● Informace z jednání zástupců Federace strojvůdců, ale i dalších odborových svazů na železnici s ministrem dopravy Danem Ťokem ... str. 1 a 2 ● Co byste měli vědět o nových simulátorech pro výcvik strojvedoucích ... str. 1 a 2 ● Prezident FSČR Jaroslav Vondrovic jednal s poslanci sněmovny o novelizaci zákona o dráhách ... str. 1, 2 a 3 ● Zbytečná hysterie v hlavním vysílacím čase ... str. 2 ● Nová podniková kolektivní smlouva JHMD ... str. 2 ● Střety vlaků s dřevinami jako dlouhodobý systémový problém ... str. 3 ● Quo vadis, dráho? ... str. 3 ● O zákonech dobrých a horších pošesté ... str. 4 ●

číslo 8
30. dubna 2019
ročník 72

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Ministr dopravy svolal jednání – na vrcholné úrovni se řešily naše návrhy

Jak už jsme informovali, 8. března se uskutečnilo setkání prezidenta Federace strojvůdců Jaroslava Vondrovice a viceprezidenta FSČR Jaroslava Vincoura s ministrem dopravy Danem Ťokem, na němž bylo dohodnuto, že naše odborová organizace předloží své návrhy a připomínky pro oblasti, v nichž by se měla hledat a přijmout dlouhodobá a hlavně systémová řešení, jež mohou zlepšit situaci, a to nejen pokud jde o prevenci vzniku mimořádných událostí na železnici. Na stejném setkání bylo také dohodnuto, že v zájmu hledání efektivního řešení ministr dopravy svolá jednání, na němž se za účasti Federace strojvůdců sejdou vrcholní představitelé státních orgánů, jež mají železniční dopravu a její bezpečnost ve své gesci. Bude tak nabídnuta možnost nejen konfrontace názorů, ale především k hledání efektivního řešení. A co se dosud uskutečnilo z toho, co bylo takto předjednáno?

Prezidium Federace strojvůdců ČR za účelem zlepšení pracovních podmínek pro výkon profese strojvedoucí, které by též mohly přispět i ke zvýšení prevence bezpečnosti železniční dopravy, poslalo již v polovině března ministru dopravy dopis se stanoviskem, z něhož zde připomeneme to podstatné. Nejprve z našeho vyjádření pro oblast legislativy, kde FSČR navrhuje:

● Zajistit novelizaci Nařízení vlády číslo 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě tak, aby v tomto novelizovaném dokumentu byla konkrétně vymezena doba řízení ve vnitrostátní dopravě a rovněž i maximální délka směny, včetně přesčasové práce. Dále aby zde byla stanovena definice odpočinku mezi směnami, a to včetně podmínek pro možnost zkrácení tohoto odpočinku, kterého bude využíváno pouze v noční době.

● Zajistit možnost skutečného čerpání přiměřené doby na oddech a jídlo (PDOJ) tak, aby alespoň jedna část byla v délce 30 minut, a to i při případných změnách průběhu směny (výluky, zpoždění vlaků a podobně).

● Uvést ve všeobecnou platnost monitoring licencí strojvedoucích (MLS) s tím, aby bylo mimo jiné možno tímto opatřením sledovat i celkovou odpracovanou dobu strojvedoucích v kalendářním roce u všech dopravců v ČR s ohledem na roční normu pracovní doby, včetně max. doby přesčasové práce (dle zákoníku práce), kterou může zaměstnanec pro zaměstnavatele odpracovat.

● S ohledem na počet mimořádných událostí zapříčiněných pádem stromů za zhoršených povětrnostních podmínek zajistit skutečnou funkčnost ochranného pásma dráhy.

Směrem k Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) naše profesní odborová organizace navrhla:

● Využít dostupného zabezpečovacího zařízení především při výpravě vlaků eliminujícího chybu strojvedoucího. Tam, kde takové řešení není možné, zapojit do tohoto procesu alespoň jednoho dalšího odborně způsobilého zaměstnance.

● Zjednodušit dopravní předpisy, především zúžit počet možných způsobů výpravy vlaku (výprava vlaku hlavním návěstidlem pouze v případě, že

Pokračování na str. 2

Železniční odboráři jednali na ministerstvu dopravy

Dne 9. dubna se konalo jednání ministra dopravy Dana Ťoka se zástupci odborových centrál působících u ČD. Kromě šéfa resortu se tohoto pracovního setkání zúčastnil rovněž náměstek ministra dopravy pro řízení Sekce dopravní Ladislav Němec.

Projednávány byly zejména tři základní okruhy problémů: ● další postup při otevírání trhu železniční dopravy v závazku veřejné služby; ● strategie v oblasti nakládání s vlastnickými podíly ČD, a.s. v dceřiných společnostech; ● zaměstnanecké jízdní výhody po uplynutí prolongačního období 2019.

V případě prvního bodu všichni přítomní vzali na vědomí zásadní prohlášení ministra Ťoka, že všechny ostatní dosud nevysoutěžené železniční linky objednávané ministerstvem dopravy budou v přechodném období přiděleny přímým zadáním dle harmonogramu Českým drahám. Tuto informaci doplnil náměstek Němec, který sdělil, že k tomu došlo formou vyvěšení na úřední desce 7. března letošního roku a v 15denní stanovené lhůtě toto rozhodnutí nebylo nikým rozporováno.

Pokud jde o strategii v oblasti nakládání s vlastnickými podíly ČD v dceřiných společnostech, zde zatím nebylo ministerstvem dopravy přijato žádné zásadní rozhodnutí.

K zaměstnaneckým jízdním výhodám po uplynutí prolongačního období 2019 ministr konstatoval, že ministerstvo dopravy dalo k pozměňovacímu návrhu poslance Kolovratníka na zrušení § 33 zákona 77/2002 Sb. neutrální stanovisko. Přestože nebyl tento návrh na jednání hospodářského výboru (HV) Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR přijat, existuje ještě teoretická možnost, že bude předložen při závěrečném projednávání novely zákona o dráhách. Ovšem s ohledem na to, že poslanec Martin Kolovratník prohlásil po hlasování v HV, že tento svůj návrh stáhne, není diskuze o změnách v systému režijních jízdních výhod na pořadu dne. Nadále by se tedy mělo k této problematice přistupovat v duchu Memoranda o udržení sociálního smíru na železnici v souvislosti s řešením problematiky jízdních výhod na období 2018–2019, které podepsali zástupci MD ČR a odborových centrál působících na železnici 4. prosince 2017.

Během našeho setkání ministr dopravy vyjádřil rovněž podivení nad záměry hejtmana Plzeňského kraje Bernarda ohledně uzavřených brutto smluv s ČD vztažmo k režijním jízdním výhodám.

Jaroslav Vondrovic, prezident FSČR

Na snímku, který byl pořízen na dubnovém jednání zástupců železničních odborů s ministrem dopravy Danem Ťokem, jsou zprava prezident Federace strojvůdců Jaroslav Vondrovic, prezident Federace vozmistrů Luboš Malík, viceprezident FSČR Jaroslav Vincour, zástupce SOSAD – místopředseda firemního výboru při ČD Jindřich Berounský, prezident Federace vlakových čet Robert Benda, předseda OSŽ Martin Malý, prezident Federace železničářů ČR Jiří Hartych, ministr dopravy Dan Ťok, předseda Demokratické unie odborářů Zdeněk Fojtík, předseda SOSAD Jan Kadečka, předseda Cechu strojvůdců ČR Vlastimil Jelínek, prezident Unie železničních zaměstnanců Stanislav Trojan, předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola a předseda PV OSŽ ČD Vladislav Vokoun

Naše stanovisko zaznělo i na jednání hospodářského výboru sněmovny

Hospodářský výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR se třetího dubna zabýval novelizací zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách. Jednání se zúčastnil prezident Federace strojvůdců České republiky Jaroslav Vondrovic, který zde předložil nejen obsáhlé písemné stanovisko, ale všechny přítomné osobně oslovil i ve svém vystoupení, v němž vysvětlil, proč podporujeme zvláště některé z předložených pozměňovacích návrhů.

V neposlední řadě se jedná o pozměňovací návrh k ustanovení § 10 zákona o dráhách, který má za cíl zajistit účinnou ochranu lidských životů a majetku při provozování dráhy před rizikem pádu dřevin z obvodu dráhy a z ochranného pásma dráhy do kolejiště. V apelu na poslance, aby těmto pro bezpečnost železničního provozu významným a nezbytným návrhům věnovali zvýšenou pozornost, prezident FSČR uvedl i celou řadu konkrétních faktů, jimž věnujeme v tomto vydání ZS samostatný článek „Střety vlaků s dřevinami jako dlouhodobý systémový problém".

Federace strojvůdců považuje za důležitý i pozměňovací návrh k § 8 zákona o akciové společnosti České dráhy, který nově stanovuje předmět podnikání ČD tak, aby odpovídal 4. liberalizačnímu balíčku.

