

● Kolektivní vyjednávání a zákoník práce ... str. 2 ● 2025: ČD nasadí do provozu až 140 nových vlaků ... str. 2 ● Nové štítky zlepšují identifikaci ... str. 2 ● RoLa by oslavila třicítku ... str. 3 ● Historie šetření pracovních podmínek strojvedoucích (4) ... str. 3 ● Poslední banán ... str. 4 ● Slavnostní otevření Železniční akademie v Břeclavi ... str. 4 ● Výstava železničních modelů v Trutnově ... str. 4 ●

číslo 22

29. listopadu 2024
ročník 77



Zájmy strojveduce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

ETCS – dopad změny časové konstanty z 18 na 40 vteřin Dohledový čas bude delší

Pilotní úsek s výhradním provozem pod dohledem ETCS realizovaný formou ověřovacího provozu po nasazení ETCS na traťovém úseku Olomouc – Šternberk potvrdil dosavadní zkušenosti s tím, že největší množinou problémů ovlivňující dostupnost systému ETCS a jeho spolehlivost souvisí s rozpadem spojení GSM-R mezi jedoucím vlakem a Radioblokovou centrálou (RBC). Ztráta spojení vzhledem k nastavenému limitu času potřebnému pro jeho obnovení po rozpadu, vede okamžitě k nouzovému brzdění.

Provozní ověření ukázalo, že původní stanovené předpoklady vycházející z analýz odvozených od obvyklé podoby stávající konfigurace infrastruktury stanovené v rámci prvního realizovaného komerčního projektu realizace systému ETCS v úseku Kolín – Česká Třebová – Brno – Břeclav návazně na nastavení pravidel pro určení rozhodných úseků ovlivňující časové parametry povolení pro rušení neprojetých vlakových cest jsou velmi přísné a neodpovídají vlastnostem sítě GSM-R. Tyto předpoklady se do systému ETCS promítají cestou parametru označeného T_SECTIONTIMER, který definuje maximální dobu, po kterou je tolerována nedostupnost komunikace mezi jedoucím vozidlem a traťovou částí ETCS. Ten je doposud nastaven 18 vteřin. Zkušenosti ukázaly, že jeho délka musí být delší. Nejnovější technické specifikace interoperability (TSI) 2023 obsahují (poprvé pro tento parametr v rámci vydaných TSI) doporučení stanovit jeho dobu na 40 sec. V EU jednotlivé státy obvykle používají dohledový čas 30 – 40 sec v závislosti na stanovená národní pravidla.

Dvě třetiny problémů

Rozhodnutí o provedení prodloužení v rámci aplikace v ETCS ČR je tedy logickým vyústěním plynoucím z vlastních praktických zkušeností a navazuje také na doporučení nejnovějších TSI. Zkušenost získaná s pilotního ověření na úseku Olomouc – Uničov po nasazení v červenci letošního roku jednoznačně prokázala, že prodloužením tolerance doby rozpadlého spojení eliminuje až dvě třetiny problémů, které s nouzovými zastaveními aktuálně souvisejí. Je třeba si uvědomit, že prodloužením tolerance doby jízdy vlaku pod dohledem ETCS bez možnosti komunikace zvyšuje některá rizika jako ceny za zvýšenou dostupnost. Proto požadovaná změna vyvolala potřeby změn na straně RBC i (a to hlavně) konvenčního zabezpečovacího zařízení (ZZ) s cílem tato nová rizika eliminovat na přijatelnou úroveň. Se související změnou, jsou potřeba i změny na straně řízení provozu – zejména z pohledu rušení neprojeté vlakové cesty.

Rakousko jako ČR

Zde je třeba také říct, že řada evropských železnic používá jiné principy pro rušení neprojeté jízdní cesty. Podobný T_SECTIONTIMER jako my, používá například Španělsko (20 s), ještě přísnější má Itálie (7 s). Ale Itálie jej používá na vysokorychlostních

tratičích (VRT), což jsou zcela jiné provozní podmínky. V Rakousku byl původně parametr tolerance přerušení komunikace s vozidlem nastaven na 60 s. Na začátku letošního roku místní NSA (národní bezpečnostní autorita / místní „dražní úřad“) nařídil zkrácení času z 60 sec na 30 sec. Provozní zkušenosti podle sdělení rakouských pracovníků ukázaly, že tato doba není optimální a že taktéž plánují prodloužení shodně s námi na 40 s.

Varianty úprav

U nás bylo tedy nakonec rozhodnuto, že bude stanoven čas pro obnovení návazání spojení 40 s. Někdo si myslí, že se pootočí kolečkem jako na hodinkách, ale to je velký omyl. Byly udělané analýzy, jakým způsobem budou úpravy provedeny. V hodnocení byly tyto varianty:

- prodloužení úseků pro rušení vlakové cesty RÚ o 1 km pro rychlost 160 km/h,
- změny infrastruktury, které by byly extrémně komplikované,
- úprava chování ETCS a staničního zabezpečovacího zařízení SZZ v softwarové části (SW).

Nejschůdnější variantou byla vyhodnocena úprava SW u SZZ a úprava konfigurace ETCS RBC. U Staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ) to představuje tyto práce:

- implementace upraveného chování + přezkoušení + protokolární přezkoušení,
- zajištění posouzení bezpečnosti ZHB (Zpráva o hodnocení bezpečnosti),
- aplikace a provozní ověření na možných konfiguracích (Počítače náprav - PN, kolejové obvody - KO, PN+KO),
- přezkušování před nasazením,
- souhlas s nasazením Správy železnic.

U ETCS – RBC je nutné provést:

- úpravu konfigurace,
- přezkoušení funkce,
- CSM (Společná bezpečnostní metodika pro posouzení rizik a jejich usměrnění na přijatelnou míru) posuzující rizika změny, primárně plynoucí z prodloužení doby,

- posouzení změny CCT (traťová část subsystému řízení a zabezpečení),
- ZHB + souhlas s nasazením.

Čtyřhodinové výluky

Uvedené si samozřejmě vyžaduje velkou kapacitu pracovníků od dodavatele a také od Správy železnic, a proto se tyto práce musí provádět postupně. Je třeba si uvědomit, že je potřeba provést změny na provozovaných systémech, které nelze provést za běžného provozu. Zároveň jde vždy o současnou změnu v každém dotčeném staničním zabezpečovacím zařízení, příslušném sále dálkového ovládání na CDP a pro úsek určeném RBC systému ETCS. Toto tedy znamená, že v dopředu naplánované výluce provozu musí proběhnout nasazení upravených SW, ověření upravených konfigurací, přezkoušení a zpětné uvedení do provozu. Úpravy jsou vždy naplánovány v nočních hodinách ve čtyřhodinových výlukách. To vždy vyžaduje přesný harmonogram úkonů a přesný počet zaměstnanců. S podobným rozsahem prací je nyní potřeba počítat téměř při jakémkoliv jiné úpravě infrastruktury, příkladem může být doplňování závor na přejezdovém zabezpečovacím zařízení, což většinou má dopad do stanovení rozhodných úseků pro jejich ovládání a v okamžiku zásahu do navazujících dopravních se celá tato změna promítá přes SZZ, DOZ až do ETCS.

