

- **Vykolejení vlaku mezi Chodovou Planou u Mariánskými Lázněmi ... str. 2**
- **Odešel kolega Karel Šťastný ... str. 3**
- **Cestující loni využili dráhu o 43 % více ... str. 3**
- **Očima Jiřího Adolfa ... str. 3**
- **Železnici přes Vysočinu čeká modernizace ... str. 3**
- **Železniční pitaval Mojžíra Krejčířika, kniha první, kapitola 1 ... str. 4**

číslo 4

28. února 2023
ročník 76



Zájmy strojevodce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJEVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Nová směrnice k seznamování konečně na světě Čtyřletá práce je v cíli

Rok 2018 znamenal významnou změnu v oblasti informování zaměstnanců. Do té doby využívaný způsob distribuce informací pomocí papírových vyhlásek, knih normálů atd. postupně přelšel na předávání informací elektronickou cestou. V aplikaci Zamportal byla zprovozněna aplikace Dokumenty k seznamování (DkS). V té se dokument, vytvořený „gestorem“, dostal přes tzv. „garanta“ až ke koncovému uživateli, to znamená k zaměstnanci.

Základní princip rozdělení dokumentů podle důležitosti byl správný. Ovšem v praxi se ukázalo, že mnohé dokumenty dostaly atribut „urgentní“ nebo povinnost „prokazatelného seznámení“ aniž by jejich obsah svojí důležitostí do zmíněných kategorií patřil. Neřešitelným nešvarem se stal nepřijatelný rozsah některých dokumentů a také neprováděná „filtrace“, aby se dokument dostal pouze k těm zaměstnancům, pro které byl určen. Zcela pravidelně nastával stav, kdy strojevodci např. z OŘOD-V dostal k seznamování dokument určený strojevodcům z OŘOD-Z. nebo zaměstnanec pracoviště Jihlava byl povinen seznámit se s Rozkazem o výluce (dnes PIR) pro pracoviště Šumperk, do jehož lokality se vzhledem k svému rozsahu „poznání trati“ nemohl nikdy dostat.

Povinnost bez podmínek

Objem dokumentů s povinností „seznámit se“ nabobtnal do rozměrů, které není možné akceptovat, aniž by byl jednoznačně určen čas potřebný pro „seznámení“. Zaměstnavatel tak dával zaměstnanci pracovní povinnost, pro

jejíž vykonání nevytvořil podmínky, což považují za evidentní rozpor se Zákonem práce.

Celý proces byl sice „ošetřen“ vnitropodnikovou normou, tzv. Směrnicí pro seznamování. Praxe však ukázala její nedokonalost, potřebu ji aktualizovat, a především lépe definovat:

- rozsah znalostí pro jednotlivé profese,
- časovou náročnost pro seznámení se s určeným textem,
- dobu, určenou k „seznamování“.

Rozhodnutím Prezidia FSČR jsem byl pověřen jednat se zástupci zaměstnavatele ČD, za účelem nápravy tohoto tristního stavu. První jednání začala již v roce 2019. Velmi vlažný zájem ze strany zaměstnavatele se tomuto problému věnovat, časté změny na pozicích ve vedení ČD, ale i COVID-19, to jsou hlavní příčiny, proč nebyl problém stále vyřešen.

Třetí změna schválena

Ubezpečuji vás, že jsem za FSČR vyvíjel soustavný tlak na akceptovatelné řešení. Absolvoval jsem, ať již sám,

nebo společně se zástupcem CSČR Vlastimilem Jelínkem mnohá jednání, jejichž výsledkem ale byly stále jen sliby. Teprve v poslední době se situace změnila a počala se ubírat správným směrem. Je to také díky skutečnosti, že za zaměstnavatele jednal tým ve složení: ředitelka kanceláře náměstka GŘ Jitka Kubíková, vedoucí skupiny benefitů Lucie Bauerová a vedoucí I. oddělení Úseku pro lidské zdroje Jan Slavík. Tímto bych jim všem a také zástupci CSČR V. Jelínkovi za odvedenou práci rád poděkoval.

