

● Výpravčí strojvedoucímu Nex 43404 namydil schody ... str. 2 ● SŽ už projektuje více než 300 kilometrů VRT ... str. 2 ● Průzkum pro Berounský tunel ... str. 2 ● Trenažér: nejvíce jsou slyšet negativní reakce ... str. 3 ● VUZ daroval pět milionů korun na pomoc železničářům ... str. 4 ● Společenská rubrika ... str. 4 ●

číslo 3

15. února 2023  
ročník 76



# Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## System automatického postihování přestupků Trestající přejezd v Třinci

Správa železnic spustila od 1. února na železničním přejezdu ve Vendryni u Třince plnohodnotný provoz automatizovaného systému na zaznamenávání a vyhodnocování přestupků. Technické řešení připravila v rámci pilotního projektu ve spolupráci s Ředitelstvím služby dopravní policie a Magistrátem města Třince. Loni úspěšně obstálo ve zkušebním provozu a jeho ostré nasazení v lednu schválila Policie ČR i Ministerstvo dopravy. Automatický kamerový systém začne postupně dohlížet na disciplinovanost řidičů i na dalších přejezdech.



Přejezd přes koridorovou trať ve Vendryni je zabezpečen výstražnými světly a závorami. Kvůli častému nerespektování výstražné signalizace jej Správa železnic zahrnula mezi vytípané lokality, kde mají na chování řidičů dohlížet inteligentní kamery. „Díky vstřícnosti statutárního města Třince při ověřovacím provozu mohl projekt postoupit do své finální fáze. Vytvořili jsme a na Třinecku otestovali unikátní řešení, které odpovídá současným nárokům policie a umožňuje spolehlivé zaznamenávání a následně vyhodnocování informací o přestupcích či trestných činech zcela bez obsluhy,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

### Šedm trestných bodů

Kamery u přejezdu registrují spuštění světelné výstrahy a po uplynutí přiměřené doby na bezpečnou reakci řidiče potom průjezd každého silničního vozidla. Dokumentaci

o přestupku pak přes Centrální místo služeb předají na servery policie. Software je automaticky roztřídí a informace o přestupcích aut do 3,5 tuny postoupí příslušné obci s rozšířenou působností. „Pro řidiče takový přestupek na železničním přejezdu znamená záznam 7 bodů do jeho bodového hodnocení, vedle toho mu hrozí také pokuta až 5 000 korun a zákaz řízení motorových vozidel až na 6 měsíců,“ upozorňuje ředitel služby dopravní policie Jiří Zlý. Finanční prostředky z výběru pokut poputují do rozpočtů obcí, které budou příslušnou agendu vyřizovat. Porušení zákona v případě vozidla nad 3,5 tuny případně automaticky k řešení dopravnímu inspektorátu Policie ČR.

### Funguje i při mlze

Kamery průkazně dokumentují protiprávní jednání i při mlze, sněžení a jinak zhoršených podmínkách, rozeznají také zahraniční vozidla. „Software na vyhodnocování a předávání záznamů je přizpůsobený informačnímu systému pro veřejnou správu, který používá i náš magistrát. Byli jsme osloveni Policií ČR a vyšli jsme vstříc ověření spolehlivosti fungování tohoto systému, který přispěje k vyšší bezpečnosti provozu, ochraně zdraví a životů občanů,“ vysvětluje primátorka Třince Věra Palkovská.

Po analýze ostrého provozu ve Vendryni bude možné automatizovaný systém v této podobě spustit i na dalších vytípaných železničních přejezdech. S důsledným postihováním vjíždění na železniční přejezd v době, kdy je spuštěna výstražná signalizace, tak musí řidiči v budoucnu počítat na více místech.

Text a foto (sž)

## Ohlédnutí za činností Autonomní unie strojvůdců Evropy ALE v roce 2022

Po dvou „covidových“ letech, kdy aktivita mezinárodní odborové organizace strojvůdců, jejímiž jsme členy, mohla probíhat pouze distanční formou, jsme se konečně v roce 2022 mohli vrátit k běžnému způsobu komunikace a spolupráce.

Kolega Jaroslav Vincour, jako člen revizní komise ALE, požádal o to, aby se revize účtů a souvisejících dokumentů unie uskutečnila u nás v České republice. Setkání revizní komise tedy proběhlo loňského května v prostorech prezidia FSČR v Praze. Při té příležitosti jsme se ujali jako hostitelé i schůze výkonného předsednictva ALE (tvoří ho prezident a dva viceprezidenti ALE). To se konalo paralelně s jednáním revizní komise ve dnech 9.-11. května 2022. Jeho hlavní náplní byla příprava pravidelného zasedání předsednictva ALE a programu podzimního kongresu ALE včetně připravovaných změn stanov. Jako pořadatelé jsme dle vyjádření všech hostů obstáli na výbornou.

### Řím a Alcalá

Druhou akcí loňského roku bylo již zmíněné jednání předsednictva ALE konané v Římě od 31. května do 1. června. Za Federaci strojvůdců ČR se zúčastnil viceprezident Jaroslav Vincour

spolu s tlumočníkem Jindřichem Telněm. Hlavní část programu tvořilo projednání návrhů změn stanov, informace o jednáních výkonného předsednictva na úrovni vrcholných struktur Evropské unie a seznámení s výsledky jednání s druhou evropskou železniční odborovou centrálou ETF. Závěrem pak zástupci jednotlivých členských organizací přednesli zprávy o své činnosti.

Nejvýznamnější akcí pak bylo rokování nejvyššího orgánu ALE – kongresu, který se koná pravidelně v čtyřletém cyklu. Ten loňský se uskutečnil ve Španělsku 5. října v městečku Alcalá de Henares nedaleko Madridu.

Kongresu ještě předcházelo 4. října v témže místě pravidelné zasedání představenstva ALE. Na něm vyvrcholily přípravy a ladily se detaily na jednání kongresu. Toho se vedle členů představenstva ALE (prezidenti členských organizací) účastní i delegáti, a to podle počtu členů svých organizací. Za Federaci strojvůdců ČR se kongresu zúčastnil prezident Jaroslav Vondrovic

(člen představenstva), viceprezident Jaroslav Vincour (člen revizní komise a delegát), David Votrubeck a Kamil Chaloupka (delegáti).

### Příště anglicky

Po zahájení pracovního zasedání proběhla prezence přítomných delegátů, následovalo schválení programu, volebního řádu a volba řídicího výboru kongresu. Po těchto procedurálních záležitostech přednesl prezident Juan Jesús Fraile zprávu o činnosti představenstva a Jaroslav Vincour pak zprávu revizní komise o hospodaření a stavu rozpočtu za rok 2022 a návrh rozpočtu na rok 2023.

Dalším důležitým bodem programu bylo projednání a schválení změny stanov ALE. Mezi ty nejvýznamnější patří zřízení funkce výkonného tajemníka a změna úředního jazyku z němčiny na angličtinu, což pro FSČR znamená potřebu výměny tlumočnicka. Zde je namístě vyslovení velkého poděkování za výbornou spolupráci našemu dlouholetému tlumočnickovi Jindřichu Telněm, který ve funkci překladatele a tlumočnicka do/z německého jazyka působí prakticky od našeho vstupu do ALE.

### Viceprezident pokladníkem

Poté již následovala volba prezidenta, dvou viceprezidentů, pokladníka a dvou členů revizní komise. Funkci prezidenta ALE již podruhé obhájil Juan Jesús Fraile, stejně tak funkci viceprezidentů obhájili Leszek Mietek a Pietro Verbassi. Pro Federaci strojvůdců je velkou ctí, že do funkce pokladníka byl zvolen kolega Jaroslav Vincour. Toho pak jako bývalého člena revizní komise nahradí slovenský zástupce Peter Dubovský. Druhým členem byl této komise zvolen člen italské organizace Paolo Lauzanno.

Poděkováním účastníkům a závěrečným slovem staronového prezidenta Juana Jesúse Fraileho byl pak kongres ukončen.

### Větší pružnost a efektivita

Snad se schválené změny stanov



stanou pozitivním impulsem pro další práci naší mezinárodní organizace. Věřím také, že zřízení funkce výkonného tajemníka, jenž bude na základě pověření výkonného předsednictva a představenstva jednat jménem ALE s vrcholnými strukturami EU i dalšími mezinárodními institucemi, přispěje k větší pružnosti a efektivitě ALE při jednáních o zlepšování pracovních a sociálních podmínek zaměstnanců v dopravě, jakož i při zavádění jednotných pravidel provozování dráhy a drážní dopravy v celé Evropě.

Jaroslav Vondrovic, foto archiv

## Jednání o stravném u ČD Cargo

Začátkem roku 2023 zaslala FSČR po dohodě s OSŽ společný návrh na úpravu stávající PKS ČD Cargo v oblasti stravného. Tento návrh byl zaměstnavateli zaslán na základě předchozí dohody z průběhu kolektivního vyjednávání a vzhledem k vydané novelizaci vyhlášky MPSV o nové výši sazeb stravného.

Přestože i po vydání nové vyhlášky MPSV, která upravuje jeho výši, je stravné dohodnuté v PKS ČD Cargo 2023 v předepsaném intervalu, rozhodla se FSČR požadovat jeho navýšení pro zaměstnance na maximální úroveň, která je dle této vyhlášky přípustná. Důvodem je současná naprostě bezprecedentní výše inflace a snaha o alespoň částečnou kompenzaci raketově rostoucích nákladů na stravování zaměstnanců v pracovní době.

Na společném jednání svolaném na letošního 31. ledna se k tomuto

návrhu připojily i další odborové centrály a společně s návrhem na navýšení hodnoty stravenek byly předloženy zaměstnavateli. Ten tuto snahu o jednání bohužel odmítl a s návrhem pro tento okamžik vyjádřil nesouhlas s tím, že je ochoten se o návrhu bavit ke konci prvního nebo začátkem druhého čtvrtletí letošního roku.

O dalším průběhu jednání vás budeme informovat prostřednictvím webové prezentace FSČR a ZS.

David Votrubeck

## JHMD přišly o licenci Nedostatky v žádosti

Drážní úřad rozhodl 26. ledna o zrušení oprávnění k provozování drážní dopravy společnosti Jindřichohradecké místní dráhy z důvodu finanční nezpůsobilosti. Dnem nabytí právní moci tohoto rozhodnutí tak pozbývají platnosti licence dopravce vydané společností v letech 1995 a 2009.



tak schopny prokázat, že plní podmínky způsobilosti podle zákona o dráhách,“ říká Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu.

Společnost Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. (JHMD), která je zároveň provozovatelem úzkokolejné dráhy z Jindřichova Hradce do Obrataně a do Nové Bystřice, ukončila provoz na svých tratích

Podle zákona o dráhách se za finančně nezpůsobilého považuje ten, kdo dluží nedoplatky na daních, pojistném nebo penále na sociálním zabezpečení, příspěvku na státní politiku zaměstnanosti nebo na pojistném na všeobecné zdravotní pojištění. Pokud držitel licence přestane splňovat podmínky stanovené § 25 zákona o dráhách, mezi které patří i prokázání finanční způsobilosti, rozhodne Drážní úřad o odejmutí licence dopravce.

### Podklady nebyly předloženy

„Řízení o odejmutí licence bylo v loňském roce na žádost společnosti přerušeno. Jindřichohradecké místní dráhy však ve stanovených lhůtách nepředložily podklady dokládající zlepšení jejich finanční situace a nebyly

3. října 2022, protože jí skončila pětiletá platnost osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. O 14 dnů později skončila také pětiletá platnost jednotného osvědčení o bezpečnosti dopravce. Nyní přichází také o licenci dopravce.

### Nedostatky v žádosti

Společnost JHMD požádala koncem září 2022 o vydání nového osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. V této žádosti však Drážní úřad shledal nedostatky a řízení přerušil do doby doplnění podkladů, nejspíše však do 15. února 2023. Se společností JHMD je nadále vedeno řízení o odejmutí úředního povolení k provozování dráhy. O vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti dopravce JHMD nepožádaly.

(pas), foto JHMD



# Cílem výcviku je zlepšování schopností a dovedností, nacvičení správného postupu Trenažér: nejvíce jsou slyšet negativní reakce

Trenažér pro strojvedoucí a povinné absolvování výcviku na něm, to je problematika, která vyvolává diskuzi, v části strojvedoucích až emoce. Specialista vzdělávání Úseku lidských zdrojů Českých drah Jiří Lukeš, do jehož kompetencí výcvik na trenažérech patří, nám v této souvislosti odpověděl na několik otázek.

**U nás jsou instalovány dva trenažéry pro strojvedoucí, ve Vršovicích a České Třebové. Jsou zcela stejné?**  
Ano, oba simulátory jsou totožné.

**Výcvikem tam procházejí všichni stávající strojvedoucí a asi hlavně ti budoucí. Kolikrát musí tyto skupiny ročně výcvik absolvovat?**

Noví strojvedoucí se zúčastní tréninku na simulátorech v průběhu kurzu všeobecné odborné způsobilosti a kurzu zvláštní odborné způsobilosti celkem dvakrát až třikrát. Stávající strojvedoucí absolvují školení na simulátoru jednou za rok v délce jedné hodiny.

## V praxi je zažít nemusí

**Co je hlavně cílem výcviku?**

Cílem výcviku pro nové strojvedoucí jsou reakce na základní situace při normálním provozu, následně situace v poruchovém provozu, např. poruchy návštěvníků, poruchy přejezdů, a podobně, a nakonec postupy při mimořádnostech. Zde je kladen důraz na komunikaci v takových situacích, a to jak na komunikaci výpravčím/dispečerem po radiostanici, tak s doprovodem vlaku.

Pro nové strojvedoucí je výhodou, že na simulátoru dostanou možnost „zažít“ situace, které během jízdního výcviku nemusí nastat, ale které musí být umět vyřešit. U stávajících strojvedoucích je cílem školení procvičení situací, mohly být nebo dokonce které byly předmětem mimořádné události, případně u kterých se zjistí, že při nich strojvedoucí často chybují. Tady využíváme výstupy z kontrolní činnosti a další podněty z provozu.

Simulované situace se vytvářejí na základě požadavků O 18 GR, stejně jako například náplň povinného školení. Lektori DVI na základě těchto požadavků vytvoří několik scénářů, které se potom spouští jednotlivým strojvedoucím.

## Z rodiny Panterů

**Jak jsou pro strojvůdce voleny lokomotivy?**

Pult simulátoru je vytvořen jako průnik několika typů vozidel, používaných u ČD. V zásadě vychází z jednotek rodiny Panter. Softwarově je možné použít elektrické nebo motorové vozidlo, ovládání však zůstává víceméně stejné. Strojvedoucí si před spuštěním jízdy může vybrat, jestli preferuje elektrickou nebo motorovou lokomotivu, může vybrat typ radiostanice a typ vlakového zabezpečovače.

**Jedou se konkrétní tratě?**

K této otázce mám dva výklady: jedná se o fiktivní tratě s reálnými prvky, případně se jedná o anonymizované reálné tratě. Touto cestou jsme při vývoji simulátoru šli proto, aby nikdo nemohl být zvýhodněn nebo naopak znevýhodněn znalostí tratě.

**Není pro strojvůdce složité sledovat jízdní rozkazy, a zároveň situaci na trati?**

Myslím že i reálu strojvedoucí musí sledovat trať a zároveň rozkaz. Na simulátoru se to snažíme minimalizovat, bez toho však nelze některé situace trénovat – např. jízdu se zvýšenou opatrností.



přístupuje individuálně. Není to však nijak častý jev, jedná o zlomky procent v celkového počtu proškolených strojvedoucích.

**Jaká je spokojenost ČD s provozem simulátorů?**

Zaregistrovali jste nějaké problémy, náměty ke zlepšení? jak jste je řešili?

Samozřejmě jako každý nový produkt i start školení na simulátoru vykazoval různé problémy. Měli jsme problémy technického rázu, ale snad největší problém byla covidová omezení. Rok 2022 byl prvním rokem, kdy jsme simulátoru provozovali bez těchto omezení. Dá se říct, že až nyní máme kompletní data, na základě nichž můžeme vyhodnocovat využití simulátorů u ČD. Podněty ke školení sledujeme průběžně a podle možností reagujeme. Provádějí se průběžné úpravy scénářů a podpůrných dokumentů, mění se provozní doba simulátorů, zlepšujeme informovanost strojvedoucích i strojmistřů.

## Povinně

**Je účast pro strojvedoucího povinná?**

Ano, stejně jako účast na povinném školení nebo na periodických zkouškách.

**Co když se někdo školení neúčastní, jaké to bude mít dopady?**

V případě neúčasti strojvedoucího na školení na simulátoru se strojvedoucí vystavuje nebezpečí ztráty odborné způsobilosti a následně nutnosti vykonání mimořádné zkoušky.

**Jaké jsou nejčastější chyby strojvedoucích?**

Nejčastější chyby jsou překračování nejvyšší dovolené rychlosti, např. v obvodu výhybek, při jízdě podle rozhledových poměrů, při jízdě se zvýšenou opatrností, neznalost postupů při mimořádnostech, např. při spatření překážky na trati, nedostatky při obsluze radiostanice (použití nouzového volání, závazná slovní znění) a chyby při jízdě na autobloku.

**Jak „jízdy“ vlastně dopadají, jsou strojvedoucí úspěšní?**

Pouze 15 procent strojvedoucích

splní jízdu na simulátoru bez chyby. Přibližně 84 procent splní jízdu s menšími nebo většími chybami. Jedno procento strojvedoucích jízdu nedokončí.

**Pokud strojvedoucí udělá chybu, jaké to má následky?**



## Jedno procento strojvedoucích jízdu nedokončí

Pokud strojvedoucí udělá chybu, které mohou mít vliv na bezpečnost, posílá lektor info na O18 a následně na OŘOD. Obvykle následuje kontrola, vyznímečně mimořádná zkouška.

## Nadšení i odmítání

**Jak strojvedoucí na trenažéry reagují podle vašich informací?**

Reakce strojvedoucích jsou od nadšení až po jednoznačné odmítání. Většina reakcí je pozitivních, nebo neutrálních. Je však pravdou, že nejvíce jsou

slyšet negativní reakce. Podle našich poznatků je jich však menšina. Je potřeba vysvětlovat, jak jsem uvedl výše, že předmětem školení je zvyšování bezpečnosti dopravy, nikoliv snaha o dehonestaci strojvedoucích.

**Jaké jsou další záměry s trenažéry a jejich využitím u strojvůdce?**

V letošním roce plánujeme úpravy simulátorů, které vyplývají z dosavadních zkušeností s jejich provozem, jako je vylepšení některých grafických prvků, doplnění nových návěstí podle aktualizovaného předpisu SŽ D1, update ETCS atd. Právě školení ETCS je dalším programem, který bychom chtěli na simulátoru realizovat.

Rádi bychom simulátory využívali i pro další aktivity. Velký zájem o školení je z řad jiných dopravců, máme velký zájem z partnerských středních škol i z řad veřejnosti. Narážíme však na kapacitu našich simulátorů, která není nekonečná. Nechceme a nemůžeme tyto aktivity dělat na úkor školení vlastních strojvedoucích. Každopádně školení na simulátorech se bude v budoucnu rozšiřovat.

Za rozhovor poděkoval **Martin Ježek**  
Foto archiv ČD



## Nejčastější chyby: překračování rychlosti v obvodu výhybek, při jízdě se zvýšenou opatrností, neznalost postupů při mimořádnostech

Zde bych chtěl zdůraznit, že se v případě školení na simulátoru nejedná o zkoušku. Vhodný výraz je v našem případě „trénink“, tedy zlepšování schopností a dovedností a nacvičení správného postupu.

**Jak trénink probíhá?**

Strojvedoucí je na začátku lekce seznámen s obsluhou simulátoru a v základních rysech se scénářem. Poté následuje vlastní jízda na simulátoru a po ní probíhá vyhodnocení jízdy s lektorem. Pokud při jízdě dojde k chybám nebo nedostatům, lektor strojvedoucího na tyto skutečnosti upozorní a zároveň mu vysvětlí správný postup. Z jízdy je automaticky generován záznam, který je po doplnění lektorem ukládán.

**Podle čeho simulujete pro jednotlivé strojvedoucí situace?**

**Od strojvůdce jsem se dozvěděl, že z hodiny na trenažeru je čistě jízdy jen 20 minut, nemělo by to být podstatně více?**

Vlastní jízda je koncipována tak, že trvá cca 35 minut. Stává se, že někomu trvá jízda déle. Celkový čas na jednoho strojvedoucího včetně vyhodnocení je 60 minut.

## Nevolno není častý jev

**Jak je pojatá grafika? Údajně se některým strojvůdcům v některých případech (výhybky a podobně) dělá špatně, ačkoli v praxi tyto situace v pohodě zvládají. Dá se tato chyba nějak odstranit? Co se pak stane, když je mu zle?**

S lektory z DVI máme stanovené postupy, jak pracovat se strojvedoucím, kterému se na simulátoru udělá nevoľno. Ke každému takovému případu se



