BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ V TOMTO SMĚRU NEBYLO VYDÁNO.**

15) **Závěrečná zpráva se zaměřuje na postupy provozovatele v rozporu s pokyny výrobce pro obsluhu, údržbu a zkoušky. Z hlediska systémové přístupu k bezpečnosti je bezpochyby zásadní, aby provozovatelé měli právním předpisem stanovenou povinnost řídit se plně pokyny výrobce zařízení pro jeho obsluhu, údržbu a zkoušky. Žádné závěry k tomuto systémovému přístupu nejsou v závěrečné zprávě uvedeny. ŽÁDNÉ BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ V TOMTO SMĚRU NEBYLO VYDÁNO.**

16) **Na několika místech závěrečné zprávy je řešena problematika tzv. pověřené osoby Ministerstvem dopravy k provádění technické prohlídky a zkoušky před vydáním průkazu UTZ.** Zjištěno mj. bylo, že právnická osoba postupuje při technických prohlídkách a zkouškách podle svých interních postupů. **Interní postup soukromé společnosti rozhodně není systémovým řešením, jak mají vypadat kontroly, které mají dopad do bezpečnosti. Žádné závěry k tomuto nesystémovému přístupu nejsou v závěrečné zprávě uvedeny.** Zjištěno také bylo, že MD před vydáním rozhodnutí dožádáva Drážní úřad o provedení úkonů a že v rozhodování postupuje MD na základě metodických pomůcek a pokynů. **Ve zprávě už není objasněno, na základě čeho MD přenáší svou agendu na DÚ, resp. proč v zákoně o dráhách není rovnou stanoveno, že rozhodnutí má vydávat DÚ. Objasněno také není, jaká je závaznost metodických pomůcek a pokynů, resp. proč v zákoně o dráhách, případně prováděcím předpisu, nejsou uvedeny podmínky pro vydání pověření – je přitom evidentní, že jde o nedostatek v zákoně o dráhách**, který nestanovuje podmínky pro pověření právnické osoby. Ve zprávě není uvedeno, jak MD zodpovědělo další dotazy – **jakým způsobem je kontrolována činnost těchto pověřených osob, jaká je úloha a zodpovědnost pověřené osoby v posouzení způsobilosti k provozu UTZ, když ani toto právní předpisy neupravují. Ačkoliv je ve zprávě konstatováno, že nastavený systém v pověřování osob není funkční, závěry a bezpečnostní doporučení tomu neodpovídají, především ve vztahu k Ministerstvu dopravy.**

17) **Dle zjištění ve zprávě provedla zalití lanových koncovek oprávněná osoba dle vlastního technologického postupu. Není zřejmé, zda je postup stanoven právním předpisem nebo technickou normou, resp. proč by tomu tak ze systémového přístupu k bezpečnosti nemělo být.**

18) **V závěrečné zprávě je konstatováno, že hodnota minimálního zkracování lana 0,5 m stanovená výrobcem byla bez dalších opatření (např. provedení defektoskopie na koncích lan jinou metodou) systematicky nesprávná, protože místo, ve kterém došlo k přetržení lana, nebylo defektoskopicky zkontrolováno v roce 2020 ani 2018. Zjištění se nicméně nepromítá v závěrech. ŽÁDNÉ BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ V TOMTO SMĚRU NEBYLO VYDÁNO.**

19) **Závěrečná zpráva se věnuje výkonu státního dozoru ve věcech drah a při tom uvádí zavádějící tvrzení, vynechává důležitá fakta a neposkytuje odpovědi na řadu otázek. Státní dozor totiž není z principu namátkovou kontrolou** a jeho podobu podstatně změnilo Ministerstvo dopravy v souvislosti se zákonem o kontrole účinným od 1. 1. 2014, kdy se z původních oznámených a neoznámených (namátkových) dozorů v podstatě staly jen oznámené dozory. V rámci šetření bylo zjištěno, že **Ministerstvo dopravy a Drážní úřad provedly více státních dozorů na LD, ale ze zprávy není zřejmé, proč s tímto zjištěním nebyly tyto úřady konfrontovány jako např. zaměstnanci LD, tj. aby rozpor vysvětlily**. Nijak rozporována není reakce MD, že se záznamy nepodařilo dohledat, vzhledem ke změně systému spisové služby MD a skartační lhůty. **Není zřejmé, jak může mít změna spisové služby vliv na existenci písemností, resp. jak evidence písemností z jednoho systému nepřechází do druhého, jaké jsou skartační lhůty u protokolů a záznamů ze státních dozorů na MD**. **Není zřejmé, proč se minimálně nenavrhuje stanovit pravidla pro archivaci protokolů ze státních dozorů nebo dokonce zefektivnit celý systém státních dozorů.**

