

Ze semináře o projetých návštěvídlech v CDV Důvody bývají až banální



V brněnském Centru dopravního výzkumu (CDV) se ve čtvrtek 24. dubna konal seminář na téma *Projetá návštěvídla*. Tým zpracovatelů ve složení Pavlína Skládaná, Pavel Skládaný a Michal Šimeček prezentoval svou analýzu problému nedovolených jízd drážních vozidel pomocí moderních nástrojů bezpečné dopravní infrastruktury a dopravní psychologie. Semináře se za FSČR účastnili její prezident Jaroslav Vondrovic a člen prezidia Josef Bock.

Cílem projektu nedovolených jízd na dráze byl rozbor vybraných 20 návštěvních lokalit na tuzemské železniční síti, kde dochází k opakovaným či situačně typickým nedovoleným jízdám drážních vozidel, zejména projektů návštěví „Stůj“. Dále to bylo zmapování bezpečnostních rizik, které ke vzniku nedovolených jízd drážních vozidel mohou přispívat, hlavně z hlediska infrastruktury. Součástí bylo doporučení opatření pro prevenci dalších mimořádných událostí, přednostně opatření ekonomicky dostupných a zvládnutelných silami správce infrastruktury. Získané poznatky lze podle autorů využít jako základ ke zpracování příručky pro provozovatele dráhy a projektanty návštěvíní, která bude projektovým výstupem letošního roku.

Záhadný zlom
Nedovolené jízdy mají zvyšující se tendenci. V roce 2013 došlo k 83 MU, o čtyři roky později už to bylo 128, v roce 2020 pak 153. Zatím nejvyšší počet MU tohoto druhu nastal v roce 2022 (183), loni došlo k 178 MU. Zajímavý byl v této stoupající křivce rok 2023, kdy bylo zaznamenáno „jen“ 136 případů. CDV vysvětlení propadu četnosti MU v roce 2023 teprve hledá. Data ukazují, že pokles nastal zejména u typů 1 a 3 (tedy odjezd proti „Stůj“ z dopravní v osobní dopravě a projektů „Stůj“ vjezdového návštěvídla), podrobnější analýza snad příčinu ukáže.

Shrnutí zkušeností
Podle Pavla Skládaného se projekt návštěvídla mnohdy připisuje nedostatku zkušeností, ale výjimkou není, že se stane i zkušeným strojvedoucím. „Je to dokonce velice časté, u některých návštěvních lokalit dokonce až neuvěřitelně dominantní. Například

„rekordní“ cestové návštěvídlo Sc101 ve stanici Praha-Libeň, které bylo v období 2017-2024 projeto sedmkrát, což je prakticky rekordní počet v kategorii samostatně stojících stožárových návštěvíní u nás. A s jedinou výjimkou šlo o starší strojvedoucí s praxí několika desítek let!“ doplnil inženýr Skládaný.
Ke vzniku nedovolených jízd (projektů návštěvíní) totiž často přispívají až banální faktory, odstranitelné silami správce dráhy Jsou efektivně identifikovatelné pomocí nástrojů bezpečné infrastruktury. Mezi tyto faktory patří nevhodné pozadí za návštěvídlem, které s ním barevně splývá, nebo umístění návštěvídla na místě pravidelného zastavování vlaku zbytečně vysoko. K dalším nepříjemným banalitám patří omezení dohledu na návštěvídlo přerostlou zelení (byť minimální požadavek normy na viditelnost může zůstat splněn, nicméně zajištění lepší viditelnosti návštěvídla je vždy přínosem pro bezpečnost provozu i pracovní pohodu strojvedoucího). Tj. snadno odstranitelné překážky je žádoucí odstraňovat, protože viditelnost návštěvídla s větším předstihem by mohla v kritické situaci pomoci odvrátit mimořádnou událost, resp. i vážnou nehodu, kdy často záleží na každé vteřině (potvrzuje to celá řada MU, např. střet vlaků ve výhybně Radonice 4. srpna 2021). Velkou bolestí je zakrývání návštěvíní pevnými trakčními zařízeními, protihlukovými zdmi, nevhodně konfigurovanými osvětlovacími stožáry apod. Evergreenem jsou záměny návštěvíní v oblouku, zejména na návštěvních lávkách či zálužných návštěvíní, za nimiž následuje (často jen v důsledku nepromyšlené instalace, viz příklad návštěvídla Lc603 Brno-Horní Heršpice) tzv. nedostatečná zábrzdňá vzdálenost a jejich znak

nelze zjistit z předvěsti. Psychologickým problémem je ale i opačný a v praxi též častý případ – velmi dlouhé vzdálenosti návštěvíní za sebou, kdy strojvedoucí si musí dlouho pamatovat znak předvěsti a ve své myšli ho „ubránit“ proti jiným podnětům, např. operativnímu telefonátu. Problém se dále prohlubuje, pokud mezi předvěstí a hlavním návštěvídlem leží zastávka osobní dopravy.
Obrovským přínosem by bylo větší využití dopravní psychologie při posuzování návštěvních lokalit a projektů návštěvíní. Mnoho faktorů či realizovatelných řešení, které jsou formálně v pořádku (tj. nejsou v rozporu s platnými předpisy), mohou přesto skrývat vážná bezpečnostní rizika vyplývající z přirozených lidských vlastností či omezení. Pouhé formální splnění předpisů je pro zajištění bezpečného provozu sice podmínkou nutnou, nikoli však postačující, což je mnohokrát ověřená zkušenost.
Alfa a omega bezpečí
Co se tedy dá ještě dělat, abychom se vyhnuli bezpečnostním rizikům? Pavel Skládaný odpovídá: „Obecně pečovat o návštěvídla pomocí zmíněných prezentovaných nástrojů, jejichž funkčnost jsme na souboru příkladů ověřili. A mít stále na paměti, že jde o dlouhodobý úkol, neb přes ambiciózní projekt zavádění evropského zabezpečovače ETCS nelze čekat jeho rozšíření mimo hlavní trati dříve než v horizontu několika desetiletí. Po celou tuto dobu tedy budeme na většině tratí muset dál žít s návštěvídly, která jsou pro bezpečný provoz alfa a omegou.“
Imperativ kvalitní péče o návštěvídla (dobrá viditelnost, snadná srozumitelnost) se podle výzkumníků z CDV přitom netýká pouze návštěvíní proměnných (zpravidla světelných), jak o nich aktuálně diskutujeme. Péči si zaslouží i návštěvídla neproměnná (dříve též nazývaná „traťové značky“).
„Zde jde zejména o rychlostníky a předvěstníky, jejichž význam je pro strojvedoucího a vedení vlaku klíčový. V praxi bývá častým problémem jejich umístění za překážku, typicky sloup trakčního vedení či do výklenku protihlukové zdi. Mnoho strojvedoucích též oprávněně poukazuje na instalace rychlostníků příliš nízkou, které pak leží mimo zorné pole a „nepadnou tak dobře do oka“. Snad nejhůře jsou na tom rychlostníky instalované na zemi (zpravidla kvůli stísněnému průjezdnému průřezu). Ty v provozu trpí špiněním tak intenzivním, že jsou mnohdy prakticky nečitelné, bohužel i na tranzitních koridorech,“ pokračuje Pavel Skládaný.
Ke škodě věci se podle jeho dalších slov též nedoceňují možnosti vzdálenostních upozorňovačů.

