

● Zvířecí rodina Českých drah se rozšíří o další exemplář ... str. 2 ● Úvaha Vladimíra Seluckého jako prolog k seriálu o studii HR 176/08 ... str. 2 ● Na pomoc personálu vlaků ... str. 2 ● Modernizace trati na letiště začíná ... str. 2 ● Projetí odjezdového návěstidla v Letohradě ... str. 3 ● Společenská rubrika ... str. 4 ● Demelův memoriál v kuželkách ... str. 4 ●

číslo 6

31. března 2023
ročník 76



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

O Superstrojvedoucím FS nejednala

V měsíci březnu začala firma ČD Cargo šířit nabídku pro zájemce o nově zřizované pracovní zařazení „Superstrojvedoucí“. Vzhledem k tomu, že tato akce nebyla s FSČR žádným způsobem projednána ani jsme o ní nebyli oficiálně informováni předem, první informace se k nám začaly dostávat až od našich členů, jimž tato nabídka přišla ve formě letáku přímo do služebních tabletů.

V tuto chvíli proto nejsme schopni informovat naše členy o tom, co znamená nabídka vlastně znamená, jaká by byla pracovní doba, podmínky, náplň práce nebo systém odměňování těchto zaměstnanců.

Předpokladem k tomuto zařazení ale jistě bude nová, nebo změněná pracovní smlouva. Jako u kterékoliv jiné dohody je třeba si uvědomit, že její podpis znamená dohodu smluvních stran, kdy

na straně zaměstnanec je potřeba na 100 procent vědět, jaké důsledky má podpis takové dohody. Obzvláště je nutné se zaměřit na místo výkonu práce (jeho přesné definování nebo naopak velký rozsah), definování místa pro určení cestovních náhrad, pracovní dobu, finanční ohodnocení včetně písemně definovaných podmínek vyplacení nenárokovaných částí mzdy a bonusů a platnost jednotlivých „výhod“ plynoucích z PKS. Na smluvní mzdy se některá ustanovení PKS a navazujících IN totiž nevztahují!

Pokud si nebudete zcela jisti, neváhejte se obrátit na své zástupce, členy prezidia nebo jejich prostřednictvím na naše smluvní právníky. Podpis takové dohody je totiž právně závazný a jakékoli dodatečné změny jsou velice komplikované.

David Votrubeck

Počátkem března jednala rada předsedů Pražské oblasti Federace strojvůdců České republiky Bouřlivá, ale věcná diskuze

Ve středu 8. března se uskutečnilo v Praze Vinohradech v salonku restaurace U vodárny jednání zástupců základních organizací Pražské oblasti FSČR, za řízení člena prezidia Jiřího Šafaříka. Jednání rady se zúčastnil prezident FSČR Jaroslav Vondrovic, viceprezident Jaroslav Vincour a členové prezidia Josef Bock a Kamil Chaloupka, za ÚRK Jiří Hajný, Ivan Mulenko a Stanislav Feldigel, smluvní advokát Gustav Valenz a Štěpán Řiháček, hospodárka a referentka HVP Jarmila Šírková, vedoucí analytického oddělení Miloslav Pykal a odpovědný redaktor Zájmu strojvůdce Martin Ježek.

V první části setkání byl schválen program jednání a proběhla volba návrhové komise pro jednání rady. Následovala kontrola plnění usnesení z minulého jednání Rady předsedů Pražské oblasti, které se konalo vloni ve dnech 29. a 30. listopadu v Pardubicích.

Dalším bodem shromáždění byl návrh a hlasování o zastupování Pražské oblasti na jednání Celostátní rady předsedů základních organizací Federace strojvůdců České republiky, která se uskuteční dne 30. března v kulturním sále železniční stanice Praha hlavní nádraží.

Oblast Praha bude zastupovat na CRP v mandátové komisi Zdeněk Minařík ze ZO FSČR Louny a v návrhové komisi Libor Fieík ze ZO FSČR Lovosice a ověřovatelem zápisu Antonín Sehnař ze ZO FSČR Praha.

Zaměstnanost a mzdy

Viceprezident Jaroslav Vincour na jednání informoval o situaci u Českých drah - vývoji zaměstnanosti a průměrné mzdy u profese strojvedoucí za rok 2022. Zmínil také úpravu hodnoty stravného a stravenek od letošního 1. dubna.

Kamil Chaloupka hovořil o zjednodušení předpisů pro strojvedoucí vykonávající činnost v režimu O/O-S.

Kolega Josef Bock vystoupil s informacemi ke změně Směrnice k seznamování zaměstnanců s dokumenty.

V návaznosti na dané témata proběhla bouřlivá, ale věcná diskuze především o poskytování příplatku za kompenzaci za obtížnost pracovního režimu, tedy příplatku za spaní. Dalším ožehavým námětem diskuse byla

konstrukce sestav personálních turnusů, především problematika krátkých směn v některých turnusových skupinách.