20) **V souvislosti s výkonem státního dozoru Drážního úřadu je řešen pohled jednoho z jeho zaměstnanců, místo toho, aby byl popsán nastavený systém dohledu ze strany Drážního úřadu, aby byl tento zhodnocen a pak případně navrženo zlepšení celého systému stáních dozorů, za který je v prvé řadě odpovědno Ministerstvo dopravy. Proto ani není zřejmé, proč by měl zaměstnanec DÚ iniciovat změnu legislativy, nebo jaký efekt namátkové kontroly by mělo, kdyby zaměstnanec DÚ zjišťoval termín revize nebo prohlídky a zkoušky UTZ.**

21) **Nedokonalost v právních předpisech je identifikována v souvislosti s dokumentací technických prohlídek a zkoušek. V tomto směru je vydáno i bezpečnostní doporučení, nicméně zjištění se nepromítá v závěrech – v bodě 5.3 „Doplňující zjištění“.**

22) **V závěrech – v bodě 5.3 „Doplňující zjištění“ není uvedeno zjištění související s výrobcem lanové dráhy, který dle dochovaných dopisů neposkytoval součinnost s řešením některých technických problémů provozovatele a od konce 80. let postupně ukončoval technickou podporu a výrobu náhradních dílů.**

23) **Závěrečná zpráva obsahuje zavádějící a nepravdivá tvrzení**, např. že přednosta LD, který nastoupil do funkce v roce 2010, znal technickou dokumentaci LD, **svými závěry sděluje, že přednosta při nástupu do funkce, nebo kdykoliv poté, měl zpochybnit bezpečnost LD, která musela být řádně schválena** – měl apriori předpokládat, že LD po několika desítkách let provozu je v rozporu s technickou normou a projektovou dokumentací, resp. **měl provést jakousi supervizi schvalovacího procesu LD** a zabránit jejímu dalšímu provozu. Tahle by měl prakticky postupovat každý přednosta, resp. manažer. **Není taktéž pravdou, že úlohou Drážního úřadu je zejména výkon státního dozoru ve věcech drah a ve věcech stavebního úřadu, výkon speciálního stavebního úřadu pro stavby dráhy a stavby na dráze.** V době vydání zprávy již DÚ nevykonával působnost speciálního stavebního úřadu pro stavby dráhy a stavby na dráze.

24) **Závěrečná zpráva obsahu řadu subjektivních pasáží, tendenčních tvrzení a neobjektivního přístupu,** jako např. že zaměstnanci LD měli odhalit nesrovnalosti v předpisu; že funkce automatické aktivace vozové brzdy byla odstraněna v období mezi 11.

6. 1987 a 9. 12. 1991, což není pravda; že funkce automatické aktivace vozové brzdy byla odstraněna v době, kdy dotyční revizní technici již vykonávali činnosti na předmětné lanové dráze; že DÚ neusiloval o změnu legislativy tak, aby mohl v dostatečné míře provádět kontrolu nad osobami provádějící revize nebo prohlídky a zkoušky, když **ve skutečnosti má odpovědnost za podobu zákona o dráhách a za to, jak má systém výkonu veřejné moci v drážní dopravě vypadat, výhradně Ministerstvo dopravy**. Příkladem neobjektivního přístupu je část zprávy (str. 110) k pozastavení platnosti pověření společnosti, která byla pověřena provádět technické prohlídky a zkoušky. **Zatímco u Drážního úřadu v dané věci považuje DI za pozoruhodnou rychlost posouzení všech relevantních podkladů ze strany Drážního úřadu, u Ministerstva dopravy jeho horlivou aktivitu v tomto konkrétním případě za pozoruhodnou nepovažuje**.

25) **Jednotlivé pasáže v závěrečné právě si navzájem odporují** – Např. v bodě 4.2.2 se uvádí, že při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel nebo technického zařízení; dle vyjádření několika osob ale byly od počátku problémy s automatickou aktivací vozové brzy. Nebo v bodě 4.3.2 se uvádí, že při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovní náplní zaměstnanců, ale na str. 68 se u pracovních náplní průvodčích uvádí, že jejich formulace je nevhodná, když *přispívá k možnosti selhání lidského faktoru soustředěním se pouze na část povinností a zanedbáním těch ostatních, zejména těch v předpisu neuvedených a pouze odkazovaných*. Anebo v bodě 4.4.5 (na str. 109) a v bodě 5.1 je tvrzeno, že Drážní úřad nedostatečně vykonával dozor nad oprávněnými osobami provádějícími revize nebo prohlídky a zkoušky UTZ, čímž nezjistil zjevné nedostatky s podstatným vlivem na technickou způsobilost a bezpečnost provozu UTZ; na jiných místech závěrečné zprávy se uvádí, že Drážní úřad neměl faktickou možnost provádět dozor při revizích nebo prohlídkách a zkouškách UTZ z důvodu absence informací o konkrétním termínu konání, resp. že zákonem o dráhách nebylo stanoveno, jakým způsobem má DÚ dozor provádět.

