Svaz Odborářů Služeb a Dopravy

Křižíkova 552/2, 186 00 Praha 8 – Karlín

Č.j. SOSaD/2026-128 Praze dne 31. 10. 2026

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

K č.j. 269/2024/DI-49

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: vsmhpv9

K č.j. KRPL-101633-544/TČ-2021-180571

Stanovisko Svazu Odborářů Služeb a Dopravy k dopisu Drážní inspekce č.j. 269/2024/DI-49 ze dne 21. října 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

Vážení,

v návaznosti na naše dosavadní stanoviska k závěrečné zprávě DI si dovolujeme reagovat na dopis Drážní inspekce (dále DI) ze dne 21. 10. 2026 a výše uvedenou obžalobu.

Předně se ohrazujeme proti nařčení z nekonzistentní a vzájemně si odporující argumentace v souvislosti s prezentací ČSN EN 13796-1 a ČSN 27 3005. Vůbec

nezpochybňujeme, že požadavky na vozovou brzdu (včetně jejího automatického uvedení v činnost v případě přetržení lana) byly stanoveny v technické normě před projektováním i při uvedení lanové dráhy do provozu a projektová dokumentace s nimi počítala. V době uvedení do provozu byl součinitel bezpečnosti lan 4,9 i podle projektu.

Co se týká ČSN 27 3005, nezmiňovali jsme žádný požadavek ohledně *součinitele bezpečnosti vozové brzdy*, jak chybně uvádí DI, ale **na bezpečnost lan** s uvedením článku 44, který stanovoval: Bezpečnost lan se počítá z největšího prostého tahu na laně při uvažování nejnepříznivějších 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.**

Je prokazatelným a nesporným faktem, že od 31. 12. 1975 byla lanová dráha se souhlasem výrobce Transporty Chrudim a všech dotčených institucí včetně tehdy Federálního ministerstva dopravy provozována s ručně ovládanou vozovou brzdou kabin bez funkčních prvků automatického uvedení v činnost v případě přetržení lana. 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.

Právě vedoucí lanové dráhy Ing. Vladimír Štěpán usiloval o zlepšení bezpečnosti soustavně a dosáhl **významného zlepšení bezpečnostních parametrů lanové dráhy využitím tažného lana s tvárněnými prameny, čímž dosáhl v duchu výše uvedené ČSN 27 3005 parametrů pro tažná a přitažná lana kyvadlových lanových drah bez vozové brzdy.** Zároveň **zkrátil lhůtu pro přelévání koncovek tažného lana na kabinách na 2 roky.**

V případě poukazování na dehonestaci Drážního úřadu generální inspektor DI úplně překroutil sdělení SOSaD a ještě jej označil jako nepravdivé, přímo lživé a záměrně překrucující fakta. Konstatování: „***Dílčí 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.“* je správné a pravdivé.

Pro oživení paměti generálního inspektora DI tento **začal komentovat šetření a vznik závěrečné zprávy už při 1. výročí tragické mimořádné události 31. října 2022** pro idnes.cz v článku **„Máme zajímavá zjištění, říká šéf inspekce rok po pádu lanovky na Ještěd“** https://www.idnes.cz/liberec/zpravy/jested-pad-lanovky-vyroci-objasneni-policie-posudek-inspekce.A221031_082606_liberec-zpravy_jape

„Šetření vedeme, máme zjištěné i okolnosti a další zajímavé věci, ale nebudeme je dávkovat postupně. Počkáme, až bude hotová zpráva, která bude obsahovat jak posudek, tak naše zajímavá zjištění,“ poodhalil Kučera. Podle něj je posudek nejdůležitější částí výsledné zprávy, neboť určí, proč prasklo tažné lano. „Všechno ostatní, jako revize údržby, kdo měl co kontrolovat, jestli mohl něco vědět, už máme zpracované.“ Kučera také míní, že prasknutí tažného lana není nic, co by se nedalo očekávat.

Vyjádření generálního inspektora DI tehdy šokovalo resort dopravy a bylo identifikováno jako útok na Drážní úřad (DÚ). Každopádně bylo nehodné vyšetřovacího orgánu a jako bulvární jej napadl vedoucí analytického týmu SOSaD 11. 11. 2022 článkem Bulvární vyjádření k lanovce na Ještěd a resty šéfa Drážní inspekce na webu svazu a 17. 11. 2022 v Ekonomickém deníku.

