

● ETCS pro pokročilé - Funkce a principy nového evropského zabezpečovače... str. 2 ● Zpráva z jednání rady pro nákladní dopravu v Pardubicích ... str. 3 ● Klesá počet strojvedoucích s licenci ... str. 3 ● Změna ve vedení ČD Cargo ... str. 3 ● Osudové opravy výhybek ... str. 4 ● Fotbalový turnaj Old Boys ... str. 4 ● Ostravské poslední točení ... str. 4 ●

číslo 7

15. dubna 2025
ročník 78



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Celostátní rada předsedů Federace strojvůdců České republiky volila své vedení Prezidentem FSČR Jaroslav Vondrovic

V kongresovém centru Olšanka v Praze se 27. března sešli představitelé základních organizací FSČR z celé republiky na svém každoročním jednání. Letos bylo výjimečné, volil se prezident, členové Prezidia a Ústřední revizní komise FSČR.

Nejprve představitelé ZO aktivovali volební aplikaci ve svých mobilních zařízeních. Účastníkům jednání se poté představili členové mandátové a volební komise a ověřovatelé zápisu, kteří byli do svých funkcí zvoleni na nedávných jednáních oblastních rad. Pak vystoupil prezident FSČR Jaroslav Vondrovic (nejdůležitější částí projevu čtete níže).

Rozpočet schválen

Po projevu prezidenta vystoupili zástupci ZO FSČR Praha s návrhy na změnu programu jednání CRP, chtěli doplnit několik bodů. Přítomní představitelé však hlasováním většinu bodů odmítli. Poté vystoupil předseda Ústřední revizní komise Jiří Hajný. Ve svém vystoupení vysvětlil některé zásady hospodaření FSČR a upozornil

na určité změny ohledně návrhu centrálního rozpočtu FSČR na další období. Zároveň také přednesl plán práce Ústřední revizní komise. Následným hlasováním byl rozpočet schválen.

Viceprezident FSČR Jaroslav Vincour obsáhle informoval, o uvažovaných změnách v sociálním fondu FSČR Stephenson a zmínil důvody, které k takovým úvahám vedou.

Důrazně upozornil, že se jedná pouze o přípravu návrhů na změny a zahájení prací o způsobu a provedení změn, které by měly být připraveny do příštího jednání CRP. Tento návrh byl hlasováním schválen. Znamená to tedy, že se začne pracovat na návrhu na změnu pravidel fondu Stephenson, aby byly návrhy změn přichystané na projednání

na příštím jednání CRP, které bude opět za rok.

Tisk, právo a BOZP

Odpovědný redaktor časopisu Zájmy strojvůdce Martin Ježek přednesl zprávu o činnosti tiskového centra. Prezentoval aktuální situaci ve federálním periodiku a informoval o práci redakce a o některých tématech, kterým se chce věnovat. Přednesl také svoji představu o další budoucnosti našeho periodika. Následně se mezi přítomnými o budoucnosti a současnosti Zájmu strojvůdce rozpoutala živá debata.

Smluvní právníci Gustav Valenz a Štěpán Řiháček informovali o jednáních na úřadech, zastupování našich členů v pracovně-právních řízeních, soudních jednáních a právní pomoci pro Prezidium FSČR.

Poté přednesl Jaroslav Vincour informace o práci komise BOZP.

Pavel Semecký obhájil

Dále už následovaly samotné volby. Nejprve se vybíral prezident FSČR. Na tuto funkci byli dva kandidáti – Jaroslav Vondrovic a Daniel Navrátil. První z nich, tedy dosavadní prezident FSČR, byl velkou většinou přítomných do této funkce opětovně zvolen.

Následovaly volby do Prezidia FSČR za nákladní oblast. Kandidáti byli dva – David Votroubek za Oblast Olomouc, a Hubert Pacík za Oblast Praha. Oba kandidáti získali potřebný počet hlasů a byli tak účastníky jednání CRP zvoleni do Prezidia FSČR jako zástupci za nákladní dopravu.

Do Prezidia FSČR za osobní dopravu se volili tři členové, a kandidovali čtyři kandidáti – Daniel Navrátil a Pavel Semecký za Oblast Praha, za Oblast Olomouc Jaroslav Vincour a za Oblast Plzeň potom Josef Bock a Kamil Chaloupka. Daniel Navrátil zvolen nebyl.

Dočasný kandidát

Do Ústřední revizní komise kandidoval za Oblast Praha Jiří Šafařík. Jak již vysvětlil na jednání RPO v Praze, upozornil i nyní, že u něj jde jen o dočasnou výpomoc, protože odchází do důchodu. Za Oblast Olomouc kandidoval Jiří Hajný, za Oblast Plzeň potom Stanislav Feldigel. Všichni tři uchazeči získali potřebný počet hlasů a byli tak do Ústřední revizní komise zvoleni. Předsedou Ústřední revizní komise byl na další období zvolen Jiří Hajný. Volební komise následně výsledky voleb potvrdila.

Poté vystoupil Jiří Hajný s informací o mobilní aplikaci Stephenson. Hospodárka FSČR Jarmila Šírková v závěru této části informovala přítomné o některých novinkách spojených se sociálním fondem Stephenson. Po diskuzi bylo přijetím závěrečného usnesení jednání CRP ukončeno.

Evžen Mikolajek,
Foto Martin Ježek

Z projevu prezidenta Federace strojvůdců na CRP v Praze Jsme hrdí na svou nezávislost

Na Celostátní radě předsedů základních organizací, která se konala v Praze 27. března, pronesl prezident Federace strojvůdců České republiky Jaroslav Vondrovic úvodní projev. Jeho nejdůležitější pasáže přinášíme.