(pokračování na straně 2)

Průzkum spokojenosti zaměstnanců ČD Dotazníkové šetření

Od letošního 12. května do 8. června proběhne průzkum spokojenosti zaměstnanců ČD za pomoci dotazníku, který připravil zaměstnavatel, tedy ČD a. s. Informovaly o tom členka Představenstva Českých drah pro úsek lidských zdrojů Blanka Havelková a vedoucí skupiny úseku lidských zdrojů GR ČD Lucie Bauerová, které 23. dubna navštívily pravidelné zasedání Prezidia FSČR.

Dotazníkové šetření je rozděleno do čtyř týdnů, během nichž se každý týden v aplikaci „Můj Up“ objeví nový set dvanácti otázek, jejichž vyplnění nezabere více než tři minuty. Otázky se budou vyplňovat formou smajlíků, tedy na škále od pozitivní po negativní zkušenost. Akce bude mít čtyři kola, jež jsou naplánována následovně:

- * 1. mini anketa (1. kolo): v12.–18. května
- * 2. mini anketa (2. kolo): 19.–25. května,
- * 3. mini anketa (3. kolo): 26. května–1. června,
- * 4. mini anketa (4. kolo): 2.–8. června.

Průzkum spokojenosti je určen pro všechny zaměstnance Českých drah. Těm, kteří nemají přístup do aplikace „Můj Up“, pošle zaměstnavatel přihlašovací údaje v zalepené obálce. Pro vyplnění ankety bude možné využít aplikaci „Můj Up“ i její internetové rozhraní na <https://portal.mujujup.cz/>, a tedy i takzvané kiosky.

- Šest okruhů**
Předkládané otázky budou zaměřeny na následujících šest hlavních okruhů:
- 1) Strategie společnosti - zda zaměstnanci vědí, kam firma směřuje a jaké jsou její cíle.
 - 2) Management společnosti - otázky jsou směřovány na efektivitu a styl řízení společnosti, důvěru, komunikaci a její srozumitelnost a dále zda je nastavena jednoznačná odpovědnost.
 - 3) Já a nadřízený - okruh otázek se bude týkat stylu řízení, důvěry, otevřenosti a opory, vzájemné komunikace, vymezení pravomocí a odpovědnosti.
 - 4) Já a kolegové, vztahy v kolektivu - jedná se o komunikaci mezi kolegy, přátelské atmosféře, sounáležitosti v týmu, důvěře a profesionalitě.
 - 5) Moje kariéra - otázky se týkají zapojení zaměstnance, cíle, jeho samostatnosti, zda ví, co dělá, jeho ambice a osobního růstu a vzdělávání.
 - 6) Spokojenost se zaměstnavatelem - celková spokojenost, benefity, školení, společenské akce a podobně.

Anonymní data a odměna
Výsledkem bude změřený spokojenosti zaměstnanců na základě zkoumání uvedených okruhů. Přestože se budou muset zaměstnanci do aplikace „Můj Up“ přihlásit, České dráhy nezískají data o konkrétních odpovědích jednotlivců. Průzkum realizuje a vyhodnotí bude zpracovávat nezávislá společnost „Up benefity“, která vedení společnosti poskytne pouze souhrnné výsledky tohoto průzkumu, a tak zvaný index spokojenosti zaměstnanců. Vedení společnosti chce také zaměstnance motivovat, aby se tohoto průzkumu zúčastnili. Proto ze všech vyplněných odpovědí firma „Up benefity“ náhodně vylosuje 10 zaměstnanců, kteří se zapojili do této ankety. Ti obdrží poukázku „Unišek“ ve výši 1 000,- Kč. Jistě není žádným tajemstvím, že firma, která má spokojené zaměstnance, je firma, ve které lidé rádi pracují, protože se v ní cítí dobře. Z toho důvodu se obrací vedení společnosti na všechny zaměstnance, aby pomohli prostředí ČD vylepšit. Počítá

se s tím, že s výsledky tohoto průzkumu budou zaměstnanci seznámeni během léta a budou též prezentovány v srpnovém čísle časopisu „Železničář.“

- Spokojenost a angažovanost**
Pokud jde o bližší objasnění cílů a přínosů této dotazníkové akce, tedy co od ní vedení očekává, a na způsob a formu jejího provádění a realizace, je potřeb zdůraznit, že tato akce navazuje na schválenou „Strategii ČD do roku 2030“. Vedení ČD má v úmyslu do budoucna vytvořit a implementovat:
- a) index spokojenosti zaměstnanců,
 - b) index angažovanosti zaměstnanců,
 - c) zajistit pravidelné aktualizované metodiky pro sledování spokojenosti zaměstnanců,
 - d) zajistit vyhodnocování indexů.

Jaký bude přínos
Hlavním cílem je pravidelné měření a vyhodnocování dat, zajištění dostatečné účasti zaměstnanců a transparentní sdílení výsledků a zavádění opatření na základě zjištěných výsledků.
Co vedení ČD očekává za přínos od této akce, tedy co si od ní slibuje? Především zlepšení spokojenosti a angažovanosti zaměstnanců, snížení jejich fluktuace a nákladů na jejich nábor, lepší firemní kulturu a zvýšení loajality zaměstnanců, získání dat pro strategické rozhodování společnosti, nastolení lepší interní komunikace a zpětné vazby. To vše je podle tvrzení ČD velmi důležité.

Proč Můj Up
Pro realizaci této dotazníkové akce byla zvolena metoda „Můj Up“. Hlavním důvodem je existuje hotové řešení bez nutnosti vývoje a bez dopadů do informačních technologií a bezpečnosti. ČD mají smlouvu s firmou „Up Česká republika, s.r.o.“, a tato společnost má dlouholeté zkušenosti s měřením spokojenosti zaměstnanců, které bylo prováděno u jiných firem.
Dále je to externí vyhodnocení, což zajistí vyšší důvěryhodnost získaných dat od zaměstnanců a menší obavy z manipulace s výsledky. Nemalou roli hraje i dostupnost aplikace, a to jak v mobilní podobě, tak i webové verzi. Ve společnosti musí být vytvořeno takové prostředí, aby se zaměstnanci nebáli odpovídat na předložené otázky.

Index spokojenosti 1 - 5
Jak již bylo uvedeno, dotazování proběhne formou krátkého anonymního dotazníku prostřednictvím webové i mobilní aplikace „Můj Up“. Zodpovězení nezabere mnoho času, neboť bude předložena stručná a výstižná otázka, na níž bude možné snadno a jednoznačně odpovědět. Z toho důvodu budou k dispozici též i rychlé výstupy z celé akce. Index spokojenosti se bude hodnotit známkami jako ve škole, tedy 1 až 5.
Podle výsledků měření mohou proběhnout ještě následující detailnější ankety. Touto formou může i vy, vážené kolegyně a kolegové, vyjádřit svůj vlastní názor na úroveň vlastní spokojenosti u společnosti ČD, a na to, co by se mělo změnit.

