

● **Názor Miloše Brunnera a reakce Davida Votroubka na chyby ETCS ... str. 2** ● **Zabezpečovací zařízení zůstává UTZ - určeným technickým zařízením ... str. 2** ● **Obrazem z jednání předsedů a členů ZO SČR nákladní dopravy v Pardubicích ... str. 3** ● **Zábrany chránící vstup na pojižděné koleje se už objevují ... str. 4** ● **Zvládli, nebo nezvládli? Jak se postavily ČD a SŽ k situaci po povodních ... str. 4** ●

číslo 20

31. října 2024  
ročník 77



# Zájmy strojevodce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## Zaměstnavatel navrhuje prodloužit stávající PKS do 30. června 2025 Jednání zástupců carga

V pardubickém hotelu Trim se 15. a 16. září sešli představení a členové výborů zastupující ZO FSČR u společnosti ČD Cargo a představení ZO FSČR působící u dalších dopravců provozujících nákladní železniční dopravu.

Jednání zahájil člen prezidia FSČR David Votroubek. Po seznámení s programem a představení hostů oznámil, že ČD Cargo předložilo návrh na prodloužení PKS 2024 do 30. června 2025 bez zásadních změn a jednání o podobě PKS 2025 navrhuje zahájit až v průběhu roku 2025.

### Projednávaná témata

Dále David Votroubek informoval o jednání na téma změna katalogu prací, kde se bohužel nepodařilo dosáhnout dohody o zvýšení tarifů nedostatkovým profesím a změny v katalogu jsou jen technického charakteru a z pera zaměstnavatele. Po vzniku OPŘ došlo k převedení strojevodců z PP pod vedení lokomotivních čet. Opět jsme také řešili rozdílné názory vedení OPŘ například k čerpání dovolené přes svátky. Není žádný důvod „obkládat“ svátek několika dny dovolené. Stejně tak dovolená není určená k doplnění fondu pracovní doby.

Také nástup na další směnu má zaměstnavatel povinnost oznámit nejpozději při konci směny předešlé, i když bude až po dovolené. Změny interních norem jsou vyvolané často kvůli doporučení DÚ a DI vydaným bezpečnostními opatřeními, či také aktivitou vlastních zaměstnanců. Zaznělo také, že pokud obdržíme dokumenty, které nám pracovně nepatří, máme je předat Davidu Votroubkovi k řešení.

### Závčívky, autorizace, ETCS

Byly řešeny i závčívky a autorizace. Na každé řadě i ETCS má být závčívka, jak je dané IN pers 28, příloha 3, obsah zkoušek: „Odborná způsobilost se váže k řadě a konkrétní zástavbě“. Tak se tedy nemáme nechat obalamutit jiným výkladem. Získali jsme také informaci o ověřovacím provozu zvýraznění elektrických návěstí pro výlukový provoz. Byli jsme vyzváni, abychom psali připomínky formou hlášení. Z úkolu ministra dopravy pro bezpečnost ve stanicích s vypnutým ETCS (např. kvůli stavbám) vzešel prostředek zastavení vlaku „PZV“, kdy balízy umístěné před návěstídlí zajistí nouzové zastavení vlaku.

### 163 na 363

Poté vystoupil předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Toth a seznámil nás se situací ve společnosti, která je ovlivněna hlavně trhem. Celkově se objem přeprav na železnici snižuje všem přepravcům. Jsou poklesy přeprav pro energetiku, průmysl, změny v ocelářství (ostravská Liberty má pokles o 90%). Zvyšuje se kombinovaná doprava, přeprava ropných produktů.

V loňském roce bylo ČD Cargo v zisku hlavně díky zahraničním dceřinám, účetním operacím, vybraným nále, šrotací vozidlo (letos dalších 1000 vagonů). Plánuje se přirozený odchod

zaměstnanců (cca 200) a dalších 150 kvůli nadbytečnosti. Z důvodu nejasné prognózy přeprav proto firma navrhuje prodloužit stávající PKS do 30. června 2025. Také zmínil ztrátovost jednotlivých vozových zásilek. Přesto se počítá s předěláním řady 163 na 363.

### Problémy v komunikaci

Druhý den na jednání přijela personální ředitelka ČD Cargo Aneta Miklášová. Informovala o nákupu dvou stacionárních mobilních simulátorů, které se využijí pro zahraniční dceřinky a pro školení ETCS. Všechny simulátory budou rozšířeny o nové tratě. Dále hovořila o personálním vývoji, kdy již došlo ke snížení zaměstnanců po reorganizaci z PJ na OPŘ. Také zmínila problémy v komunikaci ve firmě, zvláště u středního managementu, které se budou řešit na poradě provozu.

Hovořila i o problémech jednotlivých pracovišť, kde jsou odpovědní vedoucí PP, kteří by měli najít úspory. Zmínila také prodloužení platnosti PKS z důvodu vývoje přeprav, počtu zaměstnanců a stabilizaci firmy, kdy musí být zisk převážně z hlavní činnosti, tj. přeprav v ČR.

### Popis bez komentářů

Pak jsme byli informováni o jednáních prezidia na ministerstvu zdravotnictví ohledně zdravotních prohlídek a psychologických vyšetření po MÚ,

## Zvýraznění výlukových návěstidel pro elektrický provoz Řešení v ověřovacím provozu

FSČR se podařilo prosadit zvýraznění některých výlukových návěstidel pomocí blikajících diod v rozích návěstní desky, prototypy jsou již ve výrobě.

Ze statistik mimořádných událostí na železnici jasně vyplývá, že obrovské množství MÚ proběhne na styku trolejového vedení a sběrače. Nezanedbatelné množství těchto událostí je pak způsobeno „nerespektováním návěstí pro elektrický provoz“. Nemyslíme si, že by si nějaký strojevodce dovolil nerespektovat nebo úmyslně ignorovat jakákoli návěstidla a ta pro elektrickou provoz nevyjímá. Takto se ale „vyšetřovákým“ jazykem nazývá situace, kdy strojevodce nezajistí včasné přerušování kontaktu sběrače s trolejí. Jsem přesvědčen, že k takovému stavu dochází v drtivé většině případů tím, že si dojde k přehlédnutí návěstí, či špatnému vyhodnocení jejího významu, umístění či směru platnosti. Při větších výlukách a na složitějších zhlavích železničních stanic skutečně občas není snadné vyhodnotit všechny informace, které se na strojevodce valí ve formě informací a pokynů z písemných rozkazů, návěstěných/nenávěstěných,

### První prototyp

Se Správou železnic také řešíme co možná nejjednodušší a nejstálejší umístění návěstidel pro elektrický provoz, protože v současné době předpis umožňuje jejich umístění jak na zem do šterku vedle koleje, tak do značné výšky v trolejovém vedení. S kolegy ze SŽ se také snažíme vymyslet jednotné umístění, například pomocí unifikovaného držáku s fixací na kolejnici pojižděných kolejí. Bohužel se jedná u úkol skutečně nelehký, který má mnohdy z prostorových či technických důvodů až nemožné řešení.

Co se nám ale již podařilo, je zvýraznění některých výlukových návěstidel pomocí blikajících diod v rozích návěstní desky. Když se podařilo doslova na kolena „zbastlit“ první funkční

prototyp, byl jsem velice překvapen, jak efektivní a efektivní řešení by to mohlo být. V té době jsem ještě ani netušil, jak velké množství práce je třeba odvést, pro uvedení tohoto nápadu do praxe.

### Ověření v Plzni

Po výrobě funkčního prototypu v domácích podmínkách a amatérským způsobem následovalo představení záměru na Správě železnic a následně hledání profesionální firmy, která by se ujala výroby „skutečného“ prototypu podle technických parametrů domluvených při předchozích jednáních na SŽ. Technické specifikace obsahovaly požadavek na naprosto autonomní provoz po delší dobu s napájením snadno vyměnitelným akumulátorem, denní a noční světelný režim k eliminaci možného oslnění v noci a zároveň dostatečnou viditelnost za jasného počasí. Dále byla požadována výroba reflexních ploch návěstidla pomocí nejmodernějších a certifikovaných reflexních fólií s optimální viditelností za všech světelných podmínek.

## Spoje na Bruntálsku pro ČD

Železniční dopravu na regionálních tratích Bruntálska a části Olomouckého kraje budou následující minimálně čtyři roky zajišťovat České dráhy. Národní dopravce se svou nabídkou vyhrál tendr Moravskoslezského kraje na zajištění dopravní obslužnosti drážní osobní dopravou v této oblasti.

České dráhy tak budou zajišťovat provoz regionálních vlaků do/z Krnova, Bruntálu, Rýmařova, Moravského Berouna, Jindřichova a Jeseníku v obdobném režimu jako doposud. Časem dojde k navýšení počtu nízkopodlažních vozidel s vyšším komfortem pro

cestující. Od prosince 2027 budou České dráhy provozovat také linku R27 Ostrava – Krnov – Olomouc. Od stejného data přejde zajištění dopravní obslužnosti na této trati z Ministerstva dopravy na Moravskoslezský kraj.

(fm)

## Úspěšný nákup elektřiny

SŽ dokončila nákup silové trakční elektřiny pro dopravce na příští rok. Cena činí 2 431 korun za MWh, což oproti letošku přinese úsporu 750 milionů Kč. Podařilo se snížit o desítky procent také cenu elektřiny a plynu pro vlastní potřebu a další odběratele. Celkem vyjde o 230 milionů levněji.

Správa železnic odebere v příštím roce pro dopravce 1 219 857 MWh silové trakční elektřiny. Osmdesát procent z tohoto množství již nakoupila na energetické burze. Zbývajících dvacet procent zajistí na denním trhu s elektřinou (tzv. SPOT).

(dg)



Zleva člen prezidia FSČR Jiří Šafařík, generální ředitel ČD Cargo Tomáš Toth, člen P – FSČR David Votroubek, prezident FSČR Jaroslav Vondrovic a analytik P – FSČR Miloslav Pykal

o problematice ETCS, kdy se podařilo rozjet jednání o problémech zabezpečovacího zařízení.

Bylo řečeno, že v hlášení o chybách ETCS máme popsat skutečnost bez komentářů, s údaji o času, místě, čísle vlaku, aby se mohlo dohledat v systému, co se přesně stalo a kde je problém. Také se zjistilo, že komunikace RBC prostřednictvím GSM - R může být rušena vysílači ostatních operátorů GSM.

Od účastníků jednání přišel požadavek na změnu přidělování OOPP

na bodový systém. Uvidíme jak se k tomu postaví ostatní odborové centrály a zaměstnavatel. Ten by změnou mohl i ušetřit.

Zmíněno bylo, že na řadě 130 má zdroj palubní sítě výkon jen tak tak postačující palubním systémům včetně ETCS. Je velká škoda, že se při rekonstrukci opět zapomnělo na strojevodce a není možné instalovat mikrovlnku na ohřev jídla. Je smutné, že firma nemyslí na své zaměstnance při rekonstrukcích lokomotiv.

Miloš Brunner, foto Martin Ježek



Text a foto David Votroubek

## Názor Miloše Brunnera a reakce Davida Votroubka na chyby ETCS Proč budu zabezpečovač vypínat

Musím se ohradit vůči tvrzení, že obsluha ETCS je pro strojvůdce komfortní, jak zaznělo na tiskové konferenci k ETCS 5. srpna.

Displej DMI na řadě 363 oslňuje, i když je jas ztlumen na 0 %. Svit tlačítek okolo displeje nejde ztlumit vůbec. V noci je toto velmi nepříjemné a hlavně nebezpečné. Přes rozsvícený displej je špatně vidět na trať. V kombinaci s dálkovými reflektory (Tramex?), které svítí pouze dolů, nejsou vidět návěsti nejen v toleži, ale ani na sloupcích vedle koleje. Takže návštěvi „stáhni sběrač, začátek pomalé jízdy“, atd. nejsou vidět.

### Zařízení, které ohrožuje

Jelikož za této situace, kdy mne displej DMI oslňuje, nejsem schopen zajistit bezpečné provozování drážní dopravy, nebudu v noci ETCS zapínat. Nelze provozovat zařízení, které ohrožuje bezpečnost. Je mi jedno, jestli za to může výrobce, který špatně nastavil jas, nebo Drážní úřad, který to schválil. Ale dokud se nezmění jas displeje a tlačítek, nebudu ETCS v noci používat. Nenechám se totiž navést do nehody.

Nebo mi při nehodě uvěřit, že jsem návštěvu nemohl vidět a zprostit mne viny? Odmítám také lidovou tvořivost, kdy se používají různé folie na zakrytí, zabarvují černou fixou tlačítka.

### Kde je jednotné stanovisko?

Jestli jedna věc mne štve. Když byl zkušební provoz této lokomotivy, proč se popsáními závadami nikdo kompetentní nezabýval? To je opravdu externím osobám hodnotícím bezpečnost a Drážnímu úřadu jako vrchnímu schvalovateli navrženého řešení jedno, že se při zkušebním provozu projeví vážné problémy, které ohrožují bezpečnost?

Ke komfortnosti obsluhy ETCS bych rád dodal, že když má každá řada lokomotiv jiný displej a jeho zobrazení a ovládání je jiné, tak kde je to tolik propagované jednotné stanovisko strojvůdce?

Miloš Brunner

Na článek reagoval člen prezidia FSCR David Votroubek, v jehož dikci je právě ETCS.

### Obrovská ostuda výrobce

Závady při instalacích ETCS do starších i nových hnacích vozidel, které popisuje kolega Miloš Brunner, jsou pouze pomyslnou špičkou ledovce. V tomto ohledu bohužel na celé čáře vítězí pouze ekonomické zájmy výrobců a implementátorů zařízení a bezpečnost je jen jakousi trpěnou chudou příbuznou. Kvůli vypsaným dotačním titulům se totiž musí výběrová řízení psát velice obecně a „nediskriminačně“ a mají neuvěřitelně šibeniční lhůty na dodání hotových řešení. Není proto čas na řádné testování a ladění prototypů a strojvedoucím se do rukou dostávají jen jakési polotovary, které mají k jednotlivým, spolehlivým a uživatelsky přívětivým produktům velmi daleko.

Je to sice obrovská ostuda výrobců takových zařízení, ale bohužel systém dotací a výběrových řízení je nastaven tak, že reference nejsou důležité

a pokud výrobce naprosto nezvládne jednu zakázku, tak mu nikdo nemůže bránit, aby se přihlásil do další.

### Selhání bezpečnostních autorit

Za obrovské selhání ale považuji přístup, jak českých tak evropských, bezpečnostních a certifikačních autorit. Jak je totiž možné, že je přípustné úspěšně ukončit zkušební provoz, když v deníku zkušebního provozu je obrovské množství závad, včetně kolegovy Brunnerem popsané oslňování displejem? Jak je možné, že je schváleno řešení zástavby, které při aktivaci nouzové brzdy okamžitě vyřadí z činnosti neúčinnější brzdu na lokomotivě (EDB)? Jak je možné, že dostane bezpečnostní schválení test brzd, který vyzkouší pouze elektrické napájení elektropneumatických ventilů, ale už neeší, jestli při brždění dojde skutečně k vypuštění vzduchu z průběžného potrubí? Jak je možné, že výrobci zařízení a softwaru je tolerováno, že jeho software obsahuje kritickou chybu a nelze na něj vyvinout potřebný tlak,

aby k opravě uvedené chyby došlo dříve než za dva roky?

Alibisticky popsané problémy a neuvěřitelně složité návody k obsluze takových zařízení pak rozhodně nejsou řešením, které by zajišťovalo požadovanou bezpečnost.

### Pomalá náprava, nízká ochota

FSCR se dlouhodobě snaží o nápravu výše popsaných, ale i méně diskutovaných problémů prostřednictvím jednání s ministrem dopravy, prostřednictvím bezpečnostní komise při ministerstvu dopravy, s drážním úřadem ale i ostatními subjekty či institucemi. Náprava je bohužel velice pomalá a taktéž ochota výrobců k řešení alespoň těch nejzásadnějších problémů je velice nízká. V současné době se připravuje schůzka na drážním úřadu s hodnotiteli bezpečnosti těchto zařízení. O jejím výsledku a možných dalších krocích v řešení tohoto neutěšeného stavu vás budeme informovat i prostřednictvím Zájmů strojvůdce.

David Votroubek

## Prolongace platnosti jízdních výhod ČD pro rok 2025

K prodloužení platnosti jízdních výhod ČD pro rok 2025 bylo stanoveno období od 1. 11. do 14. 12. 2024. Prolongační částky pro rok 2025 jsou stanoveny takto: Rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců (manželé, manželky, registrovaní partneři 1877 Kč, pozůstalí (vdovy, vdovci, vyjma sirotků) 1877 Kč, důchodci 904 Kč, děti do 26 let (dětí zaměstnanců, důchodců a sirotci) 904 Kč

Provedením úhrady prolongační částky je prodloužena platnost aplikace železniční průkazka na In Kartě na další období, a to do 13. 12. 2025. Prolongační částka uhrazená pro rok 2024 je platná do 14. 12. 2024.

**Úhrada prolongační částky:** Prolongační částku lze uhradit v e-shopu prostřednictvím platební karty nebo účtu ČD Kredit nebo u pokladní přepážky ČD s UNIPOK - hotově, platební kartou nebo EPIK. Jestliže je uhrzena bez předložení In Karty nebo prostřednictvím e-shopu ČD, je nutné před první cestou na Slovensko aktualizovat In

Kartu u pokladní přepážky ČD s UNIPOK nebo na příslušném personálním útvaru, kde je držitel v evidenci jízdních výhod.

### Potvrzení v době prolongace:

V době prolongace je nutné doručit na Evidenční centra jízdních výhod (ECJV) pro důchodce a pozůstalé nová potvrzení o pobírání invalidního důchodu (do věku 65 let) a u pozůstalých potvrzení o pobírání vdovského, vdoveckého nebo sirotčího důchodu. Tato potvrzení musí mít platnost pro rok 2025 (lze dodat potvrzení vystavené listopad, prosinec 2024) a lze je doručit osobně nebo zaslat doporučenou poštou či v elektronické podobě naskenované e-mailem.

### Průkazy pro bezplatnou jízdu:

V době prolongace lze požádat o průkazy pro bezplatnou jízdu (týká se pouze zaměstnanců ČD, a.s. a důchodců ČD, a.s., kteří splňují podmínky pro vydání tohoto průkazu). Příjem požadavků o vystavení průkazů s platností pro rok 2025 bude umožněn od 1. 11. 2024. Průkazy vydané v roce 2024 (vč.

potvrzení o úhradě manipulačního poplatku r. 2024) jsou platné do 14. 12. 2024, bez ohledu na to, zda je uhrzena prolongační částka pro rok 2024 či nikoliv. Od 1. 11. 2024 lze již žádat pouze o průkazy s platností roku 2025. O průkaz s platností r. 2025 lze požádat kdykoliv během roku, nejen v době vyhlášené prolongace.

**Další přepravní podmínky:** Při jízdě v 1. vozové třídě musí být dítě mladší 6 let, které není držitelem jízdních výhod, odbaveno dle tarifu ČD, při cestě do zahraničí vždy na pohraniční bod, v zahraničí pak podle místních podmínek. Při odbavení ve vlaku platí v plném rozsahu SPPO a tarif ČD.

**Časový příplatek pro komerční vlaky a vybrané linky:** 830 Kč pro zaměstnance a jejich rodinné příslušníky starší 15 let, rodinné příslušníky důchodců, vdovy, vdovce a sirotky starší 15 let, 420 Kč pro důchodce, děti a sirotky mladší 15 let (u dětí je rozhodující věk u okamžiku provádění prolongace).

**Časový příplatek pro zavazadla:**

590 Kč - pouze pro zaměstnance, pro další kategorie držitelů jízdních výhod tento příplatek určen není.

**Časový příplatek JMK:** 836 Kč - pro všechny držitele In Karet s platnou aplikací železniční průkazka.

Platnost všech časových příplateků končí vždy dnem, předcházejícím prvnímu dni platnosti prolongace pro další rok, vyhlášenému v metodickém pokynu k prodloužení zaměstnaneckých jízdních výhod.

**Důležité upozornění při pořízení časových příplateků u pokladní přepážky:** Při prolongaci na pokladní přepážce nejsou časové příplatky vydávány automaticky, ale pokladník musí jejich výdej ručně potvrdit. Proto v případě, že má držitel In Karty s aplikací železniční průkazka na příplatky nárok, musí požádat pokladníka o jejich výdej. V prolongačním období je možné dodatečně zakoupení příplateků bez manipulačního poplatku.

**Jednorázový příplatek k zaměstnaneckým jízdním výhodám:** Držitel

jízdních výhod, který nepředloží ve vlacích, které nejsou vedeny v závazku veřejné služby (komerční vlaky) časový příplatek, zakoupí si jednorázový příplatek pro komerční vlaky a vybrané linky ve výši 160 Kč. Platí jednotná cena pro každého cestujícího bez ohledu na věk nebo vozovou třídu, pro libovolný počet jízd (v době jeho platnosti) držitelů jízdních výhod.

Další informace k prolongaci roku 2025 včetně informací o uznávání jízdních výhod v rámci obvodu vymezeném objednávkou Jihomoravského kraje a v rámci obvodu vymezeném objednávkou Plzeňského kraje naleznete v Metodickém pokynu k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2025. Pokyn, vč. přílohy, je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod a současně je pro zaměstnance ČD, a. s. zveřejněn v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD.

Šárka Pupiková (ČD)

## Zabezpečovací zařízení zůstává UTZ - určeným technickým zařízením Elektrické zařízení drah a legislativa

Seminář České vědeckotechnické společnosti spojů, který se konal 18. září na Novotného lávce v Praze, měl téma Elektrické zařízení drah v legislativě. Účastníci si vyslechli panelovou diskusi, v níž se její účastníci vyjadřovali k případným změnám vyhlášky 100/1995 Sb. - Určená technická zařízení (UTZ). Ty se týkají uvádění do provozu a provozování zabezpečovacího zařízení na železnici.

Hovořilo se o používané legislativě UTZ v českém národním prostředí, byl představen institut UTZ v zahraničí, kde přednáška představila, na jakých národních legislativních podkladech jsou uváděna UTZ do provozu v zahraničí. Třetí přednáška měla jako téma plánovaný výhled legislativy UTZ v ČR.

### Praktické postupy

V následné diskusi byly dále vysvětleny nové pojmy, jakož jsou praktické postupy pro vydávání průkazu způsobilosti dráhy, pro jaké části dráhy a rozsah zařízení se tyto průkazy způsobilosti budou vydávat. Zástupci MD a DÚ ČR se shodli, že průkaz způsobilosti dráhy

bude vydán pro subsystemy, ale až po vydání Prohlášení Evropského společenství (ES). To je písemné ujištění národní autority o tom, že výrobek splňuje požadavky technických předpisů pro interoperabilitu platných pro EU, tzv. Prohlášení ES o shodě. Samotný průkaz způsobilosti dráhy bude pokrývat infrastrukturní části subsystemů od určeného železničního kilometru (žkm) do určeného žkm, ovšem rozsah pokrytí bude popisovat pouze interoperabilitní součásti. Samotný zápis do průkazu způsobilosti bude proveden až po ukončení příslušné certifikace ES. Jde tedy o to, že podmínkou pro vydání průkazu způsobilosti dráhy bude mj. Prohlášení ES o shodě pro subsystem, přičemž ale

zkušenost se subsystemy CCS (řízení a zabezpečení - Control Command and Signalling) je taková, že jsou to často rozsahem malé stavby, např. třeba přejezdové zabezpečovací zařízení.

### Sjednocení terminologií

Podobné případy nejsou zcela jasné v novém znění Zákona o drahách č.266/1994 Sb. a jeho pozměňovacích zákonech stanoveny. Pak by součástí takovýchto staveb, na které se přímo nevztahují požadavky na interoperabilitu, nebyly nijak podchyceny a nebyly by následně fundovaně provozovány a udržovány v požadovaných technických parametrech. A právě pro tyto případy je nutné zachovat platnost a znění



vyhlášky 100/1995 Sb. Jde především o národní požadavky na uvádění zařízení UTZ do provozu, při provádění technické prohlídky a zkoušky, a především pak při provozu zařízení UTZ při pravidelných prohlídkách a zkouškách pověřenými osobami. Bude nutné sjednotit terminologické návaznosti příslušných částí zákona o drahách a jeho pozměňovacích zákonů s vyhláškou 100/1995 Sb.. Týká se to především příslušných ustanovení, postupů a povinností, které jsou promítnuté do národního

prostředí ČR. Nadále ji bude nutné zachovat a po novelizaci této vyhlášky zachovat stejné principy v praxi a dále je používat.

### Průkaz způsobilosti dráhy

Informace o dráze budou uváděny do Evropského registru infrastruktury (RINF), údaje v tomto registru budou postupně doplňovány pro nové stavby (subsystemy). V RINF lze tedy získat informace o daném traťovém úseku, dozvědět se všechny parametry o dráze, ale až po jeho opravě či modernizaci. Platí to však pouze pro ty části technologické infrastruktury, které byly patřičně posouzeny, a bylo pro ně vydáno ES prohlášení o shodě pro subsystem, což je další důležitá informace.

Důležitým aspektem bylo sdělení, pro jaké subjekty je primárně určen průkaz způsobilosti dráhy. Ten bude obsahovat informace především o technickém vybavení příslušného úseku tratě interoperabilním zařízením, tedy umožňují-li celostátní nebo regionální dráha bezpečný a plynulý provoz

dražních vozidel při splnění základních požadavků kladených na návrh, zhotovení a instalaci subsystemu infrastruktury, subsystemu energie nebo subsystemu traťového řízení a zabezpečení, z něhož je tvořena. Diskutující sdělili, že výstupy průkazu způsobilosti dráhy jsou určeny především dopravcům, kteří tyto data budou čerpat k nasazování vozidel na příslušné traťové úseky.

### Přechod z MPO na MD

Odborný dohled nad provozováním vyhrazených technických zařízení provozovaných na drahách, je nyní podřízen Ministerstvu průmyslu a obchodu (MPO), ale zástupce Ministerstva dopravy (MD) uznal, že vybraná vyhrazená technická zařízení by měla být zařazena zpět do kategorie UTZ, neboť jejich bezpečná a spolehlivá činnost při provozu je nezbytná a je nutné pro taková zařízení v provozu dodržovat jasná pravidla k zachování jejich potřebných technických parametrů.

Text a foto Marek Tyr (ČTVSS)

### Přijaté závěry

- První a nejdůležitější závěr, který diskutující společně přijali je skutečnost, že Vyhláška 100/1995 Sb. stále platí a platit bude,
- Informace o dráze budou uváděny do Evropského registru infrastruktury (RINF) a budou zaznamenány pouze ty informace a technické parametry dráhy, které byly patřičně posouzeny, a bylo pro ně vydáno Prohlášení ES o shodě pro subsystem,
- určení čerpání výstupů průkazu způsobilosti dráhy, které jsou určeny především dopravcům, kteří tyto data budou čerpat k nasazování vozidel na příslušné traťové úseky,
- v provozu je potřebné, a v budoucnu bude i nutné dodržovat jasná pravidla k zachování potřebných technických parametrů i některých vyhrazených technických zařízení,
- v pátém a posledním bodě diskuse jsme byli velice příjemně překvapeni vstřícností zpracovatelů legislativních rámců návrhů zákonných norem a obdrželi jsme příslib, že především do procesu novelizace vyhlášky 100/1995 Sb. a předkládání změn bude zapojena i odborná veřejnost.

## Obrazem z jednání předsedů a členů ZO SČR nákladní dopravy v Pardubicích



Foto Martin Ježek

## Zábrany chránící vstup na pojižděné koleje se už objevují Konečně jsme se dočkali...

Prakticky po tři desetiletí cestování do zemí za někdejší železnou oponou jsem závistivě sledoval technické opatření zajišťující bezpečnost osob pracujících v kolejišti stanic nebo na širé trati v blízkosti provozované koleje. Průjezdny průřez pojižděné koleje je (byl) od pracovního místa oddělen mobilním zábradlím, tvořeným držákem ve tvaru písmene L nebo „zalomeného L“ připevněným k patě kolejnice. Držáky byly od sebe vzdáleny odhadem 3 metry a osazeny / spojeny buď dvojicí kovových tyčí (pevná, staticky stabilní zábrana), nebo osazeny jednou či dvěma latěmi červenobílé barvy vytvářejícím sice méně stabilní, ale přece jen účinnou překážku bránící vstupu zaměstnanců do prostoru pojižděné koleje.

Na české nebo začátkem 90. let minulého století ještě československé železnici věc zcela nevídaná. Pracovní místo nebylo od průjezdného průřezu pojižděné sousední koleje prakticky vůbec odděleno a bezpečnost pracovníků spočívala v obsazení pracovišť bezpečnostními hlídkami se signální trubkou. Teprve poměrně zásadní změna bezpečnostních předpisů Správy železnic účinná od roku 2021 přinesla změnu a na pracovních místech na širé trati se začaly objevovat „zábrany“. Napsal jsem záměrně v uvozovkách, neboť některá pracovní místa jsou „zabezpečena“ způsobem, nad nímž zůstává přirozený rozum stát.

Způsobů zabezpečení je několik. Jednak držák v podobě L nebo zalomené L



- tohle je rovnocenné řešení. Nicméně to, co je někdy mezi držáky, vzbuzuje pochybnost o svéprávnosti vedoucích pracovníků odpovědných za bezpečnost práce na pracovišti v blízkosti provozované koleje. Někde jsou držáky osazeny dřevěnými latěmi, což je poměrně pevná překážka bránící nechtěnému vstupu do průjezdného průřezu pojižděné koleje. Klasika jako v zahraničí. Na jiných místech však lze mezi držáky natažený vidět červenobílý řetěz z plastické hmoty, o jehož účinnosti se dá z hlediska účelu vážně pochybovat. Ale aspoň něco. Stále je to lepší, než „vrcholné řešení“ - držáky, mezi nimiž je napnutý provázek na němž jsou přivazovány kousičky červenobílé pásky.

Pominu-li drobnost, že ten tenký provázek ani při bezvadném barvocitu není v podstatě vidět a kousičky pásky jsou spíše pro ozdobu, tak rozhodně nezabrání tomu, aby se metrůvážící dělník při nějakém náhodném pohybu - uklouznutí nedostal do průjezdného průřezu pojižděné koleje. Plastického řetězku se může alespoň při pádu zachytit, což v případě provázku ale nepůjde. Bytelné zábrany chránící osoby pracující na vyloučené koleji na širé trati nebo ve stanicích před vstupem do prostoru pojižděné koleje se objevují až v poslední době. Například na trati mezi Karlštejnem a Srbskem.

Text a foto Miroslav Zikmund

KLUB ŽELEZNIČNÍCH MODELÁŘŮ  
HRADEC KRÁLOVÉ  
ČLEN SVAZU MODELÁŘŮ ČESKÉ REPUBLIKY

39. podzimní  
**VÝSTAVA  
MODELŮ  
2024  
ŽELEZNIC**  
s mezinárodní účastí

**na královéhradeckém hlavním nádraží  
od soboty 9. listopadu do neděle 17. listopadu 2024**

Otevřeno ve všední den 14-18 hod., soboty, neděle a svátek 9-18 hod.  
(pro přibrem objednané skupiny od 10 osob ve všední dny už od 9 hod., objednat lze na tel. 602 406 236)

Uvidíte klubová i soukromá kolejiště velikostí H0, H0e, TT a N a ve vitrinách modely železničních vozidel, jak vlastnoručně vyrobené, tak i tovární výroby a také ukázkou zahradní železnice ve velikosti G.

Po celou dobu výstavy budou všechna vystavená kolejiště v provozu  
Přístup na výstavu je z prvního nástupišťe

DALŠÍ INFORMACE NA NAŠICH INTERNETOVÝCH STRÁNKÁCH [www.kzmkh.eu](http://www.kzmkh.eu)

Partneři výstavy:

## Zvládli, nebo nezvládli? Jak se postavily ČD a SŽ k situaci na dráze po povodních

## Úplně bezvadné to nebylo

V době přípravy tohoto materiálu pro tisk máme v kalendáři 16. října. Většina dříve zatopených tratí je v provozu. Bud' po nich jezdí (byť s omezením) vlaky, nebo byla trať natolik poničena, že bylo nutné zůstat u náhradní autobusové dopravy. Dopravci a Správa železnic se už pochlubili, že situaci zvládli na jedničku. Náš spolupracovník se pár dnů poté, co velká voda opadla, vydal na kritická místa. Z jeho závěrů je zřejmé, že přes veškerou snahu to úplně skvěle nebylo.

Školním hodnocením bych - se skřípěním zubů - zvládnutí hodnotil trojkou, přičemž 1 si zaslouží především ostravský ODIS spolupracující s ČD na NAD. Pokud někdo na SŽ něco zvládl, tak to byl ten, kdo „před časem“ investoval finance do vodotěsného (blátotěsného) zajištění prvků ZZ v kolejišti ostravských stanic. Pro motory přestavníků výhybek je kalná voda s jemným blátičkem mňamka, po které přestávají fungovat, podobně jako svorkovnice. Zprovoznění kolejišť ve Svinově, ostravském HLN i Bohumině proto proběhlo nečekaně rychle a 29. září se částečně začal jezdit Bohumín i Polsko.

## Proč?

V ZS 18. byl v úvodním článku text: „České dráhy posílí kapacity pro řešení mimořádností v provozu.“ Netuším, k jakému posílení došlo, ale z mého pohledu to byla ve vztahu k cestující veřejnosti katastrofa. Uniká mi (a nejen mně) příčinná souvislost mezi zrušením „polských“ vlaků jedoucích z Prahy v úseku Praha - Hranice na Moravě, nebo jejich ukončení v Olomouci, a povodňovou šlamastykou - nesjízdnost trati z Hranic „na sever“. Naproti tomu „polské“ vlaky z Vídně či Budapešti do Hranic na Moravě až na výjimky jezdily. Více méně prázdné... Cizinci jaksi neměli hromadný zájem o cestu do Břeclavi, Hodonína, Otrokovic, Přerova, Hranic na Moravě, tuzemci zase nepotřebovali hromadně cestovat do Vídně / Budapešti.

„Polskými“ vlaky se nejedzí jen do Polska nebo na Ostravsko, ale na přípoje do České Třebové, Zábřehu, Olomouce, Hranic, čili vážení zákazníci ČD byli bez spojení. Jak se měl cestující dostat z Olomouce do Hranic na NAD se neřešilo (odkaz „cestující použijí následně vlaky“ je poněkud nedůstojné klíše). Od známého vlakvedoucího doprovázejícího „rakouské“ vlaky jsem se dozvěděl, že polští cestující jedoucí z Rakouska ani nevěděli o tom, že vlak končí v Hranicích. ÖBB na povodňové info nereagovaly. A jaká je logika zrušení vlaků 240/241 při nesjízdnosti trasy Hranice n. M. - Dětmorovic, pakliže vlaky „žluté konkurence“ do Košic jezdily po odklonové trase přes Púchov. Podobně, proč nejezdily Kysučany po zprovoznění ŽST Ostrava-Svinov a úseku na odbočku Odry, odklonem přes Vítkovice?

Nejsem příznivcem černé i žluté konkurence, nicméně musím přiznat, že to zvládla mnohem lépe. Průměrně inteligentní jedinec nepolibený dráhou nechápe, proč žluté i černé vlaky jedou a modré nejezdí. Resp., proč modré dopravce vyklízí bitevní pole a svou klientelu posílá ke konkurenci?

## První novodobá povodeň

V roce 1997 jsem byl kmenovým redaktorem týdeníku Železničář. Na rozdíl od redakčních kolegů s méně dobrodružnou povahou jsem cestoval, pokud to bylo možné a přinášel poznatky „z terénu“. Povodňová novinářská NAD turistika proto byla povinností. Jenže najít reálné existující spojení bylo prostřednictvím vyhledávačů spojení na platformě WIN 95 nemožné. IDOS bez aktualizace byl k ničemu. Informace jsem tak získával od dispečerského aparátu GR. Do Košic se jezdilo vlakem 128/129 (Pá/So/Ne jako autovlak) přes Lanžhot - Bratislava. Pro případ, že by zkolaboval most přes Moravu byla předjednána cesta přes Gänsemdorf (varianta později padla pro podmáčení trati u Dürnkrotu).

Později Bečvou zaplavená ŽST Přerov a ještě před tím propadlý propustek mezi Hranicemi a Polomí znamenaly odklon spojení Vídeň - Varšava (Chopin) po trase Vídeň - Mistelbach (přestavená souprava z místního na hlavní nádraží) - Hohenau - Kutná Hora - Velký Osek - Týniště nad Orlicí - Meziměstí ... Místo potloukání se Vídní jsem absolvoval část NAD do Hohenau a pěšky prošel kritický úsek u Dürnkrotu, kde „hochwasser“ v potoce Sulzbach, vlévajícího se do nedaleké Moravy, podmáčela trať.

## Válečné vlaky

Po částečném opadnutí vody a zprovoznění jedné koleje v ŽST Přerov (návěstidla zhasla, ZZ nefungovalo) se zavedly tři páry „válečných“ vlaků Praha - Ostrava - Vítkovice přes Brno, Valašské Meziříčí a Frenštát pod Radhoštěm. Cesta trvala cca 8 hodin... V Moravičanech byl poškozen most - tudy to nešlo, později se zprovoznila jedna kolej s použitím výhybky ze ŽST Střeh, čímž začala likvidace této ŽST.

Prvním vlakem z Prahy bylo možné jet, ale kudy vlastně ... Do poslední chvíle se lícitavalo, zda se nepojede z Kojetína přes Kroměříž, podle toho, jak se voda v Přerově zvládne. Organizaci jízdy povodňových vlaků měl na krku Pavel Dásek, pro mnohé kontroverzní a rozporuplná osoba, leč člověk se zkušenostmi a znalostí provozu, sekundoval mu David Rektor. Bylo to v době, kdy mobilní telefon kufříkové provedení, měl akorát generální ředitel ČD a náměstci. Komunikovalo se drážním telefonem (tehdy ještě jednotná síť ČSD), písemně dálkopisem. Počítače sice existovaly, ale spíše jako psací stroje.

## Šest hodin

„Povodňová doprava“ se v roce 1997 zvládala - v rámci komunikačních možností - mnohem lépe než letos. Tahat třeba vagon s auty do Popradu a zpět jistě nebylo nutné, ale šlo o prestiž - dokázat, že si umíme poradit. Současné operativní řízení provozní práce, na rozdíl od roku 1997, z tohoto pohledu na zajištění provozu patrně trochu rezignovalo. Nechápu to ani „modří provozní zaměstnanci“, tím spíše drážní dinosaury pamatující předpísané ustanovení, kdy systém ČSD měl 6 hodin na zajištění náležitosti mimořádného vlaku.

Dálnopis dopoledne vyplivl depeši z ministerstva dopravy oznamující zavedení posilového vlaku do Košic s odjezdem kolem 18:00 a dozorčí provozu, komandující, strojmisty staré se. V depu „na střed“ se vždycky nějaká ušmudlaná bobina našla, na ONJ se sestavila souprava (kdyby vozy nebyly, dalo se zajet na tehdejší Vítkov). Spíše byl problém sehnat lokomotivní četou - pohotovosti se sloužily 6-18 a 18-6, takže denní nemohl, noční se musel avizovat, aby přišel dříve nebo se „sehnal“ někdo z domova. Horší s vlakovou četou, těch bylo v Praze pomálu.

## Komunikace s komandujícími

„Co děláš?“  
„Končím, zítra mám ...“  
„Potřebuji, abys jel do Košic, RG zpět.“  
„Hmm, tak zavolej domů, že přijdu až zítra..., někdy.“

Se zpožděním a RG hodila šichta přes 26 hodin. Dneska by to ani nešlo. Odpověď? Tím byla prospaná RG z Košic.

V roce 1977 tragicky zahynula manželka tehdejšího prezidenta Husáka při leteckém neštěstí v Bratislavě. „Nejvyšší“ jel kvůli povětrnostním podmínkám na pohřeb do Bratislavy vlakem „nejvyšší důležitosti“. Z vládní remízy v Bubnech se musely vytáhnout dvě soupravy salonních vozů + ochranné vozy = bezpečnostní předvoj + kmenový vlak, zajištění pro „nejvyššího“ obcerstvení, k tomu lokomotivy nezávislé traxe T 478.1 s parním topením - pro oba vlaky dvojmo.

Nedovedu si představit, co by následovalo, kdyby dnešní nejvyšší či nižší nejvyšší ústavní činitel zatoužili po cestě vlakem. Nikoli mezi prostým lidem (jak 18. dubna 2010 cestoval prezident Klaus s první dámou na pohřeb tragicky zesnulého polského prezidenta - do Bohumína vlakem v jedničce, dále gum kolem), ale v salonním voze. Jak operativně by se takový vlak / vůz za 6 hodin připravil.

## Vše se dá vyřešit

Ale vraťme se k letošní velké vodě na železnici. Mým řešením by bylo netahat dlouhé pražské soupravy do Hranic. Stačilo je otočit v Olomouci a do Hranic poslat po přestupu olomouckého Pantera. Při dvouhodinovém taktu by to jeden Panter

zvládl, třeba i s obsluhou ŽST Přerov.

Nabízelo se i jiné řešení známé z velké výluky Dluhonice. Ostravské vlaky byly tehdy nahrazeny mezi Olomoucí a Ostravou (Bohuminem) autobusy, které po DI i s přesunem zvládaly cestovní dobu vlaku Olomouc - Ostrava. Jeden BUS jel do Hranic na Moravě. Valašské vlaky nahradila NAD do Lipníka nad Bečovou, Slovácké vlaky NAD do Luhačovic. K tomu „místní“ NAD do Přerova. Žlutý a černý dopravce využívali odklonovou trať z Olomouce do Nezamyslic se zpožděním v řádu hodin.

Spojení Praha - Hranice zajišťovaly pouze Valašské expresy v dvojhodinovém taktu. Jaká je časová návaznost NAD z Hranice do Ostravy, se cestující nikde (= mimořádnosti ČD) nedozvěděl. Na webu mimořádnosti ČD tato zásadní informace chyběla.

V téže době ODIS inzeroval časy odjezdů NAD z Ostravy střed do Opavy a naopak, resp. z / do Frýdlantu nad Ostravicí / Frenštátu pod Radhoštěm. Na webu se objevily i kompletní JŘ ve formátu PDF.

## Když navigují domorodci

Ačkoli první omezení dopravní opatření byla na webu ČD v jazyce českém inzerována již od 15. září, tak ve vyhledávacích spojení (IDOS) byla stále nabízena spojení zrušenými vlaky, ačkoli data byla denně aktualizována. Důvěryhodný zdroj „ze skupiny ČD“ mi sdělil, že „Nábřeží“ si objednálo „zrušení“ vlaků nejezdoucích již několik dní až v poledne 20. září. Jaksí se pozapomnělo volat do služby zaměstnance „skupiny ČD“ - CHAPS s. r. o = dceřina společnost ČD Informační systémy, kteří by třeba i formou homeoffice aktualizovali data v IDOSu podle pokynů „z Nábřeží“. Tak či onak se IDOSí data aktualizují každý den ...

NAD organizovaná ČD byla - na rozdíl od ODISu - spíše chaos. 19. září jsem jel vlakem 125 do Hranic na Moravě. BUS přistaven před stanicí odjezd v 11:33, končilo se na ústřední autobusové nádraží (ÚAN) v Ostravě, ačkoli vozidlo mělo za oknem papír s nápisem Ostrava hl. n. ÚAN je cca 5 minut chůze od ŽST Ostrava-střed. Z autobusu je vidět odstavená černá EJ 480, žlutá souprava včetně lok 162, jeden modrý Regiopanter. Během cesty jsme nepotkali jediný „žlutý NAD BUS“.

Z Ostravy střed jezdily do Vratimova dvě MJ 814, dále BUS do Frýdku-Místku, vlakem do Frýdlantu nad Ostravicí. Na nádraží v Kunčicích viděna odstavená černá EJ 480, dlouhý konvoj lokomotiv ČD Cargo přepravený z SOKV na hlavním nádraží.

NAD z Frýdlantu do Frenštátu pod Radhoštěm (a naopak) jen v hodinovém intervalu v pevně stanovených časech. Řidiči se vystřídali, nově nastupující jede poprvé, cestu nezná. Itinerář nemá, vlakvedoucí taky ne, navigují domorodci. Na rozdíl od „plánovaných výluk“, kdy se v Čeladné zastavuje „ve vsi“, povodňová NAD má zastávku k zastávce. Tady nastupuje jedna cestující a podivuje se, že předchozí spoj „v půl“ nejel. Vývěska na zastávce žádná. Pokladna patrně zavřená a staniční rozhlas nic nehlašil ... Z Frenštátu do Valmezu s mírným zpožděním, přípoj směr Kojetín čeká.

Paradoxem letošních povodní je, že v roce 1997 sloužila trať přes Veřovice jako odklonová trať, letos byla zasažena povodněmi.

## Až přijede, tak pojedě zpět

Pro nadbytek času ve Valmezu jsem se zajel podívat jak vypadá „nová staniční budova v Vsetíně“, ale o tom jindy. Vlak EC 120 má hodinové zpoždění, protože se čeká v Púchovu na vlak 611 ZSSK, nicméně v informačních systémech se „plánovaný“ hodinový posun neobjevil. Důvodem čekání na vlak 611 je zrušený vlak 240 z Košic, sic na webu ZSSK jsem žádnou informaci nenašel. Zajímavá „péče“ o několik cestujících z Košic, již

se způsobují problémy tuzemským cestujícím. Jak bylo postaráno o cestující vlaku 241 z Prahy? Nijak. Vedení 241/240 přes Púchov by problém řešilo ...

Pak 20. září jel jsem opět vlakem 125, tentokrát na NAD z Ostravy-střed směr Příbor. V Hranicích na Moravě se - na rozdíl od předchozího dne, kdy BUS čekal před stanicí - si tentokrát musel dojíti koordinátor (stejný jako den před tím) pro autobus na vzdálené parkoviště. Odjezd za cca 25 minut po příjezdu. Shodou okolností stejné vozidlo, stejný řidič, stejný papír Ostrava hl. n., ale z ÚAN Ostrava se pokračuje před ŽST Ostrava-střed.

## Jeden jede, druhý ne

U místní koordinátorky si ověřuji odjezd do Příbora. Pevně stanovené odjezdy v x:10. Dotazují se na interval odjezdů směr Hranice. Odpověď jako z jiné planety - až přijede, tak jede zpět. No bezvadně, leč v kontextu „dálkových“ opatření nepřekvapivě.

V autobusu do Příbora jedeme ve třech, kolem laguny Ostrava Nová Ves. Moc toho ke spatření sice není, ale je vidět dům, u něhož voda i po několika dnech čerpání dosahuje téměř ke střeše. Vjezd do oblasti hlídá PCR, nikdo nastupuje ani na mostech ve Svinově. Ke Studence po dálnici, z dálnice se odbočuje na „osudový“ most (10. srpna 2008), dále Nádražní ulicí kolem polí a luk ještě částečně zalitých vodou z Odry. Ve Studence nástup 18 cestujících. Ve stanicí stojí „žlutá souprava“.

Skotnice / Sedlnice bez nástupu. Příbor - část cestujících se rozchází domů, část pokračuje vlakem. Já se úspěšně poptávám po turistickém razítku, za hodinu jede další vlak. M810 jede „skrz“, ve Štamberku se nepřestavuje. Ve Veřovicích přestup do Valmezu, kde o několik minut grafikonově ujíždí EC ku Praze ...

Místo tříhodinového čekání na vlak 120 pokračují do Kojetína, dlouho jsem tudy nejel. Odměnou je turistické razítko. Přes Hulín do Olomouce na „zpožděný“ EC 120. Šokující ovšem bylo hlášení SŽ v ŽST Olomouc hl. n. Kolem 20:00 byl oznámen příjezd žlutého vlaku do Návsi s dovětkem „z důvodu nepříznivých povětrnostních podmínek“ jede vlak odklonem před Ostravu-Vítkovice ... Česká televizí ve svých zprávách „práskla“, že trať byla sjízdná už odpoledne. Cca 45 minut později hlášení téhož rozhlasu sdělující, že modrý vlak do Návsi „z důvodu nepříznivých ...“ nejede. Zvláštní jeden dopravce „za týchž podmínek“ jede odklonem, druhý po téže trati (ani odklonem) nejede.

## Studie se mýlí

O týden později tomuto nesmyslnému hlášení dalo korunu hlášení ve Svinově. Modrý vlak do Mošnova „z důvodu...“ nejede, žlutý vlak „z důvodu...“ mimořádně zastaví v ŽST Jistebník... v ŽST Hranice na Moravě hlášení pro opačný směr jízdy znělo „z provozních důvodů dopravce zastaví vlak mimořádně v ŽST Jistebník“...

V sobotu 21. září jsem si udělal výlet do Mladče, jezdí se jen přes léto do konce září. Začátkem týdne jezdila NAD kvůli zatopené trati. Při návratu z Červenky do Zábřehu bylo z nízkopodlažního Pantera vidět kam až sahala kalná voda „na hlavní trati“. Nechybělo mnoho a nejezdilo se ani do Olomouce.

Po zprovoznění trati z Hranic do výhyby Polanka nad Odrou jsem jel 26. září po odklonové trase EC 141 do Českého Tešína zkontrolovat NAD Dětmorovic - Svinov. V Dětmorovicích dva autobusy. Smutný pohled na hromady vodou zničených věcí čekajících v pytlích nebo jen tak na hromadách na odvoz. Nejen v Dolní Lutyni, kde podle odborné studie v souvislosti s GIGAFACORY nehrozí povodně. Matka příroda dala zpracovatelům povodňové studie jasně najevo, jak to bude vypadat.

Na svinovském nádraží nefungují pojezdové schody - inu nejsou voděodolné. Podchody jsou čisté. Ze Svinova do Hranic EJ 650, v Suchdole minuty navíc čekáním na zpožděný žlutý vlak. Díky výluce jedné koleje do Hustopečí nad Bečvou a čekáním na křižování má VEX z Púchova zpoždění, přestup se stíhá.

## Jenom pan Zababa

V pátek 27. září „mne čekala“ NAD ze Svinova do Opavy a Hlučína. NAD v režii ODISu, dva spoje za hodinu, v celou „rychlý“ spoj po silnici 11 (částečně má dálniční charakter), ve 41. minutu „pomalý“ spoj přes obce. Z Opavy jezdí „podvojný“ spoj NAD, jeden BUS jede do Hlučína, druhý do Chuchelné. Ze silnice je vidět část zdevastované trati, na poli jsou stovky hlávek zelí zalité bahnem čekající na likvidaci. Sklizeň je nebude nikdo, patrně budou zaořány. Část kukuřičného pole je rovněž vodou zlikvidována.

Smutný pohled na opavské depo zaplněné soupravami. Jediná sjízdná trať je do Hradce nad Moravicí, ostatní v režii NAD. U nástupiště stojí EJ 471 080 „Hanička“ se znakem města Trinec. Jak dlouho tu bude stát, ví asi jen jistý černokněžník zabývající se železnici.

V Hlučíně se jezdí přes „autobusové nádraží“, kde část cestujících vystupuje. Na hlučínském nádraží se připravuje „mejdán“ BAHNHOFEST (inu kdysi byl Hlučín součástí německy mluvícího Pruska). Na víkend se na webu ČD objevuje informace, že z důvodu „nesjízdnosti ulice“ bude NAD jezdit jen na autobusák. Ale jakápak nesjízdnost ulice? Přednádražní prostor, kde se autobus otáčel, si zabral „mejdán“.

Po návratu z Hlučína pokračuji směr Krnov. Rozumným řešením je rozdělení trasy Ostrava - Bruntál na tři úseky NAD - do Opavy, Krnova, Bruntálu. Spoj NAD na sebe čekají. Hodnocení „výborná“. Zatímco Opava už vypadala „jakž takž“, Krnov spíše naopak. Klasická NAD jezdí kolem zastávky ve Cvilíně, jedeme však jinudy. I v podvečer pracují hasiči na odklizení. Hromady nábytku, někde hromady zničených písemností. Z Krnova do Bruntálu zase jinudy než klasická NAD, mimo Zátor přes Horní Benešov ... Frekvence nic moc, v Bruntále přestup do motorové soupravy ... Z Olomouce EC 120, už včas.

## Spěšný s předností před mezistátními

Poté, 30. září, se vydávám k Hanušovicím a Starému Městu pod Sněžníkem. Stránky ČD jsem neprohlížel a jsem překvapen tím, že se jezdí na Ramzovou. Valašský ex přijíždí do Zábřehu z několika minutami. NAD čeká. Dvakrát busy Studená, obsazení minimální. V „mém“ 5 cestujících. Do Ramzové jede jen jedno vozidlo, stačí ... U Rudy nad Moravou „koleje v prostoru“, na železničním spodku si pochutnala povodňová vlna, pracuje se na opravě. Hanušovice výrazně poznamenané. Pohroma nešetřila ani zaměstnance ČD. Pro některé je služba odražením stresu z poničených domovů. Trať z Hanušovic do Jeseníku na několika místech poničena. Na Ramzové policejní hlídka brání vozidlům jet „dál“, aby včas zastavila povodňové čumily.

Cestu zpět končím v Hanušovicích, absolvuji NAD do Starého Města pod Sněžníkem. Nakolik je trať k bývalé odbočce Morava poničena není z NAD vidět, ale v Hanušovicích není žádný M 810, který by mohl jezdit. Po kolejijs jsou Hanušovice dostupné je víkendovými vlaky z Dolní Lipky. Cestovní doba NAD je plánovaná přes obce, nicméně pro nesjízdnost místních komunikací se jede přímo.

Silnice vedoucí podél koryta vodního toku Krupá vlévajícího se do Moravy u zastávky Hanušovice je některých místech poškozena, ačkoli je tvořena kamennou opernou zdí. Ve Starém Městě mi ochotná pokladní poskytuje tři razítka. Část staniční budovy byla v minulém desetiletí ubourána, zbytek citlivě zrekonstruován. Na odvoz čeká několik vozů naložených dřevem. Úklid stanice provádí zaměstnanec firmy SEŽEV chráněná dílna s. r. o.

Cesta zpět byla poznamenána zpožděním vyvolaným „střetem s osobou“ mezi Kostěnicemi a Pardubicemi. Za pozornost stojí informace, že při naštosování vlaků v Ústí n. O. dostal po odjezdu vlaku 506 před mezistátními zpožděnými vlaky 278 a 126 přednost Sp 1752 z Letovic do Chocně.

Miroslav Zikmund

