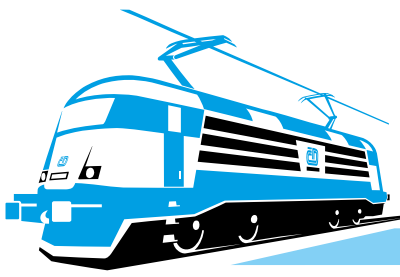
● Ohlasy na článek Zklamání nad tím, co vznikne, když se snoubí arogantní alibismus s vyhrožováním ... str. 1 a 2 ● Věřme, že lepší časy opět přijdou ... str. 2 ● Vedení ALE k evropským institucím ... str. 2 ● Stačí patnáct minut? ... str. 2 ● Bezpečný přejezd? Neexistuje! ... str. 2 ● Nekopírujme bezhlavě zahraniční systémy ... str. 3 ● Čtyřsystémová lokomotiva Siemens Vectron pro zkušební okruh VUZ ve Velimi ... str. 3 ● Další část vlakového putování kolem řeky Sázavy ... str. 4 ● Na výlet do železničního muzea v Lužné u Rakovníka ... str. 4 ●

číslo 10
31. května 2020
ročník 73



FSČR
Zájmy strojvůdce
"VLASTNÍ SILOU"
ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Strojvedoucí těžký chleba má

Na jízdu nákladního expresního vlaku 60200 relace Brno-Maloměřice–Cheb hned tak nezapomene plzeňský kolega **Lukáš Herian**. Dne 11. května tohoto roku, přibližně ve 22.40 hodin, při průjezdu železniční stanice Golčův Jeníkov náhle zpozoroval v kolejišti mezi 1. a 2. staniční kolejí, v místě železničního přejezdu, automobil, který blikal výstražnými světly. Po zahájení rychločinného brzdění zpozoroval řidiče, jenž mával rukama. S šestnáctivozovou vlakovou soupravou o hmotnosti více než 1000 tun se mu podařilo zastavit z rychlosti cca 75 km/h před překážkou, a tak nedošlo ke střetu. Po rádiovém spojení s výpravčím a okamžitém zastavení dopravy i na vedlejší koleji byli přivoláni na místo policisté a jednotka HZS SŽ z Havlíčkova Brodu. Šetřením události bylo zjištěno, že řidič osobního vozidla měl přes 1,6 ‰ alkoholu v dechu, nikdy nevlastnil řidičské oprávnění a osobní auto nemělo platnou STK!!!

Kolegovi Lukáši Herianovi patří velký dík za jeho duchapřítomné a příkladné jednání, kterým zabránil případným materiálním škodám na vlaku, železniční infrastruktuře i na osobním automobilu a možná tím zachránil i život jednomu nezodpovědnému podnapilému řidiči.

Tomuto **Nex 60200** však nebylo souzeno do své cílové stanice v Chebu dojet včas a v pořádku, neboť v Plzni hl. n., v obvodu Jižního Předměstí, následujícího dne ve 12 hodin se tento „nexák" střetl s malým ručním manipulačním vozíkem, který byl naložený pracovním materiálem. Vozík před sebou tlačili zaměstnanci jedné soukromé firmy. Uvedení zaměstnanci se s ním pohybovali mimo jim povolený úsek vyloučené 512. koleje. Jelikož vozík svou konstrukcí nepropojil kolejové obvody, výpravčím na panelu tedy nesvítilo obsazení kolejí a výhybek, a tak nic nebránilo k postavení vlakové cesty pro odjezd vlaku směr Cheb.

Náš kolega strojvedoucí se s uvedeným vlakem rozjížděl ze 14. SK a při jízdě přes výhybky, když ještě nevěděl, na kterou kolej nakonec pojede, uviděl před sebou v dálce několik pohybujících se osob s výstražnými vestami v různých kolejích. Po použití návěsti „POZOR" někteří z těchto lidí zareagovali a ustoupili z kolejí. Poté kolega návěst „POZOR" zopakoval, ale zaměstnanci tlačící uvedený manipulační vozík v koleji, kde se neměli vůbec pohybovat, na tento opakovaný signál zareagovali pozdě. Jeden z nich sice ustoupil stranou, ten druhý se ale snažil na poslední chvíli ještě vozík odstranit a pouhých pár centimetrů před jedoucím vlakem si doslova „skočenou šipkou" zachránil vlastní život. Přes veškeré úsilí se kolegovi nepodařilo vlak zastavit a došlo ke srážce s vozíkem. Následně ho ještě asi 10 až 15 metrů před sebou tlačil a nakonec na něj najel (viz foto). Vlivem této mimořádné události došlo k poškození vyhřívání odvodňovacího kohoutu vzduchové jímky na lokomotivě a k plochám na kolech. Náš kolega byl po této mimořádné události rozrušen a musel být proto vystřídán.

Povolání strojvedoucího je velmi zodpovědná, náročná a někdy značně stresující práce, a nejen dle mého názoru je stále i nedostatečně finančně ohodnocena. O naší po všech stránkách mimořádně velké zátěži svědčí fakt, že po letech praxe a podobných adrenalinových zážitcích máme poškozené zdraví, v jehož důsledku dokonce někteří z nás ztrácejí zdravotní způsobilost k výkonu tohoto povolání.

V současné době se léčí jeden náš padesátiletý kolega po prodělaném infarktu. Dopomohly mu k tomu dvě nezodpovědné osoby, které v žst Ejpovice 5. května 2020 pravděpodobně po vystoupení z osobního vlaku nedovoleně přecházely kolejiště, místo aby použily k tomu určený podchod. Vstoupily tak do jízdní dráhy právě projíždějícímu nákladnímu vlaku. Cca 50 m před tímto vlakem se jim nakonec podařilo dostat se na nové vyvýšené nástupiště. Tito nezodpovědní občané se doslova podruhé narodili, ale našemu kolegovi způsobili pořádný šrám na srdci. Protože nedošlo ke střetu, pokračoval v jízdě dále, i když se necítil zcela v pořádku. Během probíhající směny na tuto událost neustále myslel a několikrát se mu udělalo špatně. Směnu však „statečně" dokončil, odjel domů, kde mu jeho manželka okamžitě přivolala záchranku. Dle předběžného vyjádření lékařů se kolega strojvedoucí bude léčit tři až čtyři měsíce a není jisté, zda bude moci ještě jezdit a dále vykonávat svoji strojvůdcovskou profesi.

Jaromír Ott
předseda ZO FS Plzeň

Malý ruční vozík skončil pod přední nápravou lokomotivy (foto: Petr Šťástka)

Nedostatečná pozornost zaměstnanců pracujících v kolejišti a porušení daných pokynů mohlo skončit tragicky (foto: Petr Šťástka)

Jediný viník? Záleží na tom, jak se to vezme!

Stejně jako dlouhá řada kolegů jsem si v ZS č. 9/2020 přečetl článek **Zklamání nad tím, co vznikne, když se snoubí arogantní alibismus s vyhrožováním**, jehož autorem je člen prezidia FSČR David Votroubek. A samozřejmě také poučný list č. 16/2020 ČD Cargo ze dne 15. dubna 2020. Dost možná tyto řádky vyvolají nesouhlasné reakce z řad vedení našeho národního nákladního dopravce. Musím však říci, že pod článek Davida Votroubka symbolicky připojuji svůj podpis.

Základním právním předpisem ve vztahu zaměstnavatel – zaměstnanec je zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce. Ten v ustanovení § 1a, odst. 1 uvádí, že *Smysl a účel tohoto zákona vyjadřují i základní zásady pracovněprávních vztahů, jimiž jsou zejména* ***b) uspokojivé a bezpečné podmínky pro výkon práce***. Uspokojivé a bezpečné podmínky pro výkon práce by měla zaručovat vedle citovaného zákoníku práce také celá řada obecně závazných právních předpisů. V podmínkách práce železnice je to např. vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah. K tomu i množství vnitřních (provozních) předpisů provozovatele dráhy i jednotlivých dopravců. Mezi nimi např. Dopravní a návěstní předpis SŽDC D1 nebo předpis PTs 10 - B - 2011 ČD Cargo. Ale lze opravdu odpovědně konstatovat, že ta předlouhá řada předpisů a interních norem naplňuje smysl a účel zákoníku práce, tedy vytvoření uspokojivých a bezpečných podmínek pro výkon práce? Domnívám se, že bohužel nikoliv!