„Někteří členové naší organizace očekávali od podnikových kolektivních smluv na rok 2025 více, především pak v oblasti mzdové. Bohužel slabý výkon ekonomiky nejen České republiky, ale i ostatních států Evropské unie se odrazil i v železničním resortu. Recese přepravních výkonů se dotkla a stále ještě dotýká dopravců celého sektoru nákladní dopravy. Ti ve snaze o udržení co největšího objemu zakázek snižují

svoji marži a tím pochopitelně i zisk. Nejkritičtější je situace u jednotlivých vozových záseků, kde jsou výkony realizovány mnohdy i za cenu finanční ztráty,“ řekl prezident FSČR.

Nelehká vyjednávání

Osobní doprava netrpí podle slov Jaroslava Vondrovice přímou ztrátou přepravních výkonů, spíše naopak. Na železnici ale vládne tvrdá konkurence dopravců, kteří se cenově podbízejí objednavatelům dopravy v rámci tzv. předběžných tržních konzultací někdy až nereálnými nabídkami ceny za provozování daných výkonů, typů vozidel a služeb. Při jejich nedodržení pak hrozí i nemalé smluvní pokuty.

Další finanční tlak na všechny dopravce, ať už osobní či nákladní, je vyvíjen potřebou obnovy vozidlového parku a rovněž i povinností zvyšovat bezpečnost provozování drážní dopravy, především vybavováním vozidel mobilní částí ETCS. Jeho zavádění FSČR podporuje, neboť každé technické zařízení, které zabrání vzniku nehody, nebo alespoň sníží možnost selhání lidského činitele, je vítáno.

„Z toho plyne fakt, že se zaměstnavatelé při

kolektivních vyjednáváních brání zvyšování své celkové náklady mzdovými a benefity požadavky odborářů. Všichni jsme silně popuzeni, když je nám nabízen „nulový nárůst“ mezd okouřený omezením již zajištěných benefitů. Bohužel díky letitému a přetrvávajícímu Zákonu o kolektivním vyjednávání a mnoha odborům s rozdílnými cíli, je vyhlášení stávky za dosažení našich požadavků více než složité. Naše každoroční snaha o vyjednání separátní kolektivní smlouvy naráží na odpor nejen zaměstnavatelů, ale především ostatních odborových organizací. V kontextu toho se jeví výsledky dosažené našimi vyjednávacími týmy u všech dopravců, u nichž jako Federace strojvůdců působíme, jako dobré a já jim za ně děkuji,“ pokračoval prezident FSČR.

Zdánlivá neviditelnost

Jaroslav Vondrovic také poznamenal, že z některých základních organizací se ozývají hlasy, podle nichž je Federace strojvůdců málo viditelná a za členy prezidia není vidět žádný výrazný profit z jejich práce. To je podle něj velmi zjednodušený pohled na věc.

„Především průběh a detaily projednávání zákonů a vyhlášek na ministerstvech či jiných státních institucích nelze zveřejňovat, neboť by to mohlo vést k výraznému snížení ochoty protistran se zástupci Federace strojvůdců vůbec jednat. Jsme hrdí na to, že jsme od počátku naší existence samostatná organizace nezávislá na jiných odborových centrálech, politických stranách a státní

moci. To ovšem na druhé straně znamená, že nemáme možnost prosazovat své zájmy přímo na úrovni Tripartity nebo být při změnách zákonů, vyhlášek a nařízeních vlády oficiálním připomínkovým místem. Musíme ale hledat cesty k navázání kontaktů a k následným jednáním přímo v kancelářích příslušných úřadů.“

„Dalším důvodem naší tzv. „neviditelnosti“ je paradoxně dobře odváděná práce. Kdyby ji nebylo, platili bychom např. při projednání návestídel a jiných přestupcích pokuty u Drážního úřadu ve výši až 50 tisíc korun,“ upozornil prezident Vondrovic.

Trpělivě a slušně

Podle Vondrovicových slov ví jen málokterý z členů FSČR, že v původním návrhu vyhlášky 260 (O stanovení podmínek zdravotní způsobilosti osob k provozování dráhy a drážní dopravy) bylo mimo jiné navrženo stanovení psychologického vyšetření nejen při každé mimořádné, ale dokonce i při každé periodické prohlídce. Kdyby Federace podobná nepřijatelná ustanovení nedokázala eliminovat ještě před jejich schválením, byla by při následných protestních akcích sice viditelná, ale cesta k nápravě by byla prakticky nemožná.

„Doba silných slov a bouchání do stolu je už nenávratně pryč a dnes vede cesta k úspěchu pouze přes trpělivě a slušně jednání s respektem k druhé straně. Že je to cesta správná, je možno doložit zájmem všech subjektů zabývajících se drážní problematikou

o spolupráci s námi – jsme zváni jako jediní zástupci strojvedoucích k jednacímu stolu, ať už se jedná o zavádění ETCS, o jednání Bezpečnostní komise ministra dopravy, o součinnost našich členů při zavádění nových technologií, přípravu a realizaci dotazníkových akcí a podobně,“ zdůraznil Jaroslav Vondrovic.