Kolega Vondrovic zmínil taktéž pozměňovací návrhy k § 46s zákona o dráhách, které se snaží řešit celkovou přípustnou dobu řízení drážního vozidla

Pokračování na str. 2

Zprovoznění výcvikového simulátoru pro strojvedoucí v Dopravně vzdělávacím institutu v České Třebové se 4. dubna zúčastnili i představitelé naší odborové organizace. Na snímku s generálním ředitelem ČD Miroslavem Kupcem (uprostřed) jsou prezident Federace strojvůdců Jaroslav Vondrovic (vlevo) a viceprezident FSČR Jaroslav Vincour. Foto: Josef Holek a Marek Poláček

Vyzkoušel jsem si výcvik se vším všudy

Ze snímku, na němž jsou představitelé Federace strojvůdců zachyceni před českotřebovským simulátorem pro výcvik strojvedoucích společně s generálním ředitelem Českých drah Miroslavem Kupcem, se zdá, že vztah naší odborové organizace k tomuto novému způsobu výcviku strojvedoucích bude kladný. Zda je tomu opravdu tak, jsme se zeptali prezidenta FSČR **Jaroslava Vondrovice**. A zde je odpověď na naši otázku:

K spokojenosti je důvod. Již ve stádiu příprav simulátorů, z nichž ten druhý bude k dispozici v Praze, jsme zdůrazňovali, že tento způsob zdokonalení výcviku strojvedoucích vítáme. Jde o dobrý počin a České dráhy jako dopravce zde investovaly peníze do užitečných technologií. Zvláště pro mladé začínající kolegy to bude znamenat, že jejich příprava dostane nové dimenze. Dosud jen poměrně „suchá" výuka provozních předpisů bude během kurzu rozšířena o možnost vyzkoušet si leccos i v praxi. Budou tak lépe připraveni na „ostrý provoz" za různých dopravních a povětrnostních podmínek. Na jízdu ve dne, v noci, v mlze, za deště, či sněžení. Na trenažéru si lze vyzkoušet jízdu hnacími vozidly elektrické i motorové trakce, na dvojkolejné či jednokolejné trati a tak dále.

České dráhy zdůraznily, že na simulátory se dostanou všichni strojvedoucí národního dopravce, tedy nejen ti, kteří budou v přípravě ...

Ano, to je pravda a nepochybuji, že i to bude přínosem. I když vzniku možných mimořádných událostí to s velkou pravděpodobností zcela nezabrání, každá situace, z nichž se generují podmínky pro vznik těchto provozních malérů, je totiž jiná, půjde o cestu a prostředek, jak také zkušenějším kolegům nasimulovat i situace, s kterými se ve své praxi setkávají jen zřídka, osvěžit jim správné postupy při jejich řešení, případně cvičit rychlejší reakce na ně.

Dostal jste při první veřejné prezentaci možnost si jízdu na trenažéru také osobně vyzkoušet?

Samozřejmě a byl jsem docela překvapen, co všechno se dá nasimulovat. Běžný rutinní provoz se všemi povinnostmi, které musí strojvedoucí před jízdou a během jízdy plnit, včetně komunikace s dispečerem pomocí radiostanice, až po mimořádné situace. Při jedné z nich jsem musel dokonce zavést rychločinné brzdění a vyzkoušet si tak i rychlost své reakce.

S jak dlouhým výcvikem na simulátoru, jehož ostrý provoz začne od června, mohou kolegové vlastně počítat? A hlavně, v jakém duchu bude probíhat, bude i nějak vyhodnocen?

Začnu od druhé části této otázky a řeknu to velmi stručně a jasně. – Jedná se o simulátor, který je zařízením výcvikovým a nikoliv zkušebním! A ještě dodávám, že každá „jízda" by měla trvat přibližně čtyřicet minut.

Děkuji za rozhovor.

*S prezidentem Federace strojvůdců ČR **Jaroslavem Vondrovicem** rozmlouval*

Libor Poláček.

Ministr dopravy svolal jednání – na vrcholné úrovni se řešily naše návrhy

Dokončení ze str. 1

zabezpečovací zařízení neumožní strojvedoucímu projet nedovoleně návěstidlo) a dále zprostit strojvedoucího funkce osoby řídící posun.

● Z hlediska bezpečnosti železniční dopravy změnit podmínky při provozování drážní dopravy při zhoršené povětrnostní situaci.

● U regionálních tratí, provozovaných například podle předpisu SŽDC D3 – Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy, kde se dlouhodobě nepřepokládá zavedení ETCS, umožnit instalovat národní zabezpečovací zařízení, například Radioblok v kombinaci s radiostanicí s technologií DMR (Digital Mobile Radio), a to i bez možnosti dotací z EU.

Další návrhy Federace strojvůdců směřovaly i k dopravcům, u nichž požadujeme:

● Zajistit, aby všechna vozidla byla vybavena zabezpečovacím zařízením kompatibilním se zabezpečovacím zařízením na pojížděných tratích.

● Zajistit vyšší kvalitu servisovaných vozidel, aby se strojvedoucí mohl plně věnovat řízení vlaku bez nutnosti řešení závad na technice.

● Součinnost provozních profesí upravit tak, aby strojvedoucí nemusel suplovat práci ostatních profesí, ale naopak, aby mu tyto profese zajišťovaly kvalitní servis.

● Zlepšit skladby směn strojvedoucích.

● Zlepšit úroveň prostor určených pro odpočinek strojvedoucích mezi dvěma směnami, jakož i v době případného přerušení při dělené směně.

● Zvýšit kvalitu výcviku nových strojvedoucích, především zkvalitněním jízdního výcviku.

● Zvýšit úroveň pravidelného školení strojvedoucích.

Opomenuta ovšem nebyla ani oblast školství, kde FSČR navrhuje ve spolupráci s Ministerstvem školství ČR znovu aktivovat středoškolské a učňovské obory zaměřené na železniční problematiku.

Ministr dopravy Dan Ťok v návaznosti na naše takto předložené návrhy splnil svůj slib. Na 9. dubna svolal avizované společné jednání, kterého se osobně rovněž zúčastnil. Federaci strojvůdců na něm zastupovali prezident Jaroslav Vondrovic a viceprezident Jaroslav Vincour, kteří diskutovali s ředitelem Drážního úřadu Jiřím Kolářem, s generálním ředitelem Správy železniční dopravní cesty Jiřím Svobodou a v neposlední řadě i s předsedou představenstva a generálním ředitelem Českých drah Miroslavem Kupcem.

Je velmi důležité, že hledání systémových řešení bylo konečně zahájeno a hlavně, že k tomu došlo na tak vrcholné úrovni. A nezůstane samozřejmě jen u tohoto jediného setkání. Již 15. dubna se tak uskutečnilo jednání prezidenta FSČR Jaroslava Vondrovice s Jakubem Kopřivou, který je náměstkem ministra dopravy pro řízení Sekce legislativně právní. A ještě v závěru dubna by se mělo konat jednání celé delegace zástupců Federace strojvůdců na Správě železniční dopravní cesty. Tomuto pracovnímu setkání s cílem projednat možnosti zjednodušení nyní místy bohužel až příliš složitých dopravních předpisů se měl zúčastnit rovněž náměstek generálního ředitele pro řízení provozu SŽDC Miroslav Jasenčák.

Připravil Libor Poláček

Naše stanovisko zaznělo i na jednání hospodářského výboru sněmovny

Dokončení ze str. 1

strojvedoucím. V tomto případě ovšem Federace strojvůdců považuje za vhodnější, aby byl do zákona o dráhách zanesen pouze institut Monitoringu licencí strojvedoucích s povinností jej dodržovat všemi dopravci, včetně případných sankcí za jeho nedodržení. Praktická stránka věci – max. doba řízení drážních vozidel, max. doba délky směny a minimální doba odpočinku aby byla řešena v prováděcím předpisu, např. v nařízení vlády, a proto FSČR naopak doporučila tyto pozměňovací návrhy neschválit.

K monitoringu licencí strojvedoucích prezident FSČR zdůraznil *„K ohrožení bezpečnosti železničního provozu může docházet i z důvodu pracovního přetěžování strojvedoucích. Liberalizace trhu přinesla novou možnost pro strojvedoucí, a to být zaměstnán souběžně u různých dopravců. Není však řešena celková přípustná doba řízení drážního vozidla strojvedoucím, pokud pracuje pro více dopravců. Maximální pracovní doba zaměstnanců v drážní dopravě je totiž stanovena pouze ve vztahu k jednomu zaměstnavateli a neřeší tak v praxi existující případy, kdy strojvedoucí vykonávají práci pro více dopravců. Federace strojvůdců proto dlouhodobě podporuje široké uplatnění projektu monitoring licencí strojvedoucích, známého též pod zkratkou MLS, který je realizován ve spolupráci Drážního úřadu a Správy železniční dopravní cesty, v současné době na dobrovolné bázi se třemi dopravci (ČD, ČD Cargo a AWT). Jeho rozšíření na všechny železniční dopravce vítáme a považujeme ho za důležitou pojistku, která bude napříště sehrávat klíčovou roli v zamezení právě již zmíněnému pracovnímu přetížení našich kolegů a tak může sehrát důležitou roli při zvyšování bezpečnosti železniční dopravy.“*

Na hospodářském výboru, který začátkem dubna projednával celkem dvaapadesát (!) pozměňovacích návrhů k zákonu o dráhách, sice v této fázi nebyla přijata většina z předložených změn, přesto je ale důležité, že se touto problematikou poslanci zabývali a že se k ní ještě vrátí. A za obzvlášť cenné lze považovat skutečnost, že i v tomto procesu přípravy novelizace zákona o dráhách mohly zaznít také názory naší samostatné profesní odborové organizace.