Velké nasazení

Práce na změně časových hodnot pro navázání spojení z 18 na 40 sec., si již vyžádaly a stále ještě vyžadují obrovské nasazení společností AŽD Praha, a SŽ. Výsledkem pak bude spolehlivější chování celého systému, který jsme aplikovali na naši infrastrukturu s cílem maximálně urychlit přechodovou fázi. Tato rychlost je bohužel vykoupena velmi krátkou dobou k získání provozních zkušeností s novým systémem, což vede k potřebě ve velkém rozsahu pak zpětně provádět modifikace na systému, který je již implementován na velké části sítě. Mělo by být poučením, že postupně zavádění nových systémů s dostatkem času pro provozní ověření a možnosti dostatečně získané zkušenosti vyhodnotit je efektivnější cestou pro takto významné změny. A jen na okraj - o ETCS se začíná říkat - „ETCS dobrý sluha, ale komplikovaný pán!“.

Josef Schrötter,
nezávislý železniční expert

2. česko - slovenská železniční konference

Ve dnech 14. a 15. listopadu se v brněnském hotelu Congress konala 2. česko - slovenská železniční konference. Pořádal ji Výzkumný ústav železniční na téma Role železnice a její priority z hlediska bezpečnosti. Federaci strojvedouců na akci reprezentovali prezident FSČR Jaroslav Vondrovic a člen prezidia FSČR David Votroubek. Konference se konala pod záštitou premiéra Petra Fialy.

Hlavním programem konference se staly panelové diskuse. Prvním tématem byla budoucnost české a slovenské železnice a její role a bezpečnostní aspekty z pohledu státní správy. Diskutující (např. ministr dopravy Martin Kupka, Ivan Bednář z MD SR, Petra Buzková z advokátní kanceláře VKS Legal nebo generální ředitel ČD Michal Krapinec) hovořili hlavně o potřebě změny legislativy v oblasti zadávání veřejných zakázek a výběrových řízení tak, aby nedocházelo k znevýhodňování národního dopravce

vůči soukromým subjektům. Zmíněno bylo navýšování počtu moderních vozů a jednotek ČD, aby nadále rostl počet cestujících v osobní železniční dopravě, jako neekologičtější způsob přepravy. V nákladní dopravě pak byla mimo jiné probírána problematika expanze ČD Cargo na zahraniční trhy a podpora jednotlivých vozových zásek (např. slevou na poplatku za využití dopravní cesty) tak, aby bylo ekonomicky únosné tento produkt provozovat.

(pokračování na straně 2)

Slavnostní otevření Železniční akademie

V pondělí 11. listopadu byla slavnostně zahájena činnost Železniční akademie na Střední průmyslové škole Edvarda Beneše a obchodní akademii Břeclav. Stalo se tak se zpožděním, které způsobily letošní zářijové povodně. Federaci strojvedouců na akci zastupoval člen prezidia FSČR Jiří Šafařík, který byl zachycen při jednom ze zahajovacích projevů. Po jeho pravé ruce je člen představenstva ČD Cargo Martin Svojanovský,



místní fotograf, místostarosta Břeclavi Petr Vlasák a ředitel SPŠ E. Beneše Jiří Uher.

Foto Martin Ježek

PKS s Die Länderbahn

Dne 11. listopadu byla smluvními stranami dohodnuta konečná verze Podnikové smlouvy u společnosti Die Länderbahn s platností od ledna 2025 na období 2025 a 2026. Závěrečné jednání o nové kolektivní smlouvě se konalo v sídle společnosti v Ústí nad Labem, které se za zaměstnavatele zúčastnili jednatele Michal Barták a Torsten Fleischer, Federaci strojvedouců ČR zastupoval člen prezidia Pavel Semecký, předseda ZO FS Hrádek nad Nisou Václav Šulc, místopředseda Roman Tůma a předseda ZO FS DLB Pavel Zoser a místopředseda Tomáš Adámek.

V první části jednání byly konzultovány předložené návrhy změn textu dokumentu nové kolektivní smlouvy. Dalším a samozřejmě zcela zásadním bodem byly předložené návrhy na požadavky navýšení mzdových tarifů a příplatků. Naše argumentace navýšení mezd směřovala především na větší stabilizaci personálu a propadu reálných mezd v předcházejícím období. Jednatelé firmy zdůrazňovali omezené možnosti firmy, vzhledem k narůstajícím nákladům především na údržbu a opravy vozidel, ale i nutnou ekonomickou stabilitu společnosti spojenou s náklady na mzdy, růstem všech dalších provozních nákladů a dodržení podnikatelského plánu na období let 2025 a 2026.

Po několikahodinové diskusi k návrhu zaměstnavatele a protinávrhu odborů byla odsouhlasena finální podoba nové kolektivní smlouvy:

1. Navýšení mzdových tarifů na rok 2025 o 3,5 %, na rok 2026 o 3 % (s inflační doložkou).
2. Navýšení měsíčního příplatku pro strojvedoucí – infrastruktura Německo na rok 2025 o 2500 Kč.
3. Navýšení osobního ohodnocení

o 1500 Kč u profese strojvedoucí, u ostatních profesí o 1000 Kč.

4. Navýšení příspěvku na penzijní připojištění o 500 Kč.
5. Navýšení příspěvku na údržbu pracovního oděvu o 100 Kč.
6. Navýšení příplatku za zaškolení zaměstnance o 200 Kč (za směnu).
7. Mimořádná odměna v procentech dle tarifní mzdy a osobního ohodnocení vyplacena ve mzdě za listopad.

Federace strojvedouců České republiky se vždy snaží vyjednat pro své členy co nejlepší podmínky, ale každá mince má dvě strany. Tou druhou zde byla ochota a ekonomické možnosti zaměstnavatele. Musím zmínit korektní a vstřícné jednání vedení firmy, v neposlední řadě nejspíše také silné ekonomické zájmy společnosti a ochotu vnímat požadavky zaměstnanců. Podniková kolektivní smlouva uzavřená u společnosti Die Länderbahn je vzhledem ke složitosti dnešní doby dokonce velmi dobrým výsledkem. Závěrem chci kolegům, kteří se mnou vyjednávali poděkovat za skvělou spolupráci.

Pavel Semecký

PKS se Správou železnic

Dne 11. listopadu 2024 ve 14:30 hodin došlo k podpisu Podnikové kolektivní smlouvy Správy železnic, státní organizace, na rok 2025 generálním ředitelem Jiřím Svobodou a zástupci všech devíti odborových organizací.

