

**Česká republika**  
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

## **Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události**

Pád dítěte ze sedačky visuté lanové dráhy Luka nad Jihlavou, Nádraží – Balkán

Středa, 8. března 2023

## **Accident and incident investigation report**

Fall of a child from a seat of aerial cableway Luka nad Jihlavou, Nádraží – Balkán

Wednesday, 8<sup>th</sup> March 2023

č. j.: 6-764/2023/DI



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

## 1 SHRnutí



Zdroj: Dražní inspekce

- Vznik události: 8. 3. 2023, 10:05 h.
- Popis události: pád dítěte ze sedačky visuté lanové dráhy.
- Dráha, místo: dráha lanová Luka nad Jihlavou, Nádraží – Balkán, v úseku mezi podpěrami P2 a P3.
- Zúčastnění: podnikající fyzická osoba (provozovatel dráhy a dopravce);  
dítě přepravované na visuté lanové dráze (nezletilý cestující);  
ředitelka mateřské školy dohlížející na přepravu dítěte (cestující).
- Následky: 1 zraněný;  
bez vzniku škody na majetku.

### Bezprostřední příčina:

- neopatrné chování cestujícího dítěte krátce po zahájení přepravy.

### Přispívající faktor:

- nezjištění vypadnutí a následné jízdy dítěte visícího z drážního vozidla po trati lanové dráhy obsluhou nástupní stanice po dobu nejméně 79 s (až do upozornění kolemjdoucí osobou).

### Systémová příčina:

- neexistence povinnosti pracovníků obsluhy lanové dráhy sledovat viditelné části trati, popř. kamerový systém.

**Bezpečnostní doporučení:**

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

Ministerstvu dopravy:

přijetí vlastních opatření (např. ve formě změny souvisejících právních předpisů) směřujících k realizaci níže uvedených bezpečnostních doporučení:

- zajištění dohledu zaměstnanců obsluhy lanové dráhy na viditelné části trati nebo na kamerový systém lanové dráhy, byl-li zřízen;
- uložení povinnosti fyzického dohledu alespoň jednoho zaměstnance obsluhy visuté lanové dráhy přímo na nástupišti při nástupu cestujících do drážních vozidel;
- zajištění, aby se do obvodu lanové dráhy neumisťovaly žádné předměty či zařízení provozovatele lanové dráhy nebo provozovatelů lyžařských areálů, které nesouvisejí s provozem těchto drah a které by v případě pádu cestujících ze sedačky lanové dráhy zvyšovaly riziko vzniku úrazu, popř. rozsahu jeho následků.

## SUMMARY

Date and time: 8<sup>th</sup> March 2023, 10:05 (9:05 GMT).  
Occurrence type: an accident to a person caused by a chair of cableway in motion.  
Description: fall of the child from the seat of aerial cableway.  
Type of train: the cableway.  
Location: aerial cableway Luka nad Jihlavou, Nádraží – Balkán, between P2 and P3 supports.  
Parties: entrepreneurial natural person (IM and RU of the cableway);  
the child transported on the aerial cableway (minor passenger);  
kindergarten directress supervising the transport of the child (passenger).  
Consequences: 1 injury;  
total damage CZK 0.-

### Causal factor:

- careless behavior of the minor passenger in the seat area of the cableway shortly after start of the transport.

### Contributing factor:

- failure to detect the falling out and subsequent movement of the child hanging from the chair of cableway by the boarding station staff for at least 79 sec. (until notified by a passerby).

### Systemic factor:

- failure to determine the obligation of cableway service employees to monitor a visible parts of the track or camera system.

### Recommendations:

#### Addressed to the Czech Ministry of Transport:

- to adopt own measures in the form of changes to related legal regulations towards at implementation of the safety recommendations below:
  - to ensure supervision by cableway service employees on visible parts of track or camera system, if it has been established;
  - to impose obligation of physical supervision at least one cableway service employee directly on platform when passengers board to chair of cableway;
  - to ensure that no objects or equipments of cableway operator or ski area operators which are not related to operation of these cableways and which would increase risk of injury in event of a passenger falling from chair of cableway, or extent of its consequences, to not located in perimeter of cableway.

## Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	5
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	10
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	10
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	10
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	10
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	10
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	10
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	10
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	10
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	11
2.9 Interakce se soudními orgány.....	11
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	11
3 POPIS UDÁLOSTI.....	11
3.1 Popis a základní informace.....	11
3.1.1 Popis typu události.....	11
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	11
3.1.3 Popis místa události.....	11
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	16
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	17
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	17
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	17
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	17
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	18
3.2 Faktický popis události.....	32
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	32
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	32
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	33
4.1 Úlohy a povinnosti.....	33
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	33
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	42
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	42
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	42
4.1.5 Oznamované subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	43
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	43
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	43
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	44
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	44

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	44
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	44
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	44
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.	44
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	45
4.3 Lidské faktory.....	45
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	45
4.3.2 Pracovní faktory.....	45
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	45
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	45
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	45
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	45
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	45
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	45
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	46
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	46
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	46
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	46
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	46
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	46
5 ZÁVĚRY.....	47
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	47
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	47
5.3 Doplnující zjištění.....	48
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	49
PŘÍLOHY.....	50

**Seznam použitých zkratk a symbolů**

DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
IZS	integrováný záchranný systém
LD	lanová dráha
LZS	Letecká záchranná služba
MŠ	mateřská škola
MU	mimořádná událost
PČR	Policie České republiky
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
ZZS	Zdravotnická záchranná služba



**Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů**

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
vnitřní provozní předpis	vnitřní předpis provozovatele dráhy a dopravce „Provozní předpis visuté lanové dráhy Luka nad Jihlavou, Nádraží – Balkán“, ve znění účinném v době vzniku MU
smluvní přepravní podmínky	předpis provozovatele dráhy a dopravce „Smluvní přepravní podmínky pro veřejnou drážní osobní dopravu na lanové dráze Luka nad Jihlavou, Nádraží – Balkán“, ve znění účinném v době vzniku MU
provozní a bezpečnostní předpis	vnitřní předpis provozovatele dráhy a dopravce „Místní provozní a bezpečnostní předpisy – Elektro pro činnosti prováděné na elektrickém zařízení lanové dráhy Leitner – Luka nad Jihlavou“, ve znění účinném v době vzniku MU
ČSN EN 12929-1	Česká technická norma „ČSN EN 12929-1 (27 3016) „Bezpečnostní požadavky pro osobní lanové dráhy – Obecné požadavky – Část 1: Požadavky na všechna zařízení“, ve znění účinném v době vzniku MU

## **2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI**

### **2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření**

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 8. 3. 2023.

### **2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření**

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její závažnosti na základě oprávnění vyplývajícího z ustanovení § 53b zákona č. 266/1994 Sb.

### **2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění**

DI se v rámci šetření předmětné MU nepotýkala s omezeními, která by negativně ovlivnila způsob a postupy v šetření.

### **2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících**

Šetření DI na místě MU: 4x inspektor Územního inspektorátu Brno.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

### **2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely**

Při šetření příčin a okolností vzniku MU vycházela DI především z vlastních poznatků, zjištění a z vlastní fotodokumentace. V průběhu šetření si pak DI vyžádala potřebnou dokumentaci od provozovatele LD a PČR.

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

### **2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty**

Úroveň spolupráce se zástupci subjektů zúčastněných na MU byla standardní.

### **2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě**

V rámci šetření MU postupovala DI následovně, resp. použila mj. tyto metody a techniky:

- ohledání místa mimořádné události včetně zúčastněného drážního vozidla, technických zařízení a infrastruktury dráhy;
- ověřovací jízda za účelem změření orientační výšky pádu dítěte ze sedačky LD;
- analýza podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy, dopravce a PČR;
- analýza kamerových záznamů lyžařského areálu Luka nad Jihlavou;
- podání vysvětlení zúčastněných zaměstnanců.

## 2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly

V průběhu šetření MU se nevyskytly žádné obtíže ani problémy, které by měly vliv na průběh šetření nebo jeho závěry.

## 2.9 Interakce se soudními orgány

V průběhu šetření předmětné MU nebyla ze strany DI ani ze strany soudních orgánů iniciována žádná komunikace ani spolupráce.

## 2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření

Všechny podstatné zjištěné souvislosti týkající se průběhu šetření předmětné MU byly již uvedeny výše.

# 3 POPIS UDÁLOSTI

## 3.1 Popis a základní informace

### 3.1.1 Popis typu události

Druh MU:                   újmna na zdraví osoby.

Skupina MU:               nehoda.

### 3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum:                    8. 3. 2023.

Čas:                       10:05 h.

Místo:                    dráha lanová, Luka nad Jihlavou, Nádraží – Balkán, mezi podpěrami P2 a P3, ve vzdálenosti 187,3 m od nástupního místa nástupiště dolní stanice Nádraží.

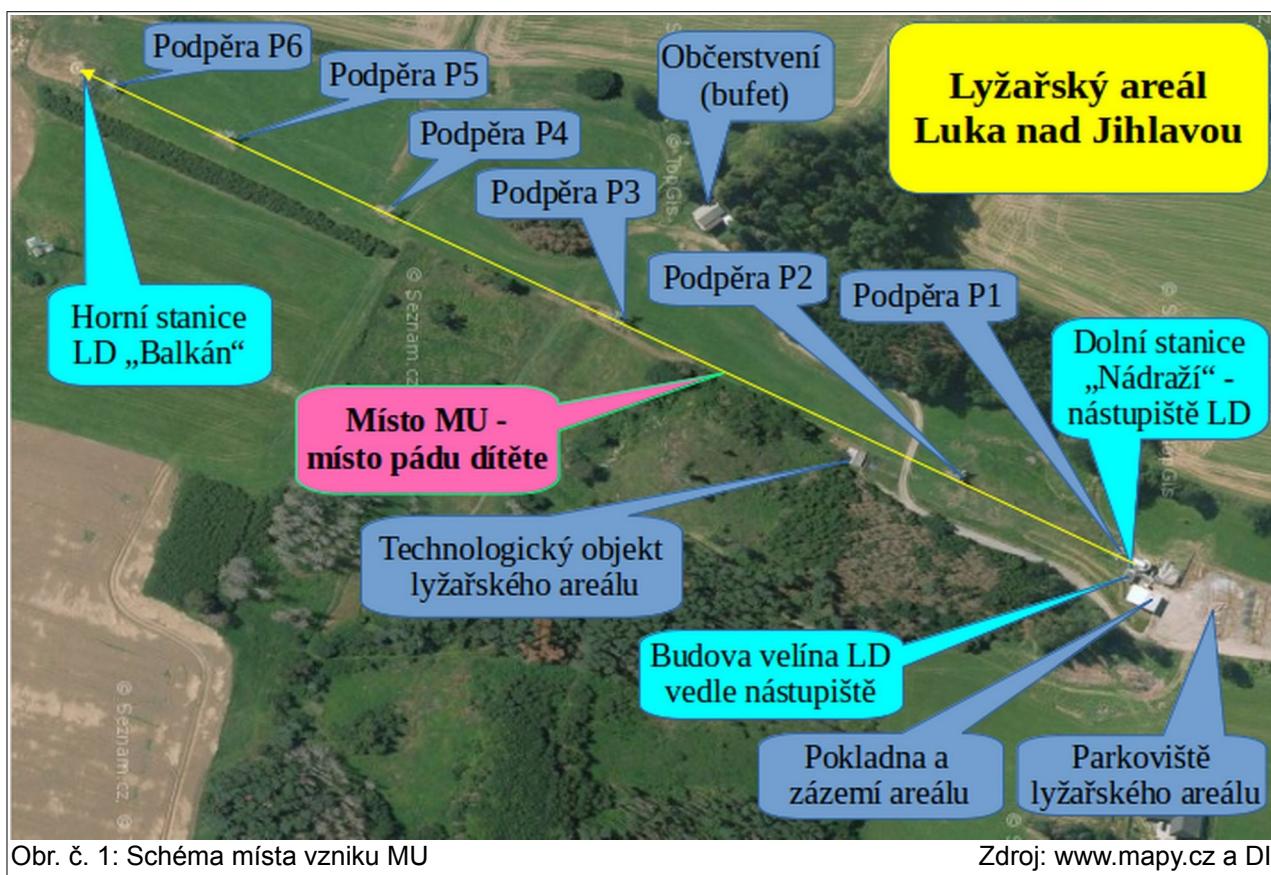
GPS souřadnice:       [49.3656469N, 15.7086011E](https://www.google.com/maps/place/49.3656469N,15.7086011E).

### 3.1.3 Popis místa události

LD Luka nad Jihlavou, Nádraží – Balkán, je součástí lyžařského areálu Luka nad Jihlavou, který se nachází v jihovýchodní části městysu Luka nad Jihlavou na severním svahu kopce Balkán s vrcholem v nadmořské výšce 554 m. Jedná se o jednolanovou oběžnou visutou LD o šikmé délce 526 m, s převýšením stanic 92,4 m.

### Průběh ohledání místa MU:

Ohledání bylo prováděno v několika fázích postupně od vstupu do lyžařského areálu, přes prostory nástupiště dolní stanice LD, DV č. 7, prostory obslužného objektu v dolní stanici, ohledání trati LD a místa pádu, až po ohledání horní stanice LD. Ohledání bylo zakončeno ověřením funkce některých prvků LD a orientační výšky pádu dítěte z LD.



Obr. č. 1: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: www.mapy.cz a DI

### **Ohledáním bylo zjištěno:**

Lyžařský areál Luka nad Jihlavou se nachází v jihovýchodní části městysu Luka nad Jihlavou, na severním svahu kopce Balkán s vrcholem v nadmořské výšce 554 m. Součástí lyžařského areálu je LD o šikmé délce 526 m a s převýšením stanic 92,4 m. Jedná se o visitou osobní jednolanovou oběžnou dráhu typu LEITNER 4 – SL, výrobní číslo 171, rok výroby 1997, s 50 pevně uchycenými čtyřmístnými sedačkami typu LEITNER S4/96, výrobní číslo 1 až 50, rok výroby 1996, vše výrobce Leitner S.p.A. AG Vipiteno – Sterzing, Itálie, s dolní poháněcí stanicí a horní vratnou stanicí. Dolní (nástupní) stanice se nachází v nadmořské výšce 463 m. n. m., horní (výstupní) stanice se nachází v nadmořské výšce 555,4 m. n. m. Prostor vstupu do lyžařského areálu od parkoviště motorových vozidel tvoří dřevěná budova, která slouží jako pokladna a zázemí pro lyžařský areál.

Na stěně této budovy byl vyvěšen orientační plánec areálu, smluvní přepravní podmínky a ceník jízdného. Naproti oknu pokladny byly na svislé informační tabuli zobrazeny informace pro návštěvníky lyžařského areálu s provozní dobou, ceníkem a provozním řádem. Za informační tabulí se nacházelo vyvýšené pódium, které sloužilo jako přístupový prostor ze sjezdovky na nástupiště LD. Na dřevěné podlaze pódia byl položen plastový děrovaný rošt bílé barvy pokrytý uježděnou vrstvou sněhu. Přibližně uprostřed plochy tohoto pódia proti oknu pokladny byly do pódia zabudovány 3 elektronické turnikety se snímačem čipových karet. Přístup z vyvýšeného pódia na nástupiště lanové dráhy tvořil čtyřmístný turniket s automatickým otvíráním branek, k jehož horní hrazdě byly připevněny 2 informační cedule s textem „Po otevření branek dojeďte neprodleně na nástupiště!“

v českém a německém jazyce. Sjezd od automatického turniketu k nástupišti LD byl opatřen roštem pokrytým uježděnou vrstvou sněhu, který se v délce 6,7 m mírně svažoval směrem k nástupišti.