Není to jen pojistka

„Být při jednáních rovnocenným partnerem odborným útvarům státních institucí i dopravců vyžaduje vysoké penzum znalostí, které je třeba získat samostudiem a především úzkou spoluprací se smluvními advokáty. Vedle poskytování konzultací k legislativní problematice zastupují naše členy také v případech, kdy jim hrozí pracovní nebo trestněprávní postihy. Proto mě velmi mrzí, když slyším, že jediným důvodem členství ve Federaci strojvůdců je dobrá pojistka. Bezplatnou právní pomoc, poradenství při ztrátě zdravotní způsobilosti, jakož i podporu poskytovanou fondem Stephenson prostřednictvím našich zaměstnankyň, tak ocení členové, kterých se tyto problémy dotknou osobně.“

„Je a stále bude co zlepšovat. Zbývá řada rozpracovaných úkolů, které se dlouhodobě nedaří vyřešit podle představ FSČR. Ty zavadávají důvod k oprávněné kritice členské základny. Na úkoly, které ale můžeme dokončit úspěšně, se musíme zaměřit prioritně,“ uzavřel prezident FSČR.

(red)



ETCS pro pokročilé - Funkce a principy nového evropského zabezpečovače

3 – Problémy identifikované před zavedením provozu

Přinášíme další část přednášky z konference ETCS pro pokročilé, kterou FSČR uspořádala ve spolupráci se SŽ a za podpory ČD a. s. a ČD Cargo a. s. v lednu v Pardubicích. Dnešní část je věnována potížím evropského zabezpečovače, které byly odhaleny před zavedením výhradního provozu.

Prvním problémem, který byl identifikován již dávno před tím, než byl v České republice výhradní provoz pod systémem ETCS spuštěn, je obecně známá komplikace týkající se délky staničních kolejí.

Složitější úkol

Jestliže bez použití systému ETCS je pro šikovného strojvedoucího relativně snadné zajet s vlakem délky 650 metrů na kolej, která má užitnou délku 655 metrů, tak pod dohledem ETCS to je úkol mnohem složitější. Z tohoto důvodu je potřebné, aby se užité délky kolejí nově projektovaly s dostatečnou délkovou rezervou pro nejdelší možné vlaky tak, aby tato délka kolejí vyhovovala i při použití systému ETCS, nebo aby se konfigurace kolejíště za návštěvidly projektovala tak, že je možné u návštěvidla použít uvolňovací rychlost (a tím umožnit dojezd dlouhého vlaku do blízkosti návštěvidla s návštěví Stůj). Je nejspíš zřejmé, že není možné mávnutím kouzelného proutku prodloužit všechny dopravní koleje nebo změnit polohy výhybek a proto se s tímto omezením budeme ještě dlouhou dobu potýkat.

Za návštěvidlo ne!

Částečně tento problém řeší pokyn k použití volby Potlačení (Override), ale je potřeba si uvědomit několik naprosto zásadních podmínek. Je třeba, aby traťová dispečerka tento pokyn používala skutečně pouze tehdy, když je to nezbytně nutné a ne pouze jako preventivní opatření k rychlejšímu vjezdu vlaku na kolej. Strojvedoucí si zase budou muset zvyknout na přesné a předpísané ohlašování při navázání telefonického spojení pomocí GSM-R. Pokud při navázání hovoru ihned zazní přesná identifikace zaměstnance, vlaku a místa ve kterém se nachází například takto: Zde strojvedoucí vlaku 45313 v Kostěnicích na druhé koleji, lze další komunikaci a dopravní úkony maximálně zjednodušit a v určitých případech lze i vynechat sepisování písemných rozkazů (např. opětovné rozjetí vlaku po Tripu).

Dále je nezbytně nutné, aby komunikace probíhala co nejvíce podle závazných slovních znění a aby si oba účastníci hovoru byli 100 % jisti tím, co se chystají dělat a že druhá strana pokynům správně rozuměla. Samozřejmostí by se mělo stát opakování pokynů pro eliminaci nedorozumění: Vlak 45313 ve stanici Kostěnice na druhé koleji je dovoleno použití volby Potlačení. Vlak zastavte před cestovným návštěvidlem Lc1. Důležité je si také uvědomit, že povolení této volby není v žádném případě svolením k jízdě za jmenované návštěvidlo, i když by použití této volby takovou jízdu umožňovalo!

Nasměrování antén BTS

Dalším problémem, který se objevil při zkušebních provezech jednotlivých hnacích vozidel, bylo

nevhodné umístění antén, které v určitých specifických případech vede k jejich zastínění a tím k nekorektnímu chování při vybírání BTS (děje se tak podle síly signálu). To může vést ke zbytečným rozvázáním spojení a v konečném důsledku i zbytečným nouzovým zastavením v důsledku vypršení platnosti oprávnění k jízdě. Výrobci vozidel a rádiových zařízení tomuto problému věnují velkou pozornost a v dnešní době se již v rámci návrhu umístění vozidlových antén provádí měření vyzařovacích charakteristik, 3D modelace předpokládaného šíření rádiového signálu i měření v reálných podmínkách pomocí dronů.

Problematické může být i předávání „běžících ETCS hovorů“ mezi jednotlivými BTS v sousedství obzvláště ve větších uzlech a při souběhu tratí. Každá BTS má seznam svých „povolených sousedních BTS“, ke kterým se při zeslabení signálu používané BTS lze přihlásit jako k další v pořadí. Když se ale vozidlo při opuštění velkého uzlu spojí s BTS pro jinou trať, tak tato „sousedská pravidla“ následně zabrání potřebnému přeskoku na BTS na správné trati a opět dojde k rozvázání spojení a nouzovému zastavení. Tomuto problému se předchází vhodně zvoleným směřováním antén BTS i umístěním případně přemísťováním samotných BTS, aby při odjezdu z uzlu měla nejsilnější signál vždy BTS na trati, na kterou vlak jede.

T_Sectiontimer

Neméně důležitým parametrem je T_Sectiontimer. Velice jednoduše lze tento parametr popsat jako čas platnosti oprávnění k jízdě. Je to tedy i čas, po který je možné jet s vozidlem pod dohledem ETCS s nenavázaným korektním spojením s RBC. Zkušební provoz v loňském roce ukázal, že původně zvolený interval 18 sekund byl příliš restriktivní, neboť docházelo k nadměrnému počtu nouzových brzdění z důvodu krátkodobého rozpadu spojení. Nově bude na celé síti SŽ tento parametr přenastaven na 40 sekund. Vzhledem k tomu, že se nejedná pouze o jednoduchou změnu jen tohoto jednoho parametru, ale je na něj navázána vcelku podstatná úprava logiky zabezpečovacího zařízení, bude k přenastavení docházet postupně, přednostně na tratích s výhradním provozem. V současné době je T_sectiontimer nastaven na 40 sekund v úsecích Olomouc (mimo) – Uničov a Praha–Běchovice – Kolín (mimo) – Pardubice (mimo).

Poškození balíží

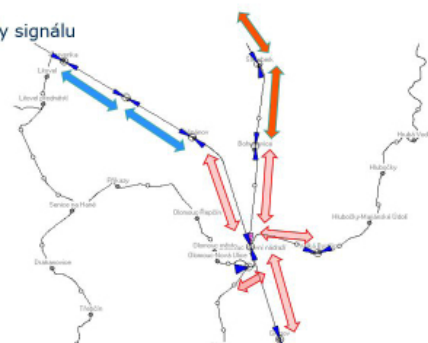
V provozu také docházelo k poškození balíží projíždějícími vozidly, případně jejich částmi (například volně visícími a nezkrácenými šroubovkami). Ke zmírnění následků byla vyvinuta mechanická ochrana balíží, která je dnes již standardně osazována již při první instalaci.

David Votroubek, Martin Trögel

GSM-R – Pohled traťové části

Běžící „ETCS hovor“ je za jízdy vlaku předáván mezi jednotlivými BTS

- problematika „sousedství“, v uzlech nutno zajistit, aby si vozidlo pro pokračování vybralo chtěnou BTS
- vozidlo si vybírá dle síly signálu

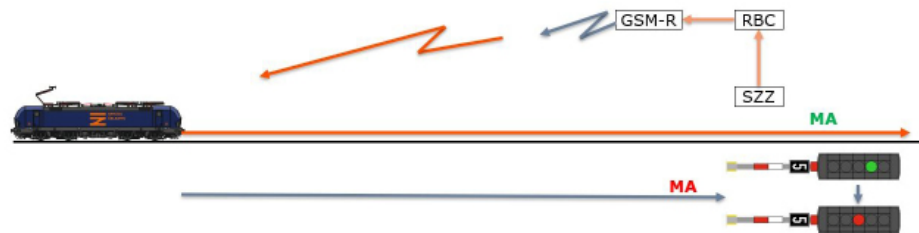


Poškození balíží – prevence



Spolehlivost sítě GSM-R, rozpady spojení, T_Sectiontimer

- kontroluje se přítomnost rádiového spojení časovou platností MA (T_Sectiontimer) 18 s
- nedojde-li včas k doručení nového MA – **Nedovolené projetí (TR)**
- důvodem takto přísného dohledu je možnost rušení neprojeté vlakové cesty před vlakem



Spolehlivost sítě GSM-R, rozpady spojení, T_Sectiontimer

Navýšení hodnoty T_Sectiontimer na 40 s

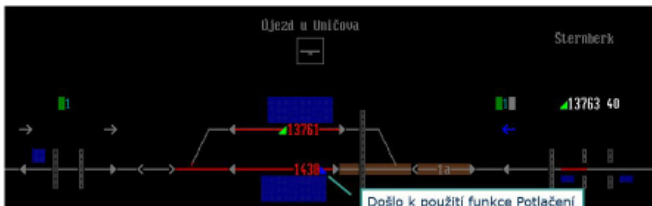
- změna principu rušení neprojeté vlakové cesty
- **Kooperativní rušení vlakových cest (využití komunikace s vozidlem)**

Již je nasazeno

- Olomouc (mimo) – Uničov
- Praha–Běchovice – Kolín (mimo)
- Kolín (mimo) – Pardubice (mimo)

Přednostně na úsecích s výhradním provozem ETCS

Krátké dopravní koleje



Vlak stojí – pokyn k uvedení vozidla do pohybu, např. takto:

- „Vlaku 1438 ve stanici Újezd je na první koleji dovoleno popotázení k cestovnému návštěvidlu Lc1. Je dovoleno použití volby Potlačení (Override).“

Vlak ještě nezastavil – pokyn k použití volby potlačení, např. takto:

- „Vlaku 1438 ve stanici Újezd je na první koleji dovoleno použití volby Potlačení (Override). Vlak zastavte před cestovným návštěvidlem Lc1.“

GSM-R – Antény na vozidlech

Specifikace antény pro GSM-R požadují izotropní vyzařovací charakteristiku.

- nevhodné umístění antény toto narušuje
- problém – vozidlo si vybírá BTS mj. podle síly signálu



ETCS písemné rozkazy – záhlaví, zápatí

Rozkaz ETCS			
Stavědlo: CDP Pha TD 722	Datum: 31. 01. 2023	Čas: 06:50	
Číslo vlaku* / posunového dílu*: 518	v / us: Poručany	na koleji: jedna	

Číslo oprávnění: 002.101	Datová: 002.101	Heslo: 002.101
Přijímání / podpis výpravčího	Přijímání / podpis strojvedoucího	

Budoucí stav – Příkaz strojvedoucímu

Dne: 31. 01. 2023	Pracoviště: 01	Strojvedoucí: 002.101	Výpravčí: 002.101
*) – V případě více možností škrtněte nevhodnou. Mezi dopravními / V-dopravními *)			
Platný pokyn a instrukci označte křížkem – [X] U platných polí vyplňte text na vytečkované řádky			
Číslo rozkazu: 002.101			(2 – unikátní identifikace)

Zpráva z jednání rady pro nákladní dopravu v Pardubicích

Cargo v útlumu

V Pardubickém hotelu Trim jednali ve dnech 19. až 20. března představitelé základních organizací FSČR za nákladní dopravu za účasti prezidenta FSČR Jaroslava Vondrovce a členů prezidia Davida Votroubka a Jiřího Šafaříka, analytika Federace Miloslava Pykala a smluvních právníků Gustava Valenze a Štěpána Řiháčka.

Jednání zahájil a vedl David Votroubek. Po zahájení a schválení programu seznámil Jiří Šafařík přítomné s jednáními, které naše odborová organizace vedla se zaměstnavatelem, společností ČD-Cargo. Informoval také o aktuálním počtu zaměstnanců a vývoje sociálního fondu ve společnosti. David Votroubek poté prezentoval informace o možné budoucnosti vozby manipulačních vlaků, což by se samozřejmě zásadně dotýkalo i náplně práce strojvedoucích. Na dané téma se rozpoutala obsáhlá diskuse, do které se zapojili i smluvní právníci.

Manipulační vlaky

Předseda představenstva společnosti ČD-Cargo Tomáš Tóth ve svém vystoupení informoval o stavu společnosti, o velkém propadu vozby převážně v energetice, která je rok od roku vyšší. Velký propad, více než o polovinu, zaznamenalo hlavně uhlí. Krach společnosti Liberty, se na naší vozbě také projevil velmi negativně,

a to ztrátou pěti miliónů tun ročně. Manipulační vlaky jsou podle Tomáše Tótha dlouhodobě ztrátové a je nutné tuto oblast naprosto zefektivnit a maximálně upravit tak, aby tato přeprava generovala pro společnost zisk. Předseda představenstva Cargo také informoval o stavu nákladní dopravy v Evropě. Ta je celkově ve velkém útlumu a mnozí národní nákladní dopravci po Evropě se potýkají se stejnými problémy, s jakými se potýkáme i u nás. Někteří národní nákladní dopravci dokonce úplně ukončili svoji činnost.

Bolestivý fakt

Tomáš Tóth také hovořil o aktuálním propouštění zaměstnanců. Ujistil, že všechno propouštění se děje podle zákoníku práce a podle kolektivní smlouvy. Je to bolestivý fakt, ale ekonomická situace společnosti podle jeho slov neumožňuje jiné řešení. Ruku v ruce s propuštěním provozních zaměstnanců bude i nutné přistoupit

na úpravu v řízení společnosti, které projde zásadní změnou. Informoval také o stavu našich dceřiných společností, které se potýkají s podobnými problémy. V současné situaci realizuje naše společnost přibližně šedesát procent přeprav v zahraničí. Na závěr svého vystoupení zmínil nové možnosti přepravy, na kterých společnost ČD-Cargo pracuje.

V následující obsáhlé a chvílemi i vypjaté diskusi, čelil předseda představenstva mnohým dotazům ohledně provozu společnosti.

Přestavba na 363

Na jednání dále vystoupil ředitel Odboru údržby a oprav společnosti ČD-Cargo David Jelínek. Mluvil především o redislukaci většího množství lokomotiv s ohledem na zavedení výhradního provozu ETCS. Informoval také o začínající rekonstrukci dalších padesáti kusu lokomotiv řady 742 na 742.71. V současné době má podle Jelínkových slov společnost ČD-Cargo ve vlastnictví 26 lokomotiv Bombardier Traxx, 22 lokomotiv Siemens Vectron, a k tomu dvě lokomotivy Vectron s dieslovým motorem na dojetí tzv. poslední míle. Další lokomotivy

Traxx i Vectron bude Cargo v počtu několika desítek kusů v letošním roce přebírat. Od mateřské společnosti ČD a. s. Cargo převezme další lokomotivy řady 163, které tato společnost již nebude potřebovat s ohledem na nákup ucelených jednotek. Všechny tyto lokomotivy společnost ČD-Cargo bude přestavovat na řadu 363, samozřejmě vybavenou evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. David Jelínek také přiblížil dodavatelské řetězce zúčastněné na vybavování lokomotiv právě systémem ETCS.

Diskutovalo se poté o poněkud problematické instalaci ETCS na řadě 363, ohledně silného neregulovatelného osvětlení, nepříjemného hlavně v noci. Problematická je podle účastníků diskuze také instalace ETCS na lokomotivách 742 71. první série. Byli jsme také informováni o postupu schvalování jednotlivých systémů ETCS na různých úřadech včetně úřadů drážních. Podle účastníků diskuze je to doslova byrokratický boj s větrnými mlýny, jehož délku společnost ČD-Cargo není schopná ovlivnit.

David Jelínek v diskusi podrobně vysvětloval postupy při garančních opravách, kterých se v poslední době

přibývá i díky poruchám mobilních částí ETCS.