Využívání databáze FSČR

Předseda Ústřední revizní komise FSČR Jiří Hajný poskytl informace o využívání databáze FSČR pro potřeby jednotlivých základních organizací, užití aplikace v programu Stephenson, zřizování datových schránek, popsání nedostatků v úhradě členských příspěvků a chybám v registraci do Spolkového rejstříku.

Aktuální informace k pojištění členů FSČR u HVP a správnému postupu při řešení pojistných událostí přednesla Jarmila Šírková.

Přijetím závěrečného usnesení bylo jednání ukončeno.

Pavel Semeček



Člen ÚRK Stanislav Feldigel (druhý zleva) při diskuzi s delegáty pražské rady. Foto Martin Ježek

Výroční schůze ZO FSČR Veselí nad Moravou Přijeli také zástupci vedení Českých drah

Jak tomu bývá tradičně s končící zimou, konala se ve Veselí nad Moravou 7. března výroční schůze. Bývá o ni velký zájem a letošní rok se našeho rokování zúčastnilo asi 40 zájemců a jednání se protáhlo až do odpoledních hodin.

Dotazů bylo hodně, protože za vedení Českých drah se opět zúčastnil ředitel odboru O18 pro osobní dopravu Tomáš Mohr a za OŘOD Východ ředitel Radek Steiger a jeho náměstek Jan Rýznar.

Za Federaci strojvůdců ani tentokrát ve Veselí nad Moravou nemohli chybět oba Jardové, tedy prezident FSČR Jaroslav Vondrovic a viceprezident Jaroslav Vincour. Pozvání taktéž přijal nový odpovědný redaktor Zájmu strojvůdce Martin Ježek. Přivítáním hostů schůzi zahájil a poté celou řídil předseda místní základní organizace Martin Urbánek.

Stovky přesčasů

Úvodní projev přednesl prezident FSČR Jaroslav Vondrovic, ve kterém zhodnotil uplynulý rok a nastínil plány do budoucna. Mimo jiné se zmínil o nadcházejících volbách do dozorčí rady ČD, abychom podpořili kandidáta z našich vlastních řad.

Na jeho slova navázal viceprezident Jaroslav Vincour. Ten mimo jiné informoval o nárůstu hrubé mzdy, která ve Veselí nad Moravou v průměru činila přes 54 tisíc Kč a nárůst mzdy za minulý rok tak činil cca 18,5 %. Nebylo to ovšem štěstím zaměstnanec, nýbrž pracovním přístupem všech strojvedoucích, kteří odpracovali stovky hodin přesčasové práce.

Kolega Vincour nás dále informoval o navýšení stravného od začátku měsíce dubna a nastínil cíle, kterých by

Hodně akcí – větší výdaje

Hospodář ZO Veselí nad Moravou Martin Konečný přednesl zprávu o hospodaření naší organizace za loňský rok. Informoval o stavu účtu k 31. prosinci 2022, příjmech a výdajích, a to jak s prostředky naší ZO, tak s prostředky sociálního fondu. Výdaje v loňském roce byly mnohem vyšší než příjmy. Není se čemu divit, konaných akcí bylo hodně, ale příspěvky na činnost ZO máme jako jedna z mála organizací asi nejmenší, a to pouhých 100 Kč.

Stačí vzpomenout jen akce konanou v červnu ke Dni dětí ve Vracově na Železnici 600. Přijede i více než stovka fanoušků železnice a rádi bychom tuto akci pro naše kolegy a jejich ratolesti chtěli opakovat. Hospodář navrhl zvýšení příspěvků, ale k dohodě zatím nedošlo, protože někteří členové požadovali navýšení rovnou o dalších stovkách korun, oproti návrhu hospodáře, který navrhoval navýšení pouze o poloviční

částku. Navýšení členských příspěvků pro ZO bude tudíž řešeno individuálně v nejbližších dnech.

Vozba, opravy a ETCS

Za vedení firmy ČD se slova ujal Jan Rýznar a pohovořil o využívání sociálního fondu a dotacích na dovolenou. Dalším tématem, o kterém informoval, bylo výběrové řízení týkající se vozby vlaků v Jihomoravském kraji v nejbližších letech. Podle dosavadních informací by se měl v motorové trakci soutěžit celý soubor (vozidla i personální obsazení), zatímco v trakci elektrické pouze personál.

Za zmínku ještě stojí slova ředitele O18 Tomáše Mohra k problematice opravárenství. Na neustálé stížnosti ze strany strojvedoucích na opravy, a hlavně jejich kvalitu, nám bylo sděleno, že i přes veškerou snahu nelze správkárnu donutit k žádné práci navíc.