Vydání závěrečné zprávy 7. 11. 2024 pak vyvolalo sérii článků na webu Zdopravy.cz, dehonestujících ČD a zaměstnance lanovky s využitím částí závěrečné zprávy. Např. ze 14. 11. 2024 *„Školení debatou, tento výkres vidím poprvé. Inspektoři ve zprávě odhalili kulturu (ne)bezpečnosti na lanovce“* . V souvislosti s tím padly v médiích výzvy k rezignaci ředitele DÚ.

Vedle skutečností, že lanová dráha byla provozována bez funkčních prvků 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. DI při šetření mimořádné události a shromažďování podkladů opomněla zmínit fakt, že **Ministerstvo dopravy disponovalo rozsáhlým archivem, jehož součástí byla i dokumentace k lanové dráze Horní Hanychov – Ještěd.**

Podle Státního ústředního archivu v Praze a uvedeného na jeho webu ve sdělení ze srpna roku 2003 Ministerstvo dopravy - dokumenty zasažené povodní usušeny následkem povodně v srpnu 2002 byl zcela zatopen druhý suterén objektu Ministerstva dopravy a první suterén do výše 60 cm. Na záchraně dokumentů se spolu s pracovníky ministerstva dopravy podíleli i zaměstnanci Státního ústředního archivu. Záchranné práce začaly ještě před povodní dne 13. srpna 2002 - přestěhováním částí spisovny bývalého Federálního ministerstva dopravy z 2. suterénu a ohrožených dokumentů v 1. suterénu. Bohužel se práce nestihly dokončit, protože budova byla evakuována. Při následné povodni bylo vodou zasaženo cca 400 bm písemností z let (1919) 1960-2001 ve správě Ministerstva dopravy. Po opadnutí vody byl za přítomnosti a pomoci pracovníků Státního ústředního archivu (PhDr. Kalina, Ing. Kunt, Mgr. Krlín, PhDr. Rohlena) vytříděn zasažený materiál v 1. suterénu a archiválie odeslány do mrazíren. Následně byly do provozovny Kladno Mochovských mrazíren, a.s. odeslány také zaplavené dokumenty z 2. suterénu.

Ministerstvo dopravy se rozhodlo iniciativně řešit nastalou situaci a na základě Studie vlivu sušicích metod vybralo metodu sušení volně na vzduchu, jejíž provedení zadalo firmě První archivní a spisovenská Praha - Blansko, s.r.o. s následnou desinfekcí ve Státním ústředním archivu v Praze. Svoji roli hrály i zkušenosti z povodní v roce 1997, kdy byly zaplaveny v Olomouci dokumenty likvidované Federální železniční policie. Tehdejší sušení, prováděné rovněž v úzké spolupráci se Státním ústředním archivem, probíhalo k všeobecné spokojenosti také "volně na vzduchu."
Sušení proběhlo v první polovině roku 2003. Před sušením, po provizorní desinfekci, byl prováděn archivářkou ministerstva a pracovníkem Státního ústředního archivu výběr archiválií a dokumentů potřebných pro činnost ministerstva, mezi které nepochybně patří agenda lanových drah. Věcně **rozsah usušených dokumentů zachytily skartační a předávací protokoly**.

Informace o osobě blízké generálního inspektora DI co by zaměstnance MD ve vedení ministerstva, který vrcholově odpovídá za právní předpisy MD a resortu dopravy, není žádnou konstrukcí. V roli předsedy řídícího výboru Českých drah za současného nastavení a střetu více zájmů jej nelze podezřívat, že by i náznakem měl pro České dráhy něco dělat. Naopak jeho angažmá v rámci právních předpisů MD a resortu dopravy již několik let vítají alternativní železniční dopravci, expandující na českém dopravním trhu.

Generální inspektor DI vyzývá ke vnímání toho, že Drážní inspekce se podle § 53b odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. při šetření nezabývá odpovědností za trestný čin nebo správní delikt.
To jasně stanovuje SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 a má jít o 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 důkazů a 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. **Tak tomu v České republice v rozporu s výše uvedenou evropskou legislativou prokazatelně není.**

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.

Společné jednání zástupců Drážní inspekce a analytického týmu Svazu Odborářů Služeb a Dopravy za účelem vyjasnění kroků a postupů DI proběhne na základě vzájemné dohody 3. listopadu 2026.

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 Rajské zahrady 1912/3, 130 00, Praha 3
IDDS: ig83npx

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