Tlak na efektivitu

Další den sjednání vystoupila ředitelka Personálního odboru ČD-Cargo Aneta Miklašová, která hovořila o personálních změnách ve vedení společnosti. Informovala také o nákupu stolních simulátorů, které budou používány i v dceřiných společnostech ČD-Cargo v Německu a Rakousku. Zmínila i současnou vlnu propouštění ve společnosti a důvodech, které k tomu vedly. Pak vystoupili vedoucí odboru lidských zdrojů společnosti ČD-Cargo Pavla Kreischová s informacemi o vývoji sociálního fondu společnosti a nutnosti jeho přerozdělení na delší časové období a provozní ředitel ČD-Cargo Martin Svojanovský, který přiblížil hospodaření společnosti a výhledech dalšího vývoje. Podle jeho slov vyvíjí vedení společnosti velký tlak na obchodní oddělení, aby se přeprava maximálně zefektivnila. Ředitel odboru provozních technologií ČD-Cargo mluvil o úpravách obchodních podmínek některých typů přeprav.

**Evžen Mikolajek,
Foto Martin Ježek**



Klesá počet strojvedoucích s licenci

Strojvedoucích s licenci na české železnici od roku 2021 postupně ubývá. Loni jejich počet meziročně klesl o 175 na 9162, zatímco v roce 2021 jich Drážní úřad evidoval 10 509. Roste naopak počet žen jako strojvedoucích, když loni jejich počet meziročně vzrostl o devět na 110. V roce 2020 řídilo vlaky 58 žen. Informoval o tom na tiskové konferenci Drážní úřad (DÚ). Důvodem úbytku strojvedoucích je podle ředitele technické sekce úřadu Radka Šafránka stárnutí strojvedoucích a jejich odchod do důchodu, případně změna zaměstnání.

Počet nově vydaných licencí se meziročně snížil ze 430 v roce 2023 na 415

nových licencí v roce 2024. Aktivních strojvedoucích s aktuálním osvědčením o zvláštní odborné způsobilosti bylo loni 8800. Podle Šafránka chybí evropská legislativa, která by umožnila zavedení registru doplňkových osvědčení. Drážní úřad tak musí počty aktivních strojvedoucích složitě zjišťovat od jednotlivých dopravců, dodal.

Strojvedoucí mohou získat licenci na deset let. Prvním desetiletým licencím skončila platnost v roce 2021, ne všichni strojvedoucí ale následně požádali o obnovení. Počty uchazečů o zkoušky k získání licence strojvedoucího podle Šafránka stagnují.

Nejvíce strojvedoucích loni bylo ve věkové kategorii 51 až 60 let, jde zhruba o 2500 lidí. Na druhém místě podle věku je skupina strojvedoucích ve věku 41 až 50 let, když Drážní úřad evidoval 2000 strojvedoucích v této kategorii. Předloni byla druhou nejsilnější skupinou nejstarší skupina nad 60 let. Třetí nejpočetnější skupinou loni byli strojvedoucí ve věku 31 až 40 let, skupina starších 60 let byla loni až čtvrtá nejpočetnější. Naopak nejméně, a to přes 1000, je strojvedoucích ve věku mezi 20 a 30 lety.

(dú)

Změna ve vedení ČD Cargo

Valná hromada společnosti ČD Cargo, a. s., posílila představenstvo společnosti o zkušeného ekonomu a dosavadního finančního ředitele firmy ČD Cargo Roberta Heděnce. Zároveň k 1. dubnu končí ve své funkci Zbyszek Wacławik.

Tato změna přichází v klíčovém období, kdy se ČD Cargo musí přizpůsobit dynamickému vývoji na trhu železniční nákladní dopravy doma i v zahraničí. Posílení ekonomické stability společnosti a zahájení restrukturalizace jsou klíčové kroky k zajištění dlouhodobé konkurenceschopnosti ČD Cargo v tomto odvětví.



**Text a foto cd
STRANA 3**

Osudové opravy výhybek

Prapříčinou nehody „žlutého“ vlaku 1021 v Pardubicích v noci z 5. na 6. června 2024 byla několikadenní nepřetržitá výluka (od 4. června 7:00 do 7. června 17:00) části staniční koleje číslo 2 z důvodu „opravy výhybky číslo 80 po mimořádné události“ znemožňující průjezd vlaků po staničních kolejích číslo 2, 4, 6 do Prahy - „osudový“ NEX 41340, stejně jako ostatní vlaky - musel do liché kolejové skupiny ..

V přehledu výluk ČD s dopadem na osobní dopravu jsem objevil v polovině března třídní výluku (So/Ne/Po) v čase 8:55 - 17:00 mezi Olomoucí a Přerovem, při níž byly vyjmenované vlaky nahrazeny NAD. Zatímco „zastávkový panter“ zvládne 22 km za 18 minut, zastávkový „gumokol“ měl stanovenou cestovní dobu na 53 minuty. Zrychlený „gumokol“ 28 minut. Dostatečný důvod zjistit v pondělí 17. března proč.

Zajímavé hospodaření

V Olomouci se odjíždí ze stanoviště odjezdů NAD u Tábořské ulice, výstup z podchodu do místní části Hodolany. Prostor není dlouhá léta jako zázemí NAD ideální, ačkoli pozemky podle katastru nemovitostí - parcelní číslo 804/2 v katastrálním území Hodolany (710873) - patří stále ČD (přes různé peripetie ležící „v žaludku nejmenovaného dopravce“). Chybí lepší zázemí pro čekající cestující nebo úprava prostoru umožňující bezpečné obrácení autobusů, zejména při větším počtu vozidel, lépe upravená tabule pro vyvěšení jízdních řádů. Jediná lavička je u zastřešeného výstupu z výtahu. Příměrně jde o lokalitu přístupu do „drážních prostor“ ČD & SŽ za branami a plotem, zbytek podél vozovky tvoří veřejné bezplatné parkoviště na „soukromém“ pozemku ČD - zajímavé hospodaření. Omezení parkování při NAD se upravuje dopravní značkou „zákaz stání“.

Komfortní bus dopravce Husták vybavený bezpečnostními pásy. Úžasná nástupní frekvence 8 cestujících. Dvě seniorky se diví, že dáma za volantem neprodává do „náhradního vlaku“ jízdenky. Starší lidé jsou už doslova zblblí - v autobusu se přece kupují jízdenky u řidiče. Tak jedou gratis. Posílat dámy belhající se o holi ke kase a zpět nedává smysl. „Vlakový“ doprovod jezdí „zrychlenkou“. Obsazení „zrychlenek“, zejména odpoledních je mnohem vyšší. Ve nahrazovaných vlacích jsou v EJ 640 obsazována i „místa k stání“, proto jede více vozidel NAD.

Nehlasíme

Odjezdy NAD z Olomouce x:05, x:30 + zrychlené v x:30 nahrazující panterí vlaky relací Nezamyslice / Vyškov na Moravě / Šumperk / Uničov. Z Přerova x:30, x:59 + zrychlené x:59. První zastávkový má „posbírat“ frekvenci do vlaku, druhý odjíždějící v čase zrychleného má zajistit rozvoz od vlaku do zastávek. Vzhledem k půlhodinovému odpolednímu intervalu osobních vlaků byly tři páry nahrazeny jen zastávkovým spojem. Sp 1429 jedoucí mimo Přerov nahrazen v trase Olomouc - Hranice na Moravě město.

Z Olomouce +1, průjezd Olomoucí - úzké obousměrné ulice Trocnovská, Sladkovského oboustranně obložené parkujícími vozidly umožňující reálné průjezd jen v jednom směru, kolony, čekání na „světlech“ - trvá 12 minut.

Grygov před ŽST +4, výstup -2. Další cesta je překvapivá. Místo silnice 55 spojující obě města se pokračuje hanáckou krajinou přes Blatec (trať do Nezamyslic), Dub nad Moravou - úžasná dominantní kostela Očišťování Panny Marie - do Brodku u Přerova. Podjezdem pod trať mohou z důvodu uzavírky jen vyjmenovaná vozidla, včetně NAD. Zastávka na náměstí, zpoždění +3, výstup -4. Rokytice „náves“ - nikdo, zpoždění +4.

Dále kolem staveniště D55 a rozsáhlé křižovatky D1 a D55 v místní části Předmostí. Přerov výstupní zastávka autobusového stanoviště číslo 35 - 12:04 + 6.

Zrychlenka jezdí po silnici 55, zda přijela - netuším. Podle jízdního řádu by měly oba spoje přijet současně. Hlášení staničního rozhlasu ve výstupním prostoru není k mání, informační tabule s odjezdy je u „jižního“ podchodu vzdáleného cca 100, doba chůze 2 minuty.

Z cizího...

Po návratu z cesty - spojené s dalšími zájmy - jsem začal pátrat, co bylo důvodem k této NAD. Byl velmi stručný:

Oprava výhybky č. 27 po mimořádné události ve výhybně Dluhonice. Výsledek - vlaky mezi dopravami Brodek u Přerova - Dluhonice jedou obousměrně po 1. traťové koleji. Vlaky ve výhybně Dluhonice jedou po liché kolejové skupině.

Budiž - výrazně snížená propustnost výhybny Dluhonice - nicméně na místě je kacířská ekonomická otázka „Cui bono“? V čí prospěch se zavádí dlouhá NAD z Olomouce do Přerova namísto krátké z Brodku? Rozhodně to není ve prospěch cestujících, resp. toho, kdo NAD platí.

Proč „panterí vlaky“ nemohly jezdit až do Brodku u Přerova, kde jsou při zachování průjezdných kolejí 1 a 2 k dispozici hrany nástupišť u kolejí 3 a 4 pro odstavení / obrát elektrických jednotek. NAD by byla provozována v úseku Brodek - Přerov s nižším počtem vozidel a ujetých kilometrů, čili výrazně levněji. Inu „z cizího krev neteče“.

Pět hodin

Červíček pochybností vrtá v hlavě s otázkou - co je na opravě výhybky tak složitější, že musí probíhat několik dnů? Jak dlouho by trvala oprava výhybky „vojenské obnovovací jednotce“ ve válce? (Pomíjme-li detail - AČR žádnou „obnovovací jednotku“ nemá.) Bývalé železniční vojsko doporučila Rada obrany státu dne 17. listopadu 1993 zrušit a ministr dopravy Jan Stráský tak učinil k 31. prosince 1993. Náhradou byla „Stavební obnova železnic“ vzniklá k 1. lednu 1994. Podle dostupných zdrojů zanikla v důsledku postupného útlumu činnosti v roce 2019.

Kdysi jsem sledoval „opravu“ výhybky v zemi (nejen) železniční dopravy zaslibené na lötschbergské trati BLS ze Speizu do Brigu. Po odjezdu posledního osobního vlaku „provozního dne“ při jednokolejném provozu mezi sousedními dopravami kolem půlnoci, bylo vypnuto TV a zahájena výluka. Jeřáb vyjmul celou, předem odpojenou výhybku (odpojení od ZZ).

Následovalo vložení výhybky smontované na pražcích a přivezené na místo na speciálním voze. Kolem páté ranní bylo zapnuto TV a začal provozní den.

Dokončovací práce - podbití, zapojení výhybky do ZZ - se prováděly při částečném jednokolejném provozu za denního světla. Komedie zvaná NAD se zde nedá realizovat, k eliminaci dopadu provozních mimořádností slouží dálkově ovládané výhybny (dopravny) na širé trati rozdělující trať na mezistaniční oddíly dlouhé asi pět kilometrů. Stíhlé výhybky umožňují přejíždění mezi traťovými kolejemi nesníženou rychlostí. Dopad na pravidelnost dopravy je minimální

Nejsme ve Švýcarsku

O něčem podobném si může česká železniční infrastruktura nechat jen zdát. V rámci „modernizace“ trati Praha - České Budějovice vznikl zrušením stanice Bystrice u Benešova a výhybny Tomice mezistaniční oddíl „geniálně“ 15 km dlouhý. Před „modernizací“ se jednalo o tři mezistaniční oddíly v délce 5 km. Při mimořádnosti nebo „jen“ plánované údržbě je to výrazný příspěvek SŽ k „pravidelnosti“... Inu nejsme ve Švýcarsku, často používaný „argument“ MD - když něco na železnici nefunguje jako v zemi helvétského kříže.

Miroslav Zikmund

Pozvánka na fotbal: Turnaj Old Boys

Letošního 23. a 24. května se uskuteční na hřišti Složiště v Českých Budějovicích mezinárodní fotbalový turnaj Old Boys

Turnaj byl založen před 31 lety v Anglii, účastní se jej osm evropských zemí a jeden výběr napříč EU, týmy tvoří železničáři ve věkové kategorii 32 a více let. ČR od počátku reprezentoval fotbalový tým pod vedením Standy Trojana z Unie železničních zaměstnanců. Postupem času ho však začala tížit absence hráčů, ale chtěl zachovat účast ČR, proto se obrátil na našeho hlavního sportáka Vládu Pouzaru a domluvil se, že od roku 2022 budou naši zemi reprezentovat fotbalisté Federace strojvůdců.

A hned od počátku se jedná o velice důstojnou a úspěšnou reprezentaci, nejprve v Itálii druhé místo, pak vítězství

skončení toho loňského. Může se to zdát brzo, ale zpětně vidíme, že to bylo právě včas. Zajistit důstojné ubytování pro 200 osob, odpovídající hrací plochy se zázemím si vyžádalo spoustu jednání a důkazem budiž, že jsme odpovídající podmínky našli v Českých Budějovicích v tréninkovém areálu FK Dynama na Složišti, když předtím jsme nejprve uvažovali o Praze a Ostravě.

Chtěli bychom zde také poděkovat všem zaměstnavatelům našich fotbalistů za vstřícnost a finanční podporu, které se nám od nich dostalo, stejně jako od našeho dlouhodobého partnera Hasičské vzájemné pojišťovny a. s.

Nezbývá, než si přát, aby vše klaplo, vyšlo počasi a abyste v hojném počtu přišli podpořit náš tým v pátek 23. května od 14 hodin, kdy proběhne zahájení turnaje a jednotlivé zápasy budou probíhat až do pozdních odpoledních hodin, nebo v sobotu 24.

května, kdy první hvízd zazní v 9.30 hod a vítěze 31. ročníku budeme znát po 16. hodině. Přijďte si, ať si fotbalový svátek užijeme ve zdraví a v duchu fair play.

Jarmila Šírková



Ostravské poslední točení



V úterý 1. dubna se v ostravském depu ČD Cargo uskutečnilo poslední točení strojvůdců, kteří depo opouští do stanice „důchod“, nebo po dohodě se zaměstnavatelem. „Odchází s vámi kus mého života,“ řekl při této příležitosti Čestmír Dolejší, bývalý vedoucí lokomotivních čet v Ostravě, po sloučení OPR Východ specialista v oblasti dopravy. „V minulých letech se nám podařilo nabrat velkou skupinu strojvedoucích, Cargo ale má stejně jako ostatní železniční dopravci v celé Evropě problémy se snižujícími se objemy přeprav, takže musíme stavy zaměstnanců snižovat,“ doplnil Čestmír Dolejší.

S ostravským depem se na točném rozloučili: Jiří Kopie, Miroslav Sýkora, Luboš Koprajda, Miroslav Beňuš, Petr Bořucký, Štěpán Gazdík, Alois Kadlubec, Zdeněk Kantoš, Antonín Kohut, Milan Košťátko, Ondřej Lincer, Karel Sikora, František Šebesta, Jan Tomek, Vladimír Weyers, Ladislav Žurek, Martin Krupica a Luboš Koprajda, které vidíte na skupinových snímcích. Na fotografii s mikrofonem vlevo je spoluorganizátor akce Jakub Sýkora, na další pak Čestmír Dolejší.

(red), Foto Martin Ježek



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz
Registrováno MK ČR E 5761 (MČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Redakce a DTP Martin Ježek, členové redakční rady Miloš Brunner, Evžen Mikolajek, Pavel Mlejnek, Jaromír Ott a Martin Urbánek. Sídlo tiskového střediska: Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon: 725 926 633. E-mail: zajmystrojvudce@fscr.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adresu 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