K dotazu na spolehlivost ETCS bylo odpovězeno, že vyskytující se závady jdou na vrub Správy železnic. Zde ale konstatovat fakt, že za vedení vlaku je zodpovědný strojvedoucí a musí se se vším vypořádat sám, tedy jak s kvalitou údržby, tak i s překážkami na straně SŽ.

Kontroloři vozby

V následující diskuzi se řešilo např. čištění souprav, trnázér pro strojvedoucí, skladba směn a turnusů a zázemí pro strojvedoucí s čerpáním přiměřené doby na jídlo a oddech (PDJO).

Jedním z posledních témat byla stížnost z řad našich členů, a to na chování

kontrolora vozby, zejména na porušování etického kodexu, kdy došlo ke slovním přestřelkám přímo na lokomotivě při výkonu služby, což může v krajním případě ohrožovat bezpečnost provozu. K žádnému vysvětlení nedošlo, protože stejně jako loni tento zaměstnanec ČD naše pozvání s omluvou odmítl.

Zpochybnění výběru

Co se týká kontroloru vozby, bylo dále zpochybněno výběrové řízení na kontrolora vozby pro brněnskou oblast, a to tím, že zaměstnavatel zadal nějaké parametry, které při výběru nedodržel a údajně mělo být o výsledku rozhodnuto ještě před uzavřením tohoto výběrového řízení. K této věci se vyjádřili Tomáš Mohr a poté i Jan. Rýznar, který

byl přítomen na zmíněném výběrovém řízení. Přítomní byli ujištěni, že toto výběrové řízení proběhlo dle řádných regulí a vybrán byl uchazeč, který z daných uchazečů projevil nejlepší kvalitu. Tento nový kontrolor vozby účast na naší schůzi slíbil, ale bohužel se bez omluvy nedostavil.

Závěrem bych chtěl poděkovat vedení firmy, vrcholovým odborářům FSČR a všem kolegům za účast a na organizování této schůze ve Veselí nad Moravou. Kdo chtěl, přišel. Kdo nedorazil a raději zůstal doma, ten je pravděpodobně se všim spokojen.

Martin Urbánek
(za přispění místopředsedy
Rastislava Jánošíka)



Na snímku zleva: ředitel OŘOD Východ Radek Steiger, ředitel odboru O18 pro osobní dopravu Tomáš Mohr, náměstek ředitele OŘOD Východ Jan Rýznar a prezident FSČR Jaroslav Vondrovic. Foto Martin Ježek

Zvířecí rodina Českých drah se rozšíří o další exemplář Lišky pohání Rolls-Royce

Jako RegioFox budou označovány nové motorové jednotky od společnosti PESA Bydgoszcz, které právě testuje výrobce na zkušebním okruhu ve Velimi. První lišky budou jezdit ve Středočeském kraji a v Praze, v Jihočeském a Pardubickém kraji a na Vysočině. RegioFoxů už mají České dráhy objednáno 76. Vlaky budou poháněny motory Rolls-Royce, které kromě klasické nafty umí jezdit i na biopalivo HVO.



Prostorný interiér se 115 místy k sezení (včetně 9 míst v 1. třídě), bezbariérový přístup, topení, klimatizace, zásuvky nebo USB konektory na dobíjení drobné elektroniky, Wi-Fi, vakuové WC s přebalovacím pultem, vnitřní i vnější LED osvětlení, moderní audiovizuální informační systém s LCD monitory, kamerový systém, komunikační systém GSM-R a evropský zabezpečovač ETCS. Tím vším se ve své výbavě chlubí nové motorové soupravy pro regionální dopravu, které dnešním dnem dostaly obchodní název RegioFox

Chytrá řešení

„Liška je mazaná a chytré zvíře

a já jsem rád, že RegioFox cestujícím nabídne mnoho chytrých řešení a maximální komfort. Nový název vybrali v anketě na sociálních sítích naši cestující. Těchto motorových jednotek máme objednáno už šestasedmdesát. Není bez zajímavosti, že vozidla jsou vybavena nejmodernějšími nízkoemisními motory Rolls-Royce splňujícími emisní limity Stage V,“ popisuje generální ředitel Českých drah Michal Krapinec

V jednotce bude dostatek místa i na přepravu osmi kol, tři kočárků a dvou invalidních vozíků. RegioFox přinesou maximální bezpečí díky evropskému zabezpečovači ETCS a také

rychlejší cestování s maximální rychlostí 120 km/h.