26) **Řada zjištění a tvrzení v závěrečné zprávě není blíže vysvětlena a doložena – zpráva tedy vyvolává řadu otázek, nejasností, se kterými se nevypořádává:** lano bylo dle výpovědí zaměstnanců údajně zmagnetizováno, ale nebylo objasněno, zda tomu tak bylo, resp. jaký to mělo vliv na vznik MU; vliv prokazatelně extrémní bouřkové činnosti na dominantním vrcholu Ještědu není vypořádán; není zřejmé, jak souvisí tehdejší nařízení vlády upravující zákoník práce s revizními zkouškami na LD; co je stanoveno v příslušných dokumentech Federálního ministerstva dopravy z let 1965 a 1974; není objasněno, zda bylo povinností revizních techniků zkoumat celou technickou dokumentaci, nebo jen tu část, která souvisela s tím, co bylo předmětem revizí či prohlídky a zkoušky; není objasněno, podle jakého předpisu bylo možné případně udělit výjimku ohledně automatické aktivace vozové brzdy; kdo a jak stanovil obsah a posloupnost „zácviku“ na revizního technika. Atd.

27) **Závěrečná zpráva se zabývá nezávislostí provádění revizí nebo prohlídek a zkoušek UTZ a střetem zájmu – zjištění jsou dokonce promítnuta do závěrů v příčinné souvislosti a je vydáno bezpečnostní doporučení. Stejný přístup ale není uplatňován samotnou Drážní inspekcí.** DI je podřízena Ministerstvu dopravy, které je potenciálním subjektem, který má být předmětem šetření ze strany DI – např. a zejména pokud se týká možnosti vad právních předpisů v souvislosti s konkrétní MU. S účinností nového zákona o státní službě rozhoduje o platu a odměnách generálního inspektora DI místo Úřadu vlády státní tajemník MD, který se s ministrem dopravy podílí na vypracování služebního hodnocení generálního inspektora. Jedná se evidentně o střet zájmu, jako je popsán v ZZ. Střet zájmu je umocněn tím, že osoba GI DI je osobou blízkou zaměstnanci MD ve vedení ministerstva, který vrcholově odpovídá za právní předpisy MD a který navíc působí jako předseda řídícího výboru ČD, to jest jednoho z dopravců.

28) **Stanovené příčiny neodpovídají zjištěným skutečnostem.**

29) **Některá vydaná bezpečnostní doporučení jsou nevhodná** – zejména: *Aby osoby oprávněné k provádění revizí, prohlídek a zkoušek byly povinny hlásit Drážnímu úřadu v časovém předstihu termíny provádění těchto činností*; mnohem efektivnější je zavést centrální informační systém o revizích, prohlídkách a zkouškách, spravovaný Drážním úřadem a určený pro všechny dráhy, s povinností příslušných osob nebo subjektů předem registrovat termín a místo provedení revizí nebo prohlídek a zkoušek, a zadávat do něj následnou dokumentaci; *že právnická osoba bude muset mít platnou akreditaci pro inspekční orgán typu A, podle ČSN EN ISO/IEC 17020, v potřebném rozsahu činností, vydanou akreditačním orgánem, který je signatářem EA MLA*; mnohem efektivnější je opravit zákon o dráhách a jasně stanovit podmínky pro pověřené osoby a revizní techniky a účinný systém dohledu nad jejich činností než zavádět další instituty. **Jiná bezpečnostní doporučení chybí.**

Závěr

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/798, v Článku 22, odst. 1 zcela jednoznačně stanovuje, že **inspekční orgán musí být, pokud jde o organizaci, právní strukturu a rozhodování, nezávislý na jakémkoli provozovateli infrastruktury, železničním podniku, zpoplatňujícím orgánu, přidělovacím orgánu a subjektu posuzování shody a na komkoli, jehož zájmy by mohly být v rozporu s úkoly, které jsou inspekčnímu orgánu svěřeny.**

Kromě toho, že v rozporu se směrnicí EU 2016/798, je Drážní inspekce prostředky a personálními kapacitami poddimenzovaná, došlo k její paralyzaci střety zájmů, které se projevily mj. i při šetření této mimořádné události. Byla zásadně vynechána odpovědnost ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy – Ministerstva dopravy s institucionální kontinuitou do doby schválení nové koncepce lanové dráhy, jejího zprovoznění a následně legislativního řešení absence automatické vozové brzdy.

Inspektoři DI zjistili střet zájmů v případě revizních techniků ve vazbě na Drážní úřad, avšak výše už uvedenou logikou neodhalili mnohonásobně horší střet zájmů, když neřešili působení generálního inspektora Drážní inspekce ve funkci ředitele odboru drážní dopravy Ministerstva dopravy v roce 2009 a **vynechali fakt, že generální inspektor DI je osobou blízkou zaměstnanci MD ve vedení ministerstva, který vrcholově odpovídá za právní předpisy MD a resortu dopravy, navíc působí jako předseda řídícího výboru ČD**, to jest jednoho z dopravců a bývalého provozovatele lanové dráhy.

.....

Jan Kadečka
předseda
Svazu Odborářů Služeb a Dopravy

Na vědomí:

- Vláda České republiky
- Vrchní stání zastupitelství v Praze
- České dráhy, a.s.
- Magistrát města Liberec
- Odborové organizace