Sjednaná Podniková kolektivní smlouva SŽ na rok 2025 nejen, že zachovává současné benefity, ale přináší i nové – např. motivační příspěvek za doporučení nového zaměstnance, zvláštní odměnu držitelům platné licence strojvedoucího s oprávněním řízení speciálního dvoucestného vozidla se speciální nástavbou. Dále došlo ke zvýšení příplatku za práci v noci, odměn za

pohotovost a příspěvku zaměstnavatele na stravování.

V oblasti tarifních mezd byl sjednán nárůst 3,9 %. V souvislosti s dosaženými úsporami všech složek Správy železnic, státní organizace, rozhodl generální ředitel o mimořádné jednorázové odměně všem zaměstnancům v pracovním poměru se mzdou za měsíc říjen 2024 ve výši 12 000 Kč.

Po technickém čtení dojde ke zveřejnění sjednaného dokumentu. Nadále budou probíhat jednání o podobě Fondu kulturních a sociálních potřeb SŽ na rok 2025.

Kamil Chaloupka

Právní okénko

Justice: Kolektivní vyjednávání a zákoník práce

Od letošního 1. srpna je v účinnosti novela zákoníku práce, která upravuje kolektivní vyjednávání mezi odborovými organizacemi a zaměstnavatelem, což je v současné době aktuální téma.

Před účinností novely měla každá odborová organizace působící u daného zaměstnavatele při kolektivním vyjednávání právo veta, a to bez ohledu na počet zaměstnanců, které zastupovala. Tím byla malým odborovým organizacím přiznána větší vyjednávací pravomoc, než jaká odpovídala jejich skutečné síle. V některých případech docházelo ze strany malých odborových organizací k blokování kolektivního vyjednávání. Dosavadní právní stav také skýtal jednoduchou možnost k vytvoření fiktivní odborové organizace pouze za účelem blokování kolektivního vyjednávání, čím mohlo dojít k oslabení práv zaměstnanců.

Novela zachovala pravidlo, že zaměstnavatel, u kterého působí dvě a více odborových organizací je povinen jednat se všemi. Mění však postup v případě, že mezi odborovými organizacemi nedojde ke shodě na společném postupu.

V takovém případě má zaměstnavatel právo využít nově vzniklých ustanovení § 24 odst. 3 až 7 zákoníku práce, které tuto situaci upravují.

Pokud se neshodnou...

Jestliže se odborové organizace neshodnou ve lhůtě 30 dnů od zahájení vzájemných jednání, je zaměstnavatel oprávněn uzavřít kolektivní smlouvu s odborovou organizací (emi), která má největší počet členů. Kolektivní smlouva je účinná pro všechny zaměstnance. Proto je v novele uvedena možnost, jak uzavření kolektivní

smlouvy výše uvedeným způsobem zabránit. V případě, že s uzavřením kolektivní smlouvy v zákonné lhůtě projeví nesouhlas nadpoloviční většina zaměstnanců, kolektivní smlouva nemůže být uzavřena. Případně pokud nadpoloviční většina zaměstnanců určí odborovou organizaci (e), se kterou má být kolektivní smlouva uzavřena, je zaměstnavatel oprávněn uzavřít kolektivní smlouvu s touto odborovou organizací.

Odborové organizace, se kterými kolektivní smlouva nebude uzavřena, však mají právo být u vyjednávání informovány a účastnit se projednání závěrečného návrhu.

Zaměstnavatel ztrácí právo uzavřít kolektivní smlouvu bez účasti některé odborové organizace uplynutím šesti měsíců ode dne tohoto procesu.

Lze předpokládat, že novela upravující kolektivní vyjednávání přispěje ke konstruktivnějšímu procesu uzavírání kolektivních smluv a v ideálním případě i ke zlepšení postavení zaměstnanců.

Flexibilní novela ZP (2)

V poslanecké sněmovně stále leží návrh novely zákoníku práce tzv. „flexibilní novela“. Pokud bude schválena v předložené podobě, měli by se zaměstnanci připravit mimo jiné na tyto změny.

Prodloužení zkušební doby

Novelou je navrhováno prodloužení zkušební doby standardních zaměstnanců ze tří měsíců na čtyři měsíce a u vedoucích zaměstnanců ze šesti měsíců na osm měsíců, tedy o jednu třetinu. Zkušební doba nesmí být sjednána delší, než je polovina doby trvání pracovního poměru na dobu určitou.

Novinkou je možnost prodloužení zkušební doby během trvání pracovního poměru. Celková zkušební doba však nesmí přesáhnout 4 resp. 8 měsíců. Zkušební doba se však prodlužuje o dny, v nichž zaměstnanec neodpracoval celou směnu z důvodu překážky v práci, čerpání dovolené nebo neomluveného zameškání práce. Požadavky na písemnou formu sjednání zkušební doby i nutnost sjednání zkušební doby pouze při vzniku pracovního poměru zůstávají zachovány.

Zkrácení a průběh výpovědní doby

Podle aktuální právní úpravy výpovědní doba začala plynout až začátkem měsíce následujícího po doručení výpovědi. Pokud tedy byla výpověď podána první den v měsíci, byla výpovědní doba prakticky tříměsíční. Novela navrhuje, aby výpovědní doba začala plynout okamžikem jejího doručení a končila dnem, který se číselně shoduje s výpovědním dnem. Tím tedy zanikne možnost „taktizovat“ při podání výpovědi, podle toho, zda strana dávající výpověď chce pracovní právní vztah zkrátit nebo prodloužit. V případech, kdy zaměstnanec pozbyl způsobilost vykonávat pracovní činnost, jsou-li u něj dány důvody k okamžitému zrušení pracovního poměru, nebo porušil povinnost v době prvních 14 kalendářních dnů trvání dočasné pracovní neschopnosti dodržovat stanovený režim dočasné práce neschopného pojištěnce má zaměstnavatel právo dát zaměstnanci výpověď s výpovědní dobou v trvání jeden měsíc. Novela zákoníku práce připouští smluvní prodloužení výpovědní doby, musí však být sjednána stejně pro obě strany.

Štěpán Řiháček,
smluvní advokát FSCR

2. česko - slovenská železniční konference

(dokončení ze strany 1)

Testy kybernetické bezpečnosti

Dalším bodem byly bezpečnostní technologie pohledem dopravců a správců infrastruktury s podobou kybernetickou bezpečností, výhradním provozem ETCS a dalšími bezpečnostními prostředky. Zde hovořili zástupci ČD, ZSSK, ČD Cargo, ZSSK Cargo, SŽ a ŽSR. Důležitou částí tohoto bloku byla diskuze nad prováděním zátěžových testů kybernetické bezpečnosti prováděných VÚŽ pro případ napadení hackerskými útoky a možného paralyzování drážního provozu včetně ovlivnění jízdy vlaků. Dále se pak vedla polemika nad významem zkušebních provozů drážních vozidel povolených Drážním úřadem a také problematika nedostatku a kvality opravárenských kapacit.