Mají zpoždění

„Vozy jsou nízkopodlažní, což usnadní cestování seniorům, rodinám s malými dětmi nebo handicapovaným. Všichni cestující pak jistě ocení ergonomicky tvarované sedačky, klimatizaci i moderní informační systém. Pohodlí, Wi-Fi připojení a zásuvky s USB konektory pro dobíjení cestovní elektroniky umožní využít čas na cestě například k práci, studiu, odpočinku nebo třeba sledování filmů. Vlaky jsou vybaveny také sčítacím systémem cestujících, který nám a objednatelům dopravy poskytne lepší přehled o vytížení jednotlivých spojů,“ říká náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Zkušební provoz nových jednotek začne ve druhé polovině tohoto roku v Praze, Středočeském a Jihočeském kraji. Další RegioFoxy pak zamíří do Pardubického, Královéhradeckého, Plzeňského kraje a na Vysočinu. Na trati nahradí starší vozidla řad 814, 842, 843, případně soupravy s lokomotivou 754 a vozy Bdt. Dodavatel má sice určité zpoždění, ale první jednotka už byla dopravena na testovací okruh u Velimi. V plném proudu jsou zkoušky a následovat bude schvalování u Drážního úřadu.

Text a foto (luk)

Vypsáno výběrové řízení na 5G v úseku Brno – Bratislava

Správa železnic udělala důležitý krok v zavádění moderních technologií na železniční infrastrukturu a vypsala výběrové řízení na studii implementace technologie 5G/FRMCS v úseku mezi Brnem a Bratislavou. Chce najít řešení pro zlepšení kvality hlasových a datových služeb pro cestující na železničních koridorech a současně umožnit komunikaci na úrovni 5G mezi manažerem infrastruktury a dopravci. Součástí dokumentu bude i ekonomické hodnocení celého projektu.

Výstavba infrastruktury pro 5G je pro železnici důležitá s ohledem na plánované rádiové systémy pro řízení dopravy. Současná síť GSM-R bude v budoucnu nahrazena standardem FRMCS (Future railway mobile communication system), který je postaven na technologii 5G. Tato studie bude zpracována ve spolupráci se společností Železnice Slovenskej republiky v rámci spolupráce potvrzené smlouvou z července loňského roku. Grantovou dohodu projektu s názvem

Studie implementace 5G/FRMCS na železničním koridoru Brno (CZ) – Bratislava (SK) uzavřela Správa železnic loni v prosinci s agenturou HaDEA.

Projekt je spolufinancován Evropskou unií z Nástroje pro propojení Evropy CEF Digital. Způsobitelné výdaje činí 600 000 eur, z toho polovinu tvoří dotace. Zpracování studie proběhne do listopadu letošního roku.

(sž)

ETCS z Berouna do Chebu



Národní železniční dopravce se připravuje na zahájení výhradního provozu pod dohledem evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS i v západních Čechách. Zahájil provoz pod dohledem ETCS s elektrickými jednotkami RegioPanter řady 650.2 v úseku Beroun – Plzeň – Cheb.

Provoz pod dohledem ETCS na 3. železničním koridoru z Berouna až do Chebu (mimo stanici Plzeň hl.n.) začal v lednu s elektrickými jednotkami řady 650.2 RegioPanter.

V úseku Beroun – Plzeň je v provozu 11 jednotek a na spěšných vlacích z Plzně do Chebu a Karlových Varů další 4 soupravy.

Text a foto Peš

Úvaha Vladimíra Seluckého jako prolog k seriálu o studii HR 176/08 Vzdalující se vidina důchodu

Ve zcela zaplněné obřadní síni krematoria dozívají tóny z Verdiho Nabucca a mnozí z přítomných mají v očích slzy. Smuteční řečník se uklání před rakví toho, jehož životní pouť přetřela spěchající smrt. A pak hovoří o práci zesnulého, jemuž se před chvílí uklánel. Celé čtvrtstoletí byl v čele vlaků. Nejprve těch, které přepravují náklady. Posléze vozil lidi. Za prací i za zábavou. K událostem radostným, ale i k těm, jako je ta dnešní, jež svírá hrdlo. Byl strojvedoucím a bylo mu padesát a jeden rok.

Úvodní řádky této úvahy jsem si vypůjčil ze svého článku Spěchající smrt, který byl uveřejněn v čísle 1/2003 Zájmů strojvůdce, tedy před dvaceti léty. Poukazoval jsem v něm na značný počet předčasných úmrtí strojvedoucích a volal po analýze příčin těchto úmrtí formou fundované vědecké práce. Postupem let se k tomuto tématu vracela řada kolegů. Nakonec, na základě iniciativy Federace strojvůdců České republiky, bylo přistoupeno k takové odborné studii. Jejím řešitelem byl Výzkumný ústav bezpečnosti práce a odborným garantem Ministerstvo práce a sociálních věcí ČR.