Libor Poláček

Zbytečná hysterie v hlavním vysílacím čase

Vedení zpravodajství televize Nova je evidentně líto, že skončila série mimořádných událostí na železnici, k nimž nešťastnou shodou okolností docházelo v poměrně rychlém sledu na přelomu února a března. V duchu zadání **„hysterii je potřeba přiživit“** se proto reportér Josef Svoboda vydal na Krajský soud v Brně, kde 10. dubna probíhalo odvolací řízení k mimořádné události, k níž došlo v železniční stanici Bylnice dokonce **už před takřka dvěma lety!** Jednalo se o nové posouzení prvostupňového rozhodnutí Okresního soudu ve Zlíně z ledna tohoto roku.

Z produkce televize Nova vznikla pro hlavní zpravodajský pořad Televizní noviny **tendenční a účelová reportáž**, která nepřinesla prakticky nic z relevantních informací, na jejichž základě předsedkyně senátu Krajského soudu v Brně rozhodla, že trest odnětí svobody na deset měsíců s podmíněným odkladem a zkušební dobou na dva roky sice strojvedoucímu zůstane, zároveň ale pozbude platnosti část rozsudku, jež ho na celé tři roky původně zbavila možnosti vykonávat strojvůdcovskou profesi. Proč k tomuto rozhodnutí nyní soud dospěl? Dejme alespoň my prostor zásadním informacím, jež byly uvedeny nejprve v odvolání našeho kolegy a pak vlastně i v odůvodnění nového rozsudku, jak nyní zazněl v jednací síni.

Náš kolega, který se několikrát omluvil za své pochybení (a dokonce se tak znovu stalo i ve zmíněné televizní reportáži), se přiznal, že neúmyslně projel návěst „Stůj“ hlavního návěstidla, čímž porušil ustanovení vyhlášky č. 173/1995 Sb. a ustanovení předpisu SŽDC D1. V důsledku toho s osobním vlakem čelně narazil do stojící lokomotivy nákladního vlaku. Nicméně faktem je, že nákladnímu vlaku bylo dispečerem Centrálního dispečerského pracoviště Přerov umožněno provádět rušící posun v obvodu železniční stanice Bylnice v rozporu s vnitřními předpisy, které takový posun zakazují.

Připomeňme také, že tento strojvedoucí jak v pracovním, tak osobním životě žije řádný život a nikdy nebyl trestně stíhán a i jeho přestupkový rejstřík je bez zápisu. Má dlouholetou praxi v řízení drážních kolejových vozidel a u svého předchozího zaměstnavatele (Správa železniční dopravní cesty), stejně jako u současného zaměstnavatele, kterým jsou České dráhy, nemá jakékoli pracovní nebo osobní problémy. To potvrdila ve své referenci i základní organizace Federace strojvůdců České republiky, které je tento kolega členem. Přimluvila se tedy za zrušení trestu zákazu činnosti, když poukázala i na skutečnost, že po mimořádné události kolega již zase víc než půl roku, po splnění všech zákonných povinností, obsluhuje drážní vozidla bez jakýchkoli pochybení.

Tato zásadní fakta ovšem v bulvárně zpracované reportáži nezazněla. Zato byl divák úmyslně veden k tomu, aby si na závěr udělal negativní úsudek nejen o „hazardérech v strojvůdcovské profesi“, ale i o Českých dráhách, které jim dovolí, aby dále jezdili s jejich vlaky. Přitom se „pletla i jablka s hruškami“, když redaktor Svoboda až nepochopitelně uváděl příklady, jak to chodí v případě trestání viníků nehod na silnicích…

Nešlo o nic jiného než o záměrnou manipulaci s cílem znovu, a zbytečně, znepokojit širokou veřejnost. V hlavním vysílacím čase tak dostala prostor reportáž, za kterou se může televize Nova jenom stydět.

Jaroslav Vondrovic
prezident Federace strojvůdců ČR

Na trenažéru si otestujete i nečekané situace na trati

České dráhy po více než třech letech od prvních úvah nasazují do ostrého provozu trenažéry pro strojvedoucí. První dvojice simulátorů za 30 milionů korun je v České Třebové a v Praze. Má zlepšit přípravu nových strojvůdců a těm stávajícím prohloubit zkušenosti. Po pilotním provozu, který bude trvat několik týdnů, budou výcvikem na simulátorech procházet všichni uchazeči o práci strojvedoucího v rámci přípravných kurzů. Zároveň se zde budou zdokonalovat i všichni ostatní naši kolegové, a to minimálně jednou ročně po dobu dvou hodin.

ČD jsou jediným dopravcem u nás, co se výcviku strojvedoucího systematicky věnuje. Povolání strojvůdce u národního dopravce v současnosti vykonává okolo 3500 lidí. Výcvikem na trenažérech projdou i všichni uchazeči, jichž se na profesi momentálně připravuje zhruba 200. O práci strojvedoucích mají stále častěji zájem i ženy, kterých je u ČD nyní už 22.

„Simulátory nám pomohou lépe připravit uchazeče o práci strojvedoucího na výkon jeho povolání a u stávajících strojvedoucích zlepšit jejich návyky při práci. Podstatná bude také příprava na provozní situace, se kterými se začínající strojvedoucí při jízdním zácviku na lokomotivách vůbec nemusí setkat a i zkušení strojvedoucí se s nimi setkávají jen výjimečně. Může se například jednat o jízdu vlaku na přivolávací návěst či na obsazenou kolej,“ říká generální ředitel Českých drah Miroslav Kupec.

Tato dvojice trenažérů se má v budoucnu ještě zdokonalovat a doplňovat o další moderní prvky, které přibydou na našich lokomotivách. Spadá mezi ně hlavně evropský vlakový zabezpečovač ETCS, jenž se v příštích letech nainstaluje na stovky vozidel používané pro koridory.

Národní dopravce o pořízení dvou trenažérů mluvil již v roce 2015, do provozu je však dává až nyní. *„Jsme sektorový zadavatel a musíme postupovat podle zákona o zadávání veřejných zakázek. Pořízení trvalo déle i proto, že simulátory jsou unikátní a nebylo jednoduché je naprogramovat na míru,“* potvrdil Kupec. Zařízení má spolehlivě napodobovat prostředí kabiny se všemi ovládacími prvky. Výchozím modelem pro kabiny simulátorů jsou sice řídící jednotky z vlaků typu „Panter“, jinak ale kabina nemá představovat žádný konkrétní typ vozidla. Na trenažéru lze tedy simulovat i jízdu s dieselovou lokomotivou.

Celková délka naprogramovaných tratí činí celkem 250 kilometrů, o předobraz konkrétních traťových úseků však nejde. Při tvorbě trenažéru vývojáři sice vycházeli ze skutečných tratí a stanic, ovšem pro potřeby simulátoru je upravili. V podstatě se nejedná o konkrétní a opravdu existující traťové úseky, které by strojvedoucí znali. Zároveň se všechny zastávky a stanice přejmenovaly jinými názvy.

Simulace jízdy vozidla zobrazuje strojvedoucímu odpovídající venkovní prostředí, tedy kolejiště včetně návěstidel, přejezdů, stanic, okolní krajinu včetně zástavby apod. Instruktor nejprve připraví plán. Poté, co na dané zadání strojvedoucí absolvuje trasu, systém vyhodnotí správnost provedení. Nakonec se jeho jízda podrobně rozebere a vyhodnotí.

Lektor bude moct nasimulovat k výcviku na trenažéru cokoliv – nejen jízdu po jednokolejné regionální trati či vícekolejných koridorech, ale i jízdu v moderním tunelu maximální rychlostí 160 kilometrů za hodinu či dokonce srážku s pasoucím se dobytkem či autem na přejezdu. Naprogramovat je možné i počasí, nebo pokud se vlak přece jen dostane do střetu, na monitoru se vytvoří i prasklina.

„Můžeme simulovat třeba ztrátu napětí v troleji. Strojvedoucímu ukážeme tuto informaci na hlavním displeji a on musí jednat tak, jak má podle předpisu. Tedy okamžitě brzdit,“ říká instruktor Lukáš Gahai, zatímco kolegovi v místnosti před sebou situaci nasimuluje.

Podle vedoucího vzdělávacího oddělení Jiřího Lukeše bývá někdy i špatná komunikace mezi strojvedoucím a dispečinkem jednou z příčin problémů, které v železničním provozu nastávají.

Výcvik na srážku s automobilem nebo člověkem trenažér rovněž obsahuje, podle Lukeše však není tím hlavním, co by měli strojvedoucí absolvovat. *„To že vjede auto na přejezd, není chyba strojvedoucího. U takového případu si může na simulátoru nacvičit jen reakci a zmírnění následků,“* připomněl a dále zdůraznil, že simulátor bude plnit hlavně tréninkovou činnost.

Kromě trenažéru vznikly v České Třebové ve vzdělávacím středisku Dopravního vzdělávacího institutu rovněž nové učebny a rozšířeny jsou i ubytovací kapacity.

Marek Poláček

Přejezd P7140 – dočkáme se závor?

