



Otevřený dopis generálního inspektora Drážní inspekce prvnímu náměstkovi SŽDC Ing. Pavlu Habartovi, MBA

Vážený pane náměstku,

v reportáži na TV Prima ze dne 21. 3. 2011 „Na kolejích u Brna údajně hrozí nehody“ týkající se traťového úseku Brno-Maloměřice – Kuřim, kde kontroly v minulých letech odhalily až 176 závad typu C na železničním svršku, byla slovy tiskového mluvčího státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zpochybněna základní hodnota Drážní inspekce, a to nezávislost. Bc. Halla uvedl „*Vůbec nerozumíme tomu, co sleduje tímto chováním Drážní inspekce, která by se měla chovat jako nezávislý vyšetřovací orgán.*“

Zároveň by Drážní inspekce chtěla poukázat na nepravdivou informaci od Bc. Hally „*V žádném případě se nedá hovořit o nebezpečném úseku. Trať je pravidelně kontrolována, závady, které jsou na této trati námi evidovány, jsou v režimu sledování, to znamená neohrožují v žádném případě bezpečnost železničního provozu.*“ s tím, že dle zjištění Drážní inspekce jsou **hrubě porušovány předpisy SŽDC**, jež jsou součástí systému zajišťování bezpečnosti dle ustanovení § 23a zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, když jsou závady typu C vedeny SŽDC pouze v režimu sledování. Po zjištění těchto vad mají být přijata opatření, a to odstranění výměnou či opravou v rámci udržovacích prací nejpozději do 6 měsíců. Stejně hovoří i výklad k vnitřnímu předpisu SŽDC S 67, kde je uvedeno „*Pro kategorie A, B a C je jako opatření stanoveno odstranění vady. Odstranění vady lze uskutečnit dvojím způsobem – výměnou součástí nebo opravou vadného místa.*“

V zápisech z kontrol v tomto úseku Drážní inspekce zjistila i existenci vad typu 2222 (shelling)¹. Tyto vady nespádají do kategorie D ani kategorie C. Dle výkladu předpisu S 67 „*nebyla těmto vadám přiřazena kategorie D (t. j. zvýšené pozorování), protože pro kategorii D je předepsána pouze vizuální prohlídka (viz čl. 13 předpisu S 67), která by v tomto případě byla nedostačující.*“ Kolejnice s vadou typu 2222 (shelling) mohou být ponechány v trati po dobu delší než vady typu C, ovšem musí být prováděny periodické podrobné kontroly maximálně do tří měsíců od kontroly předešlé, spočívající v ultrazvukových defektoskopických zkouškách s obrazovkou, jak je uvedeno ve vnitřním předpisu SŽDC S 67. Podle zjištění Drážní inspekce však **defektoskopické kontroly v této intenzitě prováděny nejsou**. Ve světle výše uvedených skutečností Drážní inspekce netuší, kde SŽDC, slovy svého mluvčího, bere jistotu a dokáže veřejně tvrdit, že zmíněný úsek je bezpečný. Podle dosavadních poznatků Drážní inspekce se přitom nejedná o úsek ojedinělý. Při výkonu státního dozoru Drážní inspekce zjistila, že v úseku mezi Slavonicemi a

1 Citace z předpisu S 67: Podélná trhlinka pod povrchem pojižděné hrany kolejnice, vznikající v důsledku kontaktních a skluzových sil, zejména při jízdě obloukem. K iniciaci vady dochází zpravidla v místech netvárných vměstků v kolejnicové oceli. Kolejnice nejprve vykazují v nepravidelných vzdálenostech tmavé podélné skvrny na zaoblení pojižděné hrany hlavy kolejnice. Tyto skvrny jsou prvním znakem ukazujícím na existenci vnitřních trhlin, které se po určitém čase projeví jako převalek na boční ploše, prasklinkami a konečně oddělením materiálu od pojižděné plochy, které může nabývat velkých rozměrů. V tomto stádiu rozvoje vady má tečení materiálu vlivem průjezdů vlaků za následek místní zahloubení pojižděné plochy. Odluপování z pojižděné hrany postihuje zpravidla kolejnice ve vnějších kolejnicových pásech oblouků, kde je vlivem mazání potlačeno boční ojiždění kolejnic. V kolejnicích všech jakostí mohou postupně vznikat vnitřní příčné trhliny často s rychlým rozvojem, vedoucím k lomu.

Kostelcem u Jihlavy jsou **od roku 2007 ponechávány kolejnice se zjištěnými vadami typu B a C a nejsou přijímána odpovídající opatření, která spočívají v odstranění nebo opravě kolejnice nejpozději do jednoho měsíce od zjištění této vady**, jak uvádí předpis S 67.

Drážní inspekce nemedializuje všechna svá zjištění, pokud je ale médii oslovena, podává o svých zjištěních pravdivé informace, v tomto případě o závažném nálezů stran traťového úseku Brno-Maloměřice – Kuřim, jehož provozovatelem dráhy je SŽDC. Stejně by Drážní inspekce postupovala u jakéhokoliv jiného provozovatele dráhy. Přesto následoval ze strany SŽDC útok na nezávislost a objektivitu Drážní inspekce, který bohužel nebyl v posledních měsících ojedinělý. Stojím si za tím, že informace podávané vrchními inspektory Drážní inspekce byly a jsou vždy pravdivé a podložené, což by mělo být samozřejmostí u všech informací, které se dostávají k veřejnosti, a to nejen od Drážní inspekce.

Vážený pane náměstků,

vzhledem k výše uvedenému jsem nucen Vás tímto dopisem vyzvat k předložení nezvratných důkazů o údajné závislosti Drážní inspekce. V opačném případě požaduji veřejnou omluvu za křivé nařčení útočící na samotnou podstatu existence Drážní inspekce, a to nejen Drážní inspekci jako instituci, ale i všem jejím zaměstnancům, kteří svědomitě vykonávají své povolání, resp. poslání v zájmu bezpečnosti drážní dopravy v České republice. Naším společným cílem je bezpečná železniční doprava, jak jste nedávno uvedl v tiskovém prohlášení SŽDC. Výsledky státních dozorů Drážní inspekce však odhalily řadu nedostatků v samotném zajišťování bezpečnosti železničního provozu, znamenající potenciální bezpečnostní riziko, které jistě budete patřičnými kroky a opatřeními eliminovat.

S pozdravem

Mgr. Roman Šigut v. r.
generální inspektor Drážní inspekce