Objektem výzkumu byla skupina strojvedoucích (dobrovolníků) a kontrolní skupinu tvořili pracovníci jiných železničářských profesí, např. výpravčí a vlakvedoucí. Studie se realizovala v době od září 2008 do listopadu 2009. Závěrečný dokument byl pojmenován poněkud dlouhým názvem Studie šetření reálných pracovních podmínek a pracovního prostředí jako indikátoru poškození zdraví a časového zkrácení profesní schopnosti u specifických profesí

v ČR. Více byla známa jako projekt HR 176/08. Dokument je uložen v archivu MPSV a jistě je k dispozici také na Prezidiu FSCR. Jeho čtení (87 stran) je sice časově náročné, ale velmi poučné i v těchto dnech.

Vzhledem možnostem rozsahu této úvahy nelze podrobně rozebrat jednotlivé kapitoly. Proto si dovoluji citovat z části 11. Závěry na straně 82 tohoto dokumentu: „Profese strojvedoucích na dráze je výjimečná z řady aspektů. Základním dilematem strojvedoucích je jejich snaha udržet se v profesi, protože je to práce svým způsobem prestižní, avšak za cenu rizik, které zhoršují jejich zdraví a velice negativně ovlivňuje životní styl této skupiny pracovníků. Práce je velmi náročná, vyčerpávající a stresující. Je mnoho faktorů prostředí, které negativně ovlivňují jejich zdravotní stav s tím, že mezi nejvýznamnější patří psychologický stres, umocňovaný velkou odpovědností za bezpečnost cestujících a provozu obecně, dále potom špatné hygienické podmínky na lokomotivách, vibrace, hluk, nevhodné mikroklimatické poměry v kabině, prašnost, atd. Pracovní činnost strojvedoucích se uskutečňuje v turnusových směnách, které znamenají nutnost přizpůsobit režim práce a odpočinku požadavkům turnusové služby, často proti biologickému rytmu. I když nebyly k dispozici přesné údaje, je mnoho validních signálů, že mnoho strojvedoucích se důchodu nedožívá, umírají v předdůchodovém věku, popřípadě v poměrně krátké době po dosažení důchodu. Příčinou smrti bývá zpravidla infarkt myokardu...“

Je potřeba něco dodat k citovaným řádkům? Snad, že v době

K dispozici budou i policisté v civilu Pomoc osádce vlaků

V rámci společného projektu Českých drah a Policie ČR mají policisté nově možnost výhodněji cestovat vlaky národního dopravce. Zaměstnanci PČR ve služebním poměru jsou pak při cestování vlakem Českých drah připraveni pomoci vlakovému personálu s řešením případných incidentů. Vzájemná dohoda mezi ČD a PČR platí od března a za prvních deset dnů nabídku využily už zhruba dvě stovky policistů.



České dráhy společně s Policií ČR spustily projekt, jehož cílem je zvýšení bezpečnosti a zrychlení řešení případných incidentů ve vlacích. Podstatou spolupráce je nabídka výhodnějších cen za přepravu ve spojích národního dopravce. Policisté mají možnost pořídit si v mobilní aplikaci Můj vlak virtuální In Kartu s aplikacemi IN 25, IN 50 a IN 100 za poloviční cenu. Průvodčí pak při kontrole jízdenek a předložení takové In Karty ve vlaku zjistí, že se jedná o policistu.

Nečekají na pomoc

Spolupráce přispěje ke zvýšení bezpečnosti cestujících i zaměstnanců Českých drah. „V případě, že během cesty dojde k bezpečnostnímu incidentu, může náš vlakový personál požádat přítomného policistu o pomoc. Takovým příkladem je třeba konflikt s cestujícím bez platného jízdního dokladu. Zapojení policisty pomůže díky jeho pravomocem urychlit řešení těchto situací, které mohou mít vliv i na zpoždění vlaku, protože není nutné čekat na příjezd policistů do nejbližší vhodné stanice,“ říká generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

I mimo službu

„Těší mne, že jsme díky spolupráci s Českými drahami mohli policistům a také občanským zaměstnancům nabídnout další z řady významných benefitů. Naším příslušníkům jsme v souvislosti s tímto zvýhodněním opětovně připomněli ustanovení § 10 zákona o Policii České republiky, ze kterého vyplývá povinnost provedení úkonu v případě, že je ohrožen veřejný pořádek nebo bezpečnost, a to i v době mimo službu,“ doplnil policejní prezident Martin Vondrášek.

Graffiti za 5 milionů

Společně s policií řeší národní dopravce intenzivně i situaci v souvislosti s graffiti. Pospřevované soupravy jsou problémem především ve velkých aglomeracích, např. v Praze nebo Brně. V loňském roce bylo evidováno na 400 případů graffiti a škoda, kterou sprejři způsobili, přesáhla 5 milionů korun. Náklady na odstranění graffiti by přitom mohly být využity mnohem účelněji, např. do zvýšení komfortu cestování nebo služeb. České dráhy proto připravují společně s policií bezpečnostní akce apod. (var) Foto archiv

Modernizace trati na letiště začíná



Železnice v Holešovicích změní svou podobu. Umožní to přestavba úseku ze stanice v Bubnech do nové zastávky Praha-Výstaviště, kterou zahájila Správa železnic. Výsledkem bude rychlé a ekologické železniční spojení z centra Prahy do Kladna s odbočkou na Letiště Václava Havla. Začíná také výstavba podjezdu, který umožní přímý přestup mezi tramvajemi a vlaky.