Nehody na železničních přejezdech pravidelně zaplňují statistiku mimořádných událostí (MU). V článku **Hodně slov a málo činů** (ZS č. 2 ze dne 31. ledna 2019) jsem poukazoval na nedostatečně rychlý přístup SŽDC ke zvyšování bezpečnosti na přejezdech – především v dosazování závorových břeven u přejezdů s přejezdovými zabezpečovacími zařízeními (PZZ) jen se světly. V článku jsem zmiňoval i přejezd P7140 v km 4,470 trati Hodonín–Zaječí na velmi frekventované silnici II/421 v prostoru známého vinařského města Velké Pavlovice. Na tomto přejezdu došlo v letech 2012 a 2015 k MU, při kterých bylo zraněno celkem 25 osob. Škody dosáhly cca 4,5 milionu korun. V obou případech vydala Drážní inspekce pro SŽDC bezpečnostní doporučení požadující instalaci závorových břeven. Jako v případě mnoha podobných bezpečnostních doporučení k jejich vyslyšení nedošlo. Zabezpečení přejezdů je v souladu s platnými normami...

Prvního února došlo na tomto přejezdu k dalšímu střetnutí vlaku s osobním autem. Řidič s poškozeným vozem z místa MU ujel, byl však Policií ČR vzápětí dopaden – viz i článek **Nechtěné prvenství** v č. 4/2019 ZS. K další MU na tomto přejezdu došlo 8. dubna v 5.46 hod. Řidič osobního vozu opět nerespektoval PZZ ve výstraze... Naštěstí nedošlo k žádnému zranění. Komisionální prohlídkou motorového vozu 810 157-8 bylo zjištěno jeho poškození za 146 000 korun. Proti řidiči byly zahájeny úkony trestního řízení pro podezření z přečinu obecného ohrožení z nedbalosti.

Lze konstatovat, že při zohlednění všech nákladů spojených s nehodami na tomto přejezdu – škody na majetku Českých drah a SŽDC, náklady na léčení zraněných osob, ceny za náhradní autobusovou přepravu a částek za výjezdy zdravotnické záchranné služby, hasičů a policistů – pak by byla rekonstrukce PZZ tohoto přejezdu včetně instalace záznamových kamer dávno zaplacena! Doufejme, že se řidiči, ale zejména cestující a vlakový personál dočkají doplnění tohoto PZZ o závorová břevna.

Podle údajů Drážní inspekce došlo za I. čtvrtletí letošního roku k 44 střetnutím na železničních přejezdech. Dlouhodobá statistika DI napovídá, že takřka polovina všech nehod se odehrává na přejezdech vybavených PZZ se světly bez závor.

Vladimír Selucký

Nová podniková kolektivní smlouva JHMD vstoupila v platnost

Od 1. dubna 2019 vstoupila v platnost nová podniková kolektivní smlouva (PKS), kterou uzavřela Federace strojvůdců České republiky s vedením akciové společnosti Jindřichohradecké místní dráhy.

Cílem jednání bylo dosáhnout stavu, který zajistí především růst mezd a zároveň umožní zachovat udržitelný rozvoj společnosti JHMD.V základním textu PKS JHMD nedošlo k žádným zásadním změnám. V oblasti odměňování je ale novinkou nastavení tarifního rozpětí v jedné tarifní skupině u některých profesí. To umožní rozlišit pracovníka s delší praxí nebo s vyšší kvalifikací. Dále byl doplněn tarifní stupeň pro strojvedoucí v zácviku.

Navýšení mezd splňuje podmínky nastavené v Memorandu o postupu v kolektivním vyjednávání, které bylo v minulosti uzavřeno smluvními stranami. Sazby stravného byly upraveny v souladu s vyhláškou 333/2018 Sb. Též byla navýšena maximální výše mimořádné odměny při získání požadované odbornosti.

Vzhledem ke skutečnosti, že je poprvé v historii Jindřichohradeckých místních drah v profesi strojvedoucí zaměstnána žena, byla do PKS zakomponována povinnost zajistit pro ni při odpočinku samostatnou místnost.

Závěrem bych chtěl ocenit oboustranně věcný a korektní způsob, jakým celé vyjednávání proběhlo.

Josef Bock, člen P-FS

Příprava strojvedoucích ČD

Příprava nových strojvedoucích ČD trvá téměř rok. Nejdříve stráví několik týdnů v některém z Oblastních center provozu, jako „strojvedoucí v přípravě“ se seznamují s jednotlivými pracovišti a získávají první praktické zkušenosti. Další měsíc stráví v Dopravním vzdělávacím institutu v České Třebové, kde se připravují ke zkoušce k získání licence strojvedoucího u Drážního úřadu a k interní zkoušce, která umožní zařazení do jízdního výcviku. Absolvují i první výcvik na simulátoru. Po úspěšném zvládnutí obou zkoušek nastupují do jízdního výcviku, který trvá podle platné legislativy nejméně 12 týdnů, u ČD 15 až 24 týdnů. V průběhu přípravy absolvují uchazeči další měsíční kurz, kde se připravují na řízení konkrétních typů vozidel a řešení konkrétních provozních situací. V tomto období strojvedoucí opět nejméně dvakrát absolvuje výcvik na simulátoru. Po splnění uvedených požadavků následuje další zkouška a poté již nasazení do provozu. Proces výcviku strojvedoucích u ČD trvá nejčastěji 8 až 10 měsíců.

Vlevo nahoře na simulátoru právě probíhá jízda na elektrifikované dvojkolejné trati, dole je zachycen informační panel, na němž aktuální průběh výcviku mohou sledovat i další zájemci. Foto: Marek Poláček

Střety vlaků s dřevinami = dlouhodobý systémový problém!

Z písemného vyjádření, předloženého prezidentem FSČR Jaroslavem Vondrovicem účastníkům jednání Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny

Provoz železniční dopravy má zcela specifický charakter, naprosto nesouměřitelný s organizací silničního provozu na pozemních komunikacích. Pravidla silničního provozu jsou postavena na principu přizpůsobení řízení vozidla stavu vozovky a momentálním rozhledovým poměrům a řidič vozidla tedy volí způsob jízdy dle předvídatelných vnějších okolností a v případě překážky vozidlo zastaví nebo se překážce vyhne. Tato pravidla provozu nelze převzít v železniční dopravě, pro bezpečnou jízdu vlaku je z principu nezbytná garance volnosti a sjízdnosti tratě. Zábrzdné vzdálenosti železničních vozidel jsou podstatně delší, než je tomu u vozidel silničních, železniční vozidlo se nemůže překážce vyhnout a pružně přizpůsobit jízdu rozhledovým poměrům. **Každá překážka v kolejišti proto znamená zásadní ohrožení bezpečnosti železniční dopravy s rizikem fatálních dopadů pro dopravce, cestující i zasilatele nákladů (přepravce).**

Jak plyne z údajů SŽDC, jen v letech 2010–2013 bylo v důsledku pádů stromů do kolejiště zraněno 18 osob. Dne 11. června 2014 byl dokonce strojvedoucí velmi vážně zraněn při střetu nákladního vlaku ČD Cargo se stromem spadlým za bezvětří na III. tranzitním modernizovaném koridoru mezi Plzní a Chebem. Jen věcné škody v železničním provozu jsou za období let 2010–2013 evidovány (nikoli nahrazeny!) ve výši téměř 31 000 000 Kč, přičemž náklady spojené s újmami na zdraví a škody nepřímé nejsou do této kalkulace vůbec zahrnuty. Jak plyne ze závěrů Drážní inspekce zpracovaných ve Zprávě o výsledcích šetření mimořádné události, **v roce 2016 bylo Správou železniční dopravní cesty evidováno 206 případů pádu stromů do kolejiště, v roce 2017 jich bylo dokonce 706, tj. v průměru téměř dva případy denně**. Pády stromů byly zaznamenány významným dílem jak z obvodu dráhy, tak z ochranného pásma dráhy, a to v poměru cca 40:60.

Zásadním analytickým zjištěním Drážní inspekce je skutečnost, že z dlouhodobě zaznamenávaných událostí jich **cca 90 % způsobil pád stromu takzvaně zdravého, to jest bez zjevné vnější známky např. schnutí, napadení hnilobou či jiného poškození, tedy stromu bez možnosti jeho předchozího individuálního vytipování a označení coby stromu rizikového**. Naprostá většina těchto pádů stromů tak byla zcela nepředvídatelná, jakákoli prevence založená na odstraňování vybraných rizikových stromů se v tomto světle jeví jako zcela neefektivní, respektive s ohledem na množství kontrolovaných stromů (jde o řády statisíců) prakticky nerealizovatelná.

České dráhy v uplynulých letech uplatnily soudně nároky na náhradu újmy ze střetů vlaků ČD se stromy, a to jak proti SŽDC (strom v obvodu dráhy), tak proti vlastníku pozemku přilehlého k dráze (ochranné pásmo dráhy, v konkrétním případě 1. tranzitní koridor v úseku s traťovou rychlostí 160 km/h). Ani v jednom případě ovšem ČD neuspěly, přičemž zásadním argumentem pro zamítnutí nároků byla skutečnost, že v těchto případech vlastníci pozemků prováděli vizuální kontroly, stromy byly na pohled zdravé a jejich pádu tak nemohlo být předem zabráněno. Odpovědnost tedy nebyla shledána nejen u prostého vlastníka pozemku přilehlého k dráze, ale ani u profesionálního provozovatele dráhy, jemuž je její bezpečné provozování ukládáno přímo zákonem o drahách.