### **Ohledání nástupiště dolní stanice**

V rovinatém prostoru nástupiště byla na zemní pláni položena plastová rohož s plastovými štětinami zelené barvy s oky ve tvaru kosočtverců. V místě vzdáleném 8,4 m od branek automatických turniketů byla rohož provedena v bílé barvě a přes šíři nástupiště tvořila pruh, který označoval nástupní místo LD. Toto místo bylo dále označeno z obou stran bílou tabulkou s červeným nápisem „Nástupiště zde“ a šipkou směřující k nástupnímu místu. Prostor nástupiště byl směrem do svahu ukončen ve vzdálenosti 5,3 m od nástupního místa schodem vedoucím do rozbahněného travnatého porostu. Z levé a pravé strany k nástupišti přiléhá chodník provedený z dřevěných prken. Nad prostorem nástupiště se nacházela ocelová konstrukce s technickým zařízením LD, nesená a upevněná k železobetonovému pilíři usazenému v ose LD (v prostoru uprostřed mezi osami tažné a vratné větve tažného a dopravního lana [dále jen dopravního lana]). Nad hnacím lanovým kotoučem o průměru 5,3 m s naváděcími kladkami se nacházela krytá strojovna s motorem, převodovkou, brzdnými systémy a dalšími technologickými strojními prvky poháněcí stanice. Na ocelové konstrukci nad prostorem nástupiště byla viditelně připevněna informační tabule s piktogramem a textem „Sedte v rovnováze“ v českém, německém a anglickém jazyce.

Na okraji nástupiště u stěny obslužného objektu vedle vstupních dveří byl umístěn sloupek o výšce cca 1 m s kovovou skříňkou s ovládacími prvky LD sloužícími pro potřeby pracovníka venkovní obsluhy. Na horní ploše skříňky se nacházelo jedno tlačítko hřibovitého tvaru žluté barvy označené nápisem HALT. Čelní strana skříňky ve směru od nástupiště byla opatřena sedmi tlačítky ve třech řadách pod sebou. Horní řadu tlačítek tvořila 3 kruhová tlačítka s podsvícením, která byla v pořadí zleva doprava označena nápisy NAHOZENÍ – ANWURF / FAHRTAUFFORDERUNG / ROZJEZD – ABFAHRT. Prostřední řadu v pořadí zleva tvořily dva přepínače čtvercového tvaru označené nápisy LANGSAM – ZPOMALENÍ RYCHLOSTI / OVLÁDÁNÍ BRANKY – ZUSTEIGEEINTEILER, úplně vpravo se pak nacházelo kruhové tlačítko červené barvy označené nápisem GEFAHR AUS – NOUZOVÝ STOP. Ve třetí (spodní) řadě uprostřed se nacházelo jediné kruhové tlačítko červené barvy, označené nápisem 2.GEFAHR AUS – NOUZOVÉ s výstražnými trojúhelníky.

### **Ohledání drážního vozidla č. 7**

V prostoru nástupiště bylo na dopravním laně zavěšeno DV (ve statické poloze) typu LEITNER S4/96, které bylo na horním rámu zepředu i zezadu označeno štítkem s číslicí „7“.

Jednalo se o DV se 4 sedačkami v řadě, zhotovenými z pěnové hmoty. Přes celou šířku bylo DV vybaveno sklápěcí pojistnou zábranou proti vypadnutí se zábradlím a dvěma opěrami nohou (lyží) v úrovni mezi 1. – 2. a 3. – 4. sedačkou, jejichž zatížením je pojistná zábrana zajištěna proti samovolnému otevření. Všechny 4 sedáky sedaček byly totožného provedení a rozměru 47x40 cm, rovněž všechna opěradla sedaček byla totožného provedení a rozměru 47x45 cm. Mezi povrchem sedáků a spodní hranou opěradel se nacházela mezera o šířce 3 cm. Vzdálenost povrchu sedáků od povrchu nástupiště (plastové rohože) činila 60 cm (bez zatížení sedaček nákladem). Po sklopení pojistné

zábrany vzdálenost od povrchu sedáků ke spodní části zábradlí činila 25 cm a vzdálenost od povrchu sedáků k horní hraně opěr nohou (lyží) činila 50 cm.

Při ohledání DV č. 7 bylo provedeno orientační měření odporu kladeného pojistnou zábranou při jejím sklápění. Měření bylo provedeno uchycením háku digitální závěsné váhy zn. Addison technology PHS 30 za madlo sklápěcí pojistné zábrany v základní poloze a tažením za váhu ve směru (a za současného) sklápění pojistné zábrany. Na madle sklápěcí pojistné zábrany v úrovni přechodu mezi 1. – 2. sedačkou byl postupným tažením závěsné váhy naměřen odpor 7, 6, 5, 4, 3 a 4 kg, na madle sklápěcí pojistné zábrany v úrovni přechodu mezi 3. – 4. sedačkou byl stejným způsobem postupně naměřen odpor 8, 9, 8, 7, 6, 5, 4 a 3 kg. V případě, že pojistná zábrana nebyla zatížena (ať už zábradlí rukama či opěra lyží nohama) ve sklopené poloze, samovolně se otevírala směrem nahoru.

Šestipramenné dopravní lano o jmenovitém průměru 36 mm bylo po celé délce trati osazeno celkem 50 totožnými neodepinacími DV – čtyřmístnými sedačkami typu LEITNER S4/96, pevně uchycenými k dopravnímu lanu ve vzájemných rozestupech 21,65 m. Hmotnost každého DV činila 183 kg a nosnost 320 kg (4 osoby).

### **Ohledání obslužného objektu dolní stanice LD**

Vlevo od nástupiště (při pohledu do svahu) se nacházel obslužný objekt LD, který měl dvě místnosti se samostatnými vstupy – místnost velína s ovládacími prvky a diagnostikou LD a místnost elektrické rozvodny. Jednalo se o přízemní objekt (montovanou buňku bez pevných základů). Na střeše obslužného objektu ze strany směřující k nástupišti byla instalována kamera snímající prostor nástupních branek. Do obou místností obslužného objektu se vstupovalo z krytého zádveří ve směru od nástupiště.

První ohledávanou místností byla místnost velína, která byla obdélníkového půdorysu a vstupovalo se do ní jednokřídlými kovovými zčásti prosklenými dveřmi. Vnější stěna místnosti velína směrem k nástupišti byla přes celou šířku místnosti opatřena proskleným dvojoknem s přehledným výhledem na nástupiště LD. Pod tímto dvojoknem uvnitř místnosti stál dřevěný kancelářský stůl, na jehož ploše se nacházely různé předměty: 3 ruční radiostanice i s nabíjecí stanicí, mobilní telefon, průkaz způsobilosti k řízení LD č. 802255, drobné nádoby a potraviny, notebook zn. HP, stolní svítidla, mikrofon, telefon a monitor zn. **LG Flatron s děleným zobrazením na čtvrtiny plochy obrazovky s aktuálními záběry ze čtyř exteriérových kamer, snímajících různé části lyžařského areálu** (obraz z kamery č. 1, umístěné ve svahu se záběrem na střední část sjezdovky a LD směrem dolů, obraz z kamery č. 2, umístěné ve spodní stanici se záběrem směrem nahoru do svahu sjezdovky s LD, obraz z kamery č. 3, zabírající prostor automatických turniketů a sjezdu k nástupišti v dolní stanici LD, a obraz z kamery č. 4, zabírající prostor výstupiště v horní stanici LD). Ve stěně místnosti velína naproti vstupním dveřím se nad stolem s monitorem zn. LG nacházelo **okno s přehledným výhledem na část LD stoupající do svahu**. Při stěně místnosti velína přiléhající k sousední místnosti elektrorozvodny se nacházely dvě plechové skříně s ovládacími prvky a diagnostikou (řídící pult LD), na horní ploše plechové skříně byla umístěna knihovnička s dokumentací k LD uložené v pořadačích. Vlevo od skříní stála otočná kancelářská židle na kolečkách. V úzké uličce mezi kancelářským stolem a plechovými skříněmi stála dřevěná židle s čalouněným sedákem.

Druhou místností obslužného objektu LD byla místnost rozvodny, do níž se vstupovalo rovněž z krytého zádveří jednokřídlými kovovými zčásti prosklenými dveřmi. Na dveřích se nacházela žlutá cedulka s nápisem „Rozvodna“ a oranžová cedulka s piktogramem upozorňujícím na nebezpečí úrazu el. proudem. Místnost byla obdélníkového půdorysu, u stěny naproti dveřím se nacházely plechové skříně s elektrickými rozvody LD. Na horní ploše skříní ležela tři sbalená evakuační zavazadla (záchranné vaky). Na stěně vpravo od vstupních dveří byla zavěšena lana, lezecké sedací úvazy a lékárnička. Místnost měla rovněž výhled oknem na část LD stoupající do svahu.

### **Ohledání LD a místa pádu**

DV, tj. 50 čtyřmístných sedaček typu LEITNER S4/96, byla ve vzájemných rozestupech 21,65 m pevně uchycena k šestipramennému dopravnímu lanu výrobce Drumet Polsko o jmenovitém průměru 36 mm, které bylo při svém pohybu po trati z dolní poháněcí (nástupní) stanice „Nádraží“ do horní vratné (výstupní) stanice „Balkán“ (na vzdálenost 526 m) a zpět vedeno pomocí kladkových baterií s kladkami o průměru 460 mm, umístěných na 6 traťových podpěrách. V případě podpěry P1 v blízkosti dolní stanice šlo o podpěru tlačnou, ostatní podpěry P2 – P6 byly podpěry nosné. Všechny podpěry byly vybaveny přístupovými žebříky zavěšenými na dřících podpěr, přístupovými lávkami a lávkami podél kladkových baterií. Trať LD probíhala v celé své délce přímočaře po levém okraji sjezdové dráhy.

Následující vzdálenosti byly vztaženy k nástupnímu místu v dolní stanici LD (bílý pruh v plastové rohoži zelené barvy označený bílou tabulkou s červeným nápisem „Nástupiště zde“) jako k bodu 0 a zachycují vodorovné vzdálenosti ve směru stoupání DV po LD do její výstupní (horní) stanice. Ve vzdálenosti 5,3 m od bodu 0 nástupiště končilo schodem vedoucím do rozbahněného travnatého porostu. Ve vzdálenosti 8,4 m pohybující se DV míjela sloup tlačné podpěry P1, na železobetonovém sloupu byly zavěšeny piktogramy „Sedte v rovnováze“ a „Sklopte ochranný rám“. Ve vzdálenosti 27,3 m ve výšce 2,38 m (měřené od úrovně zábradlí sklopené pojistné zábrany sedačky směrem k zemi) míjela DV informační tabule s piktogramy „Zákaz houpání na sedačce“ a „Sklopte ochranný rám“ umístěné na dřevěných sloupcích pod dráhou. Ve vzdálenosti 94,6 m pohybující se DV míjela sloup nosné podpěry P2, na kterém byl zavěšen reproduktor rozhlasového zařízení. Ve vzdálenosti 132,5 m DV míjela kameru se záběrem směřujícím k nástupišti LD, umístěnou vlevo na technologickém objektu lyžařského areálu sloužícího k uskladnění vybavení pro zasněžování sjezdovek. Před tímto objektem ze strany směřující k dolní stanici LD stála rolba pro úpravu sjezdovek PB 2400, z boční strany od tratě LD stálo sněžné dělo červené barvy. Ve vzdálenosti 187,3 m o ve výšce 11,77 m (měřené od úrovně zábradlí sklopené pojistné zábrany sedačky směrem k zemi) míjela pohybující se DV místo MU (místo pádu dítěte ze sedačky LD). Místo dopadu dítěte na zem s malou vrstvou sněhu se nacházelo na okraji sjezdovky cca 1,5 m od odstavené dvojice sněžných děl červeno-žluté a oranžovo-modré barvy, kdy po dopadu se dítě sesunulo směrem ke sněžným dělům. Okolí místa dopadu bylo pošlapáno množstvím stop po obuvi. **Obě sněžná děla, nacházející se mezi nosnými podpěrami P2 a P3 v těsné blízkosti místa dopadu dítěte na zem, zasahovala do obvodu LD.** Ve vzdálenosti 262,6 m vedla trať LD přes sloup nosné podpěry P3 a ve vzdálenosti 372,6 m přes sloup nosné podpěry P4, na kterém byl zavěšen reproduktor rozhlasového zařízení. **Mezi nosnými podpěrami P3 a P4 se v obvodu LD nacházela další dvě sněžná děla** (modrobílé a oranžovo-modré barvy). Dále trať LD pokračovala přes nosnou podpěru P5 ve vzdálenosti 450,6 m a nosnou podpěru P6 ve vzdálenosti 506,6 m (na níž byl upevněn větrůměr s ukazatelem



směru větru) až do výstupní stanice „Balkán“ v nadmořské výšce 555,4 m. n. m. Na ocelových rámech nosných podpěr P2 – P6 byly zavěšeny reflektory pro osvětlení sjezdové tratě. Okolí nosné lanové podpěry P6 před horní stanicí LD bylo upraveno pomocí zachycovací bezpečnostní sítě.

### **Ohledání horní stanice**

Horní stanici tvořil železobetonový pilíř usazený v ose LD, který nesl ocelovou konstrukci s technickým zařízením LD (naváděcí kladkové baterie, vratný lanový kotouč o průměru 5,3 m, pohyblivý napínací vůz se sledováním polohy a hydraulické napínací zařízení). Vlevo od výstupiště LD se nacházela obslužná budova horní stanice s prosklenými plochami směřujícími na výstupiště a trať LD (v době ohledání MU byla budova uzamčena). Zevnitř okna s výhledem na trať byla v jeho pravém horním rohu vylepena cedulka formátu A4 s označením „Horní stanice Balkán“. Z vnější strany směrem k výstupišti byly ke střeše budovy připevněny reflektory, kamera snímající prostory výstupiště a ukazatel směru větru. U stěny obslužné budovy směrem k výstupišti stála na sloupku ve výšce cca 1 m od povrchu výstupiště kovová skříňka s ovládacími prvky LD sloužícími pro potřeby pracovníka venkovní obsluhy (totožné provedení jako na nástupišti v dolní stanici „Nádraží“). Za oknem směřujícím k výstupišti se nacházela zelenobílá plastová tabulka formátu A4 se symbolem kříže a nápisem „První pomoc“. Výjezd lyžařů z výstupiště ke sjezdové trati byl usměrněn sklonem svahu ve směru jízdy.

### **Ověření funkce prvků LD a orientační výšky pádu**

V průběhu ohledání byla ověřena funkce provozní a nouzové brzdy (zkouška byla zaznamenána na videozáznam) – bez zjištěných závad.