Budoucnost dieselů

Poslední panel byl nazván Trendy ve vývoji kolejových vozidel, vlakového zabezpečení a IT technologií, podtématy byl vliv Green Dealu, ESG a politiky EU na konkurenceschopnost evropských výrobců. Vyjádřili se zástupci výrobců a opravců železničních vozidel, zabezpečovacích zařízení a technologických společností. Diskutovalo se nad budoucností či náhradou diesellové trakce využitím vodíkových a bateriových pohonů v různých lokalitách, např. rovina vs. podhůří či délka vozebních ramen.

Dalším dnem akce pokračovala odbornými bloky s tématy s názvy Bezpečnostní technologie na železnici, Kybernetická bezpečnost, Železnice ve vztahu ke klimatické změně a Železniční infrastruktura.

Jaroslav Vondrovic, Martin Ježek

Nové štítky zlepšují identifikaci

Správa železnic začala instalovat na přejezdy nové reflexní štítky, které zvýší bezpečnost provozu. V nejbližší době jimi osadí všechna urovněná křižení na své síti. Polepy obsahují číslo konkrétního přejezdu a zvýrazněný kontakt na tísňovou linku 112. V krizové situaci pomůže především řidičům s identifikací místa události a řešení jejich následků. Současné instalaci předcházela pilotní provoz na více než dvou desítkách přejezdů, po jeho vyhodnocení se upravila podoba štítků.

Identifikační polepy s číslem přejezdu se umísťují na zadní stranu skříňky signalizačních světel nebo výstražných křížů. Na základě vyhodnocení pilotního projektu se upravila barevnost, rozměr a velikost čísel na štítcích. Nově se použilo černé písmo na bílý reflexní podklad.

Správa železnic nyní objednala celkem 27 800 štítků a začala s jejich instalací na všech 7 500 přejezdů, které



spravuje. Cena za výrobu činila necelý milion korun.

Značení slouží mimo jiné k rychlé identifikaci místa například v případech, kdy na přejezdu uvízne auto a řidič potřebuje nahlásit celou událost na tísňovou linku. Právě proto číselné označení přejezdu doplňuje polep s piktogramem telefonu a číslem linky 112 (SOS 112). Tyto informace jsou uvedeny v češtině a angličtině. (sž)

Unikátní vozidla i technologie



Výjimečným úspěchem pro český železniční průmysl skončil letošní veletrh InnoTrans, který probíhal v říjnu v Berlíně. Více než 30 členů Asociace

podniků českého železničního průmyslu (ACRI) zde vystavovalo své produkty a nejmodernější technologie. Kromě obchodních úspěchů v podobě nově

získaných zakázek se české firmy mohly pochlubit také ziskem mezinárodních ocenění pro své výrobky.

„Česká republika se stala jedním z neúspěšnějších účastníků letošního ročníku veletrhu InnoTrans. Vedle prezentace produktů, které přitahovaly největší pozornost, jako byly například rychlovlak ComfortJet pro ČD na rychlost 230 km/hod., mezinárodně oceněná tramvaj pro německý Bonn nebo duální lokomotiva Dual Shunter 2000, je získání nových zakázek za více než miliardu korun výtečnou zprávou pro další rozvoj českého železničního průmyslu, coby jednoho z evropských lídrů inovací na železnici,“ uvedla Marie Vopálenská, generální ředitelka Asociace podniků českého železničního průmyslu ACRI.

Text a foto (acri)

Nabídka pro zaměstnance ČD a SŽ

Se spuštěním nového zákaznického portálu přinášíme velké slevy a změny v cenách, zejména ve VPN Family – Vodafone, ale lepší ceny jsou i ve VPN Family – O2. Nově si můžete u VPN Family – Vodafone k minutovému tarifům, například k 7kačce, přidat i neomezená data! Neomezený internet (10 Mbps) můžete získat již od 495 Kč, anebo si pořídit neomezený hlasový tarif s neomezenými daty (5 Mbps) jen za 509 Kč! Snížili jsme také ceny některých minutových tarifů a zlevnili volání. Nezapomněli jsme ani na zákazníky VPN Family – O2. Zde jsme se zaměřili především na ceny neomezených hlasových tarifů s daty, včetně neomezených dat NEO 5/10/20 a 5G.

Od listopadu si můžete aktivovat balíčky 1,5 GB nebo 3 GB a surfovat po

internetu do konce roku zcela zdarma. Tato nabídka platí pro zákazníky, kteří v říjnu 2024 neměli aktivní mobilní internet v rámci VPN Family. Pro ty, kteří již data využívají, máme připravenou jednorázovou slevu 30 Kč, pokud si během listopadu anebo prosince navýší svůj datový tarif.

Výhodné mobilní služby s O2 nebo Vodafone i Kuki TV si ve VPN Family může objednat každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a Správy železnic na stránce <https://vpfamily.cz>. Anebo nám zavolejte na telefonní číslo 972 111 333, kde vám naše zkušené operátorky rády poradí nebo třeba nastaví data a služby na míru. Již 15 tisíc zaměstnanců a jejich rodin se stalo součástí drážní rodiny VPN Family. (vpfn)

2025: České dráhy nasadí do provozu až 140 nových vlaků
Valorizace zvýší jízdné

Princip průběžné valorizace jízdného ve vlacích Českých drah o inflaci v uplynulém roce zvýší základní kilometrický tarif a nabídky z něj odvozené v průměru o 4,9 %. Úprava tarifu reflektuje inflaci a zvyšování nákladů za uplynulých 12 měsíců. U dospělé osoby bez slevy se jízdné na kratší vzdálenosti zvýší většinou o 1 až 5 korun, což je hodnota pro nejčastější cesty v základním tarifu. Změny v kilometrickém tarifu Českých drah odpovídají inflační úpravě u Systému jednotného tarifu a jízdenek OneTicket. V rámci modernizace flotily České dráhy letos plánují nasadit až 140 nových vlaků, což přinese více než 22 tisíc nových míst k sezení pro cestující.

České dráhy upraví své kilometrické tarify a z nich odvozené nabídky k obvyklému termínu, kterým je zavedení nového jízdního řádu 2025. V letošním roce budou nové tarify platit od 15. prosince 2024. Až do 14. prosince 2024 lze zakoupovat jízdenky a další nabídky za aktuální ceny, a to i v předprodeji 60 dní.

Více pohodlí a lepší služby

Zároveň začne platit nový jízdní řád 2025, ve kterém budou plně nasazené desítky nových vlaků RegioPanter a RegioFox, které nabízejí novou kvalitu cestování na regionálních linkách ve většině krajů České republiky. České dráhy tak podstatně rozšiřují kvalitu služeb díky moderním, klimatizovaným a bezbariérovým vlakům, ve kterých mají cestující k dispozici také palubní Wi-Fi síť, elektrické zásuvky a USB konektory pro dobíjení cestovní elektroniky a další bonusy. Vylepší se také řada dálkových vlaků díky nasazením prvních souprav ComfortJet a nasazením

moderních klimatizovaných vozů na další vnitrostátní rychlíky.