Novelizovaný text „Směrnice k seznamování“ prošel procesem připomínkového řízení a poté byl dokument předložen ke schválení Představenstvu ČD a. s. Vrcholný orgán společnosti zaujal kladné stanovisko a letošního 24. ledna třetí změnu této vnitřní normy schválil.

Jasná pravidla

Nyní tedy několik informací ke směrnici samotné. Po náročných jednáních a poměrně ostrých výměnách názorů, budou v dokumentu jasné definovány výše uvedené konfliktní body. To

Je zákaz budování LS bezpečný?

V těchto dnech se na pražskou základní organizaci FSČR v souvislosti s otevřením čerstvě rekonstruovaného úseku Praha-Smíchov - Praha-Radotín obrátilo mnoho kolegů s žádostí o oslovení Ministerstva dopravy ČR ve věci přehodnocení postoje a dodatečného zřízení národního vlakového zabezpečovače LS na tomto rekonstruovaném úseku a také na úsecích v budoucnu dále rekonstruovaných.

Nebudování národního vlakového zabezpečovače LS na nově rekonstruovaných tratích vychází z požadavku Národního implementačního plánu ERTMS MD ČR 2017, (dále jen NIP) s odůvodněním, že: „Budováním národního systému LS nejsou naplněny podmínky pro spolufinancování staveb z prostředků EU“.

NIP dále také praví, že „ve všech případech první instalace traťové části vlakového zabezpečovacího zařízení (bez ohledu na traťovou rychlost): musí být instalován vždy výhradně systém třídy A (ETCS) a nesmí být nově instalován systém LS. Výše uvedené podmínky platí bez výjimky od 1. září 2017 pro všechny nově zahajované investiční a neinvestiční akce. To strojevodci vnímají jako obrovskou chybu, neboť

zavádění výhradního provozu ETCS na rekonstruovaných tratích se nezřídky pohybuje až v horizontu obudných 10 let. Konkrétně zmiňovaný úsek Praha – Beroun až 31. prosince 2030!

Proč chceme kódování?

V původním stavu potkal strojevodci při jízdě ze Smíchova do Radotína celkem 3 hlavní návěstidla. Po rekonstrukci na téže trati v téže směru potká strojevodci 8 hlavních návěstidel. Došlo tak ke zdvojnásobení vnímaných pojmů návěstí a podnětů nutných k reagování. Avšak současně nedošlo ke zřízení žádného technického prvku zabezpečení, který by strojevodcům upozornil na jeho pochybení nebo tomuto pochybení v nejvyšší míře zabránil.

(pokračování na straně 3)

znamená, že jsou nepochybně určeny doby, ve kterých se zaměstnanec buď dokumenty seznamovat. Stejnětak i podmínky, jejichž splnění je pro seznamování nutné. Poměrně srozumitelně je stanoven vyžadovaný rozsah znalostí a časová náročnost pro jednotlivé profese. V duchu PKS ČD a. s. je časová náročnost seznámení se s jednou stránkou čistého textu (formát A4) stanovena na 1 minutu. Rovněž je jasně definován způsob odměňování.

V aplikaci DkS by mělo být již z názvu dokumentu zřejmé, čeho se týká. V samotném dokumentu pak bude v tabulce rozsahu znalostí uveden počet stran formátu A4, tedy rozsah čistého textu, určený pro danou profesi určen.

Padni, komu padni

V rukou gestorů a garantů tedy bude, které dokumenty a v jakém rozsahu zaměstnancům přidělí k seznámení. Jinými slovy, budou-li i nadále dávat k seznámení „zbytečné“ dokumenty a dokumenty s neadekvátním rozsahem znalostí, zvýší tím finanční náklady zaměstnavatele. Z historických zkušeností je známo, že pokud způsobil zaměstnavatel škodu strojevodci, byla po něm nekompromisně požadována její náhrada. Tento princip lze samozřejmě uplatnit ve vztahu ke každému

zaměstnanci.