Stávající legislativní úprava, za podpory soudní judikatury, tak přispívá k prohlubování nebezpečné praxe, kdy růst „zdravých“ stromů v blízkosti dráhy není explicitně považován za zdroj ohrožení dráhy a v případě jejich pádu do kolejiště pak není osoby, jež by za takovýto zdroj ohrožení dráhy nesla právní odpovědnost. V této souvislosti upozorňujeme na aktuální, pravomocně soudně potvrzenou, nevymahatelnost jakékoli kompenzace za způsobenou újmu na životě a zdraví a na majetku nejen ve vztahu k dopravcům, ale i k uživatelům jejich služeb, tedy k cestujícím a přepravcům nákladu. Tedy ani poškozený (zraněný) cestující, resp. přepravce v případě poškození nákladu, ani dopravce nemají nárok na jakoukoli náhradu. **Tento fakt pak v podstatě vylučuje motivaci vlastníků pozemků v obvodu dráhy (tedy téměř výhradně SŽDC), resp. v ochranném pásmu dráhy, situaci účinně preventivně řešit.**

Potřeba řešení problému je o to naléhavější, že s přibývajícími extrémními výkyvy počasí v důsledku klimatických změn lze očekávat i gradaci počtu střetů vlaků s dřevinami. Jde o dlouhodobý systémový problém, který není možné řešit jinak než legislativní změnou. Jen tak bude zajištěno, že v případě vzniku škody bude mít poškozený právo se domoci adekvátní náhrady, ale **především a v první řadě zabrání vzniku škody jako takové, neboť bude odstraněna její primární příčina. Změna navrhovaná v rámci připravované novelizace zákona o drahách tedy vychází ze širšího společenského zájmu na udržení bezpečnosti železniční dopravy!**

Jaroslav Vondrovic, prezident FSČR

Známý malíř by byl smutný...

V úterý 26. března byl v Praze na stadionu Slavie v Edenu velký fotbalový svátek: přátelské utkání naší fotbalové reprezentace s Brazílií. I přes prohru 1 : 3 našeho týmu bylo toto utkání pro příznivce fotbalu nezapomenutelným zážitkem. Zápas zhlédlo i nemálo fanoušků z Moravy. Část z nich cestovala vlaky Českých drah. Pro cestu zpět někteří použili IC 575 Jiří Bouda odjíždějící z Prahy ve 23.50 hodin, s příjezdem do Brna ve 2.11 hod. Vlak však podle grafikonu dojel pouze do Březové nad Svitavou. Zde v 1.49 h. (již 27. 3.) zastavil a cestující obdrželi informaci o překážce na trati... Tato „kulturní vložka“ trvala 5 hodin a čtyři minuty. Jinak řečeno také 304 minut. O co šlo?

Dne 27. března v 0.41 h. byl zaznamenán výpadek napájení trakčního vedení (TV) v druhé traťové koleji (TK) mezi Letovicemi a Březovou n. Svit. V 1.24 h. byl zjištěn spadlý strom v km 207,500. Bylo vypnuto napájení TV obou traťových kolejí a zastaven provoz. V 6.50 h. byl s omezením obnoven provoz po 1. TK. Ve 12 hodin byl obnoven provoz po 2. TK a vyloučena 1. TK pro dokončení oprav – do 14.38 hodin. Je samozřejmé, že byla opožděna řada dalších vlaků a ke slovu se dostala i náhradní autobusová doprava. Známý malíř a také znalec života na kolejích Jiří Bouda (1934–2015), jehož jméno IC 575 nese, by byl jistě smutný z toho, jak strom rostoucí v ochranném pásmu dráhy a v dopadové vzdálenosti od kolejí dokáže paralyzovat dopravu na I. tranzitním koridoru!

Padající stromy na trať ohrožují bezpečnost a pravidelnost dopravy stále častěji. Například ve čtvrtek 4. dubna došlo k pádu stromů ve třinácti případech. Z toho 4x na trati Svitavy–Žďárec u Skutče. Je jasné, že zvláště na jednokolejných tratích tyto incidenty naprosto rozvrátí jízdní řád. A jízda autobusy náhradní přepravy v řadě případů má s kulturou cestování jen velmi málo společného.

Na internetových stránkách SŽDC se dovídáme, že *Máme na starost široké spektrum činností s jediným cílem – aby na tratích a nádražích fungovalo vše, jak má. Ke spokojenosti dopravců i cestujících.* Věřme, že nový ministr dopravy pomůže SŽDC k tomu, aby tato slova nebyla jen prázdnou frází, ale byla naplněna od A až do Z.

Vladimír Selucký

Poukázali jsme na systémové důvody aktuálně vysokého počtu mimořádných událostí

Dvanáctého března se konala schůzka zástupců strojvedoucích s generálním ředitelem ČD Miroslavem Kupcem, jejímž cílem bylo poukázat na systémové důvody aktuálně vysokého počtu mimořádných událostí (MU) projetí návěstidla v poloze zakazující jízdu. Během jednání, jehož se zúčastnili strojvedoucí Jiří Běhounek, Pavel Corradini, Martin Kolář a Antonín Sehnal, se do debaty zapojil rovněž ministr dopravy Dan Ťok.

Jednání bylo rozčleněno do dvou rovin – ● Co pro snížení počtu MU může udělat společnost ČD svými interními procesy? ● Co České dráhy pro snížení počtu mimořádných událostí mohou udělat svým působením na ostatní instituce, jako jsou Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), Drážní úřad (DÚ), Drážní inspekce (DI) a v neposlední řadě právě i ministerstvo dopravy (MD)?

Podle mínění strojvedoucích se sice v konečné fázi velmi často jedná o pochybení jednotlivých strojvedoucích, stane se tak ovšem zejména v důsledku systémových chyb. Těch se dopouští mnozí pracovníci na různých stupních řízení, kteří se (a mnohdy i opakovaně) nezabývají našimi podněty. Ve své podstatě tak opravdu jde o selhání lidského činitele. Člověka na stanovišti lokomotivy však až jako důsledku, nikoli příčiny! Na našem setkání jsme tedy poukázali na řadu konkrétních problémů a debatovali zejména o několika zásadních bodech, které zmíníme i v tomto článku.

Jako nemalý problém se ukazuje přetěžování strojvedoucích při mimořádnostech v dopravě. Důvodem je extrémní nárůst výlukové činnosti s velmi nekvalitně a navíc i opožděně zpracovávanými a předávanými podklady od organizátora výluk, tedy od SŽDC.

Velmi problematický je i neustálý nárůst zátěže strojvedoucích z důvodu rušení pozic jiných zaměstnanců a přesouváním povinností právě na strojvedoucí.

Zcela chybí i jakákoliv odborná multikriteriální analýza (např. z pohledu psychologie práce či řízení kvality systému a procesů), vyhodnocující reálnou pracovní zátěž strojvedoucího, od které by se mohly poté odvíjet bezpečnostní doporučení a návrhy na další kroky v oblasti prevence MU. Na tvorbě podkladů pro takovou analýzu jsou připraveni podílet se i naši kolegové.

Zaměstnavatel strojvedoucím bohužel nevytváří příjemné anebo alespoň zcela bezproblémové pracovní prostředí. Mimo jiné jde o upřednostňování ekonomické efektivity na úkor komfortu zaměstnance. A to, ať už jde o pracovní podmínky na stanovištích hnacích vozidel, stav nástupních a odpočinkových místností, o průběh a skladbu směn a jejich přerušování „při každé příležitosti“, o obratové časy ve stanicích a jiné. Každé zlepšení uvedeného stavu sice bude dopravce stát nějaké prostředky, ale mělo by být především i v zájmu jeho vrcholného managementu budovat lepší pracovní podmínky a sociální zázemí.

Pozornost jsme věnovali také tristní situaci v oblasti elektronizace pracovních náležitostí, a to ve vztahu k služebním tabletům a aplikacím, ale i k archaickým služebním mobilním telefonům, které již nesplňují současné požadavky provozu.

Vyzvali jsme také, aby se vedení ČD postavilo za své zaměstnance proti obvinění generálního inspektora Drážní inspekce a ředitele Drážního úřadu, kteří v médiích hovořili o nevhodném používání soukromých telefonů strojvedoucích během vedení vlaku. Požadujeme buď předložení důkazů o takovém chování, nebo veřejné prohlášení, že se jednalo jen o spekulace. Ale i pokud se tak v minulosti někdy stalo, jednalo se jen o ojedinělý exces jednotlivce.

Redefinovat bude třeba i pravidla pro čerpání přiměřené doby na oddech a jídlo (PDOJ) tak, aby strojvedoucí měl reálně zajištěn klid a prostor na odpočinek a klidné jídlo. Stejně tak bude nutné revidovat reálné technologické časy úkonů strojvedoucího (příprava hnacího vozidla, střídání na ose, minimální technologické časy ve vratných stanicích) tak, aby strojvedoucí nemusel jednat ve spěchu.