Nahlédněme do zmíněného předpisu ČD Cargo. Strojvedoucí musí podle čl. 2.4.1.8 *pozorovat za jízdy vlaku nebo posunového dílu trať a kolejiště včetně trakčního vedení a řídit se návěstmi a pokyny.* Podle čl. 3.10.2.6 musí *sledovat chod HV a soupravy (poslechem a pohledem ve vhodných časových intervalech zejména v obloucích) a vlak zastavit v případě podezření na vznik poruchy, která by mohla ohrozit bezpečnost jízdy vlaku.* A podle článku 3.10.4.2 musí *sledovat napětí v trakčním vedení.* Také musí manipulovat s radiostanicí při přechodu z GSM-R na TRS nebo při změně kanálové skupiny na TRS. Viz předpis SŽDC D1 články 1232 až 1235. Musí přijmout hovor nebo v případě potřeby zavolat osobě řídící drážní dopravu atd. (to „atd." by zde správně mohlo být uvedeno několikrát).

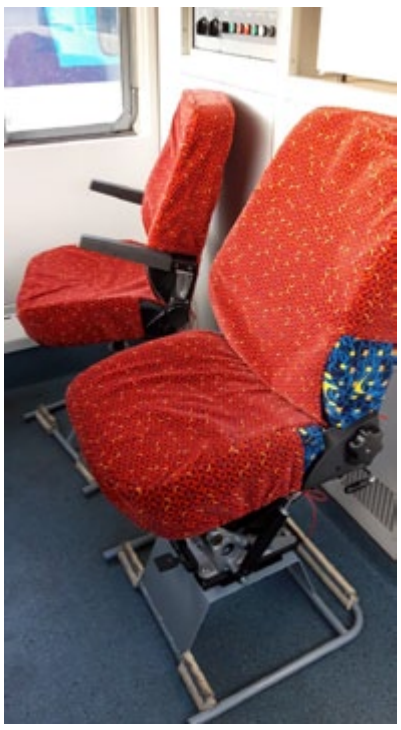
A teď se soustřeďme k pohledu na soupravu v oblouku. Ne všechna HV dopravců mají zpětná zrcátka nebo kamerový systém. Je nutno otevřít okno. Pokud s ním „nezápasím", tak je to otázka cca 2 s. Pohled dozadu na soupravu – podle její délky – cca 5 až 8 sekund. Tedy minimálně 7 s nepozoruji trať včetně trakčního vedení. Při rychlosti 90 km/h je to 7 × 25 m = 175 metrů. Při rychlosti 95 km/h je to 185 m a při stovce již téměř 195 metrů. Může při ujetí této vzdálenosti strojvedoucí něco přehlédnout? Zcela určitě ano! Na tomto místě pokládám otázku, zda je v silách jednoho člověka všechny tyto úkony bezchybně zvládnout. V noci, za ranního svítání nebo večerního soumraku proti slunečním paprskům, za deště nebo sněžení. Také o mlhách ví každý strojvedoucí své. A to za stavu, kdy má strojvedoucí „letmo" podepsáno poznání traťových poměrů na tratích, kde celkový součet jejich kilometrů značně přesahuje číslo 1000. Je více než jasné, že všechny tratě nemůže detailně znát tak, jak je zná strojvedoucí, který jezdí pravidelně například na Regionově 814/914 na několika regionálních tratích, jejichž délka v součtu nepřekračuje 200 km. Zvláště za situace, kdy na některé tratě zavítá po 7 až 8 nebo více měsících. Zde ovšem zdůrazňuji, že nechci snižovat velkou odpovědnost a mimořádné pracovní zatížení strojvedoucích na „lokálkách". Jedna směna na tratích, kde je každých 100 až 300 metrů nadbytečný přejezd zabezpečený pouze výstražnými kříži, je často poukázkou k pobytu na koronární jednotce.

Nechci polemizovat o úrovni zpravování strojvedoucích prostřednictvím služebních tabletů, to dostatečně popsal David Votroubek. Jestliže však dojde ke změně stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze, které mají vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy, musí být návěstěny návěstmi uvedenými v příloze 1, část I. DŘD – viz § 5 odst. 7 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Stavba u Chodové Plané nebyla žádnou trvalou změnou stavebně technických parametrů. Šlo o stavbu přechodného charakteru. Měla být po celou dobu trvání označena návěstmi pro pomalou jízdu a strojvedoucí měli být zpravováni písemným rozkazem. Opět příklad šetření „za každou cenu"! Je navýsost smutné, že zaměstnavatel rezignoval na jakoukoliv obranu svého zaměstnance a zcela se ztotožnil se stanoviskem provozovatele dráhy, že jediným viníkem MU ze dne 28. 7. 2019 u Chodové Plané je strojvedoucí vlaku Pn 64520.

Závěrem. Jestliže se v úředním dokumentu ČD Cargo, kterým poučný list č. 16/2020 nesporně je, objeví hrubé pravopisné chyby, pak vážnost takového spisku je devalvována na nulu. Když jsem text poučného listu dal přečíst vnučce, žákyni páté třídy základní školy, tak mně řekla: Naše paní učitelka by to oznámkovala pětkou!

Vladimír Selucký

Po připomínkách strojvedoucích následovala rychlá reakce zaměstnavatele



Sedačky pro strojvedoucí, které jsou z mnoha důvodů nevyhovující (foto: Antonín Sehnal)

U zrodu toho článku byly nejprve informace, které redakce časopisu dostala od pražského kolegy Antonína Sehnala desátého května. Spolu s členy prezidia Federace strojvůdců jsme se dozvěděli o závažných připomínkách strojvedoucích ke konkrétnímu typu sedaček, které jsou v posledních dvou letech po vyvazovacích opravách dosazovány na některá hnací kolejová vozidla národního dopravce. Namísto původně zamýšleného kritického textu zde ale musíme nakonec vlastně vyslovit uznání, jak se za asistence vedení naší profesní odborové organizace k řešení celého problému tentokrát opravdu rychle, s mimořádným pochopením a nevšední vstřícností postavili představitelé managementu Českých drah. A než k tomuto kroku dospěli, přitom trvalo pouhé čtyři dny! Shrňme si ve stručnosti, o co vlastně šlo.

Na základě zkušeností získaných strojvedoucími v provozu se jako velmi problematické ukázalo dosazování sedaček C.I.E.B. – Sedadlo řidiče typové řady 7. Mnoho našich kolegů je dokonce označilo za nebezpečné, a to hned z několika důvodů, které shrnul kolega Sehnal takto:

Za problematickou je možno považovat už samotnou hmotnost sedačky. Sedačka i s podstavcem totiž váží mezi 50 až 80 kilogramy, a to v závislosti na jejím dalším vystrojení. Nemožné je i jednoduché nastavení výšky sedačky.

Prakticky nemožný je rovněž pohyb sedačky po stanovišti. Vedle již zmíněné hmotnosti to znemožňuje i skutečnost, že sedačky jsou vybavovány textilními návleky spodního rámu, které zásadně komplikují posuv po podlaze stanoviště. Návleky zároveň způsobují zvýšenou prašnost a vlivem nestejnoměrného „ošoupání" návleků je sedačka po čase dokonce i enormně vratká.

Vzhledem k těmto okolnostem tak zcela logicky je v případě potřeby značně komplikovaný taktéž rychlý únik strojvedoucího od řídicího pultu. Zároveň nemožnost snadného výškového nastavení způsobuje, že na některých lokomotivních řadách není možné dosáhnout nohama na podlahu (například u řady 111). U jiných HV zase sedačka znemožňuje kvalitní výhled do prostoru před lokomotivou, neboť strojvedoucí sedí takřka „pod pultem" nebo naopak není možné si sednout k pultu a schovat nohy pod něj (řady x6x, 371). Na některých hnacích vozidlech není ani umožněna snadná dostupnost bočních oken, neboť sedačka není otočná, popřípadě je její jednoduché otočení znesnadněno nutností sešlápnutí aretačního pedálu, o který se však při jednání zpět bouchnete, protože z podstavce sedačky trčí do prostoru (ř. 471).

Prezidium Federace strojvůdců okamžitě vstoupilo do jednání s odborem kolejových

Pokračování na str. 2

Vedení ALE k evropským institucím

V minulém vydání našeho časopisu jsme na titulní straně v článku „Spolehlivá a profesionální práce strojvedoucí je zvláště v této těžké době naprosto nenahraditelná“ přinesli prohlášení prezidenta evropského sdružení autonomních odborů strojvedoucích ALE Juana Jesúse García Fraileho. Aktivita vedení ALE *(Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europa)*, tedy profesní organizace, jejímž členem je již po celá tři desetiletí taktéž Federace strojvůdců České republiky, je reakcí na současné problémy v železniční dopravě, způsobené celosvětovou pandemií COVID-19. A ještě samozřejmě ani zdaleka nekončí. Dokladem je mimo jiné také dopis, který prezident ALE poslal evropské komisařce pro dopravu Adině Vălean.

Juan Jesús García Fraile v něm zdůraznil, že evropské autonomní odbory strojvedoucích sledují stávající složitou situaci s velkým zármutkem, a proto přicházejí, aby nabídly pomocnou ruku, aby se sektor dopravy mohl stát opravdovou jistotou bezpečnosti, stability, pořádku a spolehlivosti.

V dopise se dále uvádí, že ALE si dobře uvědomuje obrovské těžkosti, kterými nyní a ještě nějakou dobu budeme procházet, a chce tedy, aby vstoupilo do všeobecného povědomí, že doprava cestujících a nákladů po železnici je a vždy zůstane tím nejlepším spojencem při překonávání ekonomických ztrát a sociálních dopadů, které nás všechny silně zasáhly.

„Naše členské organizace, které zastupují strojvedoucí napříč celou Evropou, pracují ruku v ruce s vládami, ministerstvy a institucemi na tom, aby společnost dále fungovala. Zapomínáme při tom na to, co nás rozděluje, a naopak hledáme, co nás spojuje. Věříme, že práce, kterou vykonají i evropské instituce v nejbližších měsících, je nevyhnutelná pro zabezpečení postupného návratu k normálnímu životu. Přitom ale samozřejmě nebude možno opomenout všechny, a tedy ani drážní zaměstnance, kteří se ocitli v zranitelné a složité situaci,“ připomněl prezident ALE. A podobně jako v závěru již zmíněného stanoviska, zveřejněného v Zájmech strojvůdce č. 9 opětovně akcentoval také to, že strojvedoucí celé Evropy celým svým srdcem i nadále věří v budoucnost bezpečné, spolehlivé a v neposlední řadě stabilní železniční dopravy.

Marek Poláček

Dvojice „sedmsetpadesáttrojek“ s dalším označením 616-2 a 615-4 v osobním nádraží v Nymburce, které zde 8. dubna zrovna přejížděly na předjízdné nádraží. Text a foto Jaroslav Krupička

I v této nelehké době věřme, že lepší časy opět přijdou

Vzpomínáte? Začátek minulého roku byl z hlediska drážní dopravy nepříjemný a vlastně i poněkud záhadný. Najednou se totiž začaly množit případy „nedovolené jízdy za návěstidlo“, tedy jazykem nás strojvedoucích, několik našich kolegů projelo červenou. Jistě si pamatujete živé debaty o příčinách, a to dokonce i v celostátních médiích. Poprask z toho byl ohromný.

Kdeže ale ty „loňské sněhy“ jsou! Letos plní média zcela jiný průšvih, a to dokonce celosvětový. Je zajímavé, že stačí vlastně docela málo, aby se naše životy obrátily úplně jiným směrem. Najednou člověk vnímá naprosto jiné hodnoty. A často i rozpory, které kdysi byly mezi lidmi, se stávají věcí poněkud podružnou. Veškeré snažení lidstva lze teď s trochou nadsázky vnímat jako závod, kdo první vyrobí účinnou vakcínu proti nemoci, která naše životy zásadně ovlivnila a svým způsobem i ovládla. A to rovněž dění v dopravě, železnici z toho samozřejmě nevyjímaje. Byť v době značného omezení spojů a linek, leckde jsme tak dokonce mohli vidět, že při zásadním poklesu zájmu o přepravní služby každý cestující ve vlaku měl svůj vagon, na silnicích i svůj autobus. Pak ale také platí, že když vlaky, jak osobní tak i nákladní, nebo autobusy nejezdí, firma, jež za normálních okolností tyto služby provozuje, má z pochopitelných důvodů výpadek v tržbách (příjmech). A to má silnou návaznost i na výplaty zaměstnanců, což samozřejmě není nic nového.

Přesto vidíme, že na úrovni základních organizací odborových svazů se na naší železnici dějí věci, které by v minulosti až tak samozřejmé nebyly. Všichni se snaží spolupracovat a společně s představiteli místních provozních pracovišť hledají možnosti, jak by bylo možno pomoci zaměstnancům, aby dopady této krize byly co nejmenší. Nemohu zde nic jiného, než za to všem srdečně poděkovat.

V této souvislosti musím zmínit nevyhnutelnost úzké spolupráce odborů i s vrcholným vedením jednotlivých firem, která se stala také skutečností. V neposlední řadě právě v nákladní železniční dopravě vyvstaly velké propady vozby, protože průmysl se na mnoha místech republiky téměř zastavil. Vidět na kolejích nákladní vlak v sobotu či neděli, to bylo bohužel zejména v uplynulých týdnech docela vzácností. Je asi zbytečné připomínat, jak je důležité, aby vrcholní představitelé společnosti ČD Cargo mohli právě v této době využít všech možností, jak uspokojit zákazníky v nákladní dopravě. Nesmíme zapomínat, že tržní prostředí jasně říká, že to, co neudělá jedna firma dnes, udělá druhá firma hned zítra, a možná dokonce ještě dnes odpoledne. Taková je skutečnost.

I v těžké a nesmírně složité době koronavirové musí ovšem firma jednat v zájmu svých zaměstnanců a tedy se snažit neztratit ani jediného svého zákazníka. Mnoho zaměstnanců je nyní v omezeném pracovním režimu. Ale tam, kde je práce dostatek, je nutné jednat okamžitě. Zákazník asi nepochopí, proč mám zkrácenou směnu a nemohu přistavit vozy, či je odvézt, když je objem práce u něj stále stejný, ne-li větší. Jednoduše už s námi příště nepojede. Je přitom celkem logické, že právě my z provozu nákladní dopravy často víme, kde je v současné době práce dostatek a kde je nutné přistupovat k jednotlivým přepravám opravdu s co největší aktivitou. Musíme zde proto poděkovat všem, kteří v tomto smyslu na jakékoli úrovni a ze všech svých sil spolupracují.

Na závěr tohoto svého zamyšlení chci všem kolegům a spolupracovníkům popřát i nadále pevné nervy, klid a zejména zdraví, ale také jistotu, že naši zaměstnavatelé tuto nelehkou dobu zvládnou se ctí a se vztyčenou hlavou. Stejně tak vše jen dobré přeji našim kolegům jezdícím na lokomotivách různých jiných dopravců. Vždyť ostatně i tam máme mnoho členů Federace strojvůdců. A věříme, že lepší časy opět přijdou!

Evžen Mikolajek
ZO FSČR ČD Cargo Olomouc

Úvaha nad dobou trvání platnosti poznání traťových poměrů

Při čtení zpráv o mimořádných událostech na našich tratích si jako strojvedoucí často kladu otázku, co vlastně je za vznikem těchto MU? Tedy, co se za tím ještě může skrývat nevyřčeného, ale přesto zásadního?! Je poměrně běžné, že strojvedoucí při své výpovědi před zaměstnavatelem nebo před Drážní inspekcí může odmítnout výpověď anebo neuvede všechny okolnosti vedoucí ke vzniku nehodového děje.

Domnívám se, že jedním z důvodů mimořádné události může být i nedostatečná znalost traťových poměrů, kterou má strojvedoucí podepsánu na té které konkrétní trati. Naprosto cíleně zde směruji pozornost k době trvání platnosti poznání traťových poměrů jednotlivých tratí Správy železnic. Podle interního předpisu ČD Cargo IN-Pers-B-2009 je doba platnosti stanovena na dobu 12 měsíců. U kolegů pracujících u ČD je to podle předpisu ČD V2 dokonce třináct měsíců, což je ale vlastně už v rozporu s ustanoveními Dopravního a návěstního předpisu SŽDC D1, který je v tomto případě předpisům dopravců nadřazen. Jsem přesvědčen o tom, že tato doba je vzhledem k často se měnícím poměrům na tratích – ať už jde o přestavby traťového a staničního zabezpečovacího zařízení, revitalizace, optimalizace anebo změny staveb v bezprostředním okolí tratí – neúměrně dlouhá. A řekl bych, že i nebezpečně dlouhá!

Vezměme si jako příklad závažnou nehodu mezi stanicemi Chodová Planá–Mariánské Lázně ze závěru července loňského roku. Strojvedoucí vlaku Pn 64520 projížděl tuto trať po uplynutí dlouhých sedmi měsíců. Staveniště – přeložka tratě – bylo zabezpečeno snížením rychlosti na 30 km/h, které bylo návěstěno návěstmi pro pomalou jízdu, a strojvedoucí byli zpravováni standardním způsobem, tedy písemným rozkazem „V“. Pak, aniž by se přitom na této stavbě cokoliv změnilo, se udála změna v návěstění. Z přechodné pomalé jízdy se stala trvalá třicítka. Změna byla zanesena do smrští ostatních významných i těch méně významných změn v Tabulkách traťových poměrů (TTP). A o zásadní nepřehlednosti dosavadních TTP již byly napsány stohy papíru. *(O tom, že Správa železnic pracuje na změnách TTP ve zpracování a zejména možnostech prezentaci jejich obsahu dopravci, jsme v našem časopise v posledních měsících již opakovaně informovali. – pozn. redakce ZS)*

A jak se říká, schody byly namydleny. Samozřejmě pro strojvedoucího. A pád na těchto namydlených schodech se tak právě i ve zde popisovaném případě nezvratně blížil...

Pro strojvedoucího, který má podepsáno poznání traťových poměrů na mnoha stovkách kilometrů tratí, je nutné, aby tyto tratě projížděl v krátkých časových intervalech. Nikoliv jednou za dlouhé měsíce. Dřívější platnost poznání na 6 měsíců považuji ještě za únosnou. Delší lhůtu ovšem nikoliv. Možná někteří namítnou, že jestli jedu po jedné trati jednou nebo dvakrát za rok, o ničem zásadním nerozhoduje. Já jsem ovšem přesvědčený, že ano. Strojvedoucí musí být s tratí v pravidelném, nikoliv občasném kontaktu. Jen tak zaručíme, že doveze svůj vlak z výchozí do cílové stanice bezpečně a včas. A o to nám přece všem jde!

Navíc je každému jasné, že změna v trvání platnosti poznání traťových poměrů by nestála zaměstnavatele žádné finanční prostředky. Jde jen o promyšlené plánování směn, vhodnější sestavu turnusů a sledování výkonů zvláště u strojvedoucích „letmo“. Jakékoliv výmluvy zde tedy neobstojí.

Byl bych rád a potěšilo by mě, pokud by tato moje úvaha zaujala i další čtenáře těchto řádků a v neposlední řadě i předpisovou komisi naší profesní odborové organizace.

Evžen Mikolajek
předseda redakční rady Zájmů strojvůdce

Na sklonku minulého roku byla ukončena další etapa revitalizace vlakového nádraží v Letohradě. Do provozu byla uvedena nástupiště C 3 a C 4. Přístup na ně je částí podchodu, bezbariérový přístup je zajištěn dvěma výtahy. Dokončení celého projektu je plánováno na polovinu roku 2020. Letos v dubnu a v květnu se zde totiž měla ještě konat kompletní výluka a s tím spojená revitalizace obou zhlaví a zapojení nové zabezpečovací techniky, včetně připojení na dálkové řízení z Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Praha. Text a foto: Jiří Adolf

Stačí patnáct minut?!

Znáte to jistě všichni. Přijdete do práce, zapnete tablet a provedete synchronizaci. Kouknete do historie synchronizací, abyste zjistili, jestli tam není něco opravdu důležitého. A ejhle ona je tady nějaká aktualizace tabulek traťových poměrů (TTP). Takže projet všech dvanáct tabulek a najít ta správná X, protože, světe, div se, ona tady jsou ta X nejen černá ale i červená. Tipuji, že ta červená jsou asi ta správná. Tentokrát se změna týká naštěstí sice jen tabulky 12. Ale to nikdo na začátku hledání netuší, takže poctivě projíždíte všechny tabulky. Nestopoval jsem to, ale nějaký čas to zabere, co? Mimochodem, kromě X jsou tady i znaky/. Takže kvízová otázka, co to je? Prozradím za pět korun.

Ale teď zpátky k tabulce 12. Tabulka přechodnosti, která zároveň odkazuje na předpis ČD D 2/1.

No ten máme přece všichni v malíčku, to nás nemůže zdržet. Tak zpět k tabulce. Tahle věta v záhlaví tabulky je vážně kouzelná: *Traťovou třídu zatížení a přidruženou rychlost uvedenou ve sl. 2 je třeba považovat za jednotku sdružené veličiny.* Hm, nějaká právnična a složité obraty nás přece nezastaví, bo není čas … !!! Tak honem, co tu máme. Aha ve sloupci 3 se objevily údaje, které jsou stejné jako ve sloupci 2. No, takže asi vlastně nic důležitého.

Kolik to zabralo času? Nevím, pravděpodobně jste se do těch patnácti minut vešli, ale jsou to jen jedny TTP. A co když se vám sejde aktualizace všech tratí, kde jezdíte? Prostě to jen tak prolítnete, protože na to opravdu nemáte prostor. A děj se vůle boží?!

A nikoho zodpovědného to netrápí? David Votroubek v Zájmech č. 9 píše, že jim kdysi někdo dělával výtah ze změn v TTP a dával jim k seznámení opravdu jen to, co se týkalo strojvedoucích. No aspoň chvíli někdo opravdu pro ně dělal v tomhle směru něco užitečného. U nás se tohle ani nepodařilo zavést. Když jsme to požadovali, byla odpověď, že na to není člověk a čas. Není čas? Proboha vždyť na to přece stačí jen 15 minut! Až po přečtení Davidova článku mi došlo, že se jen nikomu nechtělo na sebe vzít díl zodpovědnosti. Proč taky, když se dá vše naložit na bedra strojvedoucího.

Dočkáme se někdy změny k lepšímu? Dočkáme se někdy opravdové podpory od svého zaměstnavatele, abychom svoji práci mohli vykonávat co nejbezpečněji?

JH

Po připomínkách strojvedoucích následovala rychlá reakce zaměstnavatele

Dokončení ze str. 1

vozidel GŘ ČD a již třináctého května se uskutečnilo jednání u ředitele O 12 ing. Zdeňka Štěpánka, kterého se vedle kolegy Sehnala zúčastnili rovněž viceprezident FSČR Jaroslav Vincour a člen prezidia Josef Bock. Všichni účastníci tohoto pracovního setkání se shodli na tom, že sedačky jsou velmi problematické a bude tedy vznesen požadavek na jejich nahrazení jinými. Strojvedoucí a naše profesní odborová organizace mají během měsíce sami určit, které sedačky budeme preferovat. Vycházet bychom měli z těch, které jsou již v provozu. Tedy s přihlédnutím ke zkušenostem, k problematice schvalování výbavy vozidel a podobně. Jako příklad pozitivních zkušeností tak byla mimo jiné uvedena sedačka, která je již dlouhodobě v provozu na lokomotivě 163.068.

Ani zde uvedeným jednáním na O 12 GŘ ČD však pozitivní přístup zaměstnavatele k řešení problému neskončil. V podobně konstruktivním duchu hned druhého dne pokračovala i následná komunikace s představiteli Oblastního centra údržby Střed. Jak se tedy ukazuje, vše je na dobré cestě. A pokud se to podaří, jak je naplánováno, uznáním samozřejmě nebudeme muset šetřit ani v příštích článcích, v nichž naše čtenáře budeme s kolegou Sehnalem o této záležitosti společně informovat.

A v případě, že naši kolegové mají již zkušenosti s nějakými sedačkami, které by mohly připadat v úvahu, mohou se s námi o ně rovněž podělit. Jak? Napsat článek do ZS, kontaktovat v této záležitosti výbor své základní organizace či informovat kolegy v prezidiu FSČR. A samozřejmě lze tyto návrhy adresovat i přímo na e-mailovou adresu *sehnala@epos.cd.cz.*

Libor Poláček

Bezpečný přejezd? Neexistuje!

Znovu se vracím k problematice více než ožehavé – bezpečnosti provozu na železničních přejezdech. V č. 5/2020 Zájmů strojvůdce jsem v článku **Rušit přejezdy? Rozhodně ANO!** poukázal na skutečnost, že v naší republice je „nadpřejezdováno“. Zejména na regionálních tratích, kde je většina přejezdů zabezpečena pouze výstražným křížem, je tato situace dnes a denně příčinou mnoha nebezpečných situací, kdy strojvedoucí musí použít rychločinné brzdění, aby zabránil srážce se silničním vozidlem. Fyzikální zákony jsou však neúprosné a v řadě případů ani rychločinné brzdění není všemocné a ke střetnutí dojde.

Taková situace nastala i v pondělí 27. dubna 2020 krátce po deváté hodině na přejezdu P647 v km 1,856 jednokolejné tratě č. 181 Nýřany–Heřmanova Huť. Trať křižuje silnice III/2034. Přejezd je zabezpečen pouze výstražnými kříži, stejně jako dlouhá řada přejezdů podobného charakteru. A právě zde došlo ke kolizi osobního auta s jednotkou 814/914 Regionova osobního vlaku č. 27413 jedoucího z Heřmanovy Hutě do Nýřan. Výsledek kolize byl zdrcující: Tři mrtví a dva zranění na místě nehody. Osoby ve vlaku neutrpěly žádnou újmu. Řidič vozu přes veškeré úsilí lékařů podlehl zakrátko svým těžkým zraněním v nemocnici. Tuto tragickou nehodu vyšetřuje Policie ČR a také Drážní inspekce. Je otázkou několika měsíců, kdy budou známy konečné závěry tohoto vyšetřování. Z tohoto pohledu tedy nelze předjímat a vytvářet jakékoliv teorie o příčinách tohoto neštěstí.

Jiná situace je však v pohledu na počet přejezdů a jejich zabezpečení na této trati. A opět musím dodat, že stejně jako na dlouhé řadě přejezdů podobného charakteru. Na desetikilometrovém úseku je 16 přejezdů a jeden přechod (P644 až P660). Tedy sedmnáct kritických míst. Tři přejezdy na silnicích III. třídy. Sedm na místních komunikacích (MK) a sedm na účelových komunikacích (O). Nejmenší vzdálenost mezi dvěma přejezdy je 74 metrů, následuje 154 m, 166 m, 246 m a 287 metrů... Také zde je tedy „nadpřejezdováno“! Pouze přejezd P659 (silnice III/20312) je vybaven PZZ se světly a závorami. Ostatní přejezdy jsou zabezpečeny výstražným křížem, případně doplněny dopravní značkou P 6 Stůj, dej přednost v jízdě! Kritický přejezd P647 byl v době nehody zabezpečen pouze výstražnými kříži. Přitom na tomto přejezdu bylo v minulosti již několik kolizí vlaku se silničním vozidlem. Se zraněním i bez újmy na zdraví. V jednom případě (XII/2014) došlo při střetnutí k úniku cca 80 litrů nafty na vozovku.

Podle § 1 odst. 4 vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, *Pro zdůraznění významu a zlepšení viditelnosti lze svislou dopravní značku umístit na retroreflexním žlutozeleném fluorescenčním podkladu.* Toto lze použít jak u svislé dopravní značky A 32 – Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný, tak i u doplňující značky P 6 – Stůj, dej přednost v jízdě! Ta ovšem na kritickém přejezdu v době nehody nebyla. Bezpečnost na přejezdu je možno zvýšit ještě použitím vodorovné dopravní značky V 18 – Optická psychologická brzda. Jakékoliv preventivní opatření zvyšující bezpečnost provozu na železničním přejezdu je důležité. Na tomto místě je ovšem nutno dodat, že zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v ustanovení § 28 a § 29 naprosto jednoznačně upravuje povinnosti účastníků silničního provozu v prostoru železničních přejezdů.

V závěru těchto řádků se opět vracím k článku **Rušit přejezdy? Rozhodně ANO!** Neboť bezpečný přejezd = žádný přejezd. Chci věřit tomu, že připravovaná novela zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a dalších souvisejících zákonů úspěšně projde schvalovacím procesem v obou komorách Parlamentu České republiky a bude tak otevřena cesta k snadnému rušení nadbytečných přejezdů. Ušetřené prostředky na jejich údržbu tak bude moci věnovat na lepší zabezpečení těch zbývajících. Třeba i na přejezd P647 na trati Nýřany–Heřmanova Huť.

Vladimír Selucký

Nekopírujme bezhlavě zahraniční systémy

Rozhodování v oblasti řízení a zabezpečení vyžaduje odborné technické znalosti a zkušenosti. Nestačí k tomu jen přečtení si několika zahraničních článků. V teoretické rovině se vše zdá jednodušší, ale praxe bývá většinou trochu jiná. Zavádění ETCS na našich tratích určitě časem přinese určitá pozitiva ve zvýšení bezpečnosti dopravy a zlepšení podmínek pro práci strojvedoucích. Je to proces náročný a bude vyžadovat ještě hodně změn, úsilí a hlavně změnu filozofie řízení a návyků zaměstnanců.

To, co považuji za špatně pochopené, je náhrada kolejových obvodů počítači náprav na tratích, kde by měly vlaky jezdit pod přímým dohledem ETCS. V rámci NIP ETCS 2017 (Národní implementační plán ETCS) padlo rozhodnutí o technologiích detekčních prostředků volnosti a obsazenosti kolejových úseků. A tak bylo upřednostněno použití počítačů náprav namísto současně provozovaných kolejových obvodů. Hodnotím to jako krok zpět v zabezpečení železničního provozu a zbytečné vynaložení nemalých finančních nákladů. Je to vlastně kopírování německého a švýcarského systému. Pojďme si ale přiblížit, proč v těchto zemích upřednostňují počítače náprav namísto kolejových obvodů.

Ve Švýcarsku a v Německu se od prvopočátku používaly různé typy bodových vlakových zabezpečovačů. Již od 20. let minulého století německá firma Siemens&Halske a švýcarská firma SIGNUM představily svoje bodové vlakové zabezpečovače, které byly postupně zdokonalovány a na některých tratích v Evropě se používají dodnes. Až v 60. letech minulého století, kdy se připravovaly projekty na tratě s rychlostí až 200 km/h, vyvstal požadavek na nový typ vlakového zabezpečovače. Původní německý bodový vlakový zabezpečovač Indusi a jeho odvozené typy byly konstruovány pro zábrzdnou vzdálenost 1000 m. To omezovalo maximální rychlost vlaků na 160 km/h. Pro vyšší rychlosti by při stávajícím způsobu návěstění a přenosu návěstí vyvstaly především problémy s viditelností návěstidel a to zejména při špatných rozhledových poměrech a při snížené viditelnosti. Čas, ve kterém strojvedoucí vidí návěst na návěstidle, by byl nebezpečně krátký.

Dalším problémem byly požadavky na zábrzdnou vzdálenost, která roste s druhou mocninou rychlosti. Bylo by nutné řešit úpravu návěstní soustavy nebo prodloužit délku traťových oddílů a samozřejmě řešit i funkci bodového vlakového zabezpečovače (BZP).

Tehdejší německé dráhy DB musely tenkrát rozhodnout, zda rozšíří počet návěstí na návěstidlech tak, aby pokrývaly více oddílů, nebo aby informace byly přenášeny na vozidlo a souhrnně byly zobrazovány strojvedoucímu. A tak vznikl německý liniový systém označovaný jako LZB (Linienzugbeeinflussung). Systém LZB tvořil nadstavbu dosud používaného systému návěstění, takže na stávajícím systému nebylo třeba nic měnit a také nebylo třeba přeškolovat vedle strojvedoucích ostatní zaměstnance na dopravní cestě. Pod dohledem LZB strojvedoucí nemusí sledovat návěsti pevných návěstidel. Podobě je tomu u nás u systému CBTC v Metru. Pokud dojde k poruše LZB, může vlak pokračovat v jízdě s dosavadním způsobem zabezpečení maximální rychlostí nejvýše 160 km/h.

Poněvadž se v Německu nepoužíval na tratích ucelený systém kolejových obvodů, bylo liniové řešení provedeno pomocí kabelových smyček umístěných v koleji. K přenosu informací mezi traťovou částí a vozidlem byl použit na straně trati pár vodičů, který tvořil smyčku. Jeden z vodičů je umístěn v ose koleje a druhý u paty jedné z kolejnic. Každých 100 metrů se vodiče kříží. Vzniklý fázový posun signálu o 180° vyhodnocuje vozidlová část. Podle počtu zaregistrovaných překřížení určuje vozidlo svoji polohu. Traťové smyčky byly vytvořeny z jednovodičových kabelů s dostatečnou odolností mechanickou, ale i proti povětrnostním vlivům, a navíc s příznivou vyzařovací charakteristikou.

LZB má svoji centrálu, ve které je systém počítačů 2 z 3, to znamená, že nejméně dva nezávislé počítače ze tří musí dávat shodný výstup. Tyto počítače zpracovávají na základě postavení a volnosti vlakové cesty data pro jízdu vlaku. Centrála je propojena pomocí speciálních modemů s napáječi smyček, sousedními centrálami a stavědly. Pro přenos dat slouží kabely se dvěma páry vodičů – pro každý směr toku dat jeden pár. Spojení s elektronickým stavědlem je uskutečněno prostřednictvím sítě LAN. Umístění vodičů v koleji přece jen přinášelo určité problémy například při poškození v rámci provozu nebo údržby trati a také při krádeži kabelů. Proto byl dán úkol jak tento liniový systém nahradit rádiovou cestou.

LZB je zařízení vyvinuté pro německé podmínky a podle německých požadavků. Na základě požadavků na interoperabilitu evropských železničních systémů byl s podporou Evropské unie a Švýcarska vyvinut nový jednotný vlakový zabezpečovač – ETCS. Tak byly vyvinuty traťové majáky – balízy a pro kontrolu volnosti a obsazenosti nebyly dostupné kolejové obvody, a proto vývojáři použili počítače náprav. Švýcarsko ale na některých tratích kombinuje kolejové obvody s počítači náprav.

U nás bylo v 50. letech minulého století rozhodnuto budovat liniový systém vlakového zabezpečovače (VZ LS) a využít pro přenos informací na lokomotivu kolejové obvody. Přenos informací na hnací vozidlo pomocí kódování do kolejového obvodu je tak vlastně jen doplňkovou funkcí kolejového obvodu. To znamená, že po zavedení jízd vlaků pod dohledem ETCS je možné po „určité době“ kódování pro vlakový zabezpečovač LS vypnout. Takže z hlediska funkce ETCS není nutné nahrazovat kolejové obvody počítači náprav. To jsou zbytečně vynaložené náklady navíc. Likvidovat liniový systém kontroly volnosti a obsazenosti úseků vozidly a nahrazovat jej bodovým systémem je krokem zpět a vede k snížení úrovně bezpečnosti. V souvislosti s ekonomickými problémy, které vzniknou s letos probíhající pandemií koronaviru, je třeba toto rozhodnutí přehodnotit a nekopírovat za každou cenu zahraniční systémy. Dnes v žádném případě není možné podporovat rozhodnutí typu „ať to stojí, co to stojí“.

Ing. Josef Schrötter
nezávislý železniční expert

Železniční stanice Žďár nad Sázavou a lokomotiva Dáša neboli 263 002-8, která byla vyrobena v roce 1985. O tomto stroji OCÚ Východ víme, že na něm před odchodem na zasloužený odpočinek vykonával svoji službu i náš dopisovatel, brněnský kolega Jiří Němec (foto Vladimíra Seluckého z 12. června 2019)

— Lokomotiva Siemens Vectron — pro zkušební okruh ve Velimi

Na konci dubna podepsaly České dráhy se společností Siemens Mobility Česká republika smlouvu na nákup testovací lokomotivy Siemens Vectron, která je již z výroby vybavena palubní částí ETCS dle nejnovější specifikace Baseline 3. Stroj bude využíván pro testování různých typů kolejových vozidel na zkušebním okruhu VUZ ve středočeské Velimi. Díky vysokému výkonu 6,4 MW, kterým lokomotivy Vectron disponují, je možné je používat ke zkouškám v tažném i brzdném módu, kdy slouží jako zátěž pro jiná kolejová vozidla. V obdobích, kdy nebude lokomotiva na okruhu plně vytížena, bude zařazována do běžného provozu v osobní dopravě ČD.

„Jedná se o první lokomotivu Vectron, která je již z výroby vybavena palubní částí ETCS dle nejnovější specifikace,“ říká Roman Kokšal, generální ředitel Siemens Mobility v České republice, a dodává: *„Digitalizace je v dnešní době pro železniční infrastrukturu a s ní spojená kolejová vozidla klíčová. Jsem rád, že se nám podařilo implementovat inovovanou verzi evropského vlakového zabezpečovače na naše vozidla takto rychle.“*

Lokomotiva Vectron úspěšně absolvovala testy kompatibility na obou národních tranzitních železničních koridorech vybavených traťovou částí ETCS. *„Využili jsme jedinečnou příležitost pořídit lokomotivu Vectron, která posílí náš park moderních interoperabilních strojů na 33 kusů. Pro testovací jízdy ji budeme pronajímat naší dceřiné společnosti VUZ. Půjde přibližně o 20 % kapacity. Zbývajících 80 % ale připadne na výkony realizované v čele našich vlaků po celé republice i v zahraničí, kde v současnosti jezdí pronajaté Vectrony nebo lokomotivy řad 380 a 1216,“* vysvětluje Michal Kraus, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro provoz.

„Tato lokomotiva se ideálně hodí pro zkušební činnost na okruhu ve Velimi. Je čtyřsystémová, takže ji můžeme využívat i při testování vozidel na napájení 1 500 V používaný v Nizozemí nebo ve Francii. Jde nejspíš o jedinou lokomotivu, která je schopná jezdit na čtyři hlavní napájecí systémy používané v Evropě. Pro rychlé testy na okruhu ve Velimi má zvýšenou maximální rychlost na 210 km/h a je vybavena nejvyšší úrovní zabezpečovače ETCS dle specifikace Baseline 3, což vyhovuje při testování systému ERTMS/ETCS,“ doplnil informace o využití nové lokomotivy Martin Bělčík, generální ředitel VUZ.

Lokomotiva pro ČD byla vyrobena v závodě Siemens Mobility v Mnichově-Allachu a společnost ji doposud využívala při testování. Českým drahám bude lokomotiva předána do konce letošního roku. Kromě jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS bude vybavena GSM-R a dálkovou diagnostikou. Lokomotiva disponuje jmenovitým trakčním výkonem 6400 kW a nejvyšší provozní rychlostí 200 km/h. Vzhledem ke své modulární koncepci bude ČD předána s vybavením pro provoz v ČR, Německu, Rakousku, Polsku, na Slovensku a v Maďarsku a může být dovybavena pakety pro provoz i v dalších zemích.

Daniela Černá

Stroj Siemens Vectron Českých drah 22. listopadu 2017 po svém návratu do žst Praha hlavní nádraží. V ten den byl v čele zvláštního vlaku do Plané u Mariánských Lázní, kam vezl novináře v souvislosti se zavedením vlakových spojů Metropolitan od nového grafikonu vlakové dopravy 2017/2018. Text a foto: Marek Poláček

Zdravotní prohlídky po ukončení nouzového stavu

Naše odborová organizace obdržela v polovině května informace z odboru péče o zaměstnance GŘ ČD, a sice z jeho oddělení BOZP a pracovnělékařská péče. Sdělení se týká mimořádné opatření ministerstva zdravotnictví ze dne 13. 5. 2020, které stanovuje podmínky a lhůty zdravotních prohlídek po ukončení nouzového stavu.

Za zásadní lze mimo jiné považovat tyto pokyny:

- Vstupní prohlídky **(kategorie 1 a 2 dle Z. 258/2000 Sb.)**, které byly nahrazeny čestným prohlášením, musí být vykonány **do 90 dnů** ode dne následujícího od ukončení nouzového stavu.
- Vstupní prohlídky **(dle vyhlášky 101/1995 Sb.)**, které byly nahrazeny čestným prohlášením, musí být vykonány **do 30 dnů** ode dne následujícího od ukončení nouzového stavu.
- U propadlých periodických prohlídek se závěrem „zdravotně způsobilá“ dochází k prodloužení doby **o 90 dnů** ode dne následujícího od ukončení nouzového stavu.
- U propadlých periodických prohlídek se závěrem **„zdravotně způsobilý(á) s podmínkou“** (brýle, dietní stravování ...) dochází k prodloužení doby **o 30 dnů** ode dne následujícího od ukončení nouzového stavu.

Organizaci a objednávání zdravotních prohlídek zajišťují příslušná centra personálních služeb (CPS), prioritou jsou provozní zaměstnanci.

OCÚ Západ nasazuje jedny z nejspolehlivějších lokomotiv, řadu 242, na rychlíky na tratích číslo 190, 220, 225 a také na další výkony v regionální osobní dopravě. Stroj 242 230-1 ještě v původním nátěru se 5. dubna 2020 blíží s R 667 ke stanici Dívčice na dvojkolejném úseku Číčenice–Zliv. Text a foto: Jan Kubeš

ČD a preventivní opatření proti šíření epidemie

V rámci preventivních opatření proti šíření epidemie Covid-19 pokračovaly České dráhy a jejich dodavatelské úklidové firmy i během května v pravidelné dezinfekci svých vlakových souprav. Prováděla se také ozonizace dalších vozů, která dlouhodobě likviduje nebezpečné viry, bakterie a plísně, a testoval se i speciální nanonástřik zabraňující šíření virů.

„V rámci boje s koronavirem jsme zařadili do běžného čistění souprav také intenzivní dezinfekci, která odstraňuje riziko přenosu viru během cestování našimi spoji,“ uvedl Tomáš Mohr, ředitel odboru provozu osobní dopravy, a doplnil: *„V rámci výchozího, vratného a základního úklidu takto denně ošetříme tisíce vozů, které vypravujeme po celé republice. Úklidové firmy se zaměřují především na dezinfekci ploch, kterých se lidé dotýkají, jako jsou madla, kliky nebo tlačítka.“* Například Oblastní centrum provozu Střed takto dezinfikovalo více než 1 200 vozů denně. Své vozy národní dopravce ovšem ošetřuje i jinými způsoby, a sice buď ozonizací, nebo aplikací dezinfekčního aerosolu, který se rozprašovačem aplikuje v celém interiéru vozu.

Zvlášť účinná a dlouhodobá je ozonizace interiéru vozidel. Ta se provádí po rozsáhlém úklidu vozu. Po uschnutí se zapojí ozonizační přístroj, který rozkladem vzduchu a UV lampou vytváří vyšší koncentraci ozonu, která hubí bakterie, viry a plísně. Poté se vůz ještě zkontroluje UV lampou. Celková doba této operace je přibližně pět hodin a následné působení ozónu pak trvá až několik týdnů. Ozonizací, představující dlouhodobou ochranu cestujících, ale v neposlední řadě samozřejmě i zaměstnanců ČD, před šířením koronaviru už prošly stovky vozů určených jak pro dálkové spoje, tak pro regionální a příměstské vlaky. Generátory vytvářející ozon jsou umístěny například na pracovištích údržby v Praze, Liberci, Plzni, Českých Budějovicích a také na Moravě.

K provedení dezinfekce ozonem jsou každodenně přistavovány další vozy. V květnu národní dopravce disponoval deseti generátory ozonu, které rozmístil do nejvytíženějších lokalit. Generátory jsou zde určeny jak k ozonizaci osobních vozů, tak současně pro dezinfekci pracovišť provozních zaměstnanců. Jedná se o další postupný krok v rámci inovace čistění vozů, který ČD plánují zavést na běžné bázi. Zařízení projdou pilotním projektem a v případě, že se technologie osvědčí, bude používání generátorů základní součástí čištění vozů.

Jak jsme již v našem časopise informovali *(viz ZS 8/2020)*, ČD testují také zcela nové formy ochrany před šířením virů. Ve spolupráci s Moravskoslezským krajem, společností NanoZone a Zdravotním ústavem Ostrava byl proveden speciální nanonástřik, který omezuje na minimum výskyt a přežívání virů a bakterií v interiéru vlaku. Speciálním ochranným nanonástřikem bylo v rámci této akce ošetřeno devět jednotek CityElefant a dvě jednotky RegioPanter, obsluhujících páteřní a nejvytíženější linky na severní Moravě.

Marek Poláček
(Připraveno s použitím tiskové zprávy ČD)

RegioPanter ČD 650 012-8 ve službách Plzeňského kraje (foto Českých drah z 28. listopadu 2018)

Pokračování ze ZS 17/2019

V loňském roce jsem navštívil řeku Sázavu hned dvakrát. Jednou ke konci července a podruhé na sklonku léta 21. září. A samozřejmě jsem jako vždy využil služeb národního dopravce, tedy Českých drah.

Při své první návštěvě jsem zvolil trasu přes Českou Třebovou a Kolín do Světlé n. Sázavou. Jelikož R 981 Vysočina z Prahy-Smíchova do Brna-Králova Pole (přes Havlíčkův Brod) měl zpoždění, raději jsem nasedl do Os 5907 vypraveného z Kolína a vystoupil ve Světlé nad Sázavou. Tento spoj mi umožnil pořídit fotografické snímky z tratě 230, které dosud scházely v mém archivu.

V železniční stanici Světlá nad Sázavou už čekal přípojný MOs 9206 složený z motorového vozu 810 621-3 a dvou přípojných Bdtax a Btax. A jelikož před naším odjezdem do Čerčan byla ještě chvíle času z důvodu čekání na již zmíněný R 981, dal jsem se do rozhovoru se strojvedoucím ČD Stanislavem Pišínem. Tento kolega patří k úplně nejmladší generaci strojvedoucích, bydlí ve Velkém Meziříčí a je zaměstnán pod OCP Východ, pracoviště Havlíčkův Brod. Po složení náležitých zkoušek, poznání tratí atd. ho můžeme od července 2019 nejčastěji spatřit na Posázavském pacifiku, ale dle potřeby i jinde. Se svou prací je velmi spokojen a dle jeho slov by ji neměnil ani za nic.Tak tedy, pane kolego, hodně šťastných kilometrů!

Mezitím se na vjezdu do žst Světlá nad Sázavou objevil očekávaný R 981, vedený prototypovým „esem“ ES 499 1001 DKV Brno (362 001-0), který přivezl mimo jiné především velkou skupinu turistů. Poděkoval jsem tedy kolegovi Pišínovi a náš vlak se pak už vydal k Čerčanům.

Vystoupil jsem na zastávce Chřenovice, kde jsem měl v chatce v kempu U Korfbalisty zajištěno ubytování po dobu tří dnů. Tato zastávka byla dříve nákladištěm, dodnes je tam zachovalá rampa a manipulační kolej, výhybky jsou ale vytrhány. Také zde bylo investováno do oprav a patrné je nové oplechovaní budovy. Objekt se pyšní i novou střechou, plastovými okny a v neposlední řadě i novými dveřmi, a co je hlavní – je trvale obydlen, a tak to za těchto okolností případní vandalové naštěstí nebudou mít lehké!

Havlíčkobrodský strojvedoucí Stanislav Pišín na stanovišti motorového vozu 810 621-3

Vlakové putování kolem řeky Sázavy – díl V.

Z Chřenovic jsem uskutečnil dva výlety, a sice do Ledečka s krátkým zastavením v Ratajích nad Sázavou a další den na Stvořidla. A jelikož už skončila téměř dvouletá výluka trati 212 mezi Ledečkem a Zručí n. Sázavou, vše se poněkud změnilo k lepšímu. Byly provedeny generální opravy staničních budov ve Zruči, Kácově a v Ledečku, zrekonstruována nástupiště, zřízeny nové dřevěné přístřešky s lavičkami atd. Také železniční přejezdy byly nově vybaveny světelným PZZ, v kritických místech se závorami, byl vyčištěn kolejový svršek, provedla se oprava opěrných zdí a v některých místech se mírně zvýšila traťová rychlost.

Při mé druhé krátké, pouze jednodenní návštěvě Posázaví v měsíci září se stále ještě pracovalo na sanaci skalního masivu za Zručí nad Sázavou směrem k Čerčanům a před dokončením byla oprava staniční budovy v Ledečku. V žst Kácov bylo stále lešení a pracovalo se také na zateplení budovy spolu s výměnou oken. Zruč už byla v „novém kabátě“. A paradoxně náš známý škůdce lesů kůrovec (bohužel právě on) zde přispěl k oživení nákladní dopravy. V žst Český Šternberk, ve Zruči a jinde tak byly k vidění ucelené nákladní vlaky se dřevem. Zřejmě na vývoz, jelikož náš průmysl nedokáže takové množství dřeva zpracovat.

K cestě vlakem zpět domů do Letovic jsem opět zvolil trasu přes Kolín do Ledečka a odtud MOS do Světlé, kde jsem přestoupil na rychlík do Brna-Králova Pole. A v Brně-Židenicích už na mě čekal „panťák“ 560 směr Březová nad Svitavou.

Text a foto: Pavel Hromek

Na staniční budově v Ledečku probíhaly v září 2019 poslední stavební dokončovací práce

Na výlet do železničního muzea v Lužné u Rakovníka

Železniční muzeum Českých drah v bývalém depu v Lužné u Rakovníka obklopené romantickými křivoklátskými lesy již konečně opět mohlo otevřít své brány. Expozice umístěné především v otevřeném prostoru jsou ideálním místem pro návštěvu právě i v současné době, kdy stále platí přísnější hygienická opatření. A nezapomeňte, že jejich návštěvou i vy podpoříte záchranu unikátních technických památek!

Pro veřejnost je otevřeno sedm dní v týdnu. Do začátku prázdnin bude otevřeno v pracovní dny od 9:30 do 15 hodin a o víkendech od 9:30 do 17 hodin. O prázdninách pak bude rozšířena otevírací doba v každý den až do 17 hodin.

Železniční muzeum v Lužné u Rakovníka, provozované národním dopravcem, představuje vývoj železniční dopravy od 19. století po nedávnou minulost. Zblízka si tedy lze prohlédnout desítky parních, motorových i elektrických lokomotiv, úzkorozchodná vozidla a vozidla průmyslových drah, návěstidla a mnoho dalších artefaktů a technických celků železniční techniky. V areálu muzea jsou vystaveny legendy, jako jsou lokomotivy s přezdívkami Kafemlejnek, Všudybylka, Kremák, Sergej, Bardotka a mnoho dalších.

Pracovníci muzea také pro letošní návštěvnickou sezónu připravují na mnohé víkendy interaktivní ukázky provozu parních lokomotiv.

Připomeňme si, že železniční muzeum ČD se nachází v sousedství stanice Lužná u Rakovníka a je tedy snadno dostupné vlakem. Jeho návštěvu lze přitom spojit s cestou do křivoklátských lesů, historického města Rakovníka nebo do dalších turistických cílů v okolí.

Další informace nejen o tomto muzeu, ale také o termínech připravovaných doprovodných a dodejme, že jako už tradičně i především velmi atraktivních akcí lze najít na internetové adrese *www.cdmuzeum.cz*.

-MaPo-

Ilustrační foto z archivu Jiřího Adolfa

S odborníky o železniční dopravě

Státní organizace Správa železnic vydala na začátku května již druhou edici Vědeckotechnického sborníku (VTS). Sborník Správy železnic navazuje na stejnojmenné periodikum, vydávané v elektronické podobě Českými dráhami v letech 1995 až 2019.

Sborník je sestaven z odborných prací z oblasti železniční dopravy. Jeho cílem je publikování především původních prací, řešících technické a technologické problémy a zásadní otázky z oblasti řízení, ekonomiky a ekologie ve vztahu k železniční dopravě.

Edice č. 2 obsahuje příspěvky na téma:

- Rozbor švýcarské metodiky pro hodnocení poškozujících účinků jízdy kolejového vozidla na kolej;
- Ke dvěma možným použitím metody RailTopoModel a formátu railML při zobrazování objektů a procesů probíhajících na železniční síti;
- Projekt Shift2Rail OPTIMA – vývoj komunikační platformy pro řízení provozu;
- Tarifní propojení železniční osobní dopravy a dalších druhů veřejné hromadné dopravy při různých tarifních strukturách integrovaných dopravních systémů v ČR;
- Veřejné služby v přepravě cestujících od vzniku regionální integrace po celostátní jízdenku;
- Kybernetická a fyzická bezpečnost na kritické infrastruktuře;
- Návrhy úprav funkčního chování ERTMS/ETCS při dohledu cíle na generické úrovni;
- Řízení jakosti a metrologie v dopravních systémech.

Příspěvky jsou všem zájemcům a široké veřejnosti volně k dispozici na adrese: *https://www.szdc.cz/o-nas/publikace/vts*

-RoŠ-

Společenská rubrika

V dubnu oslavil své významné životní výročí 70 let zakládající člen výboru a bývalý předseda tanvaldské základní organizace FS a člen prezidia FSČR **Jan Zahula**. Výbor a členové ZO Tanvald mu přejí do dalších let vše nejlepší, hodně zdraví, štěstí a pohody. K tomuto přání jubilantovi se připojují se svým srdečným blahopřáním rovněž členové prezidia a zaměstnanci FSČR.

***

Ve druhé polovině května letošního roku se dožil krásných pětasedmdesáti let emeritní strojvůdce a čestný člen Klubu odložených strojvůdců v Lysé nad Labem, pan **Břetislav Bareš**. Milý Břetislave, přejeme Ti do Trutnova zdraví, štěstí, spokojenost a stále dobré nohy pro tvůj bicykl, a to nejen k letošnímu významnému životnímu jubileu, ale i do mnoha dalších let. Za Klub Jaroslav Krupička

***

Druhého května oslavil své 60. narozeniny náš kolega, pan **Jiří Dohalský**, strojvedoucí SLČ Jaroměř. Do dalších let mu přejí hodně zdraví, spokojenosti a životního elánu kolegové ze základní organizace Federace strojvůdců Meziměstí.

***

Dne 20. května se dožil krásných 55 let náš kolega, strojvedoucí ČD Cargo **Luděk Venkrbec**. Luďku, tak hodně zdraví a pohody do dalších let a ať Tě Lamina na nexácích nezlobí. Přejí kolegové ze základní organizace FS Karlovy Vary.

***

V poslední březnový den ukončil po dlouhých letech práce na železnici svoji pracovní kariéru náš kamarád a kolega, pan **Václav Sajbt**, strojvedoucí ČD a člen základní organizace Federace strojvůdců Turnov. Václavovi přejeme hlavně spoustu štěstí a zdraví do dalších let. Kamarádi a kolegové z Turnova a Liberce

***

Dne 14. června oslaví své 65. narozeniny kolega **Lubomír Cidlina**, zaměstnanec ČD. Oslavenci k jeho životnímu výročí srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let mu přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a hodně životního optimismu. Výbor základní organizace FS a všichni královéhradečtí kolegové

***

V uplynulých dnech oslavili své významné životní jubileum 70 let naši lounští kolegové – 24. dubna **Jiří Černý** a 8. května **František Šwingr**. Výbor a členové základní organizace FS Louny jim blahopřejí a ještě do mnoha dalších let spokojeného života přejí jen to nejlepší a zejména zdraví.

***

V měsíci květnu oslavil významné životní jubileum, a to rovných 60 let, pan **Libor Pernický**, strojvedoucí ČD Cargo. V červnu oslaví své 50. narozeniny pan **Robert Novosad**, strojvedoucí ČD. Oba kolegové jsou ze základní organizace Federace strojvůdců Valašské Meziříčí. Výbor ZO a ostatní kolegové jim přejí pevné zdraví, klid a pohodu doma i na trati.

***

Čtvrtého června oslaví své 55. narozeniny strojvedoucí ČD a člen základní organizace FS Chomutov, pan **Jan Hájek**. K tomuto životnímu jubileu mu mnoho štěstí, zdraví a úspěchů v osobním i pracovním životě přejí všichni kamarádi a kolegové z chomutovské ZO Federace strojvůdců.

***

Dne 14. května oslavil svoji první padesátku kolega strojvedoucí **Michal Ponížil**. Do dalších let hodně pohody doma i v práci a samozřejmě i pevné zdraví mu přejí členové a výbor základní organizace Federace strojvůdců Krnov.

***

Dne 23. března odešel na zasloužený odpočinek náš lounský kolega, pan **Zdeněk Macek**. Za dlouholetou práci mu děkují a ještě mnoho dalších let zejména zdraví v jeho už klidnější etapě života přejí výbor a členové ZO Federace strojvůdců Louny.

***

Dne 13. června oslaví své 65. narozeniny náš kolega **Milan Peukert** ze ZO Federace strojvůdců Čerčany. K jubileu mu blahopřejí a do dalšího života spokojenost, pohodu a zejména hodně zdraví přejí výbor a ostatní členové čerčanské základní organizace FS.

***

Již druhého června bude slavit svoje padesáté narozeniny náš děčínský kolega **Tomáš Houser**. K významnému životnímu výročí mu blahopřejí a do druhé padesátky hodně štěstí, spokojenosti a především zdraví přejí výbor a ostatní členové základní organizace Federace strojvůdců Děčín.

***

Šestého června oslaví svoje padesátiny náš kolega **David Kičmer** ze základní organizace Ostrava-Cargo. Do dalších let jen to nejlepší, spokojenost v práci i osobním životě a zejména zdraví mu přejí výbor ZO a ostatní kolegové.

Nezapomeňte si objednat kalendáře na rok 2021

Vážení kolegové, nabízíme vám **nástěnné a stolní kalendáře Federace strojvůdců České republiky** na rok **2021**. Každá základní organizace také letos obdrží zdarma tři kusy stolních kalendářů a jeden kalendář nástěnný. Všechny další kalendáře je **nutno včas objednat**! Celkový náklad vyrobených kusů kalendářů bude stanoven **na základě závazných objednávek**. Výbory ZO si mohou kalendáře **pro členy svých základních organizací v požadovaném počtu výhodně objednat** za podmínky **finanční spoluúčasti**:

- u stolního kalendáře 40 Kč (za jeden kus),
- u nástěnného kalendáře (13 listů) 90 Kč (za jeden kus).

Naší odborové organizaci se podařilo zajistit, že tentokrát si můžete objednat za uvedenou jednotnou cenu **dvě verze nástěnného kalendáře** – buď s motivy **z provozu moderní trakce**, nebo kalendář přinášející záběry **z provozu parních lokomotiv**!

Zájemci si mohou kalendáře na rok 2021 objednat **výhradně prostřednictvím některé ze základních organizací Federace strojvůdců**. Objednávky jednotlivců **nelze adresovat přímo prezidiu nebo tiskovému středisku FSČR**. Také výdej objednaných kalendářů se pak uskuteční jen v ZO, kde jste si kalendáře objednali!

Závazné hromadné objednávky pošlou základní organizace na prezidium FSČR, a to nejlépe elektronickou formou na adresu ***analytik@fscr.cd.cz***. **Objednávky je nutno poslat co nejdříve, nejpozději ovšem do 3. července 2020!** K tomuto datu bude objednávaný počet kalendářů uzavřen a na další, až po stanoveném termínu zaslané objednávky již nebudeme moci brát zřetel!

Tiskové středisko FSČR

Nabídka kalendářových vložek na rok 2021

Výrobu a distribuci kalendářových vložek a obalů s logem Federace strojvůdců ČR na rok 2021 zajišťuje FS Oblast Plzeň. Objednávky, prosím, posílejte elektronickou formou nejpozději do **10. srpna 2020** na e-mailovou adresu *pepabock@centrum.cz*.

Z důvodu jednodušší distribuce vložek a obalů na jednotlivé základní organizace FS (na podzimních Radách předsedů oblastí) žádám všechny zájemce o včasné podání objednávek. Cena je tentokrát výrobcem stanovena na 25 Kč/ks za vložku a 207 Kč/ks za obal.

Vzhledem k době potřebné k výrobě nebude bohužel možné vyhovět objednávkám, které budou doručeny po stanoveném termínu.

Josef Bock
člen P-FSČR

Poslední rozloučení

Pouhý jeden den před svými 73. narozeninami, 1. května 2020, zemřel po krátké těžké nemoci staropacký strojvůdce na penzi, člen trutnovské základní organizace Federace strojvůdců, pan **Ivan Jirásko**.

Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku. Brutus

***

Na přelomu března a dubna zemřel ve věku nedožitých 84 let náš bývalý havlíčkobrodský kolega strojvůdce, pan **Karel Krajíček**.

Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku. Čest jeho památce.

ZO FSČR Havlíčkův Brod

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 Evžen Mikolajek, místopředsedové Radoslav Ondráček a Jaromír Ott. 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