Pokud strojevodci využije k seznámení čas rozdělení směny, (neplně s odpočinkem mezi dvěma směny) nebo prodloužení odstavě doby (doba na písemné práce na konci směny), vykáže tuto činnost v Provozním záznamu, kde podle zatím neoficiální informace uvede:

- * datum seznámení se s dokumentem,
- * název dokumentu, včetně čísla jednacího (v každém dokumentu je uveden),
- * počet stran A4 čistého textu, se kterým se v danou dobu seznámil.

Zbýlé nedostatky se odstraní

Závěrem chci všechny čtenáře upozornit na skutečnost, že tak jako každý výsledek jednání dvou stran, je i finální znění Směrnice určitým kompromisem. Ovšem vzhledem ke stavu, jenž přetrvával v předešlých čtyřech letech, si dovoluji konstatovat, že jsou konečně nastavena pravidla, která zaměstnanec nepoškozují, nepřipouští rozdílný výklad v různých lokalitách a definují způsob odměňování za dobu potřebnou k seznámení. Pokud použití směrnice v praxi odhalí nějaké nedostatky, mělo by být již poměrně snadné je odstranit.

Josef Bock

Strojevodci s komercí: redukce rozsahu znalostí o 326 stránek Dosáhli jsme zjednodušení předpisů

Strojevodci vykonávající činnost v režimu 0/0-S se zkouškou v rozsahu O-04a nebo se zkouškou způsobilosti – strojevodci 0/0-S standardu A AUTOMAT se na konci loňského roku dočkali významné změny.

Pro úplnost se v krátkosti pokusím shrnout historii celého provozu 0/0-S u Českých drah. Po roce 1995 se začaly objevovat první pokusy o zefektivnění provozu na lokálkách. Zprvu se jednalo o úvratě tratě do několika kilometrů. Prvopočátek odbavení cestujících strojevodcím byl formou blokových jízdenek s předtisknou cenou a jasně stanovenými pravidly použití. V té době vznikl první dokument SR-14 v rozsahu cca 10 stránek formátu A5 s povinností strojevodcům z hlediska komerčního odbavení.

MoPAJ, POP, m-Pos

Po zřejmě úspěšném vyhodnocení provozu se celý režim 0/0-S začal rozmáhat. Ruku v ruce s tím i princip prodeje jízdních dokladů, kdy přes různé druhy psaných jízdenek (pamětníci si jistě vzpomínají) a zavádění prvních MoPAJů (Mobilní prodejní automat Jízdenek) přišlo 21. století, byť u nás s mírným zpožděním. Dnes kolegové v mnohých případech fungují jako „mobilní osobní pokladny“ a jediné, co jim chybí, je bezpečnostní okno u přepážky. Hnací vozidlo je vybaveno

MoPAJem, který se rozhodně nedá považovat za „šlágr sezóny“, strojevodci pak POPkou téže generace (nebo zděděnou po zaměstnancích vlakových čet) a brzdí s tím vším v režimu 0/0-S až stokilometrová ramena.

Současně s technologickým došlo i k určitému pokroku z hlediska legislativy, či chcete-li v předpisové rovině. Na původních cca 10 stránek SR-14 můžete rovnou zapomenout. Přišly nové komerční předpisy a tarifní věstníky od KC-1, KC-2, KC-3 přes Hf-3 po TR-10 a mnohé další. V roce 2014 přišla revoluční změna, alespoň dle tvůrců Procesních listů osobní přepravy. Myšlenkou bylo sesypat všechny komerční předpisy do jednoho balíku, něco přidat, zamíchat a vytvořit tzv. konkrétní Procesní list na jednu danou oblast, či činnost.

Neobhajitelný rozsah

Tato chválná snaha byla jistě vedena ulehčením výkonu služby zaměstnancům. I zástupcům FSČR bylo v té době deklarováno, že strojevodci bude mít jeden konkrétní Procesní list s definovaným rozsahem

činností. Ten opravdu vznikl. Je jím PL-V 31. A nebyl sám... k němu se postupem času přidalo dalších 43... A vznikla tím pro strojevodce se



MoPAJ neboli Mobilní prodejní automat.

zkouškou O-04a povinností předpisové znalosti v rozsahu neuvěřitelných 514 stránek formátu A4.