Požadujeme také jednoznačnou deklaraci zásady, že včasnost drážní dopravy je až na druhém místě po bezpečnosti! Veškeré činnosti se musí provádět s rozvahou a v klidu a dopravce by pro to měl vytvořit vhodné podmínky. Ať už jde o vydání patřičných instrukcí dispečerům a strojmistrům, nebo o tlak na SŽDC a jejich výpravčí apod.

Organizaci práce u SŽDC vnímáme velmi negativně, a to v oblasti předpisové činnosti (nepřehledné a nejednoznačné předpisy tvořené výrazně alibisticky a s přenášením odpovědnosti na dopravce), ale i pokud jde o porušování vlastních norem, problematiku zpravování vlaků písemnými rozkazy a všeobecně spíše „otrokářský“ vztah provozovatele dráhy k dopravcům.

Poukázali jsme rovněž na zavedení systému zcela nevhodného (ne)provádění seznání u nově budovaných či modernizovaných stanic a mezistaničních úseků (Ejpovické tunely, obvod Vršovice-Eden). Požadujeme i přehodnocení stanoviska ve smyslu budování současného VZ typu LS na tratích bez progrese vybavením ETCS či zachování VZ LS i na tratích se systémem ETCS. V případě zachování smíšeného provozu na tratích bez povinnosti dohledu ETCS jsme kategoricky požadovali zachování přenosu kódu VZ LS, včetně jeho rozšiřování do míst, kde dosud přenos kódu není.

Rádi bychom také změnili způsob a formu vzdělávání formou pravidelných školení se zohledněním předávání informací o technických záležitostech. Opomenuto samozřejmě nemohlo být ani aktuálně velmi žhavé téma „systému bodového ohodnocení strojvedoucího“. Generální ředitel ČD nám objasnil prvotní úvahu, jež ale v současné době už nabrala zcela jiný a dříve nezamýšlený směr!

Devátého dubna se konala další schůzka, a to právě jako vyhodnocení závěrů z jednání, kterému byl věnován tento článek. Také o výsledcích tohoto našeho setkání máme v úmyslu na stránkách našeho časopisu informovat.

Antonín Sehnal

Quo vadis, dráho?

Již před časem byli někteří dopisovatelé Zájmů strojvůdce varováni, že jejich příspěvky jsou pod drobnohledem zaměstnavatele. Tak tedy, páni „sledovači“ a analytici, čtěte pozorně i toto moje zamyšlení!

Je zbytečné uvádět výčet toho, co se stalo v poslední době – výčet projetých návěstidel a jiných mimořádných událostí (MU), včetně ujetí vlaku nebo srážky několika souprav. Krátce po těchto událostech se objevil verdikt vedení ČD, Drážní inspekce a Drážního úřadu – na vině je lidský činitel, tedy strojvedoucí! Ostatně jak také jinak! Pokud je jídlo přesolené, může za to kuchař. Pokud jsou šaty nesprávně ušité, může za to krejčí, nebo švadlena! Ale potažmo se nikdo nepídí po okolnostech, proč je jídlo pokažené, šaty nesedí a tedy ani proč strojvedoucí konal tak, jak konal. A to, domnívám se, je důležité ptát se hlavně po příčině, než řešit následky a pouze konstatovat, kdo je vinen. Ono totiž, kdyby se postupovalo směrem, který jsem naznačil, mohlo by se totiž k ledasčemu dojít.

Proč je tedy poslední dobou takový nárůst nehodovosti? Ocitli jsme se v čase, kdy do penze odchází větší množství kolegů (silné ročníky), a navíc dlouhodobě nejsou pouze ČD a ČD Cargo jedinými zaměstnavateli v našem oboru. K tomu ještě personální politika našeho zaměstnavatele, a sice že na strojvedoucího se doslova „navalilo“, co se navalit dalo. A opomenout nelze ani tzv. zefektivnění pracovní doby, kdy takové ty půlhodinové i hodinové přestávky např. ve vratných stanicích jsou dávno ta tam. Podle nedávných statistik chybělo jen na ČD cca 150 strojvedoucích.

Zkrátka a dobře, ty doby, kdy povolání strojvedoucího bylo dosti lukrativní, jsou pryč! Ale proč? Jak jsem již uvedl – na strojvedoucí se navalilo, co se navalit dalo, jen zaměstnavatel k tomuto přidání práce, odpovědnosti a rozšíření znalostí v naší profesi jaksi zapomněl přidat adekvátně i peníze! Když případní uchazeči o profesi strojvedoucí zjistí, jaký štos předpisů a různých jiných dokumentů musí ovládat, do toho druhou polovici vědomostí technického charakteru (znalost a ovládání nejenom lokomotivních řad) a další dovednosti a znalosti, a v jakém spěchu je musí zvládnout, tak jde prostě od toho. Někde ve fabrice totiž sice bude mít o něco méně peněz, ale za daleko méně znalostí, odpovědnosti. A hlavně, spát bude doma a nebude někde i o sobotách a nedělích po nádražích pobíhat s těžkými taškami a střídat několik hnacích vozidel za směnu!

Nakonec se ale přece jen najde pár jedinců, kteří do toho jdou. Jedná se v podstatě o několik kategorií lidí:

a) opravdoví nadšenci, jejichž klukovský sen je řídit vlak – těch je ale už spíše jen poskrovnu,

b) absolventi různých škol, kteří byli buď rodiči, nebo okolnostmi donuceni zapojit se do pracovního procesu za účelem získání vlastních peněz,

c) tuto poslední skupinu lze těžko charakterizovat; jedná se vesměs o lidi, kteří již ledasčím prošli, nebo byli „odněkud odejiti“, nebo se ocitli v tíživé finanční situaci a tuto složitou životní etapu hodlají řešit na dráze.

Takže se nám po „sítu“ jménem lékař, psycholog (obojím je stále jednodušší se prosmeknout) a po jakémsi vstupním pohovoru tito lidé ocitnou ve „fabrice na strojvedoucí Made In Česká Třebová“. Kdysi byl na ČSD výnos vymezující, že kandidát strojvedoucího nesmí býti starší než 35 let. Bylo to z důvodu, že starším jedincům již jde hůře učení a i jiné znalosti a dovednosti z oboru jim už prostě tzv. nepřešly do krve. Dnes se ale bohužel setkáváme se strojvedoucími čekateli, kteří již mají zmíněnou hranici dávno za sebou! Těch, co na dráhu přišli v cca 40 letech a více, jsem zažil několik. A mám osobní zkušenost, že z většiny z nich se už nikdy opravdoví strojvedoucí nikdy nestali.

Pokud zhodnotím celkovou přípravu na naši profesi, musím své poznatky konstatovat v několika odstavcích. Mám za to, že právě zde je potřeba hledat prvotní příčiny oněch již úvodem zmíněných mimořádných událostí.

Kdo provádí vstupní pohovory s případnými zájemci o povolání

Vesměs se jedná o pracovníky z vedení podniku (bývalá depa kolejových vozidel). Jedná se sice o lidi vysokoškolsky vzdělané, jež prošli nejedním manažerským školením, ale nikoliv o odborníky v oboru sociologie, psychologie a parapsychologie, takže asi těžko odhadnou, jak to adept se svým budoucím povoláním myslí. Nejedná se přece o krátkodobou záležitost a také vlastní výcvik není zrovna lacinou záležitostí. Prostě – koho jednou přijmou, tak zvláště vzhledem k vynaloženým prostředkům pro takové lidi již není cesty zpátky. Domnívám se ale, že při vstupních pohovorech by měl být opravdový (a nezávislý) odborník-psycholog, dobře znalý drážní problematiky. A ten by měl předat výsledek šetření představitelům vedení podniku. Zkušenosti jsou totiž takové, že uchazeč je někým ponaučen, jak má vystupovat, co má komisi sdělit, čeho se má vyvarovat. A pokud tyto zásady dodrží, má to de facto jisté. Navíc ona již zmíněná přijímací komise je pod silným tlakem seshora, aby se naplnily stavy v nedostatkové strojvůdcovské profesi.

Kdo jsou uchazeči o post strojvedoucího čekatele

Tytam jsou doby, kdy bylo k výkonu naší profese nutné středoškolské vzdělání, a to nejlépe strojní anebo elektrotechnická průmyslovka. Dokonce před cca dvaceti roky byly Drážním úřadem tak tvrdě nastavené parametry, že i chlapi, co jezdili dvacet let i více na motorových vozech a lokomotivách, když bylo potřeba je přeškolit na elektrická hnací vozidla, museli absolvovat elektrotechnickou průmyslovku. Jinak to prostě nešlo! A teď? Stačí, aby byl jedinec vyučený v oboru strojním (svářeč, obráběč, opravář zemědělských strojů). Co si tedy lze pomyslet o těchto změnách kritérií? *„Odvolávám, co jsem odvolal, a slibuji, co jsem slíbil?!“*

Jinak se to teď v našich řadách stále více hemží sice absolventy s maturitou, ale jsou to absolventi chemickotechnologické či stavební průmyslovky, ale i střední školy cestovního ruchu, hotelové školy a dokonce i absolvent AMU se najde. Stále více se před jmény strojvedoucích objevují písmenka Mgr., Bc., RNDr. apod. To je sice hezké, ale pokud ty tituly nejsou vázány na technické obory, pak jsou jen málo platné. Poslední dobou se s kandidáty doslova roztrhl pytel, a tak není problém mít za měsíc kandidátů na jízdní zácvik dokonce i několik.