Ekologicky výhodněji

České dráhy se zaměřují z hlediska ekologie a digitalizace na zákazníky s virtuální In Kartou. Pro zákazníky, kteří využívají virtuální In Kartu v mobilním telefonu anebo využívají síťové jízdenky IN 100 a IN Business se cena zákaznických aplikací nezmění. K 15. prosinci však dojde k navýšení cen některých aplikací na In Kartě v případě, že je cestující využívá na plastové kartě. Toto zvýšení bude zpravidla o 100 Kč u aplikací s jednoletou platností a o 200 Kč s tříletou platností. Úprava ceny aplikací na plastové In kartě reaguje na poslední úpravu v prosinci 2022.

Podobně dojde k úpravě časových doplatek do 1. třídy a cen síťových vnitrostátních jízdenek. Ceny těchto produktů se upravovaly naposledy v prosinci 2021, resp. 2022, tedy před 3, resp. před 2 lety. Například cena měsíčního doplatku do 1. třídy se zvýší

z 990 na 1 190 Kč, cena celostátní Skupinové víkendové jízdenky pro až 5 osob, z toho pro 2 osoby starší 15 let, se zvedne ze současných 899 na 999 Kč a cena celodenní síťové jízdenky, kterou lze využít v jakýkoliv den v roce, se zvýší z 699 na 799 Kč. Ke změně ceny však nedojde u nabídek, jejichž ceny se v uplynulém období upravovaly, např. u Jízdenky na léto, a cena tedy zůstává stejná.

Čím dříve, tím levněji

Akviziční nabídky řízené dynamickou cenotvorbou, jedná se hlavně o vnitrostátní Vázané jízdenky a mezinárodní Včasné jízdenky Evropa, budou jako dosud reagovat na více faktorů a jejich ceny se neřídí jen výší meziroční inflace. Aktuální cena ve chvíli prodeje je vždy zveřejněna v e-shopu Českých drah a vychází např. z poptávky po cestování na dané relaci, z časové polohy vlaku (vlak ve špičce / mimo špičku) a dalších obchodních podmínek. Stále však platí pravidlo „Čím dříve koupíte, tím levněji pojedete“.

Úprava cen základního tarifu ČD			
Flexi základní jízdné (jízdné bez slev)			
vzdálenost	současná cena	nová cena	rozdíl
10 km	34 Kč	35 Kč	+ 1 Kč
45 km	101 Kč	106 Kč	+ 5 Kč
100 km	205 Kč	216 Kč	+ 11 Kč

V souvislosti se změnou Cenového výměru MF ČR a státní regulace slev dochází ve vozech 1. třídy ve vnitrostátní přepravě k ukončení bezplatné přepravy dětí do 6 let a průvodců osob s průkazem ZTP/P. Tito cestující budou od 15. prosince přepravováni v 1. třídě za plnou cenu, pokud neprokáží nárok na některou z nabízených komerčních slev Českých drah.

V souvislosti s novým jízdním řádem 2025 dojde od 15. prosince 2024 i k dalším dílčím úpravám Smluvních přepravních podmínek a tarifu Českých drah. Cestujícím doporučujeme seznámit se předem s příslušnými podmínkami a tarify. Ty budou publikovány před zahájením své platnosti např. na webu Českých drah v sekci „Čím se řídíme“ (<https://www.cd.cz/info/cim-se-ridime/-25808/>).

Cestující ve vlacích Českých drah využívají také další typy jízdného, jako

jsou nabídky Systému jednotného tarifu One Ticket a podle místní příslušnosti také tarify různých integrovaných dopravních systémů. Podmínky a ceny u těchto tarifů se řídí pokyny jejich zřizovatelů a jsou zpravidla vyhlášeny na jejich webových stránkách.

Pozn. Upozorňujeme, že pro výpočet a porovnání cen jízdného mezi dvěma konkrétními místy nelze vždy využít cenu vyhledanou v e-shopu a platnou např. pro relační nabídku Vázaná jízdenka vynásobenou koeficientem 1,049 (4,9 %), a to z důvodu stanovení cen těchto jízdenek na základě dynamické cenotvorby, která se řídí větším počtem faktorů a ne pouze meziroční inflací, jako je tomu u kilometrického tarifu a nabídek odvozených z kilometrického jízdného (vizte odstavec Čím dříve, tím levněji).

Petr Šřahlavský, ČD

Desetiletá epizoda přepravy kamionů po železnici mezi Lovosicemi a Drážďany

RoLa by oslavila třicítku

Od zahájení přepravy kamionů po železnici mezi Lovosicemi a Drážďany uplynulo 25. září 30 let. Říkalo se jí RoLa, což je zkratka německého výrazu *Rollen-de Landstrasse*, velmi volně přeloženo pohybuje se silnice.

Slavnostní akce zahájení byla sice iniciována Ministerstvem dopravy, nicméně technické zajištění leželo na bedrech ČD. Jako tehdejší pracovník tiskového oddělení firmy jsem byl pověřen - dnešní terminologií funkcí projektového manažera, který si s akcí měl spolu s dalšími pracovníky GR ČD „nějak“ poradit. Samozřejmě ke spokojenosti vedoucích pracovníků MD i ČD.

Jen 84 km

Jak to tehdy bylo? V neděli 25. září 1994 byla v Lovosicích slavnostně zahájena přeprava kamionů po železnici z Lovosic do Drážďan. Byla iniciována saskou vládou, financující celý projekt. Smyslem přepravy RoLa bylo jednak odlehčení hraničních přechodů na pozemních komunikacích, které jsou umístěny na hřebenech Krušných hor, takže kamióny musely překonávat náročné stoupání. Lovosice leží v nadmořské výšce cca 160 metrů, přechod na Cínovci ve výšce 840 metrů a Drážďany kolem 100 metrů. Mimo to je třeba překonat České středohoří s výškou kolem 400 metrů. Obdobně bylo třeba odlehčit silnici číslo 8 vedoucí přes obec Žalany v době neexistence obchvatu obce.

Cesta kamionu - v době před vstupem ČR do EU (1. května 2004) trvala, včetně „celního“ čekání na hranicích od 10 do 16 hodin, běžně se prodloužila na 24 až 36 hodin. A to jde o vzdálenost pouhých 84 kilometrů. Nezanedbatelnou otázkou byla i ochrana životního prostředí a samozřejmě životů a majetku lidí, zvláště pak ve městě Dubí, kudy se jezdilo v době neexistence D8.

Přeprava kamionů na tratích Českých drah nebyla novinkou. V září 1992 (ještě za ČSD), se uskutečnila zkušební jízda z Rusovců do Chebu, ale rozpad Československa zabránil případnému rozvoji těchto přeprav. V roce 1993 se rozběhla po počátečních rozpacích velmi úspěšně přeprava z Nemanic do rakouského Villachu.