Na tento neobhajitelný rozsah jsme dlouhodobě upozorňovali a loňského roku jsme se dočkali jednání nad problematikou rozsahu znalostí PL pro funkci strojevodce s komerčním odbavením. V průběhu druhé poloviny roku proběhla na Generálním ředitelství ČD a. s. dlouhá a náročná jednání mezi FSČR, ředitelem Odboru zákaznického servisu a zkušek Vítězslavem Fremrem, gestory jednotlivých procesních listů a dalšími. Za FSČR vedl jednání člen prezidia Kamil Chaloupka a Josef Bock. Při konstruktivních jednáních se doslova bral bod po bodu, věta za větou, slovo za slovem. Výsledkem těchto zdoluhavých a náročných diskuzí byla rozsáhlá úprava rozsahu a vypuštění ze znalostí několika procesních listů a částečné úpravy návazných znění v SPPO (Smluvně přepravní podmínky).

Významný přínos

Ke změně grafikonu od 11. prosince 2022 s platností nově zapracovaných změn PL se rozsah znalostí pro strojevodce povedl z redukovat takto:

- Z 514 stránek na 188 stránek

o 326 stránek (2/3 rozsahu),
• 17 Procesních Listů bylo úplně vypuštěno ze znalostí a u většiny ostatních byla významně omezena,

o více než polovinu byl snížen rozsah znalostí i pro neodbařující strojevodce 0/0-S standardu A AUTOMAT.

Považujeme to za významný přínos ke zjednodušení předpisové základny pro strojevodce. Je to ale hodně, nebo málo? Na to si všichni mohou odpovědět sami. Za vyjednávací tým cítím spokojenost. Je vidět, že při konstruktivním přístupu zaměstnavatele na podložené argumentaci z naší strany lze napříč předpisy vypustit některé duplicitní ustanovení, které plevelí ostatní texty. A i když je podle posledních informací systém 0/0-S v návaznosti k nově uzavíraným smlouvám o dopravní obslužnosti s jednotlivými objednateli na ústupu, stále je dost kolegů, kterých se bude týkat i nadále.

Závěrem bych rád poděkoval ředitelce kanceláře náměstka GŘ pro osobní dopravu Jitce Kubíkové za zprostředkování celého jednání a řediteli Odboru zákaznického servisu a zkušek Vítězslavu Fremrovi za vstřícnost a efektivní spolupráci.

Kamil Chaloupka (foto archiv)

Je zákaz budování LS bezpečný?

(dokončení ze strany 1)

V současné době se podle materiálů Správy železnic intenzita vlakové dopravy v úseku Smíchov - Radotín pohybuje do 180 vlaků denně. V úseku Radotín - Řevnice je nejvyšší denní počet vlaků až 225. Velmi hrubým výpočtem tak stanovíme pro předmětný úsek v jednom směru přibližně 100 vlaků každý den.

V materiálech popisujících rekonstrukci předmětného úseku se píše o zkrácení intervalu následných vlaků až na špičkovou hodnotu 10 minut. Po 10 minutách tak mohou jezdit vlaky za sebou v 700 m dlouhých oddělech rychlostí 100 km/h. V místech bezprostředně sousedících s Vltavou a častým výskytem ranních mlh. Bezpečnost dopravy bude však stále záviset jen a pouze na dvou očích jednoho jediného člověka!

Pokud budeme uvažovat zavedení výhradního provozu ETCS do roku 2030, znamená to v horizontu 6 let při hrubém průměrném počtu 100 vlaků denně v jednom směru 216 tisíc vlaků potenciálně ohrožených srážkou!

Reakce Ministerstva dopravy a Správy železnic

Nejprve je třeba říci, jak je to na této velmi vytižené trati, která má potenciál růstu, s těmi návštěvami a jaký to má důvod; zasíláme informace Správy železnic: Úprava se dosud týkala úseku Praha-Smíchov - Praha-Radotín (včetně) a nebyla samostatná, musí respektovat plánovaný rozsah dopravy na trati a potřebnou kapacitu. V traťovém úseku Praha-Radotín - Beroun se počet návštěv nezměnil.