Když mám přiděleného kandidáta na tzv. jízdní zácvik a já jej provádím strojovnou lokomotivy, tak musím konstatovat, že tito přidělenci se dělí do cca tří kategorií:

a) ti, co mají opravdový zájem, a to je hned znát a je jich bohužel jen pomálu,

b) ti, co zájem pouze předstírají – těch už je daleko více, a toto předstírání se záhy projeví,

c) ti, co zájem ani nepředstírají (a tak raději dále no comment!).

Zmínění přidělenci jsou rovněž velice ovlivněni absolvováním DVI v České Třebové, kdy dnes jde prostě spíše jen o tzv. fofrkurz!

„Fabrika na strojvedoucí Made In Česká Třebová“

Vyslechl jsem si leccos o tom, jak to tam nyní funguje. Jediní fundovaní lektoři jsou bývalí strojvedoucí s dlouholetou praxí – ovšem takoví, kteří mají pedagogické vlohy. DVI je člen Skupiny ČD, tedy dceřiná společnost. To ale znamená, že se vlastně jedná o samostatný (mimoprovozní) subjekt. My jsme byli kdysi připravováni na budoucí povolání v SOUŽ. A kurz na strojvedoucí pořádal ÚPV (Ústav podnikové výchovy), což byla složka přímo ČSD. Takže pro ČD nyní školí zaměstnance někdo, kdo ke školeným de facto nemá ten zvláštní (osobní) vztah. Nepůjde už o jejich zaměstnance, oni je ani nebudou platit a po absolvování školení s nimi již nebudou mít nic společného. Tedy slušně řečeno. A tady je další veliká chyba. Vzpomeňme například Baťu, který měl všechno svoje včetně škol, kde si připravoval a vzdělával zaměstnance. Takže si to shrňme – kdo se dostane do DVI v Třebové, má už za současné situace kurz na strojvedoucího z 99 % v kapse. A na to se pochopitelně hřeší.

Praktický zácvik na strojvedoucího – pasivní a aktivní zácvik

Kdysi u ČSD platil výcvikový předpis (dnes je to předpis ČD Ok 2) a tam bylo jasně stanovené, kolik hodin (resp. měsíců) musel kandidát na strojvedoucího absolvovat jako pomocník (na pomocníka se též zacvičovalo), jak dlouho musel být na zácvik v dílnách (6 měsíců u motorářů, 3 měsíce u elektrikářů, měsíc u kompresorářů, 14 dní u vozmistrů atd.). Pak teprve nastoupil kurz na strojvedoucího (pozor, prozatím ale pouze technická část) – pro vyučené 3,5 měsíce (středoškoláci 3 měsíce). Až poté následoval jízdní zácvik, což byla cca 14 dní záloha, přibližně 14 dní nákladní vozba a asi 14 dní osobní vozba. Následně kandidát absolvoval na ÚPV dopravní kurz (cca 14 dní). A to byla de facto příprava na finální zkoušku č. 8 AB. Takže, pokud se někomu povedlo od té doby, co se vyšplhal na lokomotivu, dostat se na „pravou stranu“ v době cca 2,5 roku, patřil mezi ty šťastnější. Dnes je podnik schopen po cca sedmi měsících (od přijetí) posadit tohoto „odborně vyškoleného zaměstnance“ na stanoviště, aby sám vezl vlak! I tady ale hledejme příčiny mimořádných událostí!

Dokončení v příštím vydání ZS

***S. T.**, strojvedoucí OCP-V*

Kolegové, děkujeme!

Pátého dubna se konala skvělá společná rozlučka našeho kolegy, strojvedoucího **Jindřicha Pyszka**, a našeho vedoucího strojmistra, ing. **Josefa Gazura**, kteří odchází na zasloužený odpočinek.

Znovu připomínáme, že na zcela zasloužený, neboť Jindra přes 20 let vedl i naši základní organizaci Federace strojvůdců Jablunkov jako předseda. Vždy čestný, obětavý a férový, a to nejen ke svým členům, ale i k vedení naší provozní jednotky. Nejednou ale také musel bojovat za naše turnusy a nástupy, kdy jsme se museli stěhovat z Jablunkova do Českého Těšína a pak do Třince, kdy jsme ve směnném režimu chodili na osmihodinové směny s nástupy v 0.30, 1.30, 2.30 hodin a podobně, samozřejmě bez jakékoliv odměny a na úkor svého osobního volna.

Nelze nepřipomenout ani organizování nezapomenutelných společenských akcí, dětských dnů, přátelských fotbalových utkání se slovenskými kolegy z rušňového depa Čadca, stejně jako na atraktivní zájezdy, když vše obětavě připravoval spolu s ostatními kolegy z výboru naší ZO. Ale to je přitom jen malý výčet za těch dvacet let jeho působení ve funkci předsedy.

Do výslužby nyní ovšem odchází rovněž inženýr Josef Gazur, který za svoji pracovní kariéru na naší železnici prošel několika funkcemi – od vedoucího oprav v depu Bohumín, přes vedoucího střediska lokomotivních čet v Jablunkově, až k vedoucímu strojmistru v PJ Cargo Ostrava. Také on je správný chlap, vždy férový, poctivý a s velkým odborným přehledem. Jeho nástupce to bude mít hodně těžké.

Od nás strojvedoucích vám oběma, vážení kolegové, náleží velké díky a srdečné přání jen toho nejlepšího do dalších mnoha let. Ať vás stále provází pevné zdraví, štěstí a jen dobrá nálada, stejně jako radost z vnoučat a rodinná pohoda!

Přejí výbor a členové základní organizace FS Jablunkov.

Na snímku jsou kolegové Jindřich Pyszko (vlevo) a Josef Gazur, kteří na jaře letošního roku odešli na zasloužený odpočinek

Dojemné loučení se službou na železnici

Dne 29. března proběhlo ve Středisku oprav kolejových vozidel ČD Cargo Ostrava výborně připravené slavnostní rozloučení s odcházejícími strojmistry tohoto SOKV. Pana **Vitolda Watrobu** a dalšího našeho kolegu, pana **Vratislava Andrýska**, který je dlouholetým členem Federace strojvůdců České republiky *(na detailnějším záběru oslavenců je to ten vpravo)*, při této příležitosti přišlo pozdravit a poděkovat jim za dlouholetou poctivou práci na naší železnici několik desítek kolegů a spolupracovníků.

Takzvaným točením, v tomto případě s elektrickou lokomotivou 363 015 a za asistence ještě v povzdálí přistavené 799 008, stále zachováváme krásnou historickou tradici.

Velmi emotivní a místy až mimořádně dojemnou akci zorganizoval vedoucí pomocného provozu Josef Cabal. I tentokrát se ostatně uskutečnila s významnou podporou hospodářského vedení SOKV, za něž byl rozloučení přítomen ředitel naší organizační jednotky Jiří Tylich, ale i představitelé vedení odboru oprav, kteří předali odcházejícím kolegům dárky a upomínkové předměty na tento výjimečný den.

Roman Kaštovský

O zákonech dobrých i horších – VI.

Již šesté pokračování úvah o zákonech dobrých i horších by mohlo mít podtitulek Nic nového pod sluncem. Toto často používané rčení bylo poprvé zaznamenáno v Bibli, Starém zákoně, v knize Kazatel, která vznikla asi ve třetím století před naším letopočtem.

Také v dnešních řádcích se odchýlím od železniční problematiky, i když jistou souvislost zde také nalezneme. Když studuji některé zrušené právní předpisy a porovnávám je s předpisy novými, tak jejich texty – někdy doslova, někdy poněkud změněné – se opakují. První příklad jsem uvedl v části III. těchto úvah, kdy nařízení vlády č. 37/1951 Sb., o vybudování a provozu drah, bylo v mnohém kopií zákona o drahách z roku 1937. Tedy nic nového pod sluncem.

K názvu zákona a k paragrafovanému znění se tu a tam doplní „ideologický obal“ a nový zákon je na světě. Jen u některých paragrafů se „přitvrdí“ a u některých ukážeme „lidskou“ tvář.

Tak byl v době I. ČSR přijat zákon č. 50/1923 Sb., na ochranu republiky. Obsahoval 44 paragrafů a nejpřísnějším trestem byl trest vězení na doživotí. V podstatě šlo o novelu trestního zákona č. 117/1852 říšského zákoníku ze dne 27. května 1852 reagující na situaci v nové republice. Např. § 19 zakazoval bez povolení vlády ČSR vstup na území republiky členům bývalé panovnické rodiny Habsbursko-lotrinské. Trest byl tuhé vězení od šesti měsíců do jednoho roku. Dnes kupujeme v supermarketech sardinky či trescí játra se značkou Kaiser Franz Josef a obrazem císaře Františka Josefa I. a nikoho to nevzrušuje. Navíc bývají v akci se slevou 50 % a to je tahák... Okolnost, že císař byl spoluodpovědný za vyvolání I. světové války, je jaksi mimo hru, tržní ekonomika etická pravidla zas tak moc nectí.