Miloslav Pykal, analytik FSČR

ETCS pro pokročilé - Funkce a principy nového evropského zabezpečovače

5 – Březnový celosíťový výpadek systému GSM-R

Další díl našeho cyklu o evropském zabezpečovači je věnován nedostupnosti některých funkcí systému GSM-R a tím vynucené celosíťové výluce ETCS, ke které došlo letošního 15. března. Tomuto závažnému problému se podrobně věnovala mimořádná porada u ministra dopravy Martina Kupky, která byla svolána bezprostředně po tomto výpadku. Účelem tohoto jednání bylo co nejdříve a nejpřesněji analyzovat dostupná data o tomto výpadku a navrhnout možná opatření, která by do budoucnosti zamezila opakování takových problémů. FSČR na tomto jednání požádalo o celkovou vysvětlující informaci pro odbornou veřejnost, která osvětlí příčiny výpadku a představí přijatá ochranná opatření.

Incident na síti GSM-R ze dne 15. března 2025 - Nepřidělování čísel vlaků z databázového serveru SCP/IN

Princip fungování v ČR: Architektura celého systému GSM-R v České republice je navržena jako georedundantní v režimu „Mated-Pair“. Pro zajištění provozu v celé síti je zapotřebí jediný funkční server SCP/IN. Provozovaný jsou:

Lokalita Praha (primární): 2 servery navzájem v režimu horké zálohy

Lokalita Píseň (sekundární): 2 servery navzájem v režimu horké zálohy

Všechny servery jsou stejné a fungují v ČR v nonstop provozu od roku 2017. V případě hardwarového problému i v případě kolapsu celé lokality je provoz převeden na záložní server, případně lokalitu.

Hardwarová chyba

Dne 15. března nastala hardwarová chyba, která způsobila porušení softwaru databázového serveru a omezenou

funkčnost databáze v primární lokalitě (Praha). Databáze od té chvíle nepřidělovala korektní informace pro vlaky, které zahajovaly provoz, případně potřebovaly nová čísla po přejezdu do oblasti nové RBC (handover). Po zjištění příčiny problému a analýze možných řešení byl provoz převeden na sekundární lokalitu (Píseň).

Ostatní prvky sítě GSM-R stále fungovaly. To znamená – všechny terminály GSM-R, které nepotřebovaly čísla vlaků, funkční čísla, fungovaly bez omezení. Stejně tak fungovala komunikace pro vlaky, které měly přidělena čísla.

Totožná technologie je v současné době provozována například v Rakousku, Francii a UK. Tato konkrétní porucha zatím nikde jinde ve světě nastala, celosvětově poprvé v ČR, což zkomplikovalo diagnostiku problému.

Přijaté opatření

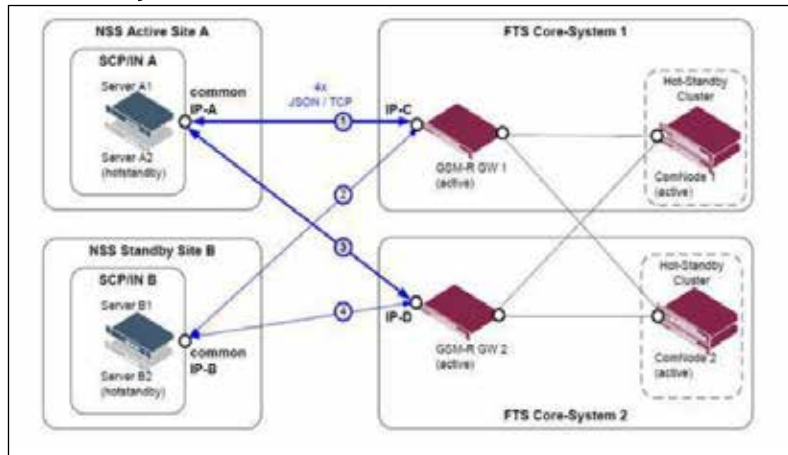
Kvůli snižování pravděpodobnosti

vzniku podobného problému nebo omezení provozních následků se v současné době provádí nebo již byla provedena tato opatření:

Využití diagnostického nástroje označovaného QATS – zaslání alarmů při každém chybovém stavu na předem specifikované emailové adresy (na pracoviště dohledu ERTMS pracujícího v režimu 24/7). Toto opatření již bylo implementováno.

Rozšíření diagnostického nástroje QATS o modul KPI – jedná se o sofistikovaný alarmový nástroj, který by zaslal alarm až na základě výrazného (nestandardního) nárůstu chybových stavů v síti (definováno podle konkrétní sítě a provozu). Bude implementováno do poloviny roku 2025.

Vylepšení diagnostiky serveru IN/SCP, který byl také příčinou nesprávné funkce GSM-R v březnu 2025 – zavedení automatické indikace alarmu od IN/SCP na centrální dohledový nástroj CNMS (na pracoviště dohledu ERTMS 24/7). Bude



implementováno do konce května 2025.

Personální navýšení dohledu ERTMS na Správě železnic (dohled ERTMS 24/7) – od 1. 5. 2025 budou všechny směny obsazovány dvěma zaměstnanci.

Vyjmutí radioblokových centrální (RBC) ETCS z průchodu IN/SCP – toto opatření umožní jízdu všem již registrovaným vlakům v síti GSM-R, aniž by docházelo k triptům při provádění procedury handover na hranici mezi

dvěma RBC v případě poruchy IN/SCP. Opatření bylo otestováno na RBC 63 Zdice – Rokycany, postupně bude implementováno na celou síť. Předpoklad implementace je do poloviny roku 2025.

David Votroubek, Tomáš Konopáč
- manažer programu implementace ETCS Správy železnic

Historie šetření pracovních podmínek strojvedoucích (8) Sumarizace poznatků

V této sérii článků se zaměřujeme na dokument, který v roce 1969 vydala tehdejší Federace lokomotivních čet. Jedná se o Výňatek lékařské zprávy kolektivní vedené ve spolupráci s neuropatologem docentem Eduardem Benou. Tento dokument vycházel ze starší studie „Otázky patofyziologického ovlivnění cest nervové soustavy u dispečerů a strojvůdců všech trakcí“. V tomto posledním pokračování se zaměříme na závěry zprávy.

Lékařský tým se zaměřil na celkové testy únavy strojvedoucích a také některých dalších profesí, například dispečerů. Testy, zaměřené na činnost mozkové kůry, odhalily, že během dlouhých směn její činnost, výkonnost a rozdělení energií v souvislosti s dlouhým pracovním cyklem klesá. Není to zapříčiněno únavou, ale všemi okolnostmi, které jsme si popsali v předchozích článcích. Tohle zjištění nebylo samozřejmě nikterak překvapivé.

Nezhoršené výsledky

Zajímavé byly různé testy na prokázání rychlosti reakce na začátku a na konci směny. Reakční časy byly u strojvůdců téměř stejné! Kolektiv lékařů to vysvětluje skutečností, že strojvůdci musí udržet své reakce na stejné úrovni až do konce směny, a i když (zvláště dlouhých směn) je pak znát únava, reakce na podněty ve velké většině

dokáže být velmi rychlá. Stejně tak dopadly i testy na pozornost a soustředění. Výsledky se po směně nezhorsily.

Strojvůdci se tedy i přes náročnost svých směn a prokazatelnou únavu dokáží ve vypjatých situacích okamžitě reagovat na vzniklou situaci. Což je samozřejmě pro výkon naší profese jedna z nejdůležitějších věcí.

Samí

Jak již bylo řečeno dříve, únava a všechny jevy, které ji doprovázejí, jsou nepopíratelným faktem, jež může zásadním způsobem výkon strojvedoucího ovlivnit. Výkony, na kterých kdysi jezdili dva strojvedoucí, nebo strojvůdce s pomocníkem, dnes jezdíme sami. Kilometry, jež hlavně naši kolegové na osobních vlacích a na vlacích vyšší kvality naježdí během směny, jsou podstatně vyšší než před padesáti lety. O zvýšené rychlosti ani nemluvíme.

Dovolím si tvrdit že si nejspíš jen málokdo myslel, že budeme jednou jezdit rychlostí 160 km/h (a to neberu v potaz plánované VRT). A ani nezmíňuji (v souvislosti se dvěma strojvedoucími na směně, kdy na „panťáku“ byly obsazená obě stanoviště a není to tak dávno, jistě pamatujete) skutečnost dnešních obrátů souprav v konečné stanici vlaku. To přijedete – například s osobním vlakem k nám do Olomouce, ale za několik málo minut musíte z jednoho stanoviště přejít na druhé a sotva přejedete, už máte postavený odjezd! Kolik na to máte minut? Pět? A běda, jestli na stanovišti, ze kterého sprintujete na druhé, něco zapomenete.

Lehká dehydratace stačí

Zpráva ve svém závěru konstatuje, že je potřebné postavit otázku únavy na novou úroveň a výsledky položit jako základ k budoucímu, daleko obsáhlejšímu a důkladnějšímu šetření, například psychologickému či kardiovaskulárnímu. Je naprosto nezbytné provést celkové testy základního fungování tělesných funkcí. Co se týče právě tohoto výzkumu, jsou ve zprávě, kterou se

zabýváme, zmíněné testy moči. Z nich bylo zřejmé – což není také překvapení – že strojvedoucí je ke konci zvláště dlouhých směn pravidelně dehydratován. Ne tak, aby došlo k nějakému zásadnímu poškození organismu, ale už lehká dehydratace má vliv na únavu ve směně.

Ano. Výsledky výzkumu, které jsme rozebírali v několika pokračováních, měly sloužit dalšímu, detailnějšímu výzkumu pracovní zátěže strojvedoucích.

Zachránil vlak před pádem stromu

Velmi prozíravě se zachoval strojvedoucí Miloš Sedláček z OŘOD Východ, pracoviště Brno hl. n. V úterý 15. dubna při vedení R 872 s elektrickou jednotkou InterPanter spatřil krátce před osmou hodinou po vyjetí z oblouku v mezistančním úseku Letovice – Březová nad Svitavou nahnutý strom nad trakčním vedením obou traťových kolejí. Za kritickým místem ihned zastavil. Po první traťové koleji se blížil Os 4765 vedený motorovým vozem řady 841 jedoucí do Letovic. Kolega Sedláček osobní vlak s použitím návěsti „Stůj, zastavte všemi

Závěrečné odstavce zprávy k tomu přímo vybízejí. Je smutné, že k dalšímu pokusu o zkoumání zdravotního stavu strojvůdců a pracovní zátěže, jež jsme dnes a denně vystaveni, došlo – v omezeném měřítku – až po dlouhých desítkách let. A na aktuálnosti této zprávy, která byla zveřejněna již před více než padesáti lety, se do dnešních dnů nezměnilo vůbec nic.

Evžen Mikolajek

prostředky“ zastavil. Krátce po ohlášení situace na trati výpravčímu a dispečerovi nahnutý strom spadl přes obě traťové koleje. Po zásahu Hasičského záchranného sboru SŽ byl po dvou hodinách obnoven provoz po jedné koleji a v 11.15 byly sjízdné obě koleje.

Kolega Miloš Sedláček svoji příkladnou prací zabránil možnému vzniku mimořádné události s následky na životech a zdraví a škodám na majetku. Za své jednání si jistě zaslouží i toto veřejné ocenění.

Vladimír Selucký

Ze semináře o projetých návštěvidlech v Centru dopravního výzkumu

(dokončení ze strany 1)

Ta lze s výhodou užít k upozornění strojvedoucího na návštěvidla, jež jsou z různých důvodů, typicky kvůli oblouku či pozadí, v terénu obtížně rozlišitelná (jakkoli formální požadavek na viditelnost je splněn).

„V praxi jsme se setkali i s lokalitou (návěstidlo 1S Štěpánov), kde návštěvidlo bylo vícekrát projeto a k této MU přispěla přítomnost zde časté mlhy (strojvedoucí polohu návštěvidla neodhadl správně). Užítí vzdálenostních upozorňovačů by tady udělalo výbornou službu (nakonec není náhodou, že tato návštěvidla se slangově nazývají mlhovky – účel instalace vystižen přesně),“ doplňuje inženýr Skládaný.

Mapa a napodobovače

Součástí semináře také byla prezentace mapy projetých návštěvidel, nástroje pro snadné vyhledání míst s opakovaně projetými návštěvidly a jejich společných rysů v zájmu usnadnění analýzy a sanace. Mapa obsahuje historii událostí za léta 2015-2023 (v květnu bude doplněna o rok 2024). Je to databáze více než tisíce případů dávající představu, která místa jsou náchylnější k projetí „Stůj“. (Mapu jsme již v Zájmech strojvůdce představili, najdete ji na adrese <https://projetanavestidla.cdvinfo.cz/>).

Firma AZD představila na semináři návštěvní napodobovače jako užitečný návštěvní doplněk. Návěstní napodobovač je forma návštěvidla známá např. ze sousedního z Rakouska. Zjednodušeným způsobem reprodukuje znak

následujícího hlavního návštěvidla. Efektivně se uplatní hlavně v případech, kdy dohled na hlavní návštěvidlo je omezený např. obloukem, střechou nástupiště, protihlukovou zdí, mostem či pevnými trakčními zařízeními. Je to vlastně „prodlužovač viditelnosti“, hojně užívaný před vjezdovými, odjezdovými, oddílovými a cestovými návštěvidly

Zbytečná duplicita?

Podle Pavla Skládaného je návštěvní napodobovač vhodný též tehdy, pokud návštěvidla jedné signální skupiny nelze vnímat ve správném pořadí, tedy když „naše“ návštěvidlo v pohledu nabíhá později než návštěvidla, která pro nás neplatí a hrozí tak záměna či zmatení návštěvního pojmu. Užitečnou službu udělá, jestliže v úseku mezi předvěstí a hlavním návštěvidlem leží zastávka pro vlaky osobní dopravy a strojvedoucí z místa odjezdu na hlavní návštěvidlo nevidí.