Modernizace úseku ze Smíchova do Radotína s sebou přinesla změnu zabezpečovacího zařízení. Původní traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie obsahovalo i hradlo Barrandov a hradlo Závodiště. To je nyní nahrazeno traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, obousměrným elektronickým automatickým blokem, kde je zábrzdna vzdálenost 1 000 metrů. Mezistaniční úsek se rozdělil na 4 prostorové oddíly s odbočkou Závodiště. Rozmístění prostorových oddílů (tedy i návštěv) bylo navrženo z dopravně-technologických důvodů s důrazem na zajištění požadované kapacity dráhy a s ohledem na velký rozsah plánované příměstské dopravy.

I to, že upřednostňujeme systematické řešení před provizoriem má své důvody:

Realizace národního vlakového zabezpečovače LS je vyloučena právem EU, a to z důvodu financování akce z evropských fondů. Vzhledem ke skutečnosti, že je akce „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ financována z prostředků CEF (Nástroj pro propojení Evropy),

Vyplatí se neinvestovat?

Samotný NIP také praví: „Pravděpodobnost vzniku nehody chybou strojvedoucího zvyšují: návštěvi za sebou následují v kratším časovém sledu, strojvedoucí ujede za směnu větší vzdáleností, tedy musí registrovat více návštěv. Zároveň jsou postupně zaváděny racionalizační dopravní technologie, které minimalizují dohled jiných zaměstnanců (výpravčí, hradla) nad výkonem služby strojvedoucího.“

Analogicky situace na popisované trati platí samozřejmě i k ostatním, intenzivně využívaným tratím kdekoliv v ČR. V současné době například na trati Praha - Čelákovice - Lysá nad Labem (taktéž těžká rekonstrukce trati s vybudováním autobloku po 700 m bez přenosu kódu a s enormní intenzitou dopravy). Závěrem bych chtěl ujistit, že se v žádném případě nijak neovlivňujeme proti budování ETCS, naopak podporujeme v plné míře jeho co nejrychlejší zavádění spolu se zkrácením migračního období na naprosto nezbytné minimum.

Antonín Sehnal

vztahuje se na ni podmínka stanovená v článku 9 Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii. Tento článek stanovuje, že u projektů železniční infrastruktury, na které je poskytována finanční podpora z evropských fondů, musí být při první instalaci vlakového zabezpečovacího zařízení nainstalován i systém ETCS.

Vzhledem k obtížné implementaci ETCS na krátké úseky bude ETCS v úseku Beroun-Praha instalován v návaznosti na dokončení optimalizace celého tohoto úseku a úsek bude uveden rovnou do výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS. Nerealizaci národního vlakového zabezpečovače nedochází ke zhoršení bezpečnosti železniční dopravy oproti stavu před optimalizací, neboť tento úsek nebyl národním zabezpečovačem historicky vybaven.

Rovněž je důležité uvést, že i při teoretickém vybavení toho úseku národním zabezpečovačem, by technická omezení národního vlakového zabezpečovače po zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS neumožnila zvýšit kapacitu tohoto vytiženého příměstského úseku. Nadto by investice do národního vlakového zabezpečovače byly zmařeny, jelikož by po zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS nebyl využíván.

František Jemelka,

vedoucí tiskového oddělení a tiskový mluvčí MD

Odešel kolega Karel Šťastný

Letošního 29. ledna se ve věku 82 let vydal náš kolega Karel Šťastný na svou jízdu nebeskou lokomotivou.

V ústeckém lokomotivním depu začal pracovat na jaře roku 1958. Ještě v průběhu základní vojenské služby vykonával 23. března 1961 zákonitě zkoušky na parní lokomotivě „Papír“ o zkouškách však dostal až na konci vojny.