Z října 1948 pochází zákon č. 231/1948 Sb., na ochranu lidově demokratické republiky. Hezký název a 72 paragrafů. U sedmi trestných činů bylo možno uložit trest smrti. V § 57 bylo definováno *Přikázání do donucovací pracovny*. Podle něj bylo možno pachatele po odpykání trestu vězení dále držet na dobu šest měsíců až pět let v tzv. donucovací pracovně. Byl to vlastně další trest. Důvod pro něj *zištnost* nebo *zvlášť zavrženíhodný způsob provedení trestného činu* se dal samozřejmě různě vysvětlovat. Tento „lidově demokratický“ zákon byl s účinností od 1. 8. 1950 nahrazen trestním zákonem č. 86/1950 Sb. I ten byl z dnešního hlediska velmi tvrdý. Za spáchání 27 trestných činů bylo možno uložit trest smrti. Na něj navazoval zákon č. 87/1950 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád). V jeho § 1 odst. 2 bylo uvedeno *Projednávání věcí se má dít tak, aby vychovávalo občany k ostražitosti vůči nepřátelům pracujícího lidu a jiným rušitelům jeho budovatelského úsilí a k plnění občanských povinností*.

V § 247 tohoto trestního řádu byl upraven institut stanného práva. Ten umožňoval ministru národní bezpečnosti v dohodě s ministrem vnitra, spravedlnosti a národní obrany vyhlásit stanné právo, když se v míře zvláště nebezpečné rozmohl některý z trestných činů v tomto ustanovení jmenovaných. Jednalo se o 18 trestných činů, mezi nimi o vraždu, sabotáž nebo úmyslné obecné ohrožení. Každý, kdo se po vyhlášení stanného práva takového trestného činu dopustil, byl odsouzen k trestu smrti. Odvolání nebylo možné. Trest se vykonal tři až dvanáct hodin po vyhlášení rozsudku. Trest smrti nemohl být vykonán na mladistvém nebo těhotné ženě. Většina dnešních středoškoláků a také celá řada vysokoškoláků nemá nejmenší tušení o tom, co institut stanného práva znamenal.

Ještě o jednom ustanovení trestního zákona z roku 1950 se podrobněji zmíním. Je to § 192 – obecné ohrožení z nedbalosti. Za tento trestný čin bylo možno pachatele odsoudit k trestu odnětí svobody nejvýše na pět let. Takový trest byl uložen hlavním viníkům dvou největších železničních neštěstí v našich dějinách. Tragédie u Šakvic dne 24. prosince 1953, kde došlo k najetí R 4 na konec vlaku Os 718, jež znamenalo 106 obětí, a tragédie u Stéblové z 14. listopadu 1960, kde po srážce Os 608 s MOs 653 zbytečně vyhaslo 118 lidských životů. K těmto trestům bylo možno uložit také trest zákazu činnosti na jeden rok až deset let. Také tento trest byl použit. I když okolnosti obou tragických nehod byly rozdílné, následky byly v obou případech děsivé.

V trestním zákoně z roku 1961 byla trestní sazba za obecné ohrožení z nedbalosti zvýšena na deset let, trest zákazu činnosti snížen na pět let. Nyní platný trestní zákoník z roku 2009 setrval na maximální sazbě deset let, trest zákazu činnosti (již po novele předchozího zákona z roku 1990) také činí deset let. Tedy nic nového pod sluncem.

Příště opět o zákonech dobrých i horších.

Vladimír Selucký

Kuželky šestičlenných družstev – 20. ročník!

Pod patronací prezidia Federace strojvůdců České republiky se ve dnech **14. a 15. června 2019 v kuželně Přerovských strojíren**, Kopaniny 2, Přerov, 750 02 uskuteční tradiční **turnaj železničářů šestičlenných družstev v kuželkách**.

Letos jubilejní, již 20. ročník tradičního turnaje je opět organizován podle pravidel účasti na sportovních akcích železničářů pro rok 2019 a je určen všem kuželkářským nadšencům, profesionálům i amatérům z řad železničářů, zaměstnanců ČD, ČD Cargo a SŽDC a jejich rodinných příslušníků.

Šestičlenná družstva odehrají soutěž systémem 2 x 50 hodů sdružených každého jednotlivce. Výsledky členů družstva se sečtou a nejvyšší součet určí vítěze. Organizátoři zajistí odměny za umístění a tradiční občerstvení formou vepřových pochutin z řeznictví mistra M. Ondráška z Újezdce u Přerova.

Přihlášky posílejte do **4. června 2019** na e-mail: ***frantalica@gmail.com***; nebo volejte na mobil: **+420 721 483 939**.

Propozice turnaje najdete na webu: ***https://1url.cz/SMkAd***

František Hnilica

Záběr z loňského přerovského turnaje železničářů šestičlenných družstev v kuželkách

Společenská rubrika

Dne 18. dubna oslavil své významné životní jubileum, 80. narozeniny, emeritní strojvůdce **Jaroslav Červenka**. Stálé štěstí, pevné zdraví, život ať ho stále baví, na svět nechť radostně se dívá a svůj gauč si pilně hlídá, to mu přejí kolegové z Karlovarského klubu emeritních strojvůdců.

***

V květnu se dožívá šedesáti let náš kolega **Jaroslav Vařák**. Do mnoha dalších let hodně úspěchů, ať pracovních nebo životních a k tomu zejména pevné zdraví mu přejí výbor a ostatní kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Bohumín.

***

V měsíci březnu letošního roku odešel do invalidního důchodu náš kolega **Břetislav Kantor**, strojvedoucí ČD Cargo Ostrava a člen naší základní organizace FS Jablunkov. Výkon svojí profese musel ukončit ze zdravotních důvodů, a proto je na místě popřát mu do dalších let především právě to zdraví, ale i štěstí a rodinnou pohodu. Přejí výbor a všichni kolegové z pracoviště Třinec.

***

Poslední den měsíce dubna je též posledním dnem aktivní kariéry pro strojvedoucího ČD Cargo, člena základní organizace FS Jihlava, pana **Pavla Hlávku**. V důchodu pevné zdraví, hodně štěstí, klid a pohodu mu přejí výbor i ostatní členové jihlavské ZO Federace strojvůdců.

***

Šestého května oslaví své 60. narozeniny náš kolega **Vladimír Marek**, strojvedoucí a člen základní organizace FS Telč. K tomuto jubileu mu blahopřejí a ještě do mnoha dalších let úspěchy v práci i osobním životě, spokojenost a hlavně zdraví přejí výbor a ostatní kolegové z telčské ZO Federace strojvůdců.

***

V měsíci květnu oslaví své 50. narozeniny naši kolegové **Radek Bocek** a **Josef Drozd**. Do druhé padesátky jim přejeme hodně úspěchů, zdraví, štěstí a pohody. Členové základní organizace FS Bohumín a ostatní spolupracovníci

***

Mezi našimi jubilanty je rovněž kolega ze základní organizace FS Ústí nad Labem – 60. narozeniny oslaví 9. května **Josef Šimonek** (ČD). K životnímu výročí mu blahopřejí a ještě do mnoha dalších let jen to nejlepší, pevné zdraví, ale i pohodu a spokojenost přejí výbor a členové ZO Federace strojvůdců.

***

V první polovině měsíce května slaví svá životní jubilea dva naši děčínští kolegové. Osmého května se dožívá 82 let **Eduard Matěj** a 12. 5. slaví 65. narozeniny **Bohumil Uhlík**. Do dalšího života vše jen dobré, spokojenost a samozřejmě zejména zdraví jim přejí výbor a ostatní členové základní organizace FS Děčín.

***

K pětapadesátým narozeninám přejeme našim ostravským kolegům. Pátého května toto jubileum slaví Bc. **Jiří Retek** a 15. 5. **Libor Majer**. Výbor a členové základní organizace Ostrava-Cargo jim blahopřejí a do dalšího spokojeného života přejí hodně úspěchů a především pevné zdraví.

Poslední rozloučení

Dne prvního dubna 2019 zemřel po těžké nemoci ve věku nedožitých 67 let bývalý předseda naší základní organizace, kolega a přítel **Josef Šálek**.

Za dvě volební období udělal mnoho obětavé práce ve prospěch členů naší ZO Federace strojvůdců.

Ztrácíme v něm dobrého kamaráda, na kterého budeme rádi a s úctou vzpomínat.

Kolegové ze ZO Brno dolní

***

Dne 25. března 2019 naše řady opustil ve věku 75 let náš kolega, pan **Karel Bartoš**, dlouholetý vedoucí strojmistr turnovského depa. Prosíme všechny, kteří pana Bartoše znali, aby mu společně s námi věnovali tichou vzpomínku.

Kolegové strojvedoucí ze ZO FS Turnov

Zájmy strojvůdce i na webu

Zájmy strojvůdce je možno si přečíst i na webových stránkách ***www.fscr.cz***, které jsou oficiální internetovou prezentací naší samostatné profesní odborové organizace. Tamtéž najdete průběžně aktualizované informace vydávané prezidiem Federace strojvůdců České republiky!

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, předseda redakční rady Ivo Vlachynský, místopředsedové Evžen Mikolajek a Radoslav Ondráček. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmů strojvůdce: České dráhy, a.s., Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon a fax: 972 625 066. E-mail: Polacek@fscr.cd.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

FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY