



Svaz Odborářů Služeb a Dopravy

Křižíkova 552/2, 186 00 Praha 8 – Karlín

Č.j. SOSaD/2026-118

Praze dne 8. 10. 2026

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

K č.j. 269/2024/DI-45

Okresní soud v Liberci
U Soudu 540/3, 460 72 Liberec
IDDS: 579abps

K č.j. 2 ZT 293/2023 - 363

Okresní státní zastupitelství v Liberci
U Soudu 345/1, 460 01 Liberec
IDDS: eudah34

K č.j. 2 ZT 293/2023 - 363

Krajské ředitelství policie Libereckého kraje
Nám. Dr. E. Beneše 584/24, 460 32 Liberec
IDDS: vsmhvp9

K č.j. KRPL-101633-544/TČ-2021-180571

Stanovisko Svazu Odborářů Služeb a Dopravy k dopisu Drážní inspekce
č.j. 269/2024/DI-47 ze dne 17. září 2026,
závěrečné zprávě Drážní inspekce k pádu vozu lanové dráhy
Liberec-Horní Hanychov – Ještěd dne 31. 10. 2021
a OBŽALOBĚ státního zástupce Okresního státního zastupitelství v Liberci
Mgr. Kamila Látra 2 ZT 293/2023 - 363

Vážený,

v návaznosti na naše dosavadní stanoviska k závěrečné zprávě DI si dovoluujeme reagovat na dopis Drážní inspekce (dále DI) ze dne 17. 9. 2026 a výše uvedenou obžalobu.

Podle DI je diskuze nad tím, zda někdy automatická vozová brzda byla funkční, kdy byla deaktivována a jak náročný byl její provoz z technického hlediska, irelevantní – dle schválené dokumentace byl tento automatický prvek nedílnou a povinnou součástí lanové dráhy

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy, z. s. (SOSaD) IČ:22737723, DIČ:CZ22737723 je odborovou organizací – hlavním spolkem, zapsaným ve veřejném rejstříku – rejstříku spolků, který je vedený Městským soudem Praha pod č.j.L18953 od 28.4.2008. SOSaD není plátcem DPH. Kontakty: E-mail: sek@sosad.cz Telefony: Sekretariát +420 972 241 366, předseda a místopředseda +420 972 241 363 – 4, právník +420 977 241 362.

a jeho odstranění způsobilo provozování lanové dráhy v rozporu s projektem, schválenou dokumentací, platnými technickými normami i právními předpisy; veškerá další polemika o vývoji v dané oblasti nemůže zhojit podle DI tento zásadní nedostatek. DI dále uvádí, že žádná výjimka z povinnosti provozovat lanovou dráhu s automatickou vozovou brzdou nebyla nikdy nikým doložena. Pokud byly problémy s automatickou brzdou, měl je podle DI provozovatel řešit jiným konstrukčním řešením v souladu s účinnými předpisy, tj. úpravou automatické brzdy nebo třeba i dodatečným přidáním druhého tažného lana. DI dále uvádí, že je nedůležité, že jsme schopni prokázat závady, které bránily funkčnosti automatické brzdy, protože brzda měla být součástí provozované lanové dráhy a pokud neplnila svoji funkci či byla odstraněna, lanová dráha neměla být provozována.

Právě určení doby, od kdy neměla být podle DI hypoteticky lanová dráha provozována, je stěžejní pro označení okruhu těch, kteří schválili a následně dopustili podle DI provozování lanové dráhy, která neměla být provozována.

V právním státě platí obecná zásada *lex retro non agit* (zákon nepůsobí zpětně). Proto je zcela nemístný poukaz na technickou normu, která byla platná v době vzniku MU, ČSN EN 13796-1 Bezpečnostní požadavky na osobní lanové dráhy – Vozy – Část 1: Uchycení, běhouny, vozové brzdy, kabiny, sedačky, uzavřené vozy, montážní vozy, vlečné závěsy, z října 2019, která požadavky na samočinné použití vozové brzdy rozšiřovala a stanovovala měření pro ověření parametrů vozové brzdy. DI uvedla, že šetřením bylo zjištěno, že v době projektování i po celou dobu provozování předmětné lanové dráhy obsahovaly normy požadavek na samočinnou aktivaci vozové brzdy, a tedy vozy této lanové dráhy měly být vybaveny vozovou brzdou, která by byla automaticky aktivována při přetržení tažného lana.

Znovu upozorňujeme na to, že Československá státní norma pro visuté osobní lanové dráhy ČSN 27 3005, schválená 13. 6. 1973, tzn. platila v době vzniku zrekonstruované lanové dráhy, v případě bezpečnosti lan v článku 44 stanovovala: Bezpečnost lan se počítá z největšího prostého tahu na laně při uvažování nejnejpříznivějších kombinací zatížení a z jmenovité nosnosti lana (ČSN 02 4300). Následně v článku 45 v bodě c je stanoveno, že **Nejmenší výchozí součinitel bezpečnosti nového lana musí být pro tažná a přitažná lana kyvadlových lanových drah bez vozové brzdy 5, což lanová dráha v době mimořádné události splňovala a překračovala.**

Obžaloba vytýká vedoucímu lanové dráhy Ing. Štěpánovi, že dlouhodobě prováděl kontroly, aniž by se při nich seriózně zaměřil na přítomnost a funkčnost prvků automatického ovládání vozové brzdy, do zápisů o kontrolách tak nezaznamenával, že v rozporu s § 43 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., § 34 odst. 1 písm. b), § 61 odst. 2 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb. a čl. 10.1 odst. a) ČSN EN 13796-1 kabiny lanové dráhy nejsou vybaveny automatickou vozovou brzdou, a z toho důvodu na základě čl. 71 Provozního předpisu visuté lanové dráhy nezastavil provoz dráhy ve smyslu § 7 odst. 2 vyhlášky č. 100/1995 Sb.

Obžaloba se opírá o obecná ustanovení k bezpečnému provozování drážních vozidel a úplně irelevantní normu. **V kontextu se skutečností, že lanová dráha byla provozována od 31. 12. 1975 bez funkční automatické brzdy, hypoteticky lze obžalovat všechny od 31. 12. 1975, kteří takový provoz schválili, a všechny, kteří za celou dobu do vzniku tragické mimořádné události nezabránili provozování lanové dráhy.**

Omyl DI a spojení hydraulického okruhu kvůli ručnímu ovládání vozové brzdy s funkčností automatické brzdy jsme podrobně popsali ve stanovisku SOSaD/2024-124 ze dne 2. 12. 2024.

DI odmítá, že by se dopustila zneužití pravomocí úřední osoby tím, že správně popsala ve zprávě skutečnost, že odpovědné osoby nezabránily provozování lanové dráhy v rozporu s právními a technickými předpisy. **Dílič zjištění a v médiích prezentované ze závěrečné zprávy posloužilo k dehonestaci Drážního úřadu i Českých drah**, a to dokonce v době, kdy probíhalo výběrové řízení na ředitele Drážního úřadu. Vedle skutečností, že lanová dráha byla

provozována bez funkční automatické brzdy od 31. 12. 1975 a Drážní úřad byl zřízen zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách 1. 1. 1995, znovu upozorňujeme na to, že jedinou institucí, která měla kontinuitu po celou dobu provozování lanové dráhy, je Ministerstvo dopravy jako ústřední orgán státní správy ve věcech dopravy. To je i odpověď na to, že DI uvádí, že se zabývala rolí všech zainteresovaných subjektů, což evidentně není pravda.

DI se odkazuje na SMĚRNICI EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 a prezentuje svoji činnost jako postup vedený za účelem předcházení mimořádným událostem s tím, že závěry šetření neobsahují stanovení odpovědnosti ani viny. Orgány činné v trestním řízení vyhodnotily obsah, kde DI doposud uceleně nepopsala děj mimořádné události a chybně označila za bezprostřední příčinu pádu vozu č. 2 provozování lanové dráhy bez prvků zajišťujících automatickou aktivaci vozové brzdy. **DI se dopustila prezentace kategorických závěrů na základě přesvědčení, vycházejícího z domněnek a pocitů bez jakýchkoliv exaktních výpočtů.**

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 směnicí EU 2016/798, je Drážní inspekce prostředky a personálními kapacitami poddimenzovaná, což generální inspektor DI Mgr. Kučera prezentoval v médiích 11. 11. 2024, došlo k její paralyzaci střety zájmů, které se projeví 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 a jejího zprovoznění v roce 1975.

Inspektoři DI zjistili střet zájmů v případě revizních techniků ve vazbě na Drážní úřad, avšak neodhalili mnohonásobně horší střet zájmů, když neřešili působení generálního inspektora Drážní inspekce Mgr. Jana Kučery ve funkci ředitele odboru drážní dopravy Ministerstva dopravy (dále MD) v roce 2009 (použitou logikou v závěrečné zprávě DI i obžalobě měl zastavit provoz lanové dráhy jako nejvyšší odborná autorita drážní dopravy na MD) 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.

Trváme na tom, že bezprostřední příčinou pádu vozu č. 2 není provozování lanové dráhy bez prvků zajišťujících automatickou aktivaci vozové brzdy, která by předmětné mimořádné události nezabránila, jak jsme popsali a uvedli ve stanovisku č.j. SOSaS 2026-110 ze dne 16. 9. 2026.

Vzhledem ke stanovisku DI ze dne 17. 9. 2026 a skutečnosti, že lanová dráha byla v provozu bez funkční automatické brzdy vozů od počátku provozu 31. 12. 1975, žaloba by se měla vypořádat s obdobím, kdy podle DI nebylo hypoteticky řádně konáno, a to od 31. 12. 1975.

Zároveň nesouhlasíme s tvrzením obžaloby, že povaha jednání obviněných vylučuje jiné zavinění než vědomou nedbalostí, a že je dostatečně odůvodněno postavení obviněných před soud. Je prokazatelné, že paradoxně právě Ing. Vladimír Štěpán usiloval a dosáhl významného zlepšení bezpečnostních parametrů lanové dráhy. Přetržení tažného lana za závěrečnou zprávou DI popsaných vlivů a okolností nemohl zabránit.

Přestože naše dotazy ve stanovisku SOSaD/2024-124 ze dne 2. 12. 2024, na které DI doposud neodpověděla, jsou srozumitelně formulované a stačilo na ně odpovědět, nebráníme se jednání se zástupci DI za účelem vyjasnění průběhu a všech okolností tragické mimořádné události se zájmem předejít **chybnému posouzení skutkového stavu, resp. justičnímu omylu**.

S pozdravy

.....
Jan Kadečka
předseda
Svazu Odborářů Služeb a Dopravy

Na vědomí:

Ministerstvo dopravy

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

Drážní úřad

Bělehradská 222/128, 120 00 Praha 2
IDDS: 5mjaatd

České dráhy, a.s.

Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1
IDDS: e52cdsf

Asociace lanové dopravy

U Rájské zahrady 1912/3, 130 00, Praha 3
IDDS: ig83npx

Statutární město Liberec

nám. Dr. E. Beneše 1/1, 460 59 Liberec 1
IDDS: 7c6by6u