Často kladenou otázkou též je, jaký je rozdíl mezi návštěvním napodobovačem a opakovací předvěstí a zda nejde jen o zbytečnou duplicitu. Klíčovým rozdílem je, že opakovací předvěst opakuje návštěvní znak předvěstí „za námi“, kdežto návštěvní napodobovač s předstihem zobrazuje znak nejbližšího návštěvidla před námi. Ve standardní situaci, kdy znak hlavního návštěvidla je exaktně poznatelný z předvěstí, je exaktně poznatelný i z opakovací předvěstí. Pokud tomu však tak není (typicky v situaci, kdy za hlavním návštěvidlem následuje



Výzkumníci Pavel Skládaný, Michal Šimeček a Pavlína Skládaná z CDV

tzv. nedostatečná zábrzdna vzdálenost a předvěst se vztahuje až k návštěvidlu vzdálenějšímu), pak nám ani opakovací předvěst nepomůže. Naproti tomu návštěvní napodobovač v této situaci znak nejbližšího návštěvidla reprodukovat dokáže (deformace v zábrzdých vzdálenostech mu nevaadí) a poskytne nám tak neocenitelnou informaci, zda aktuálně je či není „postaveno“. V některých návštěvních situacích je proto nenahraditelný.

Proč ne ETCS hned?

K jednotlivým tématům semináře se rozvinula diskuze. Zdeněk Kyncl z Generálního ředitelství Českých drah poznamenal, že návštěvidla jsou někdy stavěna na nevhodných místech, nebo se v potaz zábrzdne vzdálenosti. Některé projekty vznikají evidentně bez znalosti zastávek, pak se vybuduje kabeláž, která je na celé stavbě asi nejdražším prvkem, a když se zjistí, že

je to špatně, už s tím moc dělat nedá. Marcel Klega ze Správy železnic poznamenal, že nyní zaváděný BIM (Informační management staveb - Building Information Management, metoda řízení a správy informací o stavbě, resp. majetku v digitálním prostředí) by měl pomoci k vizualizaci a komplexnímu pohledu. Mohou podle jeho slov také pomoci napodobovače návštěvidel, ale nejvíce ETCS. Když se ale jede na odpovědnost strojvedoucího, systém chybu nezachytí. Byla položena otázka, proč není na nových úsecích trati ihned zavedeno ETCS. Podle Marcela Klegy by to bylo sice ideální, ale velmi drahé a legislativně se spouští ETCS od určitého data v komplexnějších úsecích. Právník Zbyněk Gřešek z Oddělení právních předpisů a státní správy ve věcech drah Ministerstva dopravy dal zástupci SŽ za pravdu - ETCS potřebuje velkou legislativní přípravu.



Návěstní napodobovač

Na spolupráci připraveni

Prezident FSČR Jaroslav Vondrovic poděkoval zpracovatelům tohoto projektu za jeho zcela precizní realizaci. „Věříme, že projekt bude všemi odpovědnými institucemi důkladně posouzen tak, aby byl vodítkem pro nalezení příčin vzniku mimořádných událostí z důvodu projetí hlavního návštěvidla, které se nebude omezovat jen na suché konstatování, že došlo k porušení některého článku předpisu.

Jsmo rádi, že jsme se semináře jako zástupci strojvedoucích mohli zúčastnit a jsme připraveni, stejně jako v předchozím období, na podobných projektech spolupracovat,“ uzavřel prezident Federace strojvůdců.

Text a foto Martin Ježek

(odkaz na prezentaci CDV: <https://www.cdvinfo.cz/file/projeta-navestidla-prezentace/>)

Nová řešení z hlediska možného vlivu na neoprávněné vstupy osob do prostoru dráhy

Trespassing

Neoprávněné vstupy chodců do prostoru dráhy vedou každoročně k cca 250 střetům osob s drážními vozidly, zpravidla s fatálními následky. Tzv. trespassing není pouze důsledkem nekázných uživatelů; často jsou k němu chodci nuceni chybějící či hrubě nevyhovující infrastrukturou pro přecházení. Prezentovaná studie Centra dopravního výzkumu v Brně se zabývá posouzením nových staveb či rekonstrukcí z hlediska nápravy či prevence trespassingu. Předběžné výsledky ukázaly, že problematika neoprávněných vstupů osob do prostoru dráhy již není v ČR zcela opomíjena a existují snahy alespoň částečně eliminovat skutečné příčiny rizikového pohybu chodců. Setkáváme se však i s případy, kdy nové stavební řešení problém trespassingu z různých důvodů na další léta zakonzervovalo, případně stavba přímo vytvořila nové rizikové místo. Prevence doposud nepřítomného trespassingu při přípravě nových staveb není dosud běžná. Protože náprava vzniklého problému je obtížná a nákladná, je třeba doporučit velmi pečlivé posouzení potenciálu stavby s ohledem na pěší vztahy již ve fázi projektu.

Přestože je vstup nepovolených osob do prostoru dráhy zakázán zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 4a o ochraně dráhy, jde o velmi frekventované chování, které je navíc veřejnosti vesměs tolerováno. Podle průzkumu z roku 2017 si 18,4 % lidí žijících v blízkosti trati neuvědomuje, že jde o porušení zákona.

Pohyb chodců po dráze nebo v jejím obvodu je vysoce rizikový. Každoročně se v důsledku tzv. trespassingu odehraje až 250 střetů osob s drážními vozidly, které končí v cca 80 % případů smrtí. Tyto události jsou navíc stresující pro strojvedoucího i svědky nehody a nesou s sebou i materiální škody.

Nejen pohodlnost

Podrobnější zkoumání fenoménu ukázalo, že trespassing není pouze záležitostí nekázných a pohodlnosti, i když s těmito vlastnostmi uživatelů je nutné vždy počítat. K výskytu nelegálního přecházení trati však přispívá především chybějící nebo nevhodně řešená infrastruktura pro pěší v místech, kde existují silné přirozené pěší vazby.

Většinou měst a obcí v České republice železnice přímo prochází a v mnoha případech můžeme hovořit o rozdělení města na dvě poloviny. Ve větších městech pak zpravidla najdeme i více tratí. Železniční doprava vždy měla a stále má zásadní význam pro fungování a rozvoj měst a obcí, v současnosti se navíc jedná o důležitou alternativu individuální automobilové dopravy. Železnice má však v krajině i zástavbě silný bariérový efekt.

Na území současné ČR zpravidla nejde o případy, kdy k narušení původních prostorových vazeb a vzniku konfliktních míst došlo tak, že železnice byla během své výstavby vedena existující sídelní strukturou. Častěji byla trať vedena okrajem města, přičemž vznik dopravní infrastruktury byl následně podnětem k průmyslovému rozvoji, doprovázenému výstavbou výrobních areálů, obytných souborů a občanského vybavení na obou stranách trati. Pěší vazby „přes koleje“ byly v podstatě vyvolány a ještě nebyly ošetřeny přiměřenou infrastrukturou pro chodce, byl důsledkem vznik nelegálních zkratk.