Stihlo se to

Na vybudování systému Ro-La se dohodli saský ministr hospodářství a práce Kajo Schommer a ministr dopravy České republiky Jan Stráský. Termín zahájení byl stanoven na 25. září 1994, s ohledem na to, že od tohoto dne platila zimní část GVD 1994/1995. Vybudování překladistiště v Lovosicích bylo spojeno s řadou náročných stavebních prací a finišovalo se skutečně až do poslední chvíle, neboť poslední vrstva asfaltového koberce byla v terminálu v žst. Lovosice pokládána v noci ze soboty na neděli.

Ještě tři týdny před plánovaným otevřením nebylo úplně jisté, že se příslušné stavební práce v termínu dokončí. Bylo jich totiž nemálo a čas neúprosně ubíhal. Nicméně vše dobře dopadlo, takže příjezd Brněnského draha i zvláštního vlaku z Drážďan, který přivezl hosty z DB a z vlády Svobodného státu Sasko, vítala dechová hudba z Lovosic, terminál s perfektním silničním značením a nájezdovými šipkami k soupravě speciálních nízkých vozů pro přepravu kamionů.

Slavnosti zahájené krátce před polednem a trvající téměř hodinu se za českou stranu zúčastnili ministr dopravy Stráský a generální ředitel Českých drah Emanuel Šíp, řada dalších činitelů MD, firmy Kombiverkehr, firemních zaměstnavatelských svazů autodopravců a těch, kteří se podíleli na stavbě

terminálu Ro-La, a řada dalších. Za německou stranu se zúčastnil saský ministr hospodářství a práce dr. Kajo Schommer, poslanci spolkového i saského zemského sněmu a další představitelé Saska a Bavorska.

Po projevech, krátce po 13 hodině přestříhli ministři Stráský a Schommer společně pásku a nic už nebránilo odjezdu prvního vlaku naloženého kamiony, který měl za lokomotivu osobní vůz pro posádky nákladních aut, aby se ve 13.12 se dal do pohybu. Jeho rozjezd byl velice obtížný, strojvedoucí musel používat i písku. Jakoby to symbolizovalo těžkosti, za nichž celý projekt vznikl. Z hlediska organizace slavnostního zahájení vlak odjel s 12 minutovým zpožděním, z hlediska jízdního řádu ovšem o 54 minut dříve.

Bmee s kotoučovou brzdou

Krátce poté odjel zvláštní vlak s účastníky slavnosti a novináři z lovosického terminálu do Drážďan, kde pokračovala druhá část, v prostorách terminálu železniční stanice Dresden Friedrichstadt. Zvláštní vlak sestavený ze salónních vozů bývalé železniční správy DR v barvě khaki - souprava vládního vlaku používaného bývalým vůdcem NDR Erichem Honeckerem - byl doplněn o 2 vozy Českých drah řady Bmee se žlutým pruhem, které jako jediné měly směrovky. Je sice pravda, že jsem je dodělal až časně ráno, ale byly. Třetí vůz přivezený z Prahy (spíše jako provozní záloha) zůstal v Lovosicích.

Přeprava vozů ČD z Holešovic do Lovosic se uskutečnila pomocí R 672 „Brněnský drak“ jedoucím přes Holešovice mimo HLN. Zatímco DB poslaly do Prahy s předstihem faxem sestavu „vládního vlaku“, „na Nábřeží“ jsme litovali v pátek dopoledne o tom, které vozy ČD dodají. Nakonec jsme se shodli na - v té době nejmodernějším typu vozů Bmee s kotoučovou brzdou, vyhovujícím režimu RIC. Přece jen lepší než vozy I. třídy.

Z kabiny HV

Zvláštní vlak vezla lokomotiva DB řady 180.013. U zvláštních vlaků lze leccos, a tak jsem cestu z Děčína do Drážďan absolvoval v této lokomotivě, abych si prohlédl podrobně trať. Z Děčína až na státní hranici jsme se sunuli 40 kilometrovou rychlostí po trati, která nenasvědčovalo tomu, že po ní jezdí vlaky nejvyšší evropské úrovně (EC) - prostě mezinárodní ostuda.

Po přejetí hraničního můstku přes Klopotský potok a přepnutí na střídavý systém začal strojvedoucí ihned zvyšovat rychlost, na kolejkách bez jediné známky vegetace. Vzápětí se k nám připojil policejní vrtulník čekající na příjezd vlaku. Na lokomotivě byli dva příslušníci spolkové ochrany hranic, od nichž jsem se dozvěděl, že vrtulník je zde kvůli našemu vlaku a „kryje“ jeho jízdu, neb se jedná o vládní vlak.

Důvodem k tomuto opatření byla přítomnost jak saského ministra hospodářství a práce, tak našeho ministra dopravy. Krátce po odjezdu z Bad Schandau, kde byl předjet vlakem s kamiony se digitální ukazatel ustálil na číslici 120, a touto rychlostí jsme absolvovali převážnou část tratě do Drážďan. Cesta z Lovosic do Dolního Žlebu se bez policejního dohledu obešla...

Dvojí německý pohled

U Königsteinu, trať vytváří oblouk vedoucí po majestátním viaduktu, jehož rozsáhlá rekonstrukce v té době



probíhala. Byl jedním úzkých míst trat pokud jde o traťovou rychlost - bývalá DR zřejmě neměla na opravu dost peněz. K vidění byla i zajímavá drátěná konstrukce. Dozvěděl jsem se, že jde o jakýsi deštník. Konstrukce se pokryje plachtou nebo fólií a dělníci pracující na opravě mostní konstrukce jsou tak chráněni před nepohodou (docela zajímavý námět, protože u nás se za deště zpravidla nepracuje).

Slavnostní ceremoniál se odehrával v duchu německé předvolební show - velký stan s občerstvením, pódium, hudba, úsměvy rozdávací politikové - zkrátka divadlo. V Německu totiž existoval na problematiku RoLa dvojí pohled. Spolková vláda, reprezentující Německo v ES prosazovala zásadu volného trhu (a tedy fronty kamionů na hranicích), zřejmě i proto, že tehdejší sídelní město Bonn, zvláště pak jeho vládní čtvrtí přítomností kamionů netrpěly.

Naproti tomu saská politická garnitura musela respektovat požadavky svých voličů, kteří nesou přímé důsledky silniční dopravy a zničeného životního prostředí (dálnice D8 byla v té době ve stadiu „salámové metody výstavby“), ke zprovoznění přeshraničního úseku (hraniční přechod Krásný Les - Breitenau) navazující na německou dálnici A17 byl uveden do provozu 21. prosince 2006.

Spolková vláda sice nemohla přepravu kamionů zakázat, ale také ji nepodporovala.

Dvě mašiny

S projevy, které v Německu navazovaly na vystoupení v Lovosicích vystoupil saský ministr Kajo Schommer ministr dopravy ČR Jan Stráský. Vůbec se nebylo třeba stydět za termín dokončovacích prací v Lovosicích. Při příchodu do areálu bylo výrazně cítit barvu používanou k nástřikům vodorovných dopravních značek, takže není vyloučeno, že poslední úpravy probíhaly ještě v době, kdy se v Lovosicích nakládaly kamiony.

Situování místa nakládky kamionů v Drážďanech udělalo ze slavnostního odjezdu prvního vlaku do Lovosic i příjezdu z Lovosic více méně symbolickou záležitostí.

Zatímco v Lovosicích vlak 42576 po přestřížení slavnostní pásky skutečně

odjel tažen elektrickou lokomotivou 372 014-1, jíž řídil strojvedoucí Martin Kule, vlastní silou, tady se stříhala v 15.53 páska před lokomotivou řady 232 583-5, která musí naloženou soupravu přestavit do jiného obvodu stanice cestou posunu a úvratí a teprve tady najede elektrická lokomotiva. Podobně je tomu i při dojezdu, kdy se musí souprava opět cestou posunu přistavit k vykládce. Naproti tomu jsou tady dvě koleje, takže jedna souprava může být nakládána a druhá vykládána.

Jak ukládal jízdní řád

Náš první vlak zastavil v 16.57 (jízdní doba 3.45 hod) a poměrně rychle byl přestaven. Odstupující lokomotiva 372 014-1 dokonce dostala přednost před vlakem osobní přepravy jedoucím z Drážďan do Lipska. Šoféři byli slavnostně uvítáni a pomalu nastala poslední fáze slavnosti. Slunce začalo pomalu mizet za obzorem a návštěvníci se pomalu rozcházeli, vládní činitelé se začali rozjíždět auty domů a česká delegace cestující vlakem se přemístila na nástupiště do našich vozů. V nich jsme, tažení lokomotivou 372 008-3 odjeli v 18.03 na hlavní nádraží v Drážďanech. Tady byly vozy přidány na pravidelný vlak EC 179 Carl Maria von Weber.

Zhruba 15 minut pobytu jsem využil k letmému proběhnutí stanice a zjištění novinek. Nádražní hala byla opravena, vnitřní uspořádání je ve standardním provedení DB. Na další úroveň času nezbylo mnoho, protože mezitím přijel EC 179 z Berlína. Lokomotivu přistavila dva naše vozy a přesně v 18.25 jsme vyrazili zpět k domovu. Cestou jsme vyhlíželi další soupravy RoLa, které měly následovat první vlak. S první soupravou jsme se míjeli až v prostoru zastávky Lovosice město. Krátce nato jsme zastavili zcela mimořádně v Lovosicích, kde vystoupili představitelé města a okresu, kteří se obou slavností zúčastnili. Mimořádné zastavení ani dva vozy navíc nezabránilo tomu, abychom přijeli do Holešovic tak, jak ukládal jízdní řád.

Epilog

Na zpáteční cestu nás německá strana vybavila tím, co nebylo zkonsumováno, nicméně bylo toho tolik, že co jsme sami nezvládli ve vlaku sníst,

skončilo v tehdy existující holešovické dopravní kanceláři, aby se o německý dárek podělila noční směna. V době, kdy jsem dopisoval tyto řádky byla již přeprava kamionů v plném provozu.

Post scriptum

Ro-La skočila prakticky sedm týdnů po vstupu ČR do EU (1. května 2004), v sobotu 19. června. „Poslední vlak z Lovosic vyjede tento den v 06:44 a z Drážďan v 10:56,“ řekla tehdy ČTK mluvčí severočeské cizinecké a pohraniční policie Eva Hauková.

Vlaky RoLa denně odbavily na 330 kamionů v obou směrech, a výrazně tak odlehčovaly silnicím. Využilo ji zhruba 832.000 kamionů. Od vstupu Česka do Evropské unie přepravuje železnice kamiony v omezené míře. Místo původních 12 párů vlaků jezdí pouze čtyři páry denně (Zdroj - časopis Logistika ze dne 16. 6. 2004). Cena jízdenky přítom klesla o 40 procent. „Zájem dopravců o přepravu kamionů po železnici je přesto nadále minimální,“ řekl koncem května ČTK Pavel Spráchal ze společnosti Bohemiakombi, která provoz zajišťuje.

Do 21. prosince 2006 ovšem kamiony jezdily opět přes přechod Cínovec, jistě k „velké radosti obyvatel obcí, jimiž projížděly“. Uvedeného dne byla zprovozněna dálnice D8 na přechodu Krásný Les - Breitenstein. Hraniční kontrola na uvedeném přechodu trvala pouze rok, úderem půlnoci 21. prosince 2007 se ČR stala členem „schengenského“ prostoru a hraniční kontroly skončily.

Zatímco v Česku přeprava kamionů RoLa skončila po necelých 10 letech - přeprava z Nemanic skončila mnohem dříve, na západ od Šumavy a Krušných hor pokračují. Na trati přes Gotthard jsem závistivě sledoval podvojnou soupravu jednoucí z Chiassa - v čele dvě lok 460, souprava vozů RoLa, uprostřed další lok 460 (řízená dálkově) a za ní další souprava vozů RoLa.

Obdobně jedí vlaky z Brenneru do Welsu či ze slovinského Mariboru. Inu nejsme ve Švýcarsku či Rakousku, kde benevolentní přístup ke kamionové dopravě úřady neplatí.

Miroslav Zikmund

Foto Wikipedia Commons

Historie šetření pracovních podmínek strojvedoucích (4)

O spánkovém dluhu

V této sérii článků se zaměřuji na dokument, který v roce 1969 vydala tehdejší Federace lokomotivních čet. Jedná se o Výňatek lékařské zprávy kolektivní vedené ve spolupráci s doc. Dr. K. Benem. Tento dokument vycházel ze starší studie, Otázky patofyziologického ovlivnění cest nervové soustavy u dispečerů a strojvůdců všech trakcí. Dnes se budeme věnovat některým výsledkům neuropsychologického vyšetření. To bylo zaměřené na nervové vyčerpání a na likvidaci spánkového dluhu strojvedoucích (citace jsou typovány kurzívou).

Lékaři ve své zprávě konstatovali, že dlouhé mezisměnové volno, 48 až 72 a více hodin, zcela postačí na likvidaci spánkového dluhu, i když nastal uvnitř turnusu při krátkém mezisměnovém odpočinku. Nervové vyčerpání je limitováno individuální schopností strojvůdců vydržet nepravidelné střídání bdění a spánku. Zpráva konstatuje, že strojvůdci jsou „skupina jedinců vytvořená přirozenou selekcí odolných, stále na nepravidelnosti spánku cvičených a pročištěná

vyfluktovaním těch neschopných. Je to skupina obdobná sportovním společenstvím, vzniklá vhodným a přísným výběrem lidí zdatných v této funkci náročné na centrální nervovou soustavu.“ (sic!)

Jsou strojvedoucí, kteří na rozkaz vůle usnou a probudí se, jakmile to potřebují. Životní a pracovní potřeba v jejich mozku vytvořila mechanismy podobné mechanismům a znakům při autohypnóze. I zde jsou však patrné jasné rozdíly.

Ve věku od 18 do 40 let se tyto mechanismy dají vycvičit do abnormality, ale po čtyřicátém roce věku se schopnosti značně zmenšují. Po překročení hranice 45 let se již neobjevují. Což má samozřejmě značně nepříznivý dopad na výkon jednotlivého strojvedoucího.

„Tu by se mělo pamatovat na odchod do důchodu, protože vrcholné výkony v četných biologických funkcích (a strojvůdci mezi ně patří) mají rychlejší věkové zakončení, než tytéž výkony prováděné v menší intenzitě (například strojvůdci s pravidelností biorytmu 12 - 24 - 12 - 48).“ (sic!)

V dalším pokračování se budeme věnovat spánku a odpočinku

Evžen Mikolajek

STRANA 3

V pravidelném provozu zůstává už jediná lokomotiva 150.2 Poslední banán

Každý den se přibližuje konec provozu legendárních expresních lokomotiv řady 150.2 a 151 přezdívaných banán. Pražské depo 1. listopadu vystavilo naposledy na spěšné vlaky linky R41 Vrchlice Praha – Kutná Hora a zpět ještě tři lokomotivy řady 150.2. V pondělí 4. listopadu už zůstal na práci poslední stroj. Do dalších dvou plánovaných oběhů budou nasazeny čtyři nové jednotky RegioPanter.



RegioPantery jsou nyní turnusovány především na linku S4/U4 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem. Na této lince slouží až 12 jednotek RegioPanter.

Ročníky 1978

Elektrické lokomotivy původní řady E 499.2, později označené jako řada 150.2 s rychlostí 140 km/h a řada 151 s rychlostí 160 km/h jsou výkonné lokomotivy pro tratě napájené stejnosměrnou soustavou 3 kV DC. V roce 1978 je vyrobila lokomotivka Škoda v Plzni v počtu 27 kusů. Československé státní dráhy je určily pro dopravu těžkých expresů a rychlíků na tehdejší 1. železničním tahu z Prahy přes Pardubice, Olomouc, Ostravu a Žilinu do Košic a Černé nad Tisou na hranicích

s tehdejší Sovětským svazem. Ve své době to byly nejvýkonnější stejnosměrné elektrické lokomotivy v Československu s výkonem 4 000 kW a maximální tažnou silou 227 kN. Na sklonově náročných úsecích přes Beskydy nebo na úpatí Tater měly nahradit dvě starší a méně výkonné lokomotivy v čele vlaků s 15 a více vozy, které měly hmotnost kolem 600 tun.

Osm sto padesát jedniček

V současnosti tak zůstává do 13. prosince 2024 turnusována poslední lokomotiva řady 150.2 na vlnicích linky R41 Vrchlice Praha – Kutná Hora a zpět. Řada 151 je deponována v Bohumíně a dopravuje především vlaky InterCity a EuroCity na trase Praha – Bohumín – Žilina. Do 14. prosince je turnusováno

ještě 8 lokomotiv této řady. Od změny jízdního řádu od 15. prosince 2024 zůstává řada 151 nasazena v pravidelném provozu už pouze ve dvou kusech na rychlících Labe mezi Prahou a Děčínem. Většina lokomotiv řad 150.2 a 151 tak budou postupně odstavena a vyřazena z provozu.

Banánový krém

Lokomotivy dostaly svou přezdívku banán díky původnímu nátěru s převládající krémovou barvou doplněnou v dolní části tmavě zelenou. V současnosti je většina lokomotiv v modro-šedém korporátním nátěru Českých drah. Několik lokomotiv neslo také reklamní nátěry. Pouze lokomotiva 151.023 je opatřen jedním z původních krémovo-zelených retronátěrů. **Text a foto ČD**



Výstava železničních modelů v Trutnově



Jirka Beran s Jirkou Adolfem při rozhovoru o výstavě



Celkový pohled do haly, kde se výstava konala v čele s kolejištěm trutnovských modelářů

Trutnovští železniční modeláři uspořádali ve dnech 31. října až 3. listopadu tradiční výstavu železničních modelů a kolejišť s mezinárodní účastí. Ze zahraničních vystavovatelů přijeli pouze modeláři z Německa, rakouští modeláři se kvůli nemoci omluvili.

Výstava proběhla v hale základní školy Rudolfa Frimla v Trutnově a k vidění bylo opravdu mnoho: Modely i kolejiště mnoha rozchodů od velikosti N po zahradní železnici. Obležen byl zejména koutek pro nejmenší, kde si děti mohly pohrát s dřevěným kolejištěm. Ústředním motivem bylo kolejiště velikosti TT trutnovských modelářů které bylo od minulého roku rozšířeno.

Zajímavé bylo i kolejiště, které bylo patinováno dle skutečnosti.

Jak nám sdělil nestor trutnovských modelářů strojevodoucí a strojmistr ve výslužbě Jirka Beran, jenž letos oslavil osmdesátiny, nejvíce byl překvapen dárkem od kamarádů z Německa v podobě setu chladírenských vozů s potiskem pivovaru Krakonoš. Poněvadž vozy musely být vyrobeny ve více kusech, je zde nabídka několika setů k odprodeji. Soubor se skládá ze šesti vozů s pokaždé jiným potiskem na obou stranách. Zájemci se mohou přihlásit na telefonním čísle 736 449 666.

Text a foto Jiří Adolf

Obrazem ze slavnostního otevření Železniční akademie v Břeclavi



V pondělí 11. listopadu byla slavnostně zahájena činnost Železniční akademie na Střední průmyslové škole Edvarda Beneše a obchodní akademii Břeclav. Stalo se tak se zpožděním, které způsobily letošní zářijové povodně. Federaci strojevodců na akci zastupoval člen prezidia FSCR Jiří Šafařík.

Ve spolupráci s ČD Cargo je výuka zaměřena na přípravu na zkoušky všeobecné odborné způsobilosti pro možnost získání licence strojevodoucího po ukončení školy. Pro tuto činnost získala

škola Akreditaci pro školící středisko u Drážního úřadu. Získáním licence strojevodoucího po zkoušce u Drážního úřadu dostanou absolventi možnost ucházet se o tuto pozici v firmách provozujících železniční dopravu.

Akce se zúčastnil také místopředseda Břeclavi Petr Vlasák, zástupci ČD Cargo a Správy železnic, ředitel a pedagogové školy, z nichž Jan Esterka zazpíval s cimbálovou kapelou Podlužan, která slavnostní příležitost doprovodila.

Text a foto (maj)



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojevodců České republiky, IČ 44265484, www.fscrcz. Registrováno MK ČR E 5761 (MČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Redakce a DTP Martin Ježek, členové redakční rady Miloš Brunner, Jiří Hron, Evžen Míkolajek, Pavel Mlejnek, Jaromír Ott, Michal Pelíšek, Martin Urbánek. Sídlo tiskového střediska: Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon: 773 008 914. E-mail: zajmystrojvudce@fscrcz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