Začínal jezdit na záložních výkonech v uzlu Ústí n. L. a ve chvíli, když měl začít jezdit na traťových výkonech, přišel kurz a zácvik na elektrických lokomotivách. Po jízdním zácviku vykonával 17. května 1963 zákonitě zkoušky na elektrické lokomotivě. Pak přišel rok 1968 a s ním snaha o obnovení samostatných strojvůdcovských odborů. Kolega Šťastný byl mezi prvními, kdo se v ústeckém depu podílel na založení Federace lokomotivních čet. Jenže pak přišel srpen 1968 a následná normalizace a v roce 1973 byl donucen odejít od ČSD. Asi deset let se živil jako elektrikář, poté začal jezdit jako strojvedoucí na parní akumulární lokomotivě v Palivovém kombinátu u Ústí n. L., kde to dosloužil téměř do důchodu. Po roce 1989 se dočkal i rehabilitace.

V roce 2018 se s námi podílel na zasazení stromu republiky, stejně, jako to udělal už v roce 1968. Občas přišel i na pravidelná setkávání kolegů důchodců. S přibývajícím

věkem však méně často. Ve vzpomínkách stále zůstává jako dobrý kolega strojvedoucí, federant tělem i duší. Čest Tvé památce. Za ZO FS Ústí n. L. **Josef Oliva**, strojvedoucí v. v.



Ze sázení stromu republiky v říjnu 2018. Zprava člen výboru ZO FS Václav Stoklasa, Karel Šťastný, Josef Oliva a člen Prezidia FS Jiří Šafařík.

Foto archiv

Železniční tepnu přes Vysočinu čeká modernizace Příprava začne v listopadu

Po dvouletém zatěžkávacím období čeká významnou spojnicí Brna a Prahy přes Vysočinu rozsáhlá modernizace. Finišují přípravy na vypsání tendrů na zhotovitele rekonstrukce úseků mezi Vlkovem u Tišnova a Křižanovem a Přibyslaví a Pohledem. Komplexní přestavba čeká i samotnou stanicí Vlkov u Tišnova. Přípravné stavební práce by měly začít už v listopadu letošního roku, nejnáročnější etapa s vlivem na provoz přijde v roce 2024. Celkové investiční náklady všech tří staveb přesáhnou 6,9 miliardy korun.

Havlíčkovobrodská trať čelí poslední dva roky výrazně vyšší zátěži z důvodu modernizace koridoru mezi Brnem a Prahou a nutného odklonu dopravy právě přes Vysočinu. To se změní letos v červenci, kdy skončí rekonstrukce úseku mezi Brandýsem a Ústím nad Orlicí a poslední dálkové vlaky se vrátí na koridor přes Českou Třebovou.

Význam původní hlavní železniční spojnice přes Vysočinu tím ale rozhodně neupadne. „Postupná modernizace stanic a mezistaničních úseků na této důležité odklonové trase 1. železničního koridoru musí pokračovat. Mezi Brnem a Tišnovem je stále větší poptávka po vlacích a příměstská doprava posiluje. Navíc z dlouhodobého hlediska sehraje významnou roli i při výstavbě vysokorychlostních tratí. Mezi Světlovou nad Sázkou a Křižanovem, resp. Velkou Bíteší, bude trať využívána i pro vysokorychlostní vlaky z Prahy do Brna do finálního dokončení celé nové vysokorychlostní trati,“ uvádí generální ředitel

Správy železnic Jiří Svoboda.

Zvýšení rychlosti

Dvoukolejný úsek mezi Přibyslaví a Pohledem projde komplexní modernizací včetně uvedených dvou stanic a zastávek Přibyslav zastávka a Stříbrné Hory. Přinese zvýšení traťové rychlosti ze současných 100 km/h až na 160 km/h dle typu soupravy. Rekonstrukce železničního spodku a svršku, všech mostních objektů včetně železničních nadjezdů, trakčního vedení a související železniční infrastruktury zajistí požadované parametry zatížení trati, což je klíčové především pro nákladní dopravu. Nedílnou součástí je také instalace nejmodernějšího traťového a staničního zabezpečovacího zařízení. Celkové náklady stavby se předpokládají ve výši 2,97 miliardy Kč.

Bezbariérový přístup

Stejný rozsah modernizace za přibližně 2,3 miliardy korun čeká trať

Cestující loni najeli o 43 % více Vrátili se do vlaků

České dráhy loni přepravily 157 milionů cestujících. Je to o 30 % více než v roce 2021. Přepavní výkon dosáhl 7,7 miliardy osobokilometrů. Lidé tak ve vlacích národního dopravce ujeli o 43 % kilometrů více než rok před tím. Průměrná přepravní vzdálenost stoupla na 49 kilometrů. To je více než v roce 2019.

„Po dvou letech pandemie COVID-19 se loni cestující vrátili do vlaků. Ve 4. čtvrtletí jsme přepravovali už 93 % cestujících ve srovnání s rokem 2019 a přepravní výkon dosáhl 91 % předpandemického roku. Potvrzuje se také naše sázka na investice do nových vlaků. Tam, kde jsme uplynulé dva roky nasadili moderní soupravy nebo se významně zkrátily cestovní časy, tam se cestující vracejí do vlaků rychleji. Na takových linkách jsme už na předpandemických výkonech. Příkladem jsou Západní expresy z Prahy do Plzně a Chebu, kde začaly jezdit komfortní soupravy InterJet,“ říká generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Předpandemický stav

„Celkové výkony za rok 2022 ovlivnila ještě poslední velká vlna COVID-19 na začátku roku. V prvním čtvrtletí jsme kvůli tomu přepravovali stále jen 77 % předpandemického počtu zákazníků. Během roku pak počty cestujících i přepravní výkony rostly

a závěr roku se už blížil stavu před pandemií. Cestující se nám vracejí ve všech segmentech dopravy, na regionálních linkách, v dálkové dopravě i na mezistátních relacích. Při srovnávání s rokem 2019 však musíme vzít v úvahu i změny dopravců na některých linkách nebo rozvoj integrovaných dopravních systémů,“ vysvětluje Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek pro osobní dopravu Českých drah.

Růst přepravní vzdálenosti

V rámci změny dopravců v letech 2020 a 2021 přešly pod jiné dopravce zejména linky, na kterých jezdil typický cestující více opakovaných cest na kratší vzdálenosti. Při přihlédnutí k této skutečnosti lze konstatovat, že počet cestujících a přepravní výkon je už téměř na úrovni let před pandemií COVID-19. Uvedené skutečnosti ovlivňují také velký nárůst průměrné přepravní vzdálenosti.

(peš)

Počet přepravených cestujících a přepravní výkon ČD

Ukazatel	rok 2021	rok 2022	změna 2021 / 2022
počet cestujících (v mil.)	120,7	157	+ 30 %
přepravní výkon (mil. oskm)	5 407	7 710	+ 43 %
průměrná přepravní vzdálenost (v km)	44,8	49,1	+ 4,3 km

Očima Jiřího Adolfa



Brejlovec 750 287-5 na trati Častolovice - Týniště nad Orlicí.

Foto Jiří Adolfa



z Křižanova do Vlkova u Tišnova. Dotkne se celého mezistaničního úseku a zastávek v Osově Bítýšce a Orechově, které projdou přestavbou a získají bezbariérový přístup. Podoba první uvedené v maximální míře vyhovuje požadavkům obce. Přestavba zastávek zohledňuje i budoucí propojení této konvenční trati s vysokorychlostní.

Přemístění nástupiště

V souběhu s uvedenými stavbami

poběží také modernizace stanice Vlkov u Tišnova. Hlavní změnou bude přemístění nástupiště blíže k obci přímo do prostoru za obecním úřadem. Nástupiště budou přístupná pomocí šikmých chodníků od podjezdu ke skladu Správy státních hmotných rezerv. Stávající výpravní budovu nahradí nová technologická budova a odstraní se současný podchod a nástupiště. Celkové náklady dosáhnou přibližně 1,7 miliardy korun.

Text a foto (sž)