Nová výstavba, nové zkratky

Riziková místa však nejsou pouze dědictvím minulosti, ale běžně se nově utvářejí i v současné době, velmi často v souvislosti se suburbanizací; nová výstavba má vždy potenciál generovat nové zkratky přes doposud

bezproblémový úsek trati. Podobný výsledek mohou mít i úpravy infrastruktury pro přecházení, například zrušení doposud užívaného úrovňového přechodu a jeho nahrazení podjezdem o několik desítek metrů dál. Zde se můžeme setkat i s dalšími příčinami trespassingu, než je nerespektování přirozených pěších tras. Uživatelé se rovněž snaží vyhnout takovému přecházení, které je sice legální a z hlediska drážního provozu bezpečné, ale nepohodlné, neestetické a někdy dokonce i pochybné z hlediska sociální bezpečnosti i bezpečnosti silničního provozu. Typickým příkladem jsou právě podjezdy se silným provozem motorových vozidel (někdy s velmi úzkým chodníkem či úplně bez chodníku). Lidé se rovněž často obávají použít hluboké, špatně osvětlené či jinak zanedbané podchody, kde navíc problém zesiluje absence bezbariérovosti, ale i přecházení situované v odlehlých místech bez dostatečné sociální kontroly.

Kdo, co, kdy, kde, proč a jak

Náprava existujících konfliktních míst je obtížná a nákladná, problémům však lze předcházet posouzením potenciálu stavby vyvolat pěší vztahy již ve fázi projektu, optimálně s využitím podobného postupu, jaký se aplikuje při řešení již existujícího problému. Jedná se o čtyři kroky: identifikace potenciálního problému, jeho analýza (tedy „kdo, co, kdy, kde, proč, jak“), provedení úprav projektu tak, aby při realizaci nenastaly podmínky vedoucí ke vzniku trespassingu, a vyhodnocení.

Zvýšený výskyt trespassingu v určité lokalitě může být s výhodou řešen v rámci realizace nové železniční stavby, případně při rekonstrukci. Cílem současné studie je posoudit, do jaké míry probíhající a nedávno realizované novostavby a rekonstrukce v ČR berou problematiku trespassingu v úvahu, zda v projektech existuje snaha problém řešit, případně mu předcházet, či zda relevantní projekty na řešení trespassingu rezignují nebo dokonce vytvářejí nové rizikové lokality.

Inspekce lokalit

Za účelem zodpovězení výzkumné otázky jsou nyní v rámci výzkumného projektu prováděny cílené inspekce staveb a rekonstrukcí realizovaných v posledních letech. Jedná se o realizace nejrůznějšího typu i rozsahu, hlavním kritériem zařazení mezi sledované lokality je přítomnost chodců.

V tomto článku uvádíme výběr již

provedených inspekci tak, aby byla ilustrována celá škála přístupů k problematice neoprávněných vstupů osob do prostoru dráhy. Jsou zde tedy zastoupeny projekty, kde řešení trespassingu bylo přímo účelem realizace, dále projekty, kterým se v rámci realizace alespoň částečně podařilo napravit nelegální pohyb chodců, ale i projekty, které problém zakonzervovaly nebo dokonce nově vytvořily.

Přejezd č. P 8483, Bohuslavice u Kyjova

Vzorovým příkladem úspěšného řešení nelegální zkratky je vybudování přechodu v místě intenzivních pěších vztahů v Bohuslavicích u Kyjova, v km 58,850 trati Brno - Veselí nad Moravou. Přejezd pro chodce a cyklisty byl v roce 2019 zcela nově vybudován v místě intenzivního nelegálního přecházení dvoukolejné železniční trati mezi centrem obce (škola, školka, pošta) a obytnou částí pod Starou horou. Do té doby měli uživatelé možnost legálně překonávat trať (bariérovým) podchodem na opačné straně obce, odkud je dotyčný obytný soubor přístupný jen částečně zpevněnou, neosvětlenou komunikací mezi zahradami (cca 400 m, celková zacházka až 700 m), nebo podjezdem po frekventované silnici II/432 bez chodníků, s intenzivním provozem těžké nákladní dopravy. Zřízení legálního přechodu pro chodce v místě, kde se koncentrovalo nelegální rizikové přecházení, bylo v této situaci z hlediska logiky propojení optimálním a zřejmě jediným možným účinným řešením.

Šlapanice zastávka

Jde o zastávku v km 9,286 trati Brno - Veselí nad Moravou z roku 2019. Zastávka má zajistit přístup k železniční dopravě pro obyvatele těsně sousedícího nového sídliště Brněnská Pole. Zároveň však nově nabízí i možnost legálního, bezpečného a bezbariérového překonání trati v místě, kde se dříve přecházelo nelegálně. Díky novému podchodu, do něhož je přístup jak schodišti, tak i dlouhými rampami, je možné se z Brněnských Polí snadno dostat k pokračování cesty na opačné straně trati, vedoucí směrem do starší obytné části Šlapanic charakterizované zejména ulicemi Švehlova, Jiráskova a Nádražní. Podle výsledků namátkového sledování nový podchod pro legální přecházení z jedné strany na druhou skutečně slouží, za necelou hodinu tudy prošlo 10 chodců a rampu využilo 5 cyklistů. I zde se tedy jedná

o optimální řešení pěších vazeb, přičemž bylo efektivně využito příležitosti výstavby zastávky.

Stanice Kuřim, podchod

Jako úspěšnou z hlediska prevence trespassingu lze označit přestavbu podchodu ve stanici Kuřim. Zde v původní podobě východ z podchodu od nástupiště ústil na opačnou stranu, než kam směřuje velká část frekvence cestujících. Pro mnoho pěších vztahů tak legální cesta směrem do centra města představovala velkou okliku, řešení bylo celkově nepraktické. Značná část lidí volila nejkratší trasu přes dvě dopravní koleje přímo do ulice Dr. Vališe. Obrat cestujících je zde velký a podle průběžného pozorování se tak v návaznosti na příjezdy vlaků pohybovaly v místě nelegální zkratky řádově desítky osob.

V roce 2014 byl podchod prodloužen, takže nyní bezbariérovou rampou

ústí do ulice Dr. Vališe, směrem do severní části města. Kromě toho byla vybudována nová bezbariérová rampa k hlavnímu vchodu do nádraží a do konce roku byly zprovozněny výtahy na jednotlivá nástupiště. Opatření bylo doplněno oplocením kolejiště, což je vhodná prevence trespassingu „ze zvyku“. Výsledkem je prakticky úplné odstranění nelegálního přecházení kolejí. Podchod je kromě cestujících také využíván lidmi směřujícími od centra města k terminálu autobusové dopravy, který je umístěn na jižní straně v těsném sousedství odbavovací haly železniční stanice.

Pavel Skládaný, Pavlína Skládaná, Jan Perůtka, Vojtěch Kocourek

Centrum dopravního výzkumu,

v. v. i., foto autoři

(se svolením časopisu Silniční obzor, kde byl materiál publikován)

(dokončení příště)



Bohuslavice u Kyjova: podjezd pod tratí po silnici II/432



Bohuslavice u Kyjova: nový železniční přejezd pro chodce a cyklisty



Šlapanice, sídliště Brněnská pole: původní nelegální stezka přes koleje (stav 2015), vpravo nová železniční zastávka, která zároveň nabízí možnost bezpečného přecházení (stav 2022)



Stanice Kuřim: původní stav v roce 2012 – většina cestujících směr centrum volí nelegální zkratku přes koleje č. 4 a 6



Stanice Kuřim: stav po prodloužení podchodu do ulice Dr. Vališe, kdy titi cestující již nemají ke vstupu do kolejiště důvod a využívají legální cestu



Šlapanice-zastávka: vlevo přístupová cesta od Brněnských polí (na pozadí pokračování stezky na opačné straně dráhy), vpravo vstup do podchodu z nástupiště u koleje č. 1



Stanice Kuřim: nové vyústění podchodu do ulice Dr. Vališe



Stanice Kuřim: detail vstupu s nově instalovaným informačním systémem (po komplexní rekonstrukci stanice Kuřim provedené v letech 2017-2018)

„Odporník“ žasne, laik se diví aneb věštírna Českých drah Informace a „informace“

České dráhy provozují web informující veřejnost o mimořádnostech v provozu u vlaků jimi provozovaných, počínaje plánovanými výlukami. Co se tam ovšem můžete mnohdy dozvědět, je přinejmenším velmi zvláštní.

Před třemi desítkami let jsme s tím „Na Nábřeží“ - v rámci oddělení PR - začali. Přehled plánovaných výluk v mnohem menším rozsahu (bylo jich méně) se posílal faxem do ČTK a redakcí celostátních, případně regionálních redakcí. Po nějakou dobu byly informace dostupné i na teletextu ČT. Inu doba pokročila a kdo ví, co je to fax, ať se přihlásí.

Chybějící předložka

Nicméně obsahová úroveň prostředků „komunikace s veřejností“ je děsivá, počínaje titulkem „Omezení provozu ČR“. Mám sice bujnou fantazii, nicméně si nedovedu představit, co věčně představuje omezení provozu státu. Ani za covidu i přes četná omezení „provoz státu“ omezen nebyl. Pochybují, že „Na Nábřeží“ mají alespoň tu představu, ale proč by o takovém „omezení ...“ měl informovat Národní dopravce. Neměla by to snad být povinnost Úřadu vlády nebo ministra vnitra?

Aha, ona se jen vloudila chybička a v titulku chybí předložka „v“? Ale ani pak tento web nedává smysl. Kde jsou informace o tratích v ČR, na nichž jezdí jen jiní dopravci, případně kde jsou informace o omezení jízdy vlaků jiných dopravců? Vždyť se jedná o „omezení provozu v České republice“.

Takže jazykově nesmyslný titulek je vysvětlen. Konec konců koresponduje s jazykovou i odbornou úrovní „operátorů“. Nerespektuje se jednotné a množné číslo, lokomotiva či elektrická / motorová jednotka (nebo samostatný M vůz) jedno a totéž jest, slohově taky nic moc.

Cestující požíjí

Přečíst si po sobě napsaný text a odhalit jazykové / slohové nesrovnalosti je patrně nad schopnosti operátora. Onehdy

se totiž pod informacemi o mimořádnosti a cestovních možnostech objevila slova „cestující požíjí...“ Vtírá se otázka, co požívají operátoři, pokud se mohou objevovat následující absurdity:

V části „plánované výluky“ byla pro první březnový týden zveřejněna informace:

Trat' 280 | Přerov - Hranice na Moravě - Horní Lideč - Žilina,

Týden od 03. března. do 09. března 2025, 7:30 -16:00 (ROV 23065 - pozn. autora).

V úseku: Hranice na Moravě město - Hustopeče nad Bečvou.

Popis:

Z důvodu výluky jedné ze dvou traťových kolejí mohou vlaky projíždějící vyloučeným úsekem navýšit zpoždění až o 10 minut. V přípojných stanicích nemusí být od zpožděných vlaků zajištěny přestupy na přípojně vlaky! O přípojích se prosím informujte u vlakového personálu. (pozn. autora - a ten snad zajistí čekání přípojněho vlaku nad rámec čekací doby? Proč prodlování čekací doby taxativně neřeší ROV?)

Zpoždění vlaků 0-10 minut.

Zpoždění vlaků je pouze orientačního charakteru a může se v průběhu měnit.

MU Hustopeče

„Vidle“ do této plánované výluky ovšem hodila „benzenová“ mimořádnost v Hustopečích nad Bečvou.

Na webu se bleskově objevila informace týkající se přerušení provozu:

28. února 2025, 11:26 - 5. března 2025, 23:59.

Trat' 280 | Přerov - Hranice na Moravě - Horní Lideč - Žilina.

V úseku: Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou.

Obecné opatření v dálkové dopravě

Provoz přerušen.

Vlaky linek MD Ex2 (Praha - Olomouc - Valašské Meziříčí - Vsetín - Púchov/Žilina) jsou obousměrně nahrazeny autobusy náhradní dopravy

v úseku Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí.

Vlaky dotčené mimořádnou událostí mohou po úseku s náhradní autobusovou dopravou navýšit svá zpoždění o cca 20 - 40 minut.

Jízdní doklady vydané pro vlaky ČD na Slovensko a ze Slovenska přes Horní Lideč Gr. je možné využít přes Čadca Gr., u jízdenek vázaných na vlak se vazba ruší. Platí to pro cesty do/ze Žiliny a dále a také pro stanici Púchov. Cestující budou přepraveni bez doplatku jízdného.

Opatření pro vlak EC 223 „Valašský expres“:

Vlak EC 223 Valašský expres bude v úseku Hranice na Moravě - Žilina (SK) veden po náhradní odklonové trase.

Cestující do stanic Valašské Meziříčí, Vsetín, Horní Lideč a Púchov (SK) využijí autobusy náhradní dopravy ze stanice Hranice na Moravě.

Opatření pro vlak EC 222 „Valašský expres“:

Vlak EC 222 Valašský expres bude v úseku Žilina (SK) - Hranice na Moravě veden po náhradní odklonové trase.

Cestující ze stanic Púchov (SK), Horní Lideč, Vsetín a Valašské Meziříčí využijí autobusy náhradní dopravy v čase dle výlukového jízdního řádu do stanice Hranice na Moravě.

Obecné opatření v regionální dopravě

Provoz přerušen.

V úseku Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí a zpět je zajištěna náhradní autobusová doprava.

Poznámka:

Vykolejení nákladního vlaku v mezystaničním úseku Lhotka nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou s následným požárem.

Na místě zasahují hasiči, následně se budou odstraňovat následky a opravovat trať.

Termín obnovení provozu budeme průběžně aktualizovat.