Při ohledání DV č. 7 bylo pomocí digitální závěsné váhy zn. Addison technology PHS 30 provedeno orientační měření odporu kladeného pojistnou zábranou při jejím sklápění – bez zjištěných závad. Výsledky měření jsou uvedeny v části „Ohledání drážního vozidla č. 7“ (průběh zkoušky byl zachycen na videozáznam).

Dále byla v průběhu ohledání provedena ověřovací jízda za účelem změření orientační výšky pádu dítěte ze sedačky LD. Při ověřovací jízdě byla LD z důvodu dosažení odpovídajícího výsledku zatížena obdobnou hmotností osob jako při jízdě, během které došlo ke vzniku MU. Hodnoty naměřené ručním laserovým dálkoměrem Unimetra 9041.100 jsou uvedeny v části „Ohledání LD a místa pádu“.

Povětrnostní podmínky: zataženo, venkovní teplota + 3 °C, viditelnost nesnížena povětrnostními vlivy.

Geografické údaje: severní svah kopce Balkán, dráha a lyžařský svah je po obou stranách lemován stromy a polnostmi.

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem a provozovatelem dráhy ani jinými subjekty prováděny žádné opravné nebo údržbové práce. Provoz v místě MU a jeho okolí byl v běžném režimu.

#### **3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody**

Při MU došlo k újmě na zdraví cestujícího dítěte.

Škoda na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí nevznikla.

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.



### 3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů

V důsledku vzniku MU došlo na LD Luka nad Jihlavou, Nádraží – Balkán, k přerušení provozu od 10:05 h do 15:30 h. Poté byl provoz LD v zimní sezoně 2022/2023 provozovatelem dráhy a drážní dopravy ukončen.

### 3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

#### Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy a drážní dopravy:

- náčelník LD a současně službu konající vedoucí strojník;
- staniční pracovník dolní (nástupní) stanice.

#### Ostatní osoby, svědci:

- dítě předškolního věku cestující po LD, které utrpělo zranění (dále též poškozený);
- zákonný zástupce poškozeného;
- cestující doprovázející poškozeného při jízdě po LD (dále též doprovázející osoba);
- 5 dospělých účastníků lyžařského kurzu, přepravujících se po LD.

#### Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem, provozovatelem dráhy a drážní dopravy na dráze lanové Luka nad Jihlavou, Nádraží – Balkán, byla podnikající fyzická osoba, se sídlem Polní 480, 588 22 Luka nad Jihlavou.

### 3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

Jedná se o visitou osobní jednolanovou oběžnou dráhu typu LEITNER 4 – SL , výrobní číslo 171, rok výroby 1997, výrobce Leitner S.p.A. AG Vipiteno – Sterzing, Itálie, s 50 pevně uchycenými čtyřmístnými osobními sedačkovými vozy typu LEITNER S4/96, výrobní číslo 1 až 50, rok výroby 1996. Jednotlivá DV byla viditelně označena číselnou řadou 1 až 50. Hmotnost prázdného DV činí 183 kg, max. hmotnost DV obsazeného nejvýše 4 osobami činí 503 kg. Přípustná rychlost větru pro provozování DV činí  $15 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ , kritická rychlost větru pak  $18 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ .

### 3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Celková šikmá délka LD je 526 m, vodorovná délka 517 m, převýšení stanic 92,4 m, průměrný sklon 17,9 %, maximální sklon dopravního lana 38,2 %, počet stanic dvě. Poháněcí zařízení bylo umístěno v dolní (nástupní) stanici „Nádraží“, hydraulické napínací zařízení v horní stanici „Balkán“. Nástupiště i výstupiště stanic byla opatřena plastovými rohožemi se štětinami, bez rozběhového pásu v nástupní stanici. Vstupní branky do prostoru nástupiště byly ovládány hydraulicky.

Maximální provozní rychlost v zimní sezoně činí  $2,3 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ , v letní sezoně pak  $1,0 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ . Maximální dopravní rychlost LD činí  $2,3 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ , maximální dopravní rychlost při nouzovém pohonu činí  $0,5 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ . Celkový počet podpěr je 6 (P1 tlačná, P2 – P6 nosná), na podpěře P6 byl umístěn větroměr, na podpěrách P2 a P4 byl umístěn reproduktor rozhlasového

zařízení. K dopravnímu lanu bylo pevně uchyceno celkem 50 DV – čtyřmístných sedačkových vozů typu LEITNER S4/96, od sebe vzdálených 21,65 m.

LD byla vybavena hlavním a nouzovým pohonem, bezpečnostní kotoučovou brzdou s talířovými pružinami a hydraulickým ovládním, provozní jednoduchou kotoučovou brzdou s talířovými pružinami a elektromagnetickým ovládním. Hlavní a nouzový pohon byly vzájemně blokovány. V obou stanicích a na trati byly umístěny polohové snímače ke sledování správné polohy dopravního lana (průběžný systém s lámacími tyčinkami). Signalizace zabezpečovacího zařízení byla umístěna na pracovišti strojníka (ve velíně) v dolní stanici.

### 3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací

Souhrn podaných vysvětlení zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu:

- vedoucí strojník a současně náčelník LD – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
  - je majitelem a provozovatelem LD v obci Luka nad Jihlavou, kdy zde současně pracuje jako náčelník a službu konající strojník;
  - dne 8. 3. 2023 asi od 8:30 h obsluhoval dolní stanici LD, kdy dohlížel na bezpečnost nasedání cestujících na LD a jejich zajištění bezpečnostní zábranou;
  - LD fungovala bez problémů. Na sjezdovce bylo málo lidí, asi tak do dvaceti, kdy se zde konal lyžařský výcvik MŠ a dále zde lyžovalo čtyři až pět lidí;
  - pracovníci LD dohlíží na nástup lyžařů a v případě, že na LD nastupuje dospělý s dítětem, tak lanovku ještě zpomalují. Ovladač zpomalení chodu LD se nachází v prostorách velínu na řídicím panelu za zády obsluhy a dále též na nástupišti před budovou velínu;
  - předmětná MŠ jezdí do lyžařského areálu Luka nad Jihlavou od loňska a nikdy s nimi nebyl žádný problém, vždy nastupovali vzorně;
  - dne 8. 3. 2023 kolem 10:00 h na LD nastupovala jedna paní učitelka s malým chlapcem. DV mají 4 sedačky;
  - za nástupištěm se nachází žíněnka a potom na dráze několika desítek metrů je výška LD od terénu do tří metrů. Následně se LD prudce zvedá do výšky až třinácti metrů nad terénem;
  - z velína má proskleným oknem výhled na spodní část LD a na prostor nasedání. Dne 8. 3. 2023 v době kolem 10:00 h byl s ním v místnosti velína staniční pracovník dolní stanice. Minimální obsluhu LD tvoří 3 lidé. Obsluha LD odpovídá zejména za to, aby si lyžaři řádně nasedli a zajistili se bezpečnostním zábradlím, což bylo při nasedání paní učitelky s dítětem splněno;
  - po nasednutí LD pomalu zrychlovala a do plné rychlosti se mohla dostat až cca 5 m od hrany nástupiště;

- v průběhu jízdy nezaznamenal, že se na LD něco děje. Nepodíval se už do svahu ani na monitor, který sleduje trať LD, neboť v té chvíli dohlížel na nasedání dalších cestujících;
  - společně se staničním pracovníkem dolní stanice nic nevěděli až do doby, kdy za nimi přiběhla nějaká paní s tím, že jim z LD visí dítě. V tom okamžiku chod LD zastavil pracovním zastavením, což je zastavení plynulé, které trvá čtyři metry délky a s lyžaři na LD necukne. Pokud by stisknul okamžitou brzdu, s lyžaři by to cuklo a mohl by z LD někdo spadnout;
  - jakmile zastavil LD, tak utíkal nahoru do svahu a v té době dítě spadlo. Samotný pád dítěte z LD neviděl, viděl až dítě ležící na zemi pod LD. Když k němu přišel, tak u něj již byl někdo jiný a hovořil s ním, dítě na hovor reagovalo;
  - následně se vrátil do dolní stanice, kde po celou dobu zůstával staniční pracovník dolní stanice. Odtud telefonicky kontaktoval ZZS, kde se dozvěděl, že již mají událost oznámenou jinou osobou;
  - po dosednutí vrtulníku LZS, možná chvíli předtím, spustil chod LD, aby provedl evakuaci zůstavších cestujících. Poté chod LD zastavil a pro veřejnost již nejela;
  - na místo MU dorazili policisté, kteří s ním, staničním pracovníkem dolní stanice a paní učitelkou dohlížející na zraněného chlapce provedli dechovou zkoušku na přítomnost alkoholu, jejíž výsledek byl u všech zmíněných negativní;
  - následně se na místo MU dostavili pracovníci DI a kriminalisté PČR, kteří zde prováděli šetření MU;
  - z jednání paní učitelky doprovázející zraněného chlapce bylo patrné, že děti má ráda, o děti se starala a věnovala jim maximální pozornost. Děti byly disciplinované a jednalo se o vzornou školku;
  - při nástupu chlapce s paní učitelkou na LD byli chlapec i paní učitelka klidní, nástup probíhal vzorově;
  - toho dne paní učitelka s chlapcem jela na LD už minimálně třetí jízdu, při předchozích nástupech nebyl nikdy žádný problém. To platilo pro celou MŠ;
  - dle jeho názoru cestující, kteří nasednou na sedačku a dají si bezpečnostní zábranu, už jsou mimo jeho zodpovědnost. Morálně však cítí, že pokud by se asi po pěti vteřinách podíval na svah a něco by se tam dělo, mohl LD zastavit a ke zranění nemuselo dojít. V té chvíli však řešil nasedání jiných lidí a na svah se nepodíval.
- vedoucí strojník a současně náčelník LD – Záznam o podaném vysvětlení DI:
    - při provozování LD Luka Nad Jihlavou dne 8. 3. 2023 zastával funkce náčelníka LD a současně službu konajícího strojníka;
    - při nástupu na směnu dne 8. 3. 2023 se cítil absolutně v pohodě a odpočatý;
    - po nástupu do zaměstnání kolem 8:30 h se spolupracovníky provedli denní kontrolu, která zahrnuje celkovou kontrolu stanice, kontrolu stop tlačítek, funkční zkoušku radiostanic, přepínání pohonu, zkušební chod a kontrolní jízdu;

- v pracovní směně dne 8. 3. 2023 kromě něj byli přítomni dva staniční pracovníci, po jednom v každé stanici. Odpoledne měl dojít na střídání další pracovník, k tomu již ale nedošlo;
- při nástupu do služby dne 8. 3. 2023 vydal z pozice náčelníka LD podřízeným staničním pracovníkům pokyn, aby pozorně sledovali provoz a včas zpomalovali chod LD při nástupu a výstupu cestujících;
- po zkušební jízdě v 9:00 h začal běžný provoz LD. Vše probíhalo normálně jako jindy, měli v areálu lyžařský výcvik dětí z MŠ a dále cca 10 – 15 dalších lidí;
- během provozu dne 8. 3. 2023 se při provozu LD nevyskytly žádné technické problémy či jiné nestandardnosti;
- o skutečnosti, že z DV visí dítě, se dozvěděli někdy po 10:00 h od paní, která doběhla k nim do velína a sdělila jim, že ze sedačky LD visí dítě. Tuto paní osobně nezná;
- bezprostředně před tím se společně se staničním pracovníkem dolní stanice nacházel ve velíně, kde společně sledovali chod lanovky a nástup lyžařů na LD;
- po zjištění, že ze sedačky provozované LD visí dítě, ihned zastavil její chod a vyběhl před velín. Pohledem po trati uviděl dítě, jak visí z DV. Ihned běžel nahoru k místu, kde zastavilo DV s dítětem, ale než se tam dostal, dítě mezitím spadlo dolů. Když se dostal k dítěti, byli již tam cca 2 dospělé osoby, které s dítětem slovně komunikovaly. Viděl, že je o dítě postaráno, a tak seběhl zpět do dolní stanice, kde měl mobilní telefon, a odtud volal linku 155. Operátorka mu sdělila, že již mají událost nahlášenu a že již na místo jede ZZS;
- následně se vozidlem po souběžné komunikaci vrátil k místu MU, odkud uviděl přistávat vrtulník. Po příchodu záchranářů a příjezdu sanitky a hlídky PČR se opět vrátil do dolní stanice, kde pustil chod lanové dráhy, aby evakuoval cestující, kteří se na ní nacházeli. Následně zdravotníci zraněné dítě převezli sanitkou na parkoviště, kde jej přeložili do vrtulníku, který jej transportoval do nemocnice;
- následně s ním, staničním pracovníkem dolní stanice a paní učitelkou, která dohlížela na zraněné dítě, přítomní policisté provedli dechovou zkoušku na přítomnost alkoholu. U všech osob byl výsledek zkoušky negativní.
- kolem 11:00 h podle ohlašovacího rozvrhu informoval o vzniku MU pracoviště DI, jejíž pracovníci se následně dostavili na místo MU. Na místo se dostavili též příslušníci kriminální policie a vyšetřování PČR;
- podřízenému staničnímu pracovníkovi dolní stanice nevydal pokyn, aby při nástupu cestujících na LD vykonával dozor v prostoru nástupiště před budovou velína. Jejich běžná praxe je taková, že si venku zmapují cestující a službu vykonávají venku zejména tehdy, pokud to vyžaduje provozní situace (když je potřeba zvýšeného dohledu nad cestujícími). Staniční pracovník dolní stanice byl přítomen v budově velína s jeho vědomím, neboť se dle jeho názoru v daném případě jednalo o bezproblémové cestující a provozní situace nevyžadovala jeho přítomnost na nástupišti;

- staniční pracovník v dolní stanici „Nádraží“ v době nástupu cestujících na LD má sledovat nástup cestujících a v případě potřeby zpomalit či zastavit chod LD pomocí ovládacích prvků na nástupišti. Dle jeho názoru nemusí stát stále venku, jen když to vyžaduje provozní situace;
- strojník v dolní stanici „Nádraží“ v době provozu LD a při nástupu cestujících na LD dělá v podstatě to stejné co staniční pracovník, navíc kontroluje diagnostiku chodu LD a povětrnostní situaci. V případě potřeby má ovládací prvky ke zpomalení či zastavení chodu LD přímo v místnosti velína;
- staniční pracovník horní stanice „Balkán“ sleduje chod horní stanice, kontroluje odjezd lyžařů od sedaček, v případě potřeby zpomalí či zastaví chod LD;
- dne 8. 3. 2023 v době od 10:02:11 h do 10:03:32 h dohlížel společně se staničním pracovníkem dolní stanice na prostor nástupiště v dolní stanici „Nádraží“, kdy společně sledovali nástup cestujících na LD z místnosti velína pohledem prosklenou plochou na nástupiště;
- při nástupu této skupinky cestujících si nevšiml ničeho zvláštního;
- při přepravě cestujících v době předcházející MU na viditelnou vzdálenost nesledoval trať LD ani monitor počítače na pracovním stole v místnosti velína, na kterém byly zobrazovány záběry z kamerového systému lyžařského areálu zabírající též části tratě LD. Vzhledem k tomu, že při odjezdu ze stanice měli všichni sklopenou bezpečnostní zábranu, nepředpokládal, že může někdo z DV vypadnout;
- obsluha horní stanice „Balkán“ není vybavena technickým zařízením k on-line sledování kamerových záznamů LD;
- skutečnosti, že sněžná děla stála v době MU pod dopravní větví LD v obvodu LD a v případě pádu cestujícího ze sedačky DV zvyšovala nebezpečí vzniku úrazu a jeho následků, si uvědomil až po vzniku MU. Děla tam odstavil některý z jeho zaměstnanců;
- vlivem vzniku MU došlo k přerušení provozování drážní dopravy na LD v době od 10:05 h do 15:30 h dne 8. 3. 2023. Následně v 15:30 h dne 8. 3. 2023 došlo k ukončení provozování drážní dopravy v zimní sezoně 2022/2023;
- k technickému stavu DV uvedl, že každý rok dělá předsezónní kontrolu všech DV (sedaček) včetně úchytů na lano. Dále se provádí měsíční kontroly. Technickou kontrolu DV provádí každé 3 roky, jen tu poslední zapomněl zaznačit do průkazu způsobilosti DV (proběhla dne 15. 3. 2021).
- staniční pracovník dolní stanice LD – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
  - pracuje brigádně jako obsluha LD Luka nad Jihlavou ve funkci staničního pracovníka;
  - dne 8. 3. 2023 od 08:30 h byl na stanovišti v dolní stanici LD na nástupišti. Mezi jeho pracovní povinnosti patřilo dodržování bezpečnosti při nástupu lyžařů do DV. Hlídal prostor turniketů, kde se lyžaři zasekávají, hlídal také samotné nastupování do DV;

- při provozu LD je třeba minimálně tří pracovníků, kdy jeden je v dolní stanici, druhý v horní stanici a třetí pracovník je k tomu, aby některému z nich pomáhal nebo ho střídal. On měl být ten den střídající pracovník. Byl na velině v dolní stanici LD. Pomáhal strojníkovi, který obsluhoval lanovku, organizovat nástupy lyžařů na LD;
- strojník obsluhoval vlek tak, že pokud na nástupiště přijeli rodiče s dětmi, tak zpomalil chod LD a společně dohlíželi na nástup a sklopení bezpečnostní zábrany cestujícími;
- během ranního provozu LD nenastal žádný problém. Byl to úplně normální den;
- na místě byla školka s doprovodem dospělých osob. Děti se chovaly slušně. Bylo patrné, že děti poslouchají doprovod, jednoduše řečeno „byly v pohodě“;
- na LD nebyl příliš velký provoz, ale tím, že na vleku byla školka, tak se vždy provoz při nastupování nahromadil, protože nastupovali více méně společně. Kromě školky tam ještě byli i jiní lidé;
- asi kolem desáté hodiny nastupovala na LD paní učitelka s dítětem. Dítě mělo přílbu a kombinézu, jestli to byl chlapec či dívka, neví. Paní učitelka jela ten den již asi třetí jízdu;
- nasedání na LD proběhlo v pořádku, paní učitelka sklopila i bezpečnostní zábranu, takže DV v pořádku opouštělo nástupiště bez problémů;
- dále dohlížel na nasedání dalších dětí na LD. Děti na sedačkách v průběhu přepravy už nejsou schopni ovlivnit. V provozním řádu je napsáno, že za dítě odpovídá doprovod. Nebylo by ani v silách provozovatele zajistit to, aby s dětmi jezdil někdo z obsluhy LD;
- po nějaké době od nastupování paní učitelky s dítětem na nástupiště přiběhla paní a říkala, že spadlo dítě;
- strojník zastavil chod LD zpomalovací brzdou, aby z LD nespadol ještě někdo další, a okamžitě volal záchranku a šel nahoru pod dráhu zjistit, co se stalo;
- on zůstal po celou dobu dole a naváděl sanitku a další lidi na místo MU;
- samotný pád neviděl, místo dopadu bylo v zákrytu za sněžným dělem. Viděl pouze shluk lidí, který se kolem místa MU vytvořil, a slyšel odtud křik a pláč dítěte, konkrétní komunikaci však neslyšel;
- několik minut od pádu dítěte z LD po ověření situace obnovili chod LD pouze za účelem evakuace cestujících z LD, poté již LD pro veřejnost nefungovala;
- na místo přiletěl vrtulník LZS, který přistál na spodním parkovišti, a dále přijela sanitka, kterou navedli k místu MU;
- na místo MU se dostavila hlídka PČR, která s nimi provedla dechové zkoušky. Poté jeho a druhého staničního pracovníka majitel a provozovatel LD poslal domů s tím, že věc už si bude dále řešit sám.

## Souhrn podaných vysvětlení jiných svědků:

- svědek, ředitelka MŠ doprovázející poškozeného na LD – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
  - je ředitelkou MŠ, která každoročně se souhlasem rodičů žáků pořádá lyžařský kurz v lyžařském areálu Luka nad Jihlavou. Pro tyto účely si udělala instruktorský kurz. V roce 2023 od února uskutečnili již celkem asi deset návštěv lyžařského areálu;
  - dne 8. 3. 2023 v době kolem 9:15 h opět s kurzem dorazili do uvedeného lyžařského areálu. Za vedení školky a kurzu zde byla ona společně s jednou další učitelkou, dále bylo přítomno 12 dětí (žáků školky) a 4 rodiče žáků;
  - na místě si učitelky s přítomnými rodiči rozdělili děti tak, aby na vlekařské lavičce (pozn. DI: myšleno v DV) vždy seděl s dětmi alespoň jeden dospělý. To je ostatně nařízeno i provozním řádem lyžařského areálu;
  - vzala si na starost jednoho ze žáků, který s sebou neměl žádného ze svých rodičů. Jednalo se o živějšího chlapce, u kterého při dřívějších návštěvách pozorovali tendence se na lavičce otáčet;
  - při třetí jízdě opět spolu nasedli na sedačku, kdy seděla na druhém sedadle zleva a chlapec vedle ní na druhém sedadle zprava. Takřka ihned po nástupu sklápěla dolů ochrannou zábranu a po jejím sklopení si všimla, že se chlapec otočil a začal sklouzávat břichem po lavičce pod ochrannou zábranou dolů. Ihned ho chytila za jeho pravou ruku asi v oblasti ramene, kdy jí však postupně z úchopu vyklouzával, až nakonec spadl z LD na zem;
  - během jízdy opakovaně křičela: „zastavte, zastavte“, ale trvalo to „věčnost“, než LD zastavila. Již si nevzpomíná, zda LD zastavila chvíli před, nebo až po pádu dítěte. Samotný pád neviděla, ale hned po něm s ležícím chlapcem navázala komunikaci, kdy chlapec reagoval a stěžoval si na bolest břicha a zad;
  - během chvíle ke zraněnému chlapci přijeli dva z rodičů, kteří se v době pádu nacházeli na sjezdovce. Tito převzali komunikaci se zraněným chlapcem a hlídali, aby se nehýbal. Jeden z rodičů, který jel na LD před ní a pád dítěte viděl, ihned přivolal ZZS;
  - po nějaké době se LD zase rozjela a vyvezla ji do horní stanice, odkud sjela ke zraněnému chlapci na lyžích. V té době zrovna přistával záchranný vrtulník;
  - záchranáři se ihned chlapce ujali. Lékař jí sdělil, že chlapce uspí a letecky ho přepraví do Dětské nemocnice v Brně;
  - následně telefonicky informovala chlapcovu matku a poté zůstala na místě k dispozici pro potřeby vyšetřování PČR a DI;
  - dle sdělení matky po kontrole lékařem – neurologem chlapec utrpěl zlomeniny hrudního a bederního obratle, měl pozitivní nález na plících, bez poruchy míchy a potřeby akutní operace;
  - celé události je jí velice líto a velmi ji mrzí, že chlapce nedokázala uhlídat anebo alespoň udržet na LD.

- svědek, rodič žáka MŠ účastníci se lyžařského kurzu – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
  - jeho dcera je žákyní MŠ, která pořádá každoročně v zimních měsících lyžařský kurz pro děti starší 5 let věku, kdy k účasti dětí je potřeba souhlas jejich rodičů. V roce 2023 se kurz konal už po šesté v lyžařském areálu Luka nad Jihlavou;
  - dne 8. 3. 2023 v dopoledních hodinách přijeli na výcvik do zmíněného lyžařského areálu, kdy za MŠ zde byla paní ředitelka společně s jednou paní učitelkou, dále byli přítomni čtyři dospělí rodiče a celkem dvanáct dětí;
  - rozdělili se tak, aby při přepravě LD na sedačce s dětmi vždy seděl alespoň jeden dospělý;
  - při třetí jízdě LD seděl společně se svojí dcerou, paní učitelkou a jedním dalším žákem z MŠ;
  - v okamžiku, kdy jejich sedačka byla někde nad první zábranou z pletiva, uslyšel za sebou volání paní ředitelky, která jela za nimi s dalším žákem MŠ, jak volá o pomoc. Ihned se otočil a uviděl, jak žák MŠ visí pod sedačkou otočený k nim zády a paní ředitelka ho drží svojí pravou rukou za jeho pravou paži v oblasti zápěstí;
  - ihned společně s ním jedoucí paní učitelkou začali volat: „zastavte, zastavte“;
  - po cca 150 m LD zastavila a po 5 – 10 s visící žák vyklouzl paní ředitelce z ruky a spadl po nohách kolmo k zemi. Dopadl nejprve na lyži, co měl na své pravé noze, díky čemuž došlo ke zpomalení pádu. Na lyži povolilo vázání a chlapec se ještě ve stoje otočil směrem doleva a poté se sesunul k zemi;
  - ležel na břicho, obličejem k zemi. Hlava mu směřovala ke sněžným dělům ve vzdálenosti jeho hlavy asi 20 cm od těchto děl;
  - volal na něj, ať se otočí, na což chlapec reagoval otočením na bok a on viděl, že je při vědomí;
  - v tu chvíli na místo pádu zespodu dobíhal jeden z rodičů, který byl rovněž účastníkem lyžařského kurzu a který byl tou dobou na sjezdovce;
  - ihned ze svého telefonu volal na linku 112, kde oznámil vznik MU. Mezitím na místo pádu přiběhla další dospělá účastnice kurzu a společně s prvním z rodičů se o zraněného chlapce starali;
  - záchranáři ho po telefonu instruovali, aby s chlapcem nehýbali. Tuto informaci předával rodičům přítomným u zraněného chlapce. Na místo pádu také doběhl jeden z pracovníků obsluhy LD;
  - asi po deseti minutách se LD znovu rozjela a vyvezla je nahoru na sjezdovku. Na místo pádu však již nejel, protože tam již bylo hodně dospělých a už přistával záchranářský vrtulník;
  - zraněného chlapce po ošetření naložili do sanitky a odvezli jej k vrtulníku, kam ho přeložili a vrtulník odletěl. Od paní ředitelky se později dozvěděl, že chlapce uspali a vrtulníkem transportovali do nemocnice do Brna;



- poté se šli s ostatními rodiči a dětmi najíst do tamního bufetu a kolem 12:00 h z místa odjeli. Na místě s policisty zůstala jen paní ředitelka, která zraněného chlapce doprovázela po LD;
- k osobě zraněného chlapce uvedl, že se jedná o živější dítě, které již minulé pondělí paní ředitelce ze sedačky jednou vypadlo. Tehdy se to stalo přímo na nástupišti a chlapci se přitom nic nestalo.
- svědkyně, učitelka MŠ pořádající lyžařský kurz – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
  - je učitelkou MŠ, která pro své žáky pořádala lyžařský výcvik. Kurzy se odehrávaly vždy na sjezdovce v Lukách nad Jihlavou, ona zde působila jako instruktorka. Kurzu se účastnili pouze děti mající souhlas svých rodičů, přičemž někteří rodiče tvořili v průběhu kurzů i dětem doprovod;
  - dne 8. 3. 2023 přijeli do Luk nad Jihlavou kolem 9:00 h, kdy se děti rozcvičily a dospělí v počtu šest si rozdělili celkem dvanáct dětí;
  - nastupování na LD probíhalo tak, že do prostoru nástupiště vstupovali rodiče společně se svěřenými dětmi, kterým pomáhali nastupovat na LD;
  - z obsluhy LD byly na dolním nástupišti dva muži a nahoře na výstupišti jeden muž. Obsluha byla vstřícná, LD jim při nastupování zpomalovali. Bezpečnostní zábranu zavírali kousek před koncem nebo asi metr či dva za hranou nástupiště. Při první jízdě pomáhal jeden pracovník obsluhy venku, druhou jízdu si přesně nevybavuje, ale při třetí jízdě již pracovník obsluhy venku nebyl. Druhý pracovník seděl stále uvnitř;
  - kolem 10:00 h dne 8. 3. 2023 nasedala společně s jedním z rodičů a dvěma dětmi na LD, kdy nástup proběhl hladce a poté ihned zavřeli bezpečnostní zábranu. Za nimi nastupovala paní ředitelka s jedním z žáků, kdy se jednalo o klidného chlapce, který nezlobil a během kurzu s ním nebyly problémy;
  - po chvíli jízdy se otočila a viděla, že něco není v pořádku. Periferně vnímala, že se na sedačce za ní něco děje. Bylo to ještě před prvním sloupem, tuší, že ještě v prostoru před zvedáním lanovky k prvnímu sloupu (pozn. DI: správně se jednalo o druhý sloup – podpěru P2, první sloup P1 se nachází hned za koncem nástupiště v dolní stanici);
  - uslyšela křik, paní ředitelka za ní křičela: „zastavte, pomoc“. Když se více otočila, tak uviděla, jak chlapec visí z LD dolů a paní ředitelka ho drží za ruku;
  - přišlo jí, že v okolí nikdo není, že není na koho volat. Poté si všimla, že po cestě jede paní s kočárkem, tak se společně s ní jedoucím mužem snažili na někoho dovolat. Volali o pomoc a aby zastavili. Ta paní si jich všimla, nejdříve nevěděla, co se děje, ale když si to uvědomila, tak se rozeběhla dolů k obsluze na nástupišti, aby LD zastavili. Chvilí poté, co paní odběhla, tak LD zastavila;
  - dále si všimla, že po sjezdovce jede jeden z rodičů z jejich kurzu, tak na něj společně volali. Ten jakmile zaregistroval, co se děje, zastavil, sundal si lyže a běžel směrem k LD. Když po 10 – 15 m viděl, že lanovku nedoběhne, zastavil, klekl si a modlil se;

- LD poté zastavila. Paní ředitelka volala, že už chlapce neudrží. Vybavuje si dále, že kousek od visícího chlapce dole na sjezdovce stála dvě sněžná děla;
- potom uviděla, jak chlapec padá rovně jako prkno nohama dolů. Dopadl rovně na zem a svezl se hlavou směrem ke sněžným dělům. Chlapec nemluvil, tak na něj muž nacházející se s ním na LD začal křičet a chlapec se pohnul. Potom k chlapci doběhl zmíněný rodič – muž ze sjezdovky a po zjištění, že žije, druhý muž nacházející se s ním na LD, vytáhl telefon a přivolal záchrannou službu;
- muž nacházející se dole u zraněného chlapce ho přikryl svojí bundou a mluvil k němu;
- na místo pádu přiběhla ta paní od kočárku a pravděpodobně též pracovník obsluhy LD, ale není si jistá, ve kterém to bylo okamžiku;
- několik minut trvalo, než se LD zase rozjela a vyvezla je nahoru. Poté sjeli kousek nad místo pádu a při jízdě uslyšeli vrtulník, který přistál před hospodou. Záchranáři šli směrem ke zraněnému chlapci, vrtulník se zvedl a přeletěl dolů na parkoviště. Rozhodla se, že jako učitelka pojedje za dětmi dolů, aby jim zajistila dozor;
- dole měla na starosti všechny děti z MŠ. Zabavila je povídáním, hrou, poté posvačili, hlavně aby děti byly v klidu;
- následně viděla ještě přejíždět sanitku od místa pádu dolů k vrtulníku, do nějž zraněného chlapce přeložili a vrtulník odletěl pryč;
- nikdo s nimi nemluvil, tak ještě s rodiči a dětmi udělali procházku k hospodě, kde dětem koupili čaj a kolem 12:00 h z lyžařského areálu odjeli;
- na místě zůstala pouze paní ředitelka, která byla z dané události „úplně špatná“. Svoje povolání vykonává s láskou, má děti ráda a nikdy s nimi neměla problémy.
- svědek, rodič žáka MŠ účastnící se lyžařského kurzu – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
  - dne 8. 3. 2023 dorazil se svým synem na sjezdovku v obci Luka nad Jihlavou, kde probíhal lyžařský kurz pořádaný MŠ, kterou navštěvuje jeho syn. Z vlastní vůle se souhlasem paní učitelky se kurzu zúčastnil jako doprovod svého syna a pro případnou výpomoc i pro jiné děti z MŠ;
  - všichni účastníci kurzu se ten den sešli na parkovišti areálu kolem 9:00 h, kdy se rozcvičili a potom se vzájemně domluvili, kdo z dospělých bude mít na starosti které dítě;
  - poté začali postupně nastupovat na LD. Nastupování ze strany dětí probíhalo v pořádku, děti byly ukázněné, poslouchaly dospělé a na všem se domluvili;
  - z obsluhy LD byli na nástupišti dva starší muži, odhadem ve věku cca 60+, jeden stál venku na nástupišti a druhý byl uvnitř v kabině s výhledem na nástupiště;
  - venku stál silnější vysoký muž, druhý muž byl uvnitř. Při druhé jízdě jednomu z žáků MŠ, který jel na LD s ním, při nastupování vypnula lyže a opustil prostor nástupiště bez ní. Obsluha LD, zřejmě ten velký pán s hodně vlasy, přibrzdil chod LD a podal lyži jednomu z rodičů, který nasedal na LD za nimi;

- když při druhé jízdě vyjeli nahoru, tak ještě chvíli čekali na lyži pro chlapce a mezitím mu ostatní odjeli ze svahu dolů. Svého syna nechal odjet se skupinou a věnoval se chlapci, který dole na nástupišti ztratil lyži. Jeli společně pomalu dolů, přitom na chlapce dohlížel;
- asi pět nebo deset metrů před prvním sloupem (pozn. DI: správně se jednalo o druhý sloup – podpěru P2, první sloup P1 se nachází hned za koncem nástupišť v dolní stanici) zaregistroval, že na něj jeden z přítomných rodičů křičí, a tak se podíval, co se vlastně děje. Uviděl paní ředitelku, jak jede po LD ohnutá v pase a drží za ruku chlapce visícího z LD. Paní ředitelka na něj křičela, aby šel chlapce chytnout, že už ho neudrží, že už nemá sílu;
- zastavil tedy lyže, okamžitě vypnul vázání a běžel směrem k paní ředitelce s chlapcem, ta mu však po LD pořád ujížděla. Po chvíli se tedy zastavil a křičel směrem k vleku (pozn. DI: myšleno k nástupišti v dolní stanici), ať to okamžitě zastaví, že tam „malej visí“, nikdo z obsluhy však na volání nereagoval;
- po chvíli LD někdo zastavil. Dole z kabiny vyběhl pracovník obsluhy, na kterého zakřičel, aby s LD couvl zpět. Pracovník obsluhy mu odpověděl, že to couvat neumí, a když se otočil pohledem zpátky, uviděl chlapce padat z LD dolů;
- chlapec padal nohama napřed a po dopadnutí se mu ztratil za sněžným dělem z dohledu. Ihned vyrazil do míst, kam ho viděl padat. Tam ho našel ležet trupem na zádech a nohama do boku. Tuší, že měl ještě připnutu jednu lyži na pravé noze;
- začal na chlapce mluvit a porovnal mu nohy, protože je měl v podivné pozici. Poté si sundal bundu a chlapce s ní zakryl. Více s chlapcem nemanipuloval, jen s ním mluvil, aby ho udržoval při vědomí;
- na místo přišla paní s kočárkem, pak tam přiběhl i pracovník obsluhy LD, ten robustní pán s hodně vlasy. Zda spolu komunikovali, si neuvědomuje;
- další pohyb lidí kolem si nedává do souvislostí, protože se věnoval zraněnému chlapci až do příchodu jedné z maminek, která se mu pak věnovala dále;
- pak na místo pádu přiletěl vrtulník, vysadil záchranáře, kteří po příchodu na místo převzali zraněného chlapce do své péče a později jej přepravili k vrtulníku. Paní ředitelka telefonicky informovala maminku zraněného chlapce. Na místo přišli též policisté, kterým popsali, co se vlastně stalo;
- samotné nastupování paní ředitelky s později zraněným chlapcem na LD neviděl, v té době byl na svahu. Visícího chlapce držného paní ředitelkou si všiml až na popud křiku jednoho z rodičů cestujících po LD.
- svědkyně, rodič žáka MŠ účastníci se lyžařského kurzu – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
  - je maminkou dítěte MŠ, kdy se v pozici instruktor – rodič společně se svým synem dne 8. 3. 2023 od 9:00 h účastnila lyžařského kurzu pořádaného MŠ v lyžařském areálu v Lukách nad Jihlavou;
  - před výcvikem se rozcvičili a dospělí si rozdělili děti mezi sebe tak, aby na jednoho rodiče vycházelo jedno nebo maximálně dvě děti. Platila pravidla, že

děti jezdí s instruktorem nebo rodičem. To děti znaly, kurz už nějakou dobu probíhal, a tak děti věděly, co mají dělat a jak se mají chovat;

- nastupování na LD probíhalo v pořádku, uvnitř kabiny u nástupiště seděli dva pracovníci obsluhy LD, kteří v přítomnosti menších dětí na nástupišti chod LD brzdili, aby děti měly více času na nástup;
- ten den, než došlo k pádu dítěte, stihla dvě jízdy. Při první jízdě po LD stál jeden pracovník obsluhy venku na nástupišti a když všechno probíhalo bez problémů, tak už tam asi při druhé jízdě nikdo z obsluhy nestál;
- nastupování dětí na LD probíhalo v klidu. Nikdo z dětí nezlobil, děti se řídily tím, co jim dospělí říkali;
- při třetí jízdě se sešli před nástupištěm a postupně rodiče s určenými dětmi nastupovali na LD. Někteří účastníci kurzu byli v té době ještě na svahu;
- nastoupila na LD se dvěma dětmi, dále za ní nasedl na LD další rodič s jedním dítětem, na další sedačce seděla paní učitelka společně s jedním z rodičů a dvěma dětmi a za nimi nasedala paní ředitelka s jedním dítětem;
- když byly někde nad silnicí, která vede pod LD, uslyšela nějaký křik. Myslela si, že někomu asi spadly lyže. Otočila se, jak ji to sklopená bezpečnostní zábrana dovolovala, a uviděla, jak se jeden z rodičů jedoucí na sedačce za ní otáčí dozadu. Když se otočila pořádně, tak přes nohy cestujících ze sedačky jedoucí za ní uviděla na další sedačce chlapce visícího z LD dolů;
- chlapec visel nohama dolů a držel se oběma rukama paní ředitelky asi v úrovni pod hranou sedačky. Paní ředitelka ho držela jednou rukou, druhou rukou se držela sedačky, jelikož neměla sklopenou bezpečnostní zábranu;
- paní ředitelka křičela, že to už nevydrží. Druhá paní učitelka jedoucí na sedačce před ní volala na paní vedoucí kočárek po silnici, která se po chvíli rozběhla z kopce dolů směrem k nástupišti LD. Po sjezdovce sjížděl dolů jeden z rodičů a ten, jak uslyšel křik, zastavil, odepnul si lyže a utíkal směrem nahoru k visícímu chlapci, ale v lyžařských botech jedoucí LD nemohl dosáhnout. Poté si klekl na sjezdovce a nabíral dech. Paní od kočárku doběhla na nástupiště, následně LD plynule zastavila a sedačka s visícím chlapcem zůstala stát v úrovni těsně za sněžnými děly;
- chvíli po zastavení LD paní ředitelka již chlapce neudržela a on spadl nohama napřed dolů na zem a svalil se obličejem dolů. Lyže se mu z nohou odepnuly až po pádu;
- po pádu se chlapec nehýbal, proto na něj jeden z rodičů na LD nahlas zakřičel, na což chlapec zareagoval otočením nahoru z břicha na záda;
- mezitím došel ke zraněnému chlapci rodič, který se nacházel na sjezdovce. Nehýbal s ním, jen ho přikryl svojí bundou a komunikoval s ním. Dále na místo doběhla paní od kočárku a potom na místo přijel pán z obsluhy LD, který se následně vrátil zpět do kabiny na nástupišti. Několik minut od chlapcova pádu obnovili chod LD a cestující vyvezli nahoru, kde všichni z LD vystoupili. Pak už LD pro veřejnost nejela;

- vzala děti, které měla svěřené, sjela s nimi k místu pádu, odkud pak děti pokračovaly s jednou paní učitelkou až dolů. Ona zůstala u zraněného chlapce, na kterého stále hovořila. Mezitím dojela na místo paní ředitelka;
- po chvíli přiletěl vrtulník a sanitka ZZS a lékaři potom poskytli zraněnému chlapci první pomoc. Sdělili jim informace ke zraněnému, vzniku jeho zranění a do té doby poskytnuté péči, záchranáři poté zraněného přepravili k vrtulníku;
- na místo se dostavili i příslušníci policie. Těm rovněž poskytli veškeré potřebné informace, poté vzali děti do bufetu na čaj a párek. Kolem 12:00 h odjízďeli s dětmi zpět do MŠ, kdy na místě zůstala pouze paní ředitelka;
- v průběhu nastupování na LD nezaregistrovala žádné problémy s dětmi, ani to, že by někdo zlobil na svahu. Všechno probíhalo úplně v klidu, na všem se dospělí s dětmi dohodli. Dospělí měli děti pořád pod dozorem;
- na svahu kromě jejich kurzu MŠ byly snad již jen dvě starší paní. Vzpomíná si, že záchranku patrně volal jeden z rodičů, kterého slyšela krátce po pádu komunikovat telefonem.
- svědek, rodič žáka MŠ účastníci se lyžařského kurzu – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
  - jeho dcera navštěvuje MŠ, se kterou se z pozice rodiče několikrát zúčastnil lyžařského kurzu v lyžařském areálu v Lukách nad Jihlavou;
  - dne 8. 3. 2023 před 8:30 h se společně sešli před MŠ a poté se automobily přepravili ke sjezdovce v Lukách nad Jihlavou, děti se na místě rozcvičily a poté si je rodiče rozdělili mezi sebe;
  - měl na starost pouze svoji dceru, kterou doprovázel i při jízdě po LD. Nasedání na LD probíhalo v pořádku. Dole na nástupišti obsluhovali LD dva muži, jeden seděl v kabině a druhý občas vycházel a pomáhal venku s dětmi. Když bylo potřeba, tak LD zpomalovali, podle potřeb dětí a rodičů;
  - při třetí jízdě nasedal na LD se svou dcerou a ještě jedním žákem MŠ. Před nimi jelo několik sedaček volných. Na nástupišti si ničeho zvláštního nevšiml, staral se o nástup dětí, které jely po LD s ním. Byl tam hluk z provozu LD, takže ani nebylo slyšet žádný křik. Obsluha LD se v té době nacházela ve velíně;
  - po opuštění nástupiště, když se dostali někam nad úroveň cesty, po níž šla paní s kočárkem, zaslechl křik: „zastavte to“. Křičel jeden z rodičů, který se nacházel na sjezdovce, a který si odepnul lyže a utíkal směrem do svahu k LD. Protože to bylo v lyžákách náročné, po chvíli se zastavil a znovu křičel, ať LD zastaví;
  - pod sebou uviděl běžet paní od kočárku směrem k velínu a po nějaké době, kdy jejich sedačka byla cca u prvního sloupu (pozn. DI: správně se jednalo o druhý sloup – podpěru P2, sloup první podpěry P1 se nacházel hned za koncem nástupiště v dolní stanici), LD zastavila;
  - on stále nevěděl, co se děje, až po chvíli zahlédl, jak nějaké dítě padá dolů z LD. Po pádu k dítěti jako první přiběhl rodič ze sjezdovky, pak paní od toho kočárku a později i pracovník obsluhy z dolní stanice LD. Ten nemohl popadnout dech a byl strašně vyděšený;

- všichni se snažili s chlapcem komunikovat. Když LD stála, tak na chlapce neviděl, neboť ten ležel v zákrytu za sněžnými děly. Až v okamžiku, kdy znovu spustili chod LD, tak při projíždění nad místem pádu uviděl zraněného chlapce ležet na zemi přikrytého bundou jednoho z rodičů;
- po spuštění LD tedy vyjeli nahoru na výstupiště a poté sjížděli s dětmi dolů. Mezitím na místo pádu dorazila jedna z maminek, která se zraněným chlapcem dále komunikovala. Když s dětmi sjížděli po svahu dolů a byli v úrovni hospody, tak tam zrovna přistával vrtulník LZS. Vysadil tam záchranáře a potom přeletěl na parkoviště;
- po přistání vrtulníku na parkovišti pokračovali s dětmi až dolů, kde se jim věnoval společně s jednou z paní učitelek, aby je zabavili a ony neřešily vzniklou situaci;
- potom na místo přijela sanitka ZZS a policisté PČR, kteří si začali na místě dělat svou práci a zjišťovat, co se stalo;
- po nějaké době se děti přezuly do bot a oni šli s nimi do hospody na párek. Pak už se jen s ostatními rodiči dohodli, kdo jaké dítě odveze, a odjeli s dětmi domů. Na místě zůstala jen paní ředitelka s manželem, který mezitím na místo přijel;
- jaká zranění chlapec při pádu utrpěl, neví, jen se doslechl, že měl snad zlomené nějaké obratle.
- svědek, zákonný zástupce poškozeného – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
  - společně se svojí manželkou jsou zákonnými zástupci syna, který je žákem MŠ;
  - v průběhu měsíce března 2023 se jejich syn s MŠ zúčastnil lyžařského kurzu v Lukách nad Jihlavou, k čemuž s manželkou udělili a podepsali souhlas;
  - byli seznámeni s tím, že jako doprovod dětí budou mimo jiné i rodiče některých spolužáků;
  - dne 8. 3. 2023 syn odjel na lyžařský kurz v pořádku, lyžařské vybavení měl vlastní;
  - na kurz se těšil, rád lyžuje. Byl to jeho druhý den kurzu, poprvé se účastnil ve stejný týden v pondělí (pozn. DI: dne 6. 3. 2023);
  - s manželkou se lyžařského kurzu neúčastnili;
  - v průběhu dne mu volala paní ředitelka MŠ, že jejich syn spadl z LD. Přitom plakala a ujišťovala jej, že syn je při vědomí a komunikuje. Pro přítomné záchranáře jí sdělil údaje k synovu zdravotnímu pojištění;
  - následně telefonoval s manželkou a jelikož on se v té době nacházel v Itálii, zařizovala již další záležitosti převážně ona;
  - syn pádem z LD utrpěl těžká poranění a po prvotním ošetření na místě byl transportován do Dětské nemocnice v Brně. V následujícím týdnu byl propuštěn do domácího ošetřování;

- paní ředitelka MŠ se po celou dobu synova léčení zajímala o jeho zdravotní stav, navštívila jej i s dětmi z MŠ doma a po jeho návratu do MŠ mu vyšla ve školních záležitostech vstříc.

Prostory LD byly monitorovány kamerovým systémem se záznamem. Z rozboru těchto záznamů, které byly v rámci šetření DI poskytnuty, vyplývá:

• 10:03:32 h	doprovázející osoba s poškozeným nastupuje do DV;
• 10:03:35 h	na záznamu patrný nestandardní pohyb lyží doprovázející osoby;
• 10:03:36 h	přerušení záznamu do času 10:03:41 h (chybí úsek v délce 5 s);
• 10:03:41 h	poškozený visí z DV jedoucí LD přidržován doprovázející osobou;
• 10:04:18 h	DV s poškozeným a doprovázející osobou míjí sloup podpěry P2;
• 10:04:58 h	náhodná kolemjdoucí vbíhá do místnosti velína v dolní stanici LD;
• 10:05:00 h	chod LD začíná zpomalovat;
• 10:05:09 h	úplné zastavení chodu LD;
• 10:05:29 h	pád poškozeného z LD;
• 10:06:17 h	k poškozenému přichází dospělý muž – lyžař;
• 10:07:18 h	k poškozenému přichází 2. dospělá osoba;
• 10:08:59 h	na místo vzniku MU přichází náčelník LD;
• 10:09:15 h	náčelník LD odchází z místa vzniku MU;
• 10:11:05 h	znovuvedení LD do chodu za účelem evakuace cestujících;
• 10:15:00 h	přílet vrtulníku LZS k místu vzniku MU;
• 10:15:00 h	zastavení chodu LD – ukončení evakuace cestujících;
• 10:16:08 h	na sjezdovce v blízkosti místa vzniku MU přistává vrtulník LZS;
• 10:18:30 h	příchod záchranářů LZS k poškozenému;
• 10:18:58 h	návrat náčelníka LD na místo vzniku MU;
• 10:21:35 h	příjezd sanitky ZZS k místu MU;
• 10:23:11 h	příjezd hlídky PČR k místu MU;
• 10:25:23 h	zahájen transport poškozeného do sanitního vozu ZZS;
• 10:33:20 h	sanitní vůz ZZS odjíždí od místa MU;
• 10:37:30 h	z místa vzniku MU odchází náčelník LD, doprovázející osoba a hlídka PČR;
• 10:45:49 h	z parkoviště před lyžařským areálem odlétá vrtulník LZS;
• 10:51:47 h	PČR provádí dechovou zkoušku se strojníkem (náčelníkem LD).

## 3.2 Faktický popis události

### 3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Poškozený společně s doprovázející osobou odjížděli po LD Luka nad Jihlavou ze spodní stanice „Nádraží“ směrem k horní stanici „Balkán“. Krátce po opuštění nástupního prostoru dolní stanice „Nádraží“ po uzavření pojistné zábrany doprovázející osobou došlo, z důvodu neopatrného chování poškozeného, k jeho vyklouznutí ze sedačky DV, přičemž byl doprovázející osobou reflexivně zachycen za pravou ruku v oblasti ramene a v další jízdě pokračoval již v poloze visícího z DV. Chod LD byl vedoucím strojníkem zastaven po uplynutí 79 – 84 s od vypadnutí poškozeného z DV, až po upozornění náhodné kolemjdoucí osoby, kdy krátce po zastavení LD se poškozený svojí tíhou doprovázející osobě vysmekl a z výšky cca 10 – 10,5 m spadl na zem pokrytou tenkou vrstvou sněhu, čímž si způsobil vážná zranění.

### 3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb

- 10:06 h cestující z LD telefonicky oznámil MU na linku IZS 112;
- 10:11 h náčelník LD telefonicky oznámil MU na linku ZZS 155;
- 10:11 h náčelník LD obnovil chod LD z důvodu evakuace cestujících;
- 10:15 h náčelník LD po provedené evakuaci cestujících zastavil chod LD;
- 10:16 h vrtulník LZS vysadil na sjezdovce nedaleko místa MU 2 záchranáře;
- 10:18 h příchod záchranářů LZS k poškozenému. Vrtulník LZS se přesunul na parkoviště před lyžařským areálem;
- 10:21 h k místu MU přijela sanitka ZZS Kraje Vysočina;
- 10:25 h na místo vzniku MU dorazila hlídka PČR, Obvodní oddělení Polná;
- 10:25 h pěší transport poškozeného na nosítkách k sanitnímu vozidlu ZZS;
- 10:33 h transport poškozeného sanitním vozidlem k vrtulníku ZZS;
- 10:45 h odlet vrtulníku LZS s poškozeným na Klinikou dětské anesteziologie a resuscitace Dětské nemocnice v Brně;
- 11:10 h náčelník LD ohlásil vznik MU na Centrální ohlašovací pracoviště DI;
- 12:50 h zahájeno ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI a PČR;
- 15:30 h přítomný inspektor DI udělil souhlas s obnovením provozu LD;
- 15:45 h ukončeno ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI.

Složky IZS aktivoval v 10:06 h, tj. 1 minutu po vzniku MU, jeden z cestujících na LD.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- PČR, Územní odbor Jihlava;
- ZZS Kraje Vysočina;
- LZS, základna Jihlava.



## 4 ANALÝZA UDÁLOSTI

### 4.1 Úlohy a povinnosti

#### 4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel LD je zejména povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy, podle pravidel pro provozování dráhy a platného úředního povolení. Pravidly pro provozování dráhy se rozumí vnitřní předpis provozovatele dráhy a dopravce „Provozní předpis visuté lanové dráhy Luka nad Jihlavou, Nádraží – Balkán“, ve znění účinném v době vzniku MU (vnitřní provozní předpis), platným úředním povolením pak „Rozhodnutí Úřadu Městyse Luka nad Jihlavou, č.j.: 2013/2348/602 – 200/11 – 2, ze dne 20. 12. 2013, kterým se vydává úřední povolení pro provozování lanové dráhy“.

Základní povinnosti obsluhy LD jsou stanoveny vnitřním provozním předpisem. Patří k nim zejména tyto povinnosti:

- zajišťování bezpečné a plynulé přepravy cestujících,
- sledování správné funkce zařízení LD,
- organizace nástupu a výstupu cestujících, udělování bezprostředních pokynů k jejich nasedání a vystupování a poskytování pomoci za účelem předcházení vzniku nebezpečných situací,
- okamžité zastavení chodu LD v případě, že zjistí nebezpečný stav na zařízení LD nebo při organizaci nástupu či výstupu cestujících a hrozí bezprostřední újma na životě, zdraví či majetku.

Za bezpečné a plynulé provozování, údržbu a řízení LD je odpovědný náčelník LD, který je též povinen dohlížet na dodržování vnitřního provozního předpisu a rovněž provozního a bezpečnostního předpisu podřízenými pracovníky LD. V době jeho nepřítomnosti ho zastupuje jeho zástupce, popř. vedoucí strojník.

Provozování dráhy a drážní dopravy na LD Luka nad Jihlavou, Nádraží – Balkán, bylo dne 8. 3. 2023 v souladu s vnitřním provozním předpisem zajištěno směnou 3 pracovníků obsluhy, kdy dolní (poháněcí) stanice byla obsazena vedoucím strojníkem (současně též ve funkci náčelníka LD) a staničním pracovníkem a horní (vratná) stanice byla obsazena 1 staničním pracovníkem.

Před zahájením provozování pravidelné dopravy LD dne 8. 3. 2023 od 8:30 h proběhla v souladu s vnitřním provozním předpisem, provozním a bezpečnostním předpisem a Pokyny pro údržbu a zkoušení, denní kontrola, zkušební chod a kontrolní jízda – vše bez zjištěných závad. Na základě provedených kontrol a zkoušek bylo v 9:00 h zahájeno provozování pravidelné dopravy (denní provoz).

Dne 8. 3. 2023 od 9:30 h probíhal v lyžařském areálu Luka nad Jihlavou lyžařský výcvik dětí z MŠ. Uvedeného dne se výcviku zúčastnilo celkem 12 dětí – žáků MŠ, které zde byly pod dohledem dvou učitelek MŠ (ředitelka + 1 učitelka) a 4 rodičů zúčastněných dětí.

Jednotlivé děti si mezi sebou rozdělili učitelky a rodiče tak, aby byl při přepravě dětí po LD v každém DV zajištěn dohled alespoň jedné osoby starší 15 let schopné poskytnout dětem s ní přepravovaným nezbytnou pomoc, jak to vyžaduje čl. 5 smluvních přepravních podmínek. Nezletilého poškozeného si vzala na starost jako doprovázející osoba ředitelka MŠ, neboť tento žák zde neměl nikoho ze svých rodičů. Ta z předchozí zkušenosti věděla,

že v případě poškozeného se jedná o živější dítě, které má tendence se na sedačce LD otáčet.

Z podání vysvětlení zúčastněných osob a svědků a jejich komparací se zajištěnými videozáznamy kamerového systému lyžařského areálu Luka nad Jihlavou se podařilo sestavit časový snímek dokumentující sled událostí předcházejících vzniku MU.

V 10:03:32 h nastoupila doprovázející osoba společně s poškozeným v dolní stanici Nádraží na dvě prostřední sedadla DV č. 7, kdy dle jejího vyjádření takřka ihned po nástupu sklopila pojistnou bezpečnostní zábranu. Tuto skutečnost potvrzují ve svém podání vysvětlení též oba pracovníci obsluhy dolní stanice, kteří jejich nástup do DV společně sledovali oknem z místnosti velína a přitom si nevšimli ničeho nestandardního. Po sklopení pojistné zábrany si doprovázející osoba dle vlastního vyjádření všimla, že poškozený se mezitím na sedadle otočil a po břicho začal sklouzávat pod pojistnou zábranou ven z DV. Proto ihned pustila bezpečnostní zábranu a poškozeného rukou chytla za jeho pravou ruku v oblasti ramene. Přitom došlo k otevření pojistné zábrany. Toto vyjádření doprovázející osoby je podepřeno videozáznamem, kdy v čase 10:03:35 h v době, kdy je DV č. 7 kousek za hranou nástupiště, je na záznamu i přes jeho špatnou kvalitu patrný nestandardně výrazný pohyb lyží doprovázející osoby. Ten nasvědčuje situaci, že doprovázející osoba řešila nějakou nenadálou událost, při níž ji zřejmě sjely lyže z opěry nohou (lyží), sloužících mj. též k zajištění pojistné zábrany proti otevření.

V čase 10:03:36 h se záznam skokově přesunul až na čas 10:03:41 h (úsek 5 s na záznamu zcela chybí), kdy již poškozený prokazatelně visel pod DV pohybující se LD, držen v oblasti ramene pravé ruky doprovázející osobou, přičemž pojistná zábrana DV je otevřena. V této době se DV nacházelo ve vzdálenosti cca 18,7 m od nástupního místa, což odpovídá vzdálenosti 13,4 m od hrany oddělující nástupní prostor od zatravněného terénu. K vypadnutí dítěte ze sedačky LD muselo tedy dojít již před tímto okamžikem, a vzhledem k výše popsáným skutečnostem se lze oprávněně domnívat, že to bylo krátce po opuštění nástupiště, ještě v tzv. bezpečnostním prostoru sedačkových LD.

Ve vzdálenosti 27,3 m od nástupního místa ve výšce cca 2,13 m (výška trajektorie povrchu sedačky k zemi) minulo pohybující se drážní vozidlo informační tabule s piktogramy „Zákaz houpání na sedačce“ a „Sklopte ochranný rám“. Ještě několik metrů za tímto místem bylo s ohledem na nízkou výšku trajektorie povrchu sedačky nad zemí (výška  $\leq 3$  m přípustná dle ČSN EN 12929-1 pro bezpečnostní prostor sedačkových LD) možné poškozeného s relativně nízkým rizikem zranění upustit na zem. Doprovázející osoba dle svého vyjádření i podání vysvětlení dalších svědků během jízdy opakovaně křičela: „pomoc, zastavte“ a spoléhala na to, že obsluha LD včas zastaví, její křik však obsluha dolní stanice LD nacházející se tou dobou ve velíně nezaslechla, a tudíž na něj ani nereagovala. Několik metrů za zmíněnými informačními tabulemi dopravní lano začíná stoupat strměji k podpoře P2, kterou DV č. 7 s visícím poškozeným minulo v čase 10:04:18 h. V úseku mezi podpěrami P2 a P3 je rozdíl mezi výškou zavěšení dopravního lana a výškou terénu nejvyšší z celé trati LD a dosahuje hodnoty 12 – 13 m.

V čase 10:04:58 h záznamu náhodná kolemdoucí vběhla do dveří místnosti velína, kde přítomným pracovníkům obsluhy dolní stanice sdělila, že z LD visí dítě. Na základě této informace strojník ihned zastavil chod LD pracovním zastavením, které je plynulejší a z hlediska přepravovaných cestujících komfortnější. Chod LD se zastavil v čase 10:05:09 h, krátce nato se poškozený svojí tíhou doprovázející osobě vysmekl a v čase 10:05:29 h spadl z LD, kdy nohama dopadl na zem pokrytou tenkou vrstvou sněhu

přibližně 1,5 m od dvou sněžných děl, stojících v obvodu LD, s tělem směřujícím k těmto odstaveným dělům. Při pádu si způsobil zlomeninu bederního obratle a čtyři úštěpky na hrudních obratlích, kdy omezení v obvyklém způsobu života trvalo po dobu delší 2 měsíců.

Z poskytnutých záznamů kamerového systému je zřejmé, že minimálně od doby začátku záznamu v čase 10:00:11 h se na nástupišti dolní stanice Nádraží nenacházel žádný z pracovníků obsluhy LD. Uvedenou skutečnost ve svém podání vysvětlení vedoucí strojník dolní stanice a současně náčelník LD vysvětlil tak, že jejich běžnou praxí je, že si na začátku zmapují cestující a službu pak vykonávají venku zejména tehdy, pokud to vyžaduje provozní situace (když je potřeba zvýšeného dohledu nad cestujícími). Pokyn k výkonu služby na nástupišti podřízenému staničnímu pracovníkovi dolní stanice toho dne nevydal a ten byl přítomen v místnosti velína s jeho vědomím, kdy oba společně sledovali nástup lyžařů na LD pohledem prosklenou plochou na nástupiště. Dle jeho názoru nenastala taková provozní situace, která by vyžadovala přítomnost pracovníka obsluhy přímo na nástupišti (cestující si na začátku denního provozu vyhodnotili jako bezproblémové).

Vnitřní provozní předpis v ust. § 20 odst. 9 uvádí: „Pracovníci LD v rámci výkonu služby organizují nastupování a vystupování cestujících, dávají jim bezprostřední pokyny k nasedání nebo vystupování, pomáhají cestujícím tak, aby předcházeli možnosti vzniku nebezpečných situací.“ I když to uvedený předpis výslovně nestanoví, minimálně ze znění uvedeného ustanovení lze dovodit, že přítomnost některého z pracovníků LD přímo na nástupišti lze předpokládat. Jen velmi těžko si lze totiž představit situaci, jak pracovník LD v rámci předcházení možnosti vzniku nebezpečných situací pomáhá cestujícím, aniž by byl na nástupišti (popř. výstupišti) fyzicky přítomen. Z důvodu předpokládané přítomnosti pracovníků obsluhy na nástupišti a výstupišti jsou ostatně obě tato pracoviště obsluhy opatřena ovládacími prvky sloužícími ke zpomalení či úplnému zastavení chodu LD. Dle názoru DI tak v daném případě měl být některý z pracovníků obsluhy LD přítomen přímo na nástupišti, a to i s ohledem na skutečnost, že se po LD přepravovaly děti předškolního věku.

Za organizaci nástupu a výstupu cestujících a dohled nad výkonem služby v poháněcí stanici je dle ust. § 12 odst. 8 a § 20 odst. 8 vnitřního provozního předpisu odpovědný vedoucí strojník, který je oprávněn za tímto účelem vydávat podřízeným pracovníkům obsluhy LD příkazy a ve smyslu ust. § 15 odst. 13 citovaného předpisu je mu též oprávněn k výkonu služby určit konkrétní pracoviště (stanoviště). V daném případě však vedoucí strojník (současně ve funkci náčelníka LD) příkaz k výkonu služby na nástupišti podřízenému staničnímu pracovníkovi dolní stanice nevydal a uvedený pracovník s jeho souhlasem společně s ním setrval v budově velína.

V uvedené souvislosti bylo dále nutné zkoumat, zda fyzická přítomnost pracovníka LD přímo na nástupišti by v daném případě vedla k dřívějšímu zjištění vypadnutí poškozeného ze sedačky DV, rychlejšímu zastavení LD a současně k eliminaci rizika vzniku zranění poškozeného, popř. ke zmírnění jeho následků. DI je toho názoru, že za situace, kdy k vypadnutí poškozeného z DV došlo krátce po opuštění nástupiště a současně pracovník obsluhy LD nemusel v daný okamžik věnovat svou pozornost dalším nastupujícím (další cestující nastupovali na LD až po cca 50 s od nástupu poškozeného s doprovázející osobou), by v případě sledování trati za odjíždějícím DV č. 7 téměř s jistotou zjistil vypadnutí poškozeného (k němuž došlo v časovém úseku 3 – 9 s po jeho nástupu do DV)

a ještě v zárodku by mohl učinit kroky směřující k úplnému zabránění vzniku MU, nebo alespoň k výraznému zmírnění jejich následků.

V této souvislosti se DI zabývala též otázkou, zda po dobu přepravy cestujících pracovníci obsluhy dolní stanice LD sledovali na viditelnou vzdálenost trať a zda takovou povinnost mají současnou právní úpravou výkonu služby vůbec stanovenu. Vedoucí strojník dolní stanice a současně náčelník LD Luka nad Jihlavou v podaném vysvětlení k dané problematice uvedl, že při nastupování skupiny lyžařů z kurzu MŠ na třetí jízdu si společně se staničním pracovníkem dolní stanice nevšimli ničeho nestandardního. Všichni cestující měli při výjezdu ze stanice řádně sklopenou bezpečnostní zábranu, a proto nepředpokládal, že by někdo mohl z DV vypadnout. Z uvedeného důvodu nepovažoval za důležité sledovat trať LD, ať již pohledem z okna velína, či sledováním záběrů kamerového systému na monitoru počítače na svém pracovním stole. Dle jeho názoru cestující, kteří nasednou do DV a dají si bezpečnostní zábranu, už nespádají do jejich zodpovědnosti. Skutečnost, že trať LD nesledoval, dále zdůvodnil i tím, že musel dohlížet na nastupování dalších cestujících na LD. Toto tvrzení však bylo vyvráceno skutečnostmi zjištěnými ze zajištěného záznamu kamerového systému, který prokazuje, že po dobu cca 50 s od nástupu doprovázející osoby s poškozeným na LD žádný další cestující na LD nenastupoval. Oba pracovníci obsluhy LD přítomní ve velínu tedy měli dostatečný časový prostor k tomu, aby situaci na trati pohledem zkontrolovali, a to ať již přímým pohledem na trať (buď z okna velína, nebo přímo z prostoru nástupiště), či kontrolou záběrů zobrazených na monitoru počítače.



Obr. č. 2: Výhled na trať LD z okna místnosti velína dolní stanice (foceno vestoje)

Zdroj: DI





Obr. č. 3: Výhled na trať LD z okna velína dolní stanice (foceno vsedě ze židle obsluhy)

Zdroj: DI



Obr. č. 4: Výhled na trať LD z prostoru nástupiště v dolní stanici

Zdroj: DI



Obr. č. 5: Pohled na monitor pracovníka obsluhy LD umístěný na kancelářském stole v místnosti velína, s on-line snímky zachycujícími jednotlivé části LD Zdroj: DI

Analýzou právních předpisů upravujících činnost pracovníků obsluhy LD bylo dále zjištěno, že současná právní úprava neobsahuje přímou povinnost, aby strojník či jiný pracovník obsluhy LD po dobu přepravy cestujících sledoval trať LD. Ustanovení § 74 odst. 5 vyhlášky č. 177/1995 Sb. nicméně stanoví: „Stanoviště strojníka a obsluhy musí být uspořádáno tak, aby bylo možné přehlédnout co největší část trati dráhy lanové a místa nástupu i výstupu cestujících.“ Ze znění citovaného ustanovení je zřejmé, že zákonodárce úpravou uspořádání stanoviště strojníka a dalších pracovníků obsluhy LD zamýšlel, aby viditelné části trati byly po dobu provozování drážní dopravy pod dohledem obsluhy LD. Bohužel však již nedošlo k promítnutí uvedeného záměru do technologických postupů obsažených ve vnitřním provozním předpisu a přímá povinnost ke sledování trati tak pro obsluhu LD není stanovena.

**Je nepochybné, že v případě včasného zpozorování vypadnutí poškozeného z DV pracovníky obsluhy LD mohlo dojít k dřívějšímu zastavení chodu LD, a tím pádem i k úplné eliminaci, nebo alespoň k podstatnému zmírnění následků MU vzniklých na zdraví poškozeného.** Aktuální znění vnitřního provozního předpisu však konkrétní povinnost ke sledování trati obsluze LD neukládá, a tudíž jí v uvedeném smyslu nelze přičítat porušení některého z jeho ustanovení. Je však do budoucna žádoucí, aby vnitřní provozní předpisy provozovatelů LD povinnost ke sledování trati zaměstnanci obsluhy LD upravovaly – viz bod 6 této ZZ. Současně se jeví jako žádoucí zapracovat do provozních předpisů provozovatelů LD povinnost, která zajistí fyzický dohled alespoň jednoho zaměstnance obsluhy LD přímo na nástupišti při nástupu cestujících do drážních vozidel.

V průběhu ohledání místa po vzniku MU bylo dále zjištěno, že v době MU v obvodu LD (pod dopravní větví LD) stálo několik odstavených sněžných děl, která v případě pádu



cestujících z LD u těchto osob výrazně zvyšovala nebezpečí vzniku úrazu a rozsah jeho následků. Poškozený v šetřeném případě dopadl na zem v bezprostřední blízkosti jednoho z nich, čímž se jen těsně vyhnul riziku možného vzniku ještě závažnějších poranění.

Z těchto důvodů DI v bodě 6 ZZ navrhuje do souvisejících právních předpisů v případě sedačkových LD zakotvit dále povinnost, která by uložila provozovatelům těchto drah zajistit, aby se v obvodu sedačkových LD neumísťovaly žádné předměty či zařízení nesouvisející s provozem těchto drah, které by v případě pádu cestujících ze sedačky LD zvyšovaly riziko vzniku úrazu, popř. rozsahu jeho následků.

V průběhu šetření předmětné MU byly u provozovatele LD zjištěny další dílčí nedostatky:

- drážní doprava po LD byla provozována odlišně od schváleného jízdního řádu;
- po provedení změn v jízdním řádu veřejné drážní osobní dopavy nebyl příslušnému drážnímu správnímu úřadu předložen návrh nového jízdního řádu ke schválení;
- ve stanicích LD a na webových stránkách provozovatele nebyl zveřejněn jízdní řád;
- dolní stanice „Nádraží“ nebyla označena názvem stanice;
- do průkazu způsobilosti a knihy pro sedačky s uchycením nebylo zaznamenáno provedení poslední pravidelné technické kontroly (15. 3. 2021);
- pověřenou osobou provozovatele nebyla provedena dokumentace stavu v době vzniku MU.

Ke zjišťování příčin a okolností vzniku MU při provozování dráhy a drážní dopravy ve smyslu ust. § 9 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb. pověřuje provozovatel dráhy a dopravce osobu odborně způsobilou k činnosti vykonávané v rámci předmětu podnikání (dále jen „pověřená osoba“). Tato osoba dle citovaného ustanovení právního předpisu byla mj. oprávněna k zajištění místa MU, k pořízení dokumentace postupu při zabezpečení a obsluze dráhy a organizace drážní dopravy, stavu stavby dráhy a drážního vozidla v souvislosti se vznikem mimořádné události a její příčinou. Pověřenou osobou provozovatele byl dle ust. § 11 odst. 9 vnitřního provozního předpisu náčelník LD, který byl v době vzniku MU ve službě. Ten neprovedení dokumentace stavu v době vzniku MU ve svém písemném vyjádření odůvodnil tím, že byl po vzniku MU rozrušen a nebyl schopen nic zadokumentovat.

### **Zjištění:**

Při šetření bylo zjištěno porušení níže uvedených ustanovení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností provozovatele LD, **mimo příčinnou souvislost se vznikem MU:**

**Neposkytování pomoci cestujícím obsluhou LD za účelem předcházení možnosti vzniku nebezpečných situací při jejich nasedání v dolní stanici LD:**

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„Provozovatel dráhy je povinen  
a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení“;*

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„Dopravce je povinen  
a) provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy“...;*
- § 1 odst. 2 vnitřního provozního předpisu:  
... *„Jako provozovatel dráhy a dopravce je povinen:  
a) provozovat dráhu podle pravidel pro provozování dráhy a platného úředního povolení“;*
- § 20 odst. 9 vnitřního provozního předpisu:  
*„Pracovníci LD v rámci výkonu služby organizují nastupování a vystupování cestujících, dávají jim bezprostřední pokyny k nasedání nebo vystupování, pomáhají cestujícím tak, aby předcházeli možnosti vzniku nebezpečných situací.“.*

### **Provozování drážní dopravy odlišně od schváleného jízdního řádu**

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„Provozovatel dráhy je povinen  
a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení“;*
- § 36 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„Každý dopravce, který provozuje veřejnou drážní dopravu, je kromě povinností uvedených v § 35 povinen  
a) provozovat veřejnou drážní osobní nebo nákladní dopravu podle jízdního řádu...“;*
- § 1 odst. 2 vnitřního provozního předpisu:  
... *„Jako provozovatel dráhy a dopravce je povinen:  
a) provozovat dráhu podle pravidel pro provozování dráhy a platného úředního povolení“;*
- Rozhodnutí Úřadu Městysse Luka nad Jihlavou, č.j.: 2013/2348/602 – 200/11 – 2, ze dne 20. 12. 2013, kterým se vydává úřední povolení pro provozování LD, str. 1-2:  
*„Pro provozování dráhy se stanoví tyto podmínky:  
5) Dopravce musí zajistit provozování drážní dopravy v rozsahu schváleného jízdního řádu...“.*

### **Nepředložení návrhu jízdního řádu veřejné drážní osobní dopravy ke schválení po provedení změn:**

- § 56 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:  
*„Dopravce zpracovává návrh jízdního řádu veřejné drážní osobní dopravy nebo jeho změn a předloží jej ke schválení příslušnému drážnímu správnímu úřadu v termínu stanoveném tímto úřadem.“;*
- § 1 odst. 2 vnitřního provozního předpisu:  
... *„Jako provozovatel dráhy a dopravce je povinen:*



*i) při provozování dráhy se řídit ustanoveními vyhl. MDČR č. 173/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které se vztahují na její provoz.“*

#### **Nezveřejnění jízdního řádu ve stanicích LD a na webových stránkách provozovatele**

- § 22 odst. 1 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.:

*„Provozovatel dráhy je povinen*

*d) pro veřejnou drážní osobní dopravu zveřejnit jízdní řády a jejich změny,“;*

- § 57 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

*„Jízdní řády se zveřejňují na všech stanicích a zastávkách a udržují se v čitelném stavu do doby náhrady...“;*

- § 1 odst. 2 vnitřního provozního předpisu:

*... „Jako provozovatel dráhy a dopravce je povinen:*

*a) provozovat dráhu podle pravidel pro provozování dráhy a platného úředního povolení,*

*d) pro veřejnou drážní osobní dopravu zveřejnit jízdní řády a jejich změny“;*

*i) při provozování dráhy se řídit ustanoveními vyhl. MDČR č. 173/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které se vztahují na její provoz;*

- Rozhodnutí Úřadu Městysse Luka nad Jihlavou, č.j.: 2013/2348/602 – 200/11 – 2, ze dne 20. 12. 2013, kterým se vydává úřední povolení pro provozování LD, str. 1-2:

*„Pro provozování dráhy se stanoví tyto podmínky:*

*5) Dopravce musí zajistit provozování drážní dopravy v rozsahu schváleného jízdního řádu. Ten bude zveřejněn v prostorách dolní a horní stanice lanové dráhy, na webových stránkách provozovatele, popř. dalšími vhodnými způsoby.“*

#### **Neoznačení dolní stanice „Nádraží“ názvem stanice:**

- § 22 odst. 1 písm. e) zákona č. 266/1994 Sb.:

*„Provozovatel dráhy je povinen*

*e) označit názvy stanice (zastávky), které provozuje“;*

- § 1 odst. 2 vnitřního provozního předpisu:

*... „Jako provozovatel dráhy a dopravce je povinen:*

*e) označit názvem stanice, které provozuje“.*

#### **Nezaznamenání pravidelné technické kontroly DV do průkazu způsobilosti a knihy pro sedačky s uchycením:**

- § 33 odst. 2 vnitřního provozního předpisu:

*„Zápis o provedených pravidelných technických kontrolách ve smyslu § 64 vyhlášky 173/1995 Sb., se uvede do průkazu způsobilosti a zaznamená do této knihy.“ ...*

#### **Neprovedení dokumentace stavu v době vzniku MU:**

- § 49 odst. 3 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb.:

*„Provozovatel dráhy a dopravce jsou povinni*

*b) zajistit místo mimořádné události a provést dokumentaci stavu v době vzniku mimořádné události“;*

- § 9 odst. 4 písm. f), g) a j) vyhlášky č. 376/2006 Sb.:

*„Pověřená osoba na místě mimořádné události podle její povahy postupuje podle pokynů orgánů činných v trestním řízení a zaměstnanec Drážní inspekce, jsou-li přítomni, zejména:*

*f) zjistí a zaznamená všechny dostupné okolnosti vzniku mimořádné události, na elektrizované trati stav trakčního vedení, jednání účastníků mimořádné události související se vznikem události a vlivy povětrnostních podmínek a okolí na provozování dráhy a drážní dopravy,*

*g) vyžádá si identifikační údaje zúčastněných zaměstnanců a ostatních účastníků mimořádné události, popřípadě dalších osob, které jsou přímými svědky mimořádné události; identifikačními údaji se rozumí jména a příjmení, datum narození a adresa bydliště, název zaměstnavatele a místo pracoviště,*

*j) vyhotoví dokumentaci stavu dotčené dopravní cesty dráhy, stavby na dráze, zařízení a drážního vozidla v době vzniku mimořádné události“.*

- § 53 písm. b) vnitřního provozního předpisu:

*„Postup při vzniku mimořádné události*

*...b) provést dokumentaci stavu v době nehody“.*

#### **4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel**

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel.

#### **4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení**

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností výrobců drážních vozidel nebo jiných dodavatelů železničních produktů.

#### **4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice**

Vnitrostátním bezpečnostním orgánem je DÚ, 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.

Státní správu ve věcech drah tramvajových, trolejbusových, speciálních a lanových v rozsahu stanoveném zákonem č. 266/1994 Sb. vykonávají v přenesené působnosti též obce, v jejímž územním obvodu se tyto dráhy nacházejí (drážní správní úřady).

Drážní úřad a jiný správní orgán ve lhůtě do 12 měsíců ode dne zveřejnění ZZ obsahující jemu určené bezpečnostní doporučení má za povinnost sdělit DI, jaké opatření

v souvislosti s tímto bezpečnostním doporučením přijal, toto sdělení činí pravidelně, alespoň jednou ročně, do doby přijetí odpovídajících opatření.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností vnitrostátního bezpečnostního orgánu.

#### **4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika**

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností oznámených subjektů, určených subjektů a subjektů zabývajících se posuzováním rizika.

#### **4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel**

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností certifikačních subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel.

#### **4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty**

Cestující je mj. povinen při nástupu do DV, pobytu v něm a při výstupu z DV chovat se tak, aby neohrozil svou bezpečnost, bezpečnost jiných osob, bezpečnost a plynulost drážní dopravy, a dbát přiměřené opatrnosti dané povahou drážní dopravy. Musí dávat pozor na okamžik nástupu do DV a při výjezdu ze stanice LD zavřít pojistnou zábranu. Děti s výškou menší než 125 cm mohou být přepravovány pouze s doprovodem způsobilé osoby. Pokud cestující nebyl schopen řádně nastoupit, nesmí se zkoušet držet sedačky, ale musí se jí okamžitě pustit.

Doprovázející osoba společně s poškozeným nastoupila dne 8. 3. 2023 v čase 10:03:32 h na nástupišti LD v dolní stanici „Nádraží“ na prostřední sedadla DV č. 7, kdy takřka ihned po nástupu sklopila pojistnou zábranu. Po jejím sklopení si doprovázející osoba dle svého vlastního vyjádření všimla, že poškozený se mezitím na sedadle otočil a po břiše začal sklouzávat pod pojistnou zábranou ven z DV. Proto ihned pustila pojistnou zábranu a poškozeného reflexivně zachytila za jeho pravou ruku v oblasti ramene. Přitom jí sjely lyže z opěrek, čímž došlo k uvolnění a následnému otevření pojistné zábrany. Voláním: „pomoc, zastavte“ se snažila uvědomit obsluhu LD a spoléhala na to, že tato LD včas zastaví.

Po několika sekundách se vzhledem k strmějšímu stoupání dopravního lana vůči terénu dostala do situace, kdy riziko zranění při upuštění poškozeného na zem se násobně zvětšilo a s ohledem na tuto skutečnost ji už nezbylo nic jiného, než se poškozeného snažit udržet na LD. Ten se ji však vzhledem k tíze vlastního těla postupně z úchopu vysmekával, až ho doprovázející osoba neudržela a poškozený v čase 10:05:29 h z LD spadl na zem pokrytou tenkou vrstvou sněhu a způsobil si těžká zranění.

**V daném případě lze tedy konstatovat, že bezprostřední příčinou vzniku MU bylo neopatrné chování nezletilého poškozeného, který se krátce po nástupu do DV na sedačce nebezpečně otáčel a přitom vyklouzl pod pojistnou zábranou mimo DV, kde byl instinktivně zachycen doprovázející osobou.** Doprovázející osoba byla neočekávanou událostí zaskočena a v náročné stresové situaci ji nenapadlo jiné řešení, než poškozeného bezpodmínečně udržet na LD v očekávání, že si obsluha LD vypadnutí poškozeného z DV všimne a LD včas a bezpečně zastaví.

## **Zjištění:**

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů, týkající se úloh a povinností jiných osob – poškozeného, **v příčinné souvislosti se vznikem MU:**

- § 37 odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„Cestující je povinen při nástupu do drážního vozidla, pobytu v něm a při výstupu z drážního vozidla chovat se tak, aby neohrozil svou bezpečnost, bezpečnost jiných osob, bezpečnost a plynulost drážní dopravy, a dbát přiměřené opatrnosti dané povahou drážní dopravy.“ ...;*
- čl. 8 písm. B odst. 6) smluvních přepravních podmínek:  
*„Cestující se musí při nástupu, přepravě a výstupu chovat tak, aby neohrožovali vlastní bezpečnost, bezpečnost jiných cestujících, ani zařízení lanové dráhy a nenarušovali tak průběh provozu.“*

## **4.2 Drážní vozidla a technická zařízení**

### **4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení**

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.

### **4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení**

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.

### **4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů**

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.

### **4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení**

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.

### **4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb**

Při šetření nebyly zjištěny faktory související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.

#### **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.

### **4.3 Lidské faktory**

#### **4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti**

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s odbornou přípravou zaměstnanců, zdravotním stavem a osobní situací, včetně fyzického a psychického stresu.

#### **4.3.2 Pracovní faktory**

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovní náplní nebo pracovní dobou zaměstnanců. 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 mimo příčinnou souvislost se vznikem MU zjištěny faktory související s organizací práce nebo pracovními úkoly. Byly zjištěny nedostatky spočívající v organizaci práce a nedostatečném udílení pokynů podřízeným zaměstnancům ze strany službu konajícího vedoucího strojníka (současně též ve funkci náčelníka LD), který podřízenému staničnímu zaměstnanci dolní stanice neudělil příkaz k bezprostřednímu dohledu a pomoci cestujícím přímo na nástupišti, a to i přesto, že se po LD přepravovaly děti předškolního věku (více viz kap. 4.1 této ZZ).

#### **4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím**

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovním prostředím.

#### **4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření**

Při šetření nebyly zjištěny jiné faktory související s jednáním zúčastněných osob.

### **4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování**

#### **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.

#### **4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů**

V postupech, metodách, obsahu a výsledků činností posuzování rizik a sledování, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly zjištěny nedostatky.

#### 4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah

Provozovatelé LD nemají povinnost mít zaveden systém zajišťování bezpečnosti. V souvislosti s okolnostmi vzniku předmětné MU byl zjištěn nedostatek v technologických postupech provozovatele LD spočívající v neexistenci povinnosti pracovníků obsluhy LD sledovat viditelné části trati, popř. kamerový systém.

Bližší rozbor zjištěného nedostatku je proveden v kapitole 4.1.1 této ZZ.

#### 4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen

Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen neměl souvislost se vznikem MU.

#### 4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány

S ohledem na zjištěné faktory a okolnosti vzniku MU nemá dohled bezpečnostního orgánu souvislost s předmětnou MU.

#### 4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody

Provozovatel dráhy a dopravce provozoval dráhu na základě platného úředního povolení a platného průkazu způsobilosti k řízení lanové dráhy.

#### 4.4.7 Jiné systémové faktory

Při šetření nebyly zjištěny jiné systémové faktory.

### 4.5 Předchozí události podobné povahy

DI eviduje v období od 1. 1. 2008 do doby vzniku předmětné MU na sedačkových LD celkem **9** obdobných MU, kdy došlo k vypadnutí cestujícího z DV při nástupu nebo krátce po nástupu na LD. Ve všech případech byli poškozenými nezletilé osoby, v převážné míře se jednalo o děti ve věku 6 – 8 let. Ve dvou případech došlo u poškozených dětí ke vzniku těžkých poranění. Bezprostřední příčinou těchto MU byl nepovedený nástup na sedačkovou LD.

DI šetřila v období od 1. 1. 2008 do doby vzniku předmětné MU na drahách lanových příčiny a okolnosti 1 obdobné MU:

- ze dne 19. 2. 2008 na [LD Janské Lázně](#), kde došlo k pádu nezletilého cestujícího z DV sedačkové LD. Šetřením uvedené MU se **nepodařilo zjistit skutečnosti, které by umožňovaly stanovit jednoznačnou příčinu vzniku MU.**

Na základě výsledků šetření předmětné MU vydala Drážní inspekce bezpečnostní doporučení Ministerstvu dopravy ČR, jejichž předmětem bylo:

a) definovat funkci stabilizačního a bezpečnostního prostoru zřizovaného ve stanicích sedačkových lanových drah včetně povinností provozovatelů, které z hlediska zajišťování bezpečné a plynulé drážní dopravy z této funkce vyplývají;

b) zavést a specifikovat termín „bezpečný nástup na sedačku“ u sedačkových lanových drah s tím, že bezpečný nástup na sedačku je ukončen uzavřením sklopné zábrany cestujícím na úrovni piktoqramu umístěného ve stabilizačním prostoru a povinností provozovatele je zajistit, aby sedačka, na které nebyl dokončen bezpečný nástup cestujícího, neopustila obvod dolní stanice.

Ministerstvo dopravy v souvislosti s vydaným bezpečnostním doporučením DI nepřijalo a nevydalo žádná opatření.

## 5 ZÁVĚRY

### 5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- neopatrné chování cestujícího dítěte v prostoru sedačky lanové dráhy krátce po zahájení přepravy.

Příspěvající faktor:

- nezjištění vypadnutí a následné jízdy dítěte visícího z drážního vozidla po trati lanové dráhy obsluhou nástupní stanice po dobu nejméně 79 s (až do upozornění kolemjdoucí osobou).

Systémová příčina:

- nestanovení povinnosti pracovníků obsluhy lanové dráhy sledovat viditelné části trati, popř. kamerový systém.

### A summary of the analysis and conclusions with regard to the causes of the occurrence

Causal factor:

- careless behavior of the minor passenger in the seat area of the cableway shortly after start of the transport.

Contributing factor:

- failure to detect the falling out and subsequent movement of the child hanging from the chair of cableway by the boarding station staff for at least 79 sec. (until notified by a passerby).

Systemic factor:

- failure to determine the obligation of cableway service employees to monitor a visible parts of the track or camera system.

### 5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel lanové dráhy přijal po vzniku MU následující opatření:

- čtyřnásobně zvětšit ceduli „Přeprava dětí s asistencí dospělé osoby“;
- stručný apel na kontrolu dětí na webových stránkách lyžařského areálu.

## Measures taken since the occurrence

The infrastructure manager and the railway undertaking took the following measures after the occurrence:

- quadruple enlarge size of the sign “Transportation of children with the assistance of an adult”;
- a brief appeal to control children on the website of the ski area.

## 5.3 Doplnující zjištění

U provozovatele lanové dráhy:

- neposkytování pomoci cestujícím obsluhou LD za účelem předcházení možnosti vzniku nebezpečných situací při jejich nasedání v dolní stanici LD;
- provozování drážní dopravy odlišně od schváleného jízdního řádu;
- nepředložení návrhu jízdního řádu veřejné drážní osobní dopravy ke schválení po provedení změn;
- nezveřejnění jízdního řádu ve stanicích LD a na webových stránkách provozovatele;
- neoznačení dolní stanice „Nádraží“ názvem stanice;
- nezaznamenání pravidelné technické kontroly DV do průkazu způsobilosti a knihy pro sedačky s uchycením;
- neprovedení dokumentace stavu v době vzniku MU.

## Additional observations

At the infrastructure manager and the railway undertaking business natural person:

- failure to provide of assistance to passengers by cableway service employees in order to prevent possibility of dangerous situations arising during their boarding at the bottom station of the cableway;
- operating of railway transport differently from approved timetable;
- failure to submit of a draft timetable for public railway passenger transport for approval after making changes;
- failure to publish the timetable at cableway stations and on the operator's website;
- failure to mark the bottom station „Nádraží" with the name of the station;
- failure to record the regular technical control of chairs of cableway to the license and book for seats with attachment;
- failure to document the status at the time of occurrence.



## 6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

Ministerstvu dopravy:

přijetí vlastních opatření (např. ve formě změny souvisejících právních předpisů) směřujících k realizaci níže uvedených bezpečnostních doporučení:

- zajištění dohledu zaměstnanců obsluhy lanové dráhy na viditelné části trati nebo na kamerový systém lanové dráhy, byl-li zřízen;
- uložení povinnosti fyzického dohledu alespoň jednoho zaměstnance obsluhy visuté lanové dráhy přímo na nástupišti při nástupu cestujících do drážních vozidel;
- zajištění, aby se do obvodu lanové dráhy neumísťovaly žádné předměty či zařízení provozovatele lanové dráhy nebo provozovatelů lyžařských areálů, které nesouvisejí s provozem těchto drah a které by v případě pádu cestujících ze sedačky lanové dráhy zvyšovaly riziko vzniku úrazu, popř. rozsahu jeho následků.

## SAFETY RECOMMENDATIONS

Addressed to the Czech Ministry of Transport:

- to adopt own measures in the form of changes to related legal regulations towards at implementation of the safety recommendations below:
  - to ensure supervision by cableway service employees on visible parts of track or camera system, if it has been established;
  - to impose obligation of physical supervision at least one cableway service employee directly on platform when passengers board to chair of cableway;
  - to ensure that no objects or equipments of cableway operator or ski area operators which are not related to operation of these cableways and which would increase risk of injury in event of a passenger falling from chair of cableway, or extent of its consequences, to not located in perimeter of cableway.

V Brně dne 10. dubna 2024

Mgr. Bc. Marek Hubík v. r.  
inspektor  
Územního inspektorátu Brno

Bc. Josef Dvořák v. r.  
ředitel  
Územního inspektorátu Brno

## PŘÍLOHY



Obr. č. 6: Pohled na DV č. 7 stojící v prostoru nástupní stanice

Zdroj: DI



Obr. č. 7: Pohled na výšku DV nad terénem v místě, kde již poškozený visel z LD

Zdroj: DI





Obr. č. 8: Bližší pohled na místo MU – místo pádu dítěte z LD na zem vedle dvojice sněžných děl stojících v obvodu LD  
Zdroj: DI