

● Seminář ETCS - výhradní provoz ... str. 2 ● Pochvala generálního ředitele ... str. 2 ● Z naší „praxe“ ... str. 2 ● Ďábel se skrývá v detailu ... str. 2 ● Obrazově z RPO ZO FSČR Plzeň a Olomouc ... str. 3 ● Právní okénko... str. 3 ● Nohejbal v Tanvaldě ... str. 4 ● Počítejte s námi ... str. 4 ● Fotbalový turnaj o Pohár prezidenta FSČR ... str. 4 ● Společenská kronika ... str. 4 ●

číslo 20

31. října 2023
ročník 76



Zájmy strojevodce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVOĐCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Setkání na Dni železničářů



Na Národní den železnice do Bohumína dorazilo v sobotu 26. září bezmála šest tisíc lidí. Federaci strojevodců České republiky zde zastupoval její prezident Jaroslav Vondrovic, který se na akci také setkal s generálním ředitelem Českých drah Michalem Krapincem. Ke Dni železničářů se ještě obrazově vrátíme v příštím čísle Zájmu strojevodce.
Foto Martin Ježek

Snaha něco nového vybudovat nebo opravit je dobrá. Otázkou je, za jakou cenu? Výlukové radosti naší železnice

Stalo se to v posledních letech pravidlem. S nástupem letních měsíců se s výlukami na dráze doslova roztrhne pytel, neboť Správa železnic (SŽ) jich naplánuje nespočet po celé republice. Dostat se z jednoho místa na druhé bez nějakého toho přestupu navíc, který bývá spojen s náhradní autobusovou dopravou (NAD) a v neposlední řadě i s neustálým sledováním změn jízdních řádů, je doslova nemožné. Nemluvě o cestování s kolem anebo dětským kočárkem. Je pěkné, že je snaha něco nového vybudovat či opravit, ale otázkou je, za jakou cenu. Mnoho výlukových prací by se totiž při troše dobré vůle a zejména s racionálnější přístupem dalo dělat i za běžného provozu.

Z pohledu cestujících jsou při takových dopravních komplikacích hlavním viníkem České dráhy a hlavně jejich zaměstnanci, kteří jsou v první linii a tedy v kontaktu s našimi klienty.

Zbytečné výluky, zmařené finance

Určitě se shodneme, že obnova a modernizace zastaralých tratí je nutná, ale na druhou stranu stejně jako většina mých kolegů zastávám názor, že až dvě třetiny výluk jsou zcela zbytečné a v důsledku znamenají zmařené finance, které by se daly použít na jiné potřebné projekty. Část výluk by se také mohla realizovat v noci, zvláště na vozebních ramenech, kde je v noční době minimální anebo vůbec žádný provoz. Jako by se ale na tyto možnosti zapomínalo a namísto toho se všem zainteresovaným znepřijemňuje cestování a dopravci platí za předražené autobusy.

Na toto téma už bylo popsáno mnoho papíru. SŽ si ale své výluky i nadále dělá dle libosti a dopravci se tváří, jako by jim to zřejmě ani nevadilo. Ostatně pokud by tomu tak nebylo, za tu dobu by se nad tímto problémem už konečně musel minimálně někdo zamyslet a hlavně mít snahu na této praxi něco změnit. Takové hospodaření je totiž dlouhodobě nereálné!

Výlukový „majstrštyk“

Kolik stojí NAD a všechno kolem ní, o tom jsem už v našem časopise nejménou psal, a tak obrátím pozornost spíše k efektivitě některých výlukových prací. Nebudu se sáhodlouze věnovat výlukám, kde probíhá sečení trávy nebo odstraňování náletových dřevin, což lze opravdu provádět za běžného provozu. Uvedu však alespoň tuto zkušenost: když začne výluka v rozmezí šestá ráno a patnáctá hodina odpolední, k vjezdovému návěstidlu zpravidla někdy kolem desáté vyjede MUV



Zst. Ostrož. N. Ves Lázně, směr Kunovice. Přibližně v úrovni návěstidla se celá činnost ukončila.



Propustek, na který nikdo nesáhl, i když vše dokola je nové. Kdy se do trati začne znovu kopat kvůli opravě tohoto propustku?

a za půl hodiny se vrací s nákladem pěti polen, čímž je výluka z hlediska vykonané práce ukončena a „úspěšně“ provedena. Takový výlukový „majstrštyk“ by ovšem dokázal zvednout ze židle i chromého!

6-4 = 2 měsíce práce

Ale pojďme k jiným příkladům. Během prázdninových měsíců byla vyloučena celá dvě provozní ramena spadající pod provozní pracoviště Veselí nad Moravou. Byly to tratě Veselí nad Mor. – Hodonín a Veselí nad Mor. – Staré město u Uherského Hradiště. Na trati z Veselí do Hodonína se prováděla kompletní rekonstrukce žst Strážnice. Zde je nutné podotknout, že stejná výluka tu byla naplánována také loni a předloni. Z těchto tří let se tam do země dva roky ani nekoplo (snad vyjma nějakého propustku, aby se nějaká ta činnost přece jen konala) a ona výluka z hlediska prováděných stavebních prací tak skutečně vyšla až na třetí pokus, a to letos o prázdninách.

Výlukový plán byl ovšem schválen na všechny zmíněné výluky, a tak vlaky musely v létě každým rokem stát, zatímco NAD se konala pokaždé, samozřejmě za cenu velmi tučných zisků pro soukromé autobusové dopravce, protože zakázka údajně nebylo možno zrušit. V součtu tři let byla tato trať zavřena na šest měsíců a z toho se na ní celé čtyři měsíce nedělalo prakticky vůbec nic. Koho to trápí, kdo to zaplatí a kdo nese za tento paskvil odpovědnost, je asi zbytečné se ptát. Jen je mi líto těch našich cestujících a provozních zaměstnanců, kteří si musí připadat, jako rukojmí takového neracionálního a neohospodárného počínání.

Výsledkem této tříleté práce je přitom rekonstrukce žst Strážnice, kde výpravčí bere vlaky k 1. peronu, tedy na třetí dopravní kolej. Rychlost přes výhybky je 50 km/h. O kolik by se prodražila investice do štihlější výhybky, aby se nemusela snižovat rychlost? Důvodů by se našlo jistě dost.

Můj tip na rok 2024

Druhá zmíněná trať do Starého Města je na tom podobně, jako ta do Hodonína. V posledních letech byla na několik měsíců hned několikrát uzavřena. Probíhala tu výměna železničního svršku. Několik dnů či týdnů byla uzavřena z Veselí nad Moravou do Uherského Ostrohu, pak zase z druhé strany a teď opět přes letní prázdniny na dva měsíce celé vozební rameno. Práce většího rozsahu



Most přes řeku Olšavu mezi žst. Kunovice zastávka a žst. Uherské Hradiště po dokončení opravy.



Zst. Strážnice, záběr na první perón a třetí kolej.

se prováděly z Kunovic do Ostrožské Nové Vsi, a sice výměna železničního svršku a oprava mostu v Kunovicích přes řeku Olšavu. Nebylo by ale rozumnější, když už se přece vyloučí celé rameno na takovou dlouhou dobu, rovnou se vrhnout na všechny nutné opravy v celé délce, a nejen na pěti kilometrech trati!? Takže si dovoluji tipnout výluku na příští rok opět v délce dvou měsíců, kdy se zřejmě bude pokračovat dále přes Ostrožskou Novou Ves na Veselí nad Moravou, a to včetně nechráněného železničního přejezdu v tomto místě, o kterém se už taky několikrát hovořilo. Zatím ale na tyto práce pravděpodobně nebyl čas ani peníze.

A ještě jednu zajímavost, která se váže k železniční zastávce Kunovice. Během posledních tří až čtyř let byla už potřetí rekonstruována. Vždy se vytrhala nástupní hrana, zámková dlažba a perón se zkrátil. Takové hospodaření ovšem nemá obdoby!

Na poslední chvíli

Vůbec nepochybuji, že podobné výluky se konají i v obvodu jiných provozních jednotek, takže čtenáři těchto řádků jistě sami nejlépe vědí, co a jak se kde děje, a hlavně jakým tempem. V noci se nedělá a práce se „šetří“. Přitom na vyloučené trati by se mělo pracovat nonstop a hlavně by měla být vidět snaha uvést vše co nejdříve do provozu. Asi se shodneme, že všechny výluky by se daly uskutečnit v polovičním termínu a někdy i jen za polovinu finančních prostředků, které by se mohly investovat do dalších stavebních projektů.



Kompletní výměna štiřkového lože a železničního svršku v žst. Kunovice zastávka.

Na stížnosti cestujících nikdo nebere ohled. Pokud někdo tu stížnost napíše, tak se viník najde z řad provozních zaměstnanců. Bude pokárán za mylné informace a bude mu stržena výkonová odměna. Pro strojevodce a strojmisty je to už doslova demotivující. Výluky jsou totiž spojeny s neustálými změnami v turnusech i letmo směnách. Není dne, aby nebyla nějaká změna, o níž se dozvíme až na poslední chvíli. To sice přímo odporuje ustanovením podnikové kolektivní smlouvy (PKS), ale my jsme nakonec přece jen k firmě loajální, a tak jedeme dál i přes veškeré komplikace a nepříjemnosti, kterým jsme byli vystaveni.

Stále dokola

Grafikonáři a strojmisty mnohdy až do poslední chvíle neví, co se bude dít, všechno se šije horkou jehlou a zachraňujeme, co se zachrání dá. Strojvedoucímu se vlivem výluk změní turnus, zkrátí se mu směna z 10 hodin na pouhých 5:09 s nástupem ve 3:00 ráno. Takových směn má do měsíce několik, takže je nutné v turnusovém vlnu dodělat výkon a do dalšího volna tohoto zaměstnance pak žádáme o vložený výkon. Všechny zmiňované problémy se omílají pořád dokola, většina z nás jsme je ostatně vyplňovali i do nedávno vydaného dotazníku určeného strojevodcům.

Problémy je třeba řešit

Trápí to někoho kromě nás provozních zaměstnanců? Řeší tyto problémy někdo? Pro zlepšení pracovních podmínek v tomto směru nikdo nic za posledních roků neudělal, zato se pořád diskutuje, jak je možné, že strojevodce projede nějaké návěstidlo, zastávku nebo třeba modrou při posunu. Vedoucí manažeři o těchto problémech vědí, jen je už také konečně musí začít řešit! Třeba se ale přece jen něco stane a budou na nás myslet i v nadcházející PKS na rok 2024. Peněz se totiž vynakládá pořád dost a snad konečně nějaké ty investice zbydou i na nás provozní zaměstnance.

Vlastní silou, pozdrav všem, a hlavně bez mimořádných událostí!

Text a foto Martin Urbánek

Spolupráce musí velmi dobře fungovat a být sladěna Seminář ETCS - výhradní provoz

Na Novotného lávce v Praze se 12. září opět sešli železniční odborníci na semináři „ETCS – výhradní provoz“, který pořádala odborná pobočka Sdělovací a zabezpečovací techniky ČVTSS. Přijelo více než 120 posluchačů ze Správy železnic, AŽD Praha, ČD, ČD Cargo, projektových a dodavatelských firem.

S přednáškami vystoupili zástupci Správy železnic, AŽD Praha, ČD a ČD Cargo a byly zde prezentovány zkušenosti z úseku Olomouc – Uničov, kde se jezdí již jen s výhradním provozem ETCS. Tyto zkušenosti budou použity i na ostatních tratích, na kterých je plánován výhradní provoz ETCS.

Z přednášek zcela evidentně vyznělo, že uvádění Evropského vlakového zabezpečovače ETCS L 2 do provozu na naší železnici bezesporu vyžaduje spolupráci všech zúčastněných: projekce, schvalovatele, dodavatele, provozovatele dráhy a provozovatelů dopravy. Ta musí velmi dobře fungovat a být sladěna.

Digitální stavědla

Za účelem montáže eurobaliz v kolejisti, které musí být instalovány ve správných polohách na trati, se provádí zaměřovací jízdy speciálním kolejovým vozidlem, které je určeno pro výstavbu, zkoušení a údržbu ETCS a které je vybaveno speciálním kamerovým systémem. Před uvedením ETCS do provozu musí být provedeny nezbytné úpravy stávajících elektronických a digitálních stavědel pro jejich správné napojení na systém ETCS L2. To zahrnuje aktualizaci systémového i adresního softwaru na verzi, která je s ETCS kompatibilní a dokáže pro ETCS předávat potřebná data. Stavědla společnosti AŽD Praha typu ESA 33 a ESA 44 jsou již digitální.

ETCS na nových tratích

Tempo zavádění ETCS není v celé Evropě příliš rychlé, protože žádná železnice si nemůže dovolit vyměnit stávající osvědčená, spolehlivá a funkční zabezpečovací zařízení jen proto, aby byla trať interoperabilní bez finanční a provozní analýzy. Většina aplikací ETCS v západní Evropě je realizována na nových tratích, což je ekonomicky zdůvodnitelné. V některých zemích je ETCS úrovně L2 bez jakékoli záložní signalizace, což může v případě výpadku spojení s radioblokovou centrálou (RBC) přinést velké provozní problémy. Proto se mnohde zřizují obcházecí telekomunikační sítě.



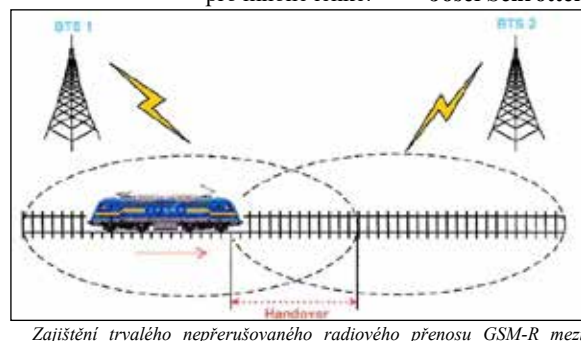
Lokalizační značky ETCS.



Návěstidla pro výhradní provoz ETCS se značkami STOP.



Balíže ETCS.



Zajištění trvalého nepřerušovaného radiového přenosu GSM-R mezi vozidlem a RBC.

Pro správnou funkci ETCS je důležitý čas pro navázání spojení vlaku a technologie infrastruktury s Radioblokovou centrálou (RBC), jinak dochází k zastavení vlaku. Problémem pro ETCS je ve velkých stanicích také řešení posunu, spojování a rozdělování vlaků, ale také u vlaků, které změny směr jízdy.

Odražené signály

Z provozu pilotního projektu ETCS Olomouc – Uničov se zjistilo, že velkým problémem je zajištění trvalého nepřerušovaného radiového přenosu GSM-R mezi vozidlem a RBC. Z hlediska radiového systému samozřejmě není jedno, jak jsou umístěny antény GSM-R na střeše vozidla. U moderních elektrických a motorových jednotek je část vlakové technologie umístěna na střeše, takže antény GSM-R mohou být stíněny a/nebo ovlivňovány elektromagnetickým polem technologiemi vlaku. Protože platnost oprávnění k jízdě (MA), které RBC odesílá na vlak je pouze 18 s, vede jakýkoliv výpadek v datovém přenosu mezi RBC a mobilní částí k zastavení vlaku. Specialisté Střediska radiových systémů Centra techniky a diagnostiky Správy železnic provádějí na této trati celou řadu měření z hlediska vysílačů a přijímačů. Zjistili také, že problém mohou někde způsobit i tzv. odražené signály anebo nesprávně nastavené anténní systémy vysílačů.

Diskomfort při obsluze

Systém ETCS je také závislý na správném přečtení lokalizačních baliz hnacím vozidlem a na hnacím vozidle pak na správné odometrii – měření rychlosti a vzdálenosti. Byla také představena nová návěstidla pro ETCS. ČD má zpracovaný systém školení a přezkoušení a mají ETCS trenážery. Jeden je v Praze a druhý v České Třebové. Pro ETCS bylo vyškolen 300 strojvedoucích. U strojvedoucích bývá problém v tom, že když se v rámci nasazení dostanou na trať s ETCS po dvou nebo třech měsících, tak si často hodně věcí nepamatují. Na některých hnacích vozidlech je obrazovka ETCS (DMI) s tlačítky a na jiných dotykový displej, což spolu s rozdíly v zobrazování daných odlišnými verzemi ETCS (3.4.0 nebo 3.6.0) způsobuje jistý diskomfort při obsluze.

ČD Cargo má celkem 700 hnacích vozidel a v roce 2023 mají vybaveno

mobilní částí ETCS celkem 240 vozidel, a v roce 2025 jich bude vybaveno 330. Mobilní zařízení ETCS má od 4 výrobců – Alstom, Bombardier, CAF a Siemens. Pro bezpečnou jízdu pod výhradním provozem ETCS se musí zadávat také brzdicí procenta a další údaje.

Lokalizační značky ETCS

Instalovaná návěstidla na tratích a ve stanicích zůstanou na dožítí i při výhradním provozu ETCS. Důvod je zcela prostý – při jejich demontáži by se musel měnit SW elektronických a digitálních stavědel a vše by se muselo opět přezkoušet. Na to není kapacita dodavatelů ani pracovníků Správy železnic a samozřejmě by to vyžadovalo další finanční prostředky. Na nově budovaných tratích nebo rekonstruovaných úsecích, kde budou tzv. ETCS s benefity, bude rozdělení tratě a průjezdných kolejí stanic pomocí lokalizačních značek ETCS. Ve funkci vjezdových, odjezdových, cestových návěstidel budou STOP značky ETCS. Které budou použity také pro rozdělení širé tratě na nejvýše dva oddíly (ve funkci oddílového náv. AH), pro krytí odbočných výhybek vleček a nákladnišť. Většinou budou doplněna doplňkovými návěstními svítilnami. Lokalizační značky ETCS budou použity pro rozdělení širé tratě, staničních kolejí, záhlaví, zhlaví nad rámec Stop značek ETCS, slouží jen pro řízení sledu vlaků a uplatní se jen pro vlaky s MA.

Písemné rozkazy

Při výhradním provozu ETCS se seposílají písenné rozkazy při:

- poruše hlavního návěstidla, které nelze obsloužit – ETCS písenný rozkaz 01,
- přechodu drážního vozidla do módu Nedovolené projetí (TR) – ETCS písenný rozkaz 02,
- startu mise, kdy strojvedoucí nevidí na hlavní návěstidlo a vyžádá si výpravu vlaku ETCS písenným rozkazem – ETCS písenný rozkaz 07,
- startu mise, kdy hlavní návěstidlo je v poruše a nelze jej obsloužit – ETCS písenný rozkaz 07.

V případě poruchy přejezdového zabezpečovacího zařízení traťová část ETCS automaticky nařídí omezení rychlosti vlaku v souladu s podmínkami pro jízdu se zvýšenou opatrností. Strojvedoucí je o poruše přejezdu informován textovou zprávou s významem: „Km xxx, xxx PZS v poruše / Level crossing failure“.

Pro všechny provozní zaměstnance jak provozovatele dráhy, tak jednotlivých dopravců je přechod pod výhradní provoz ETCS velkou změnou v řízení provozu a přechodné období nebude pro mnohé lehké. **Josef Schrötter**

Pochvala generálního ředitele

V Olomouci se 17. října v 8:21 střetl osobní vlak Os 3542 jedoucí z Hrubé Vody do Olomouce s nákladním automobilem. Nehoda se udála na železničním přejezdu P7519 zabezpečeném světelnou signalizací bez závor, která dle dosavadních zjištění na místě mimořádné události byla v době nehody v činnosti. V důsledku střetnutí došlo k požáru nákladního a osobního automobilu i osobního vlaku, který při nárazu vykolejil. Při mimořádné události bylo zraněno 5 osob (řidič nákladního automobilu, vlakvedoucí a 3 cestující). Celková škoda byla odhadnuta na 26,1 milionů korun (vlak 15,5 mil., výstražníky 500 tis., nákladní automobil

10 mil., osobní automobil 100 tis.). Škoda na infrastrukturu železniční a tramvajové dráhy zatím vyčíslena nebyla. Dražní inspekce zahájila vlastní šetření této mimořádné události.

Generální ředitel Českých drah Michal Krapinec v této souvislosti na sociální síť „X“ napsal: „Chtěl bych vyjádřit obrovský dík našemu strojvedoucímu a vlakvedoucímu, kteří díky své pohotovosti evakovali cestující z hořícího vlaku, který vzplanul po střetu s kamionem na přejezdu v Olomouci. Díky jejich rychlé reakci nedošlo k tragédii. Jsem nesmírně pyšný, že máme takové kolegy.“

(DI, maj).

Z naší „praxe“



Určitě nám SŽ vyargumentuje, že nikdo předpis neporušil, ale myslím si, že některé situace odporují zdravému rozumu. Posuďte sami. Jak vidíte na fotografii, nastala „standardní“ situace s řidičem kamionu. Sice je na přejezdu, ale co by se rozčiloval. Při jízdě svého vlaku jsem již z dálky viděl tuto situaci na přejezdu v Opavě Komárově. Proto jsem upravit rychlost vlaku a našťásti jsme se oba vešli. Poté jsem volal výpravčímu, jestli má náhodou přejezd nesignalizuje nějakou poruchu. Prý ano a tón v jeho hlase se změnil, až když jsem mu oznámil, že na přejezdu je kamion. O pár dní později jsem se dozděděl, že na trati do 100 km/h jsou závory jenom doplňkovou součástí PZZ, a tudíž při jejich poruše nemusí výpravčí zavádět žádné opatření. Vždyť ze 100 km/h vlak zastaví na fleku, tak co bychom se rozčilovali, že?

Uplýnulo pár dní a já jsem dostal V rozkaz, neboť v Ostravě Třebovicích probíhala údržba na TV. Při odjezdu z Děhylova si mohu oči vykoukat, ale návěst „stáhněte sběrač“ nikde nevidím, tak jsem jej preventivně stáhnul už ve stanici Děhylov. V Třebovicích

chlapi na troleji, stahovačka pořád žádná, ale pomalou jízdou si osadili. Vjíždím do stanice Ostrava Svinov a pořád žádné elektrické návěsti. No nic, mám rozkaz, tak používáme rozkaz a mozek. A teď přichází překvapení – „zvedni sběrač“ je až 247 metrů za vjezdovým návěstidlem v oblouku ve stanici těsně za dělením napájecí stanice Svinov. Pokud bych jednal podle rozkazu, tak při rekuperaci brzděním bych trolejárům poslal do troleje 3 kV. Ale jak mi vysvětlil traťovák, tak při krátkodobé výluce nic osazovat nemusí. Pak mi ale hlava nebere, proč ve Svinově osadili „zvedni sběrač“.

Abych těmto absurditám dodal korunu, nedávno jsem volal výpravčímu Kunčič, že mu chybí návěst „vpravo kolej bez trakčního vedení“ (probíhá tam napětíová výluka), kterou pojižďím. A dozvěděl jsem se, že jsem problémový, když výluka běží už druhý den a doted' to nikomu nevadilo. Oni totiž strojvedoucí nejsou idioti, a i když je návěst dávana od jiné koleje, tak z rozkazu pochopili, že ten sběrač musí stáhnout taky.

(jméno autora v redakci)

Ďábel se skrývá v detailu

ČT informovala o nasazení motorové jednotky řady 847 „RegioFox“. Smysl používání anglicismů při „pojmenování“ českých kolejových vozidel úřadem „Na Nábřeží“ je trochu mimo mé chápání. Obdobně nechápu smysl sdělení, že zdrojem pohony je motor od firmy Rolls-Royce. Jako by cestujícím / divákům nebylo jedno, kdo je výrobcem pohonné jednotky (třeba kdo je výrobcem WC nebo zásuvek se před veřejností tají...)

Leč ďábel se skrývá ve statistickém detailu. Pokud jel někde M 810 se 40 cestujícími, byl obsazen z 80 % (vlak využit), po nahrazení „moderní“ dvojdílnou MJ 814 s 84 místy k sezení činí obsazenost „jen“ 47,6 % (na zvážení zrušení spoje), no a u nejmodernější(-ho) Lišky/Lišáka se 115 místy se dostaneme na číslo 34,78 % (neboli tím

vlakem „nikdo nejede“). Čili v intencích myšlení náměstka hejtmanky Středočeského kraje Petra Boreckého – vlakem jezdí málo cestujících a je na zrušení, resp. na náhradu levným autobusem.

V ČT byl také sdělen „objev“: Starší motoráky jezdící na „turistických linkách“ jsou provozně levnější, protože jsou účtne odepasné a mají nižší náklady. Je tedy na místě otázka – proč kraje požadují moderní, těžká vozidla s „velkou“ spotřebou nafty, zatížená odpisy, za jejichž „vlakový kilometr“ musí zaplatit více?

Koncem srpna bylo plánováno představení liščích jednotek novinářům. Nicméně pak zpravodajství ČT informovalo o závadách na dvou jednotkách, mimo jiné na motoru firmy R & R...

Miroslav Zikmund

Proč Správa železnic zpožďuje vlaky dopravců?

Středa 4. října byla na železnici den jako každý jiný. V noci na středu zasáhla některá území v České republice silnější bouře a vzhledem k současnému stavu porostů v okolí železničních tratí, byl na několika tratích opět zcela zastaven provoz. Některé vlaky tak musely jezdit po náhradních, odklonových, trasách.

Podstatné chyby

Jedním z těchto případů byly i vlaky mezinárodní linky Praha – Děčín – Německo, které musely využít odklonovou trasu přes Mělník a Lysou nad Labem. Pro tyto jízdy vydala Správa železnic

tabelární jízdní řády. V těchto odklonových jízdních řádech však – stejně jako v minulosti – byly poměrně podstatné chyby. Je zcela zarážející, že i přes mnohá upozornění Správy železnic v loňském roce a jejich ujištění o nápravě tohoto nebezpečného stavu, nedošlo ze strany Správy železnic k žádné reakci a reflektování tohoto stavu, který by vedl už konečně k vydávání jízdních řádů pro strojvedoucí v odpovídajícím stavu a bez chyb!

Dva příklady

O co konkrétně šlo? Například tabelární jízdní řád vlaku (Ex378 Praha hl.

n. – Děčín st. Hr. – DE), kterému však SŽ určila chybně jeho nejvyšší dovolenou rychlost pouhých 80 km/h, ačkoliv vlak mohl na své trase využít rychlost až 130 km/h. Toto poměrně dramatické snížení rychlosti o 50 km/h tak vedlo zcela zbytečně ke vzniku dalšího, nezanedbatelného zpoždění. Cestujícím s platnou jízdenkou je lhostejné, kdo způsobuje zpoždění a budeme jim jen stěží vysvětlovat, že bylo způsobeno dodavatelem služeb pro dopravce (SŽ), který znemožnil eliminaci zpoždění.

Vlaky odjíždějí dřív

Druhým příkladem je situace u vlaku

na stejné lince, který měl odjezd z Prahy hlavního nádraží určený svým jízdním řádem, – jež vydává právě SŽ – již 11:32. Ale cestujícím bylo oznámeno odjezd až ve 12:25, tedy téměř o hodinu později. Proč způsobuje SŽ to, že vlaky odjíždí jejich cestujícím poměrně dlouhou dobu před časem pravidelného odjezdu? To asi vůči platícím cestujícím fěr není.

Zapomněli na Radotín

Shodou okolností se k tomuto dni vztahuje ještě další chyba v elementárních pomůckách pro strojvedoucí. Některé vlaky linky S7 pražské příměstské

dopravy na úseku Praha – Řevnice (Os 109924, Os 9924) byly v tento den kvůli stavebním pracem vedeny po odklonové trase mimo svojí pravidelnou trasu. Kvůli tomuto generovala SŽ pro tyto vlaky jejich odklonové jízdní řády. I v těchto jízdních řádech však najdeme dramatické chyby, neboť například zcela chybí zastavení pro nástup a výstup cestujících ve stanici Praha-Radotín!

Materiál byl zaslán SŽ, jejíž reakci očekáváme.

Antonín Sehnal

(článek je vyjádřením názoru strojvedoucího Antonína Sehnala – pozn. red.)

Tradiční podzimní výstava Klubu železničních modelářů



Letošní 38. výstava Klubu železničních modelářů královehradeckém hlavním nádraží bude s mezinárodní účastí. Letos organizátoři vystaví sedm kolejí různých velikostí. Jako hlavní je klubové kolejiště modelové velikosti TT.

Další zajímavostí je kolejiště H0 US s tématem americké železnice. Toto kolejiště bylo vystaveno i na výstavě Model Hobby v Praze a dále na výstavách u nás i v Německu. Vystavené budou i modely našich modelářů a doplňky modelové železnice.

O víkendech budou mít děti možnost si v naší dílničce vyrobít domeček, který si na památku odnesou domů. K tomu obdrží u pokladny i malou pozornost. Kromě toho je připraven i hrací koutek s mašinkami pro nejmenší děti. Pokud budou chtít návštěvníci více klidu na prohlídku, doporučujeme návštěvu ve všední dny, kdy budou také slosovatelné

vstupenky. Každý, kdo ve všední den odevzdá při odchodu vstupenku se svým telefonním číslem, může vyhrát stolní kalendář našeho klubu na rok 2024.

Pro skupiny dětí např. z mateřských školek je možnost objednání prohlídky s programem mimo běžnou otevírací dobu, tedy v pracovní dny do 14 hodin. Kontakt na tel. 721 779 956.

Těšíme se na vás od 11. do 19. listopadu 2023 ve všední dny od 14 do 18 a o víkendech a svátcích od 9 do 18 hodin na královehradeckém nádraží.

(red)

Právní okénko Říjnové novinky

Změny v oblasti Dohody o provedení práce (DPP) a Dohody o pracovní činnosti (DPC):

Dle novely zákoníku práce účinné od 1. října 2023 vzniká Zaměstnavateli povinnost písemně rozvrhovat pracovní dobu, a to 3 dny před začátkem směny nebo období, na něž je pracovní doba rozvržena. Zaměstnavatel se může se zaměstnancem dohodnout na jiné době. V DPP musí být nově uvedena sjednaná práce.

Novela rozšiřuje okruh záležitostí, ve kterých se vztahy z DPP a DPC budou řídit stejnými pravidly jako pracovní poměr. Jedná se o úpravu pracovní doby a doby odpočinku, překážky v práci na straně zaměstnance, náhradní volno, příplatek za práci ve svátek, příplatek za noční práci, za práci ve ztíženém pracovním prostředí a za práci o sobotách a nedělích.

V případě, že zaměstnanec dostane výpověď z DPP či DPC, vzniká mu dle novely v některých případech právo na písemné zdůvodnění výpovědi ze strany zaměstnavatele. Stejně tak pokud byl zaměstnanec zaměstnán na DPP či DPC u jednoho zaměstnavatele alespoň 180 dní v posledních 12 měsících a tento zaměstnavatel odmítne žádost zaměstnance o uzavření pracovního poměru, má zaměstnanec právo na písemné zdůvodnění odmítnutí takové žádosti.

Od 1. ledna 2024 dále vznikne zaměstnancům na DPP a DPC právo na dovolenou. Pro výpočet délky dovolené budou použita stejná pravidla jako pro zaměstnance v pracovním poměru, avšak u DPP a DPC se bude vycházet z toho, že týdenní pracovní doba činí 20 hodin.

Mgr. Štěpán Řiháček,
právník FSCŘ

Obrazově z RPO ZO FSCŘ Plzeň 11. až 12. října v salonku hotelu Lions v Plzni Doudlevcích



Obrazově z RPO ZO FSCŘ Olomouc 10. října v salonku restaurace Na blajchu v Olomouci



Foto Martin Ježek

Nohejbal v Tanvaldě

České dráhy, ČD Cargo, SŽ a Federace strojívdů ČR pořádají tradiční turnaj v nohejbale trojic. Turnaj se koná ve čtvrtek 16. listopadu ve sportovní hale Výšina na Sportovní 576 v Tanvaldě od 9.30, prezentace v 9 hodin. Turnaje se může zúčastnit každý zaměstnanec a rodinný příslušník zaměstnance ČD, ČD Cargo a SŽ.

- * Startovné za jedno družstvo je 100 Kč.
- * Počet účastníků je omezen z důvodu počtu hřišť na 15 družstev.
- * Pravidla turnaje: Platí pravidla hry dle Českého nohejbalového svazu.
- * Občerstvení v průběhu turnaje v baru sportovní haly.
- * Zdravotní dozor zajistí pořadatel.

Vyhlášení výsledků turnaje proběhne od 15 hod v restauraci (bude upřesněno) v Tanvaldě. Akce je financována z centralizovaných prostředků sociálního fondu ČD, ČD Cargo a z prostředků C-FKSP SŽ.

Přihlášky a požadavky na případné ubytování před a po dni konání turnaje se přijímají do 9. listopadu. Kontaktní osoba: Pavel Semecký, e-mail: semeckypavel@seznam.cz, tel. 773 008 910, Miroslav Hnat, e-mail: m.hnat@atlas.cz, tel. 724 496 499. Těšíme se na vaši účast.

Pavel Semecký

Počítejte s námi

Likvidoval jsem několik let staré maily a mezi nimi byla tato „školní početní úloha“:

Pani učitelka: „Tak děti, spočítáme si jednoduchý příklad:

- * Anička pojedie o prázdninách z Liberce k babičce do Strážnice.
- * Z Liberce do Hradce Králové pojedie rychlíkem v tarifu ČD (moje pozn. tehdy ČD, dnes Arriva)
- * Z Hradce do Pardubic v tarifu Hradeckého a Pardubického kraje.
- * Z Pardubic do Olomouce pojedie vlakem RJ.
- * Z Olomouce do Starého Města rychlíkem ČD.
- * Ze Starého Města do Veselí nad Moravou osobním vlakem v tarifu Zlínského kraje
- * Z Veselí nad Moravou do Strážnice pak osobním vlakem v tarifu IDS Jihomoravského kraje.

„Kolik bude Anička potřebovat jízdenek, kolik Anička celkem zaplatí a kdy Aničku propustí z psychiatrie?“

Přihlásil se Pepiček: „Pani učitelko, a neměli by dát do klece ty, kteří tento systém vymysleli?“

Miroslav Zikmund

Fotbalový turnaj o Pohár prezidenta FSČR

Opět po roce se 20. září sešli fotbalisté v Srchu na turnaji O Pohár Prezidenta FSČR. Letošní fotbalové zápasy byly věnovány památce našeho kolegy Jana Tomáška, který byl předsedou ZO FS Chrudim a Pardubice a také spoluorganizátorem sportovních turnajů. Začátkem roku podlehl těžké nemoci. Turnaje se zúčastnily dva výběry FSČR, výběr Cargo a. s. a výběr ZZM Polsko.

Místo	Tým	Výsledky	Výsledky	Výsledky	Body	Skóre
1	FSČR I	Cargo 1:1	Polsko 7:1	FS II 3:1	7	11 : 3
2	Cargo	Polsko 3:2	FS II 3:1	*	7	7 : 4
3	Polsko	FS II 3:1	*	*	3	6 : 11
4	FSČR II		*	*	0	3 : 9

Chtěli bychom poděkovat všem zúčastněným, hráčům, pořadatelům a zástupcům zaměstnavatelů ČD, ČD Cargo, SŽ. Vladislav Pouzar, archiv



Cenu za první místo předal zástupce SZ Pavel Koucký.



Nejlepší brankář Stěpán Prinz z týmu FSČR I.



Nejlepší hráč Miroslav Dvořák z týmu Cargo.



Čestný výkop a zahájení turnaje provedla Helena Tomášková.



Závěrem bychom chtěli poděkovat všem zúčastněným, ať už to byli hráči, pořadatelé a zástupci zaměstnavatelů ČD a. s., ČD Cargo a. s., SŽ s. o.

Společenská rubrika

V uplynulých měsících slavili svá životní jubilea kolegové ze ZO FS Turnov, pan Jiří Hanuš 12. dubna krásných osm desítek let, další osmdesátník ho následoval 15. září, a to pan Eduard Folprecht. Další jubilanti slaví šedesátku - 15. srpna pan Petr Elsner, 28. září pan Antonín Novák a čtveřici šedesátníků uzavírají 1. října Roman Michetschläger, bývalý hospodář turnovské ZO, a 14. října Milan Sezima bývalý dlouholetý předseda ZO FS Turnov. Všem těmto bývalým i současným strojívdoučím turnovského depa přejí do dalších let mnoho štěstí, pohody, a hlavně zdraví kamarádi a kolegové ze ZO FS Turnov.



Své první šedesáté narozeniny oslavil 14. září člen FSČR ZO Trutnov, kumulovaný strojívdoučím strojmistr/strojvůdce, vynalézavý kombinátor, hlasitý kritik, občasný komik a veleúspěšný gastrošéf pan kolega Michael „Hůpa“ Kreč. Do dalších let na horkých židlích krkonošského strojívdoučím strojmistra či modelové železnice přejeme Hůpovi

pevně zdraví, silné nervy a životní pohodičku s milovanou „babou“ Jolanou. Foto „Hůpa zase kombinuje“ bylo pořízeno 6. března 2007. Brutus.



Dne 25. září oslavil své životní jubileum 60 let strojívdoučím provozního pracoviště Stará Paka, člen FSČR ZO Trutnov, kolega Jaroslav Bezr. Jardo, hodně zdraví a šťastných kilometrů do dalších let strávených za kniplem motorových vozů jezdících v okolí Staré Paky Ti přejí kolegové ze stejnojmenného provozního pracoviště. Text Olda Planík, foto Brutus.

Dne 30. září ukončil svou celoživotní profesní kariéru jako strojívdoučím ČD a odešel do předčasného důchodu náš chomutovský kolega a člen základní organizace pan Miloš Kozák. Za odvedenou práci bychom chtěli Milošovi poděkovat a do dalších let na zaslouženém odpočinku mu popřát hodně zdraví, štěstí a spokojenosti v osobním životě. To mu přejí všichni ze ZO FS Chomutov.

V říjnu oslavil své 60. narozeniny kolega Oldřich Grepl, strojívdoučím ČD a. s. Jako dlouholetému členu naší ZO Brno-Maloměřice mu touto cestou přejeme vše nejlepší v jeho životě a klid a pohodu ve službě i doma.

V měsíci říjnu překročil magickou hranici šedesáti let náš člen, kolega strojívdoučím ČD, pan Mojmir „Miki“ Šťastný. Do dalších let mu přejí pevně zdraví a dlouhá léta členové ZO FS Jihlava.

Dne 7. října oslavil padesáté narozeniny krnovský strojívdoučím Marek Vojkůvka. Další oslavencem, šedesátníkem, je opavský strojívdoučím Milan Lindovský. Oběma pánům, nadšeným sportovcům a dobrým kamarádům, přejeme hodně zdraví, štěstí a rodinné pohody. Dále potom hodně dobrých míčků a rychle časy na poli sportovním a v neposlední řadě hodně ujetých kilometrů bez vážnějších problémů. Členové a výbor ZO FS Krnov.

Listopadovými oslavenci jsou Zdeněk Těšík a Ing. Miroslav Esterka. Zdeněk Je strojívdoučím nákladních vlaků u ČD Cargo a v této funkci se dožívá 60 let. Druhý oslavencem pak v listopadu dosáhl padesátky ve službách ČD a. s. Oběma členům ZO Brno - Maloměřice přejeme šťastné návraty ze štreky a hodně zdraví a spokojenosti u domácího krbu.

Dne 1. listopadu slaví 55 let Roman Žáček ze ZO FS Louny. Gratulujeme

Dne 1. listopadu slaví 75 let Richard Malý ze ZO FS Děčín. Hodně zdraví!

Dne 4. listopadu oslaví své sedmdesátiny kolega Pavel Hubálek. Stejných kulatin se dva dny později dožívá kolega Jaroslav Novotný. Oběma přejí vše nejlepší, hlavně hodně zdraví a dobré pohody, kolegové ze ZO FS Letohrad.

Dne 11. listopadu slaví 75 let Petr Zvoníček. Ve stejný den slaví 55 let Libor Chroust, oba ze ZO FS Děčín. Vše nejlepší!

Dne 12. listopadu oslaví své 70. narozeniny náš kolega strojívdoučím ve výslužbě ze ZO FS Chomutov pan Jaroslav Kilbergr. K tomuto životnímu jubileu mu srdečně gratulují všichni kolegové a kamarádi



V září proběhlo točení našich důchodců na točně. Do zaslouženého důchodu odešli Jaroslav Vařák, Drahomír Herna a Ing. Josef Čábal. Do dalších let jen pevně zdraví a hodně štěstí jim přejí kolegové z Bohumína.

chomutovské ZO a přejí hodně štěstí, zdraví a spokojenosti do dalších let.

Kolega Honza Kolář, strojívdoučím ČD a člen ZO FS Karlovy Vary, se dožívá dne 13. listopadu krásné padesátky. Honzo, vše nej Ti přejí kamarádi a kolegové ze ZO FS Karlovy Vary

Dne 19. listopadu oslaví 65 let kolega Drahošlav Vraštil. Dne 21. listopadu pak svých 75 let kolega Jiří Sedloň. Oběma přejí vše nejlepší, hlavně hodně zdraví a spokojenosti kolegové ze ZO FS Letohrad.

Dne 26. listopadu oslavil Rostislav Červenka ze ZO 107 Ostrava Cargo 55 let. Hodně zdraví!

Dne 30. listopadu slaví 50 let Jiří Bilec ze ZO FS Děčín. Gratulujeme!



ZÁJMY STROJVDŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojívdů České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MÍČ 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@fscr.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