Z logiky věci

Na místě je otázka, proč nebyla z „nabídky“ plánovaných výluk poté, co byl provoz v úseku Hranice na Moravě - Lhotka nad Bečvou zastaven vymazána výluka pro úsek „Hranice město - Hustopeče“ na dny 3., 4. a 5. března (o cca 60 hodin dříve), případně „optimisticky“ přesunuta jen na dny 6. a 7. března. Zastavení provozu (hantýrkově nickolejový provoz) ve spojení se zavedením NAD „z logiky věci“ popíralo existenci plánované výluky mezi Hranicemi na Moravě město a Hustopečí nad Bečvou s dopadem na jízdu vlaků. Logické myšlení operátorům „věštírny“ zjevně chybí.

Zastavení provozu v pátek 28. února s předpokládaným ukončením ve středu 5. března ve 23:59 (optimismus Věštírny ČD) bylo v rozporu s webem Správy železnic „pesimisticky“ uvádějícím datum ukončení v sobotu 15. března. Současně se diváci České televize z reportáží „z místa“ dozvídali ústy hasičů zasahujících na místě (spolupráce HZS Olomouckého kraje a HZS Správy železnic) o několika týdnech - možná déle.

V okamžiku psaní tohoto textu webové stránky SŽ „optimisticky“ uváděly konec omezení 31. března 2025 ve 12:00, s poznámkou že předpoklad se může změnit podle postupu odstraňování následků, věštírna Českých drah od 11. března 2025 00:01 nahradila mimořádnost „plánovanou“ výlukou trvající do 30. června 2025 - 23:59. Absence ROV pro plánovanou výluku věštírny zjevně nevádí.

Salámová metoda

Pro věštírny „z Nábřeží“ je typická salámová metoda přihazování času ukončení mimořádnosti. Především v případech „závady na infrastrukturu“ spadající pod informační křídla provozovatele dráhy, o jejichž ukončení nemůže mít „věštírna“ věrohodné informace.

Jeden by čekal, že operátor věštírny ČD bude mít dobré vztahy s operátorem webu SŽ a informace bude brát od něj,

aby se informace na obou webech nelišily. Věštírna může odhadovat leda tak ukončení vlastní mimořádnosti, zpravidla poruchy hnacího vozidla.

Kouzlo nechtěného

Tento text byl finalizován - kouzlo nechtěného - v době výpadku ETCS v sobotu 15. března na tratích Praha - Bohumín / Česká Třebová - Břeclav / Přerov - Břeclav. Začátek 5.00, původní předpoklad ukončení 7.00, pak 7.30, následuje 9.00 / 11.00 - skutečnost 10.45.

K tomu rozdílné informace u jednotlivých tratí - pro výše uvedené (globální trasy) „Porucha zabezpečovacího zařízení“ / Rozsáhlý výpadek zabezpečovacího zařízení pro úsek Ostrava-Svinov - Hranice na Moravě nebo Kolín - Česká Třebová.

Bližší nespecifikovaná porucha

Jednou porucha/výpadek ZZ, podruhé „komunikační zařízení“. Prostě chaos ...

Textový mluvčí HZS Správy železnic Martin Kavka v přímém vstupu vysílání Studia 6 ČT 24 sdělil, že se jedná o výpadek signálu „externího“ poskytovatele v důsledku čehož ETCS nefunguje. Rychlost vlaků je „bezpečnostních důvodů“ dle krizového plánu omezena na 100 km/h.

Na místě je kacířská otázka, jakou rychlostí by se jezdilo při výpadku ETCS v legitimním „smíšeném“ provozu na návštěvídla 3AB a jaká by byla zpoždění vlaků.

Ministr dopravy v TV uvedl, že se nejednalo o hackercký útok (ještě tohle) a příčiny se budou zjišťovat, případně vymáhat sankce. Cestující všech dopravců nikdo neodškodní a floskule, že bezpečnost dopravy byla zajištěna celkem vzato nikoho nezajímají. Bývalý kolega mi v mailu ironicky napsal - Hlavně, že samou radostí nad ETCS nezačali kácat odílová návštěvídla.

Miroslav Zikmund

Vracovský železniční den

Jako každý rok pořádá ZO FSČR Veselí nad Moravou k Mezinárodnímu dni dětí akci pro malé i velké fanoušky železnice. Bude se konat na Železnici 600 ve Vracově v úterý 3. června od 14.30 hod. Díky kladným ohlasům z minulých ročníků jsme se rozhodli pozvat i kolegy a jejich rodinné příslušníky ze všech ZO FSČR. Občerstvení je zajištěno pro malé i velké, pro nejmenší ještě bude u vstupu připraven dárkový balíček. Vstupné pro jednotlivce je 300 Kč, rodinné vstupné 500 Kč. V ceně jsou neomezené jízdy vlakem po celý den a neomezená konzumace nápojů a grilovaných pochoutek.

Kvůli zajištění dostatku občerstvení zájemce prosíme o nahlášení účasti do 28. května na emailové adrese ZO (zo-91veselinadmoravou@fs-cr.cz) nebo u pořadatelů této akce: Martin Urbánek - tel. 725 406 377, 725 205 516, email: ur-banek.ma@email.cz, Jiří Šupler - tel. 725 205 951, Jiří Růčka - 723 503 408. Je nutné nahlásit počet dětí a dospělých.

Těšíme se na vaši účast, věříme, že nám vyjde počasí a celá akce se vydaří jako předchozí ročníky. Za celou ZO Veselí nad Moravou zve její předseda Martin Urbánek.

(mau)



Turnaj Old Boys již za pár dnů



Turnaj byl založen před 31 lety v Anglii, účastní se jej osm evropských zemí a jeden výběr napříč EU, týmy tvoří železničníři ve věkové kategorii 32 a více let. Českou republiku 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 České republiky, proto se obrátil na našeho hlavního sportáka Vládu Pouzaru a domluvili 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 v Srbsku, loni druhé místo v Maďarsku. Jak je patrné, v pořadatelsví se střídají jednotlivé země, proto jsme se rozhodli, že další ročník uspořádáme my.

Přípravy na turnaj započaly ihned po skončení toho loňského. Může se to zdát brzo, ale zpětně vidíme, že to bylo právě včas. Zajistit důstojně

ubytování pro 200 osob, odpovídající hrací plochy se zázeminím si vyžádalo spoustu jednání a důkazem budiž, že jsme odpovídající podmínky našli až v Českých Budějovicích v tréninkovém areálu FK Dynama na Složišti, když předtím jsme nejprve uvažovali o Praze a Ostravě.

Zde je také na místě 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.

Nyní nezbývá, než si přát, aby vše klaplo, vyšlo počasí 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. Přejme si, ať si fotbalový svátek užijeme ve zdraví a v duchu fair play.

Jarmila Šírková



ZÁJMY STROJVŮDCE - vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fs-cr.cz. 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 Mikolajek, Pavel Mlejnek, Jaromír Ott, Michal Pelíšek, Martin Urbánek. Sídlo tiskového střediska: Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon: 725 926 633. E-mail: zajmystrojvudce@fs-cr.cz. 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