Text a foto SŽ

I když si své povinnosti kdekdo neplní, viníkem je pouze a jenom strojvedoucí

Projetí odjezdového návěstidla v Letohradě

Loňského 21. února ve 13.32 hodin došlo v žst. Letohrad k nedovolené jízdě vlaku Sp 1834 za hlavní (odjezdové) návěstidlo L4 s návěstí zakazující jízdu, vykolejení při jízdě přes nesklopenou výkolejku V7 a následné srážce s odstaveným drážním vozidlem na staniční koleji č. 4c. Následky: bez újmy na zdraví osob; celková škoda 242 272 Kč.

Žst. Letohrad je vybavena SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu ESA 11 s počítači náprav a není obsazena výpravčím. SZZ bylo v době vzniku MU ovládáno dálkově z PPV v žst. Lichkov (jinak je ovládáno dálkově traťovým dispečerem 141 CDP Praha). SZZ je provázáno s rádiovým systémem GSM-R pro případ aktivace funkcionality VNPV a následné automatické reakce rádiového systému, vysílajícího nouzové volání pro zastavení vlaků ve vymezené oblasti.

Co řekl strojvedoucí

Na trati mezi žst. Ústí nad Orlicí, Lichkov a Dolní Lipka je základním traťovým rádiovým spojením digitální systém GSM-R CZ. V případě ohrožení dopravy v obvodu žst. Letohrad umožňuje základní traťové rádiové spojení GSM-R CZ výpravčímu PPV v žst. Lichkov nebo traťovému dispečerovi 141 CDP Praha použít funkci „GSM-R STOP“. Aktivací této funkce dojde k vyvolání nouzového volání a na stanovištích strojvedoucích vozidel RDST začne přehrávat automatickou hlasovou výzvu k zastavení vlaku, posunu mezi dopravními a posunovými díly v definované oblasti a u HDV s patřičným vybavením vozidlové RDST dojde k automatické aktivaci brzdového systému HDV.

Souprava vlaku Sp 1834 (Letohrad – Hradec Králové hl. n.) byla ve směru jízdy sestavena z motorového vozu 854.225-0, přívěsného a řídicího vozu.

Strojvedoucí vlaku Sp 1834 k tomu vypověděl:

* Vlak Sp 1834 stál na SK č. 4 před odjezdovým návěstidlem L4;

* v čase odjezdu ve 13:32 h se s vlakem Sp 1834 rozjel. Nevzpomíná si,

zda se před tím přesvědčil o návěsti na návěstidlo L4;

* krátce po rozjezdu se z vysíláčky na HDV ozval pokyn „Stůj, stůj, stůj“ a okamžitě zavedl rychločinné brzdění. Než vlak Sp 1834 zastavil, přešel s ním přes výkolejku V7 a narazil do vozu dopravce ČDC, který stál na SK č. 4c;

* po nárazu a zastavení HDV vystoupil a prohlédl situaci a stav HDV. Při tomto zjistil vykolejení druhé nápravy předního povozku;

* poté se vrátil na stanoviště strojvedoucího na HDV a kontaktoval výpravčího na PPV v Lichkově. Tomu se nemohl opakovaně dovolat, cca v době od 13:35 h do 13:40 h;

* poté kontaktoval telefonicky regionálního dispečera ČD, kterého již kontaktovala před ním vlaková četa, a v cca 13:45 h kontaktoval telefonicky strojmistra Hradec Králové;

* před směnou byl odpočatý a měl dostatečný odpočinek, nebyl nikým a ničím rušen. Při nástupu do směny a v jejím průběhu se nevyskytly žádné mimořádnosti;

* na spěšných vlacích ze žst. Letohrad do žst. Hradec Králové hl. n. jezdil pravidelně, byl nasazován v turnusu. Funkci strojvedoucího vykonává asi 10–12 let;

* na návěstidlo L4 v žst. Letohrad měl před jízdou vlaku Sp 1834 dostatečný výhled a návěstidlo a návěsti jsou dobře viditelné;

* před odjezdem sledoval čas z důvodu odjezdu vlaku Sp 1834. Pak v čase odjezdu dal výzvu vlakvedoucí, která jí potvrdila, a poté odjel;

* brzdění soupravy vlaku Sp 1834 zahájil až po signalizaci z rádiové sítě.

Jak vše probíhalo

V době času pravidelného odjezdu vlaku Sp 1834, kdy na návěstidlo L4 byla návěst „Stůj“ a nebyla ještě povolena jízda vlaku z důvodu jiných provozních úkonů prováděných výpravčím PPV v žst. Lichkov, byly strojvedoucími vlaku Sp 1834 zahájeny postupy zajišťující bezpečnost cestujících a doprovodu vlaku před jeho uvedením do pohybu. Strojvedoucí vydal viditelnou návěst „Výzva strojvedoucího“ a vlakvedoucí, která stála na nástupišti u prvních dveří pro cestující, tuto návěst přijala. Zkontrolovala nástupišť a ukončení nástupu cestujících, poté nastoupila do prvních dveří pro cestující na HDV a dala strojvedoucímu viditelnou návěst „Souhlas k odjezdu“. Strojvedoucí po přijetí této návěsti uzavřel dveře soupravy vlaku Sp 1834 a uvedl vlak do pohybu, aniž by se přesvědčil, zda provozovatel dráhy uskutečnil výpravu vlaku formou rozsvícení povolující návěsti na návěstidlo L4. Při nedovolené

jízdě kolem odjezdového návěstidla L4 v poloze zakazující jízdu pokračovala souprava přes výhybku č. 15 přímým směrem na SK č. 4c. Po ovlivnění počítače náprav umístěného za návěstidlem L4 došlo k obsazení KÚ V15 a SZZ aktivovalo funkcionalitu VNPV. Vlak při pokračující nedovolené jízdě najel na výkolejku z opačného směru, než pro který je výkolejka stavěna, na nesklopený svodový klín výkolejky V7, umístěný na pravém kolejnicovém pásu ve směru jízdy. Následkem toho došlo k vykolejení všech pravých kol, která přešla přes výkolejku. Vykolejila a opět nakolejila 1., 3., 4., 5. a 6. náprava ve směru jízdy vlaku, 2. kolo ve směru jízdy (na prvním povozku HDV 854 225-0) se nenakolejilo a došlo k vykolejení 2. nápravy vlevo ve směru jízdy. K vykolejení dalších náprav nedošlo z důvodu jejich zastavení před výkolejkou V7. Strojvedoucí po obdržení nouzového volání a uslyšení hlasové výzvy k zastavení vlaku z vozidlové RDST (aktivovaná propojením SZZ a funkcionality VNPV na rádiový systém GSM-R) zavedl rychločinné brzdění. Před zastavením vlaku Sp 1834 došlo ještě ke srážce s odstaveným DV (služebním vozem ČD Cargo) na SK č. 4c a jeho posunutí o 10 m.

První jasný pohled

Bezprostřední příčinou bylo tedy nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla L4 osobou řídicí drážní vozidlo vlaku Sp 1834 zapříčiněné nevědomým pochybením, omylem osoby řídicí drážní vozidlo, které se projevovalo nedovoleným uvedením tohoto vlaku do pohybu, aniž by byl vlak Sp 1834 ze železniční stanice Letohrad vypraven a osoba řídicí drážní vozidlo se pohledem přesvědčila, zda hlavní (odjezdové) návěstidlo L4 v železniční stanici Letohrad dovoluje jízdu vlaku.

Na první pohled je všechno jasné: Strojvedoucí se před odjezdem nepodíval na odjezdové návěstidlo a v čase pravidelného odjezdu uvedl vlak do pohybu. Proč to asi udělal? No asi proto, že si byl vědom, že je daleko široko nejdůležitějším vlakem (rychlíky do Letohradu již dlouho nejezdí – pamětníci při vzpomínce na přímý rychlík Letohrad – Praha zatlačí slzu v oku), a proto předpokládal, že není důvod, aby neměl postaveno včas jako kdykoliv jindy předtím. No neměl... A pozorň čtenář si dozajista položí otázku proč.

Výpověď výpravčího žst. Lichkov

* Ve 12:08 h převzal od CDP Praha řízení dopravy v úseku Lanšperk – Lichkov. Přibližně do 13:32 h probíhala



Vykolejená druhá náprava prvního povozku HDV vlaku Sp 1834.

Foto

služba v pořádku;

* cca ve 13:32 h přijel vlak nákladní dopravy z Polska, pro který vytvořil rozkaz. Tento vlak měl odjíždět po vlaku Os 7166, cca ve 13:53 h;

* v době od 13:31 h do 13:33 h prováděl v žst. Lichkov křižování vlaků Os 7163 a Os 7166. Zároveň hodlal postavit odjezdovou cestu v žst. Letohrad pro vlak Sp 1834.

No, má pravdu, ovšem už nevyšvětlil, proč tomu spěšňáku nepostavil již dříve, v Letohradu se od cca 13.10 do 13.50 nehnulo ani kolo. Naskýtá se opět možnost konstatovat, že kdyby výpravčí postavil odjezd spěšňáku z Letohradu třeba už ve 13.20 h, k uvedené mimořádné události by zcela jistě nedošlo. Je mi už trapné opět použít známé klišé o namydlených schodech.

Přestože výpravčí evidentně porušil ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., § 14 odst. 1, vyhlášky č. 173/1995 Sb. a příslušných ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy Správy železnic, mimo jiné o povinnosti zajistit řízení drážní dopravy dle jízdního řádu, tak drážní inspekce zjistila, že nedošlo k porušení úloh a povinností provozovatele dráhy Správy železnic.

Další zajímavé zjištění DI

V den vzniku MU zaslala DI z důvodu vzniku rizika přepsání záznamů kamerového systému pověřené osobě SŽ ve 20:48 h elektronickou formou žádost, ve které bylo mj. uvedeno, že je nutné zabezpečit: „... archiv SZZ a adresný soubor k Letohradu, kamery, pokud je vidět jízdu toho vlaku...“, s dodatečnou informací o následném zaslaní oficiálního vyžádání výše uvedeného dle ustanovení § 53 d odst. 1 písm. i) zákona č. 266/1994 Sb. Provozovatel dráhy SŽ pak byl následně požadavek na zajištění záznamů z kamer znovu zaslán ve „Vyžádání informací pro šetření mimořádné události“ dne 23. 2. 2022. Kamerové záznamy přesto DI neobdržela z důvodu údajného přepsání záznamů z doby vzniku MU v době, kdy provozovatel dráhy

záznamy stahoval. Kdy k údajnému stahování kamerových záznamů ze strany SŽ došlo (vzhledem k urgentní žádosti DI o ně již několik hodin po vzniku MU), není DI známo.

Kromě toho drážní inspekce zjistila při vyšetřování této mimořádné události ještě další pochybení: Dopravce ČD při provozování drážní dopravy, u vlaku Sp 1834 používal HDV, jehož instalovaná vozidlová RDST neměla SIM kartu pro komunikaci v síti GSM-R CZ upravenou pro příjem jednosměrného volání 499 – „STOP VLAK“, vyslaného v případě předmětné MU v rádiové síti GSM-R automaticky, po předchozí aktivaci VNPV v SZZ. Proto po nedovolené jízdě vlaku Sp 1834 za návěstidlo L4 nedošlo k samočinnému zastavení vlaku. Výše uvedené však nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU. Vlak zastavil strojvedoucí vlastní obsluhou brzdového systému, když zareagoval na hlasovou výzvu davanou vozidlovou RDST po příjmu volání 299 „VLAK NOUZE“, jenž automaticky volání 499 „STOP VLAK“ bezprostředně předchází.

Ve výsledku...

České dráhy tedy porušily § 71 odst. 5 písm. a) vyhlášky č. 173/1995 Sb.: „Dopravce je povinen použít pro provoz na tratích nebo částí tratí s provozovanou traťovou částí systému vlakového rádiového zařízení sloužícího k zajištění řízení drážní dopravy nebo pro přenos povelů, signálů, hlášení či datový přenos drážní vozidlo vybavené kompatibilní funkční mobilní částí rádiového zařízení; umožňuje-li traťová část vlakového rádiového zařízení vyslat povel k samočinnému zastavení drážního vozidla, musí být drážní vozidlo vybaveno technickými prostředky pro jeho realizaci“.

Z výše uvedeného tedy vyplývá, že i když si ne všichni zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce vždy stoprocentně plní své povinnosti, ve výsledku je bohužel viníkem pouze a jenom strojvedoucí.

Petr Kůžel

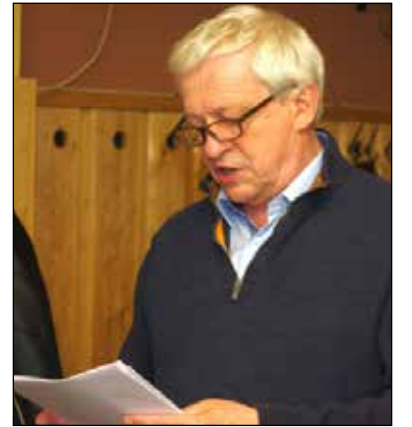


Místo vzniku MU, hlavní (odjezdové) návěstidlo L4, pohled na zadní část RDV vlaku Sp 1834 na SK č. 4c. Foto DI

Obrazem z výročního jednání ve Veselí nad Moravou



Obrazem z jednání předsedů Pražské oblasti



Společenská rubrika



a její předchůdce. Jejich kolega, pan **Miroslav Vrana**, rovněž strojvedoucí ČD a. s. oslavil koncem března 50 let svého věku. I jemu naše ZO v Maloměřicích přeje jménem všech kolegů hodně dalších šťastných let ve službě. Také přejeme klid v rodině a dost čas u na posezení s kamarády.

Dne 10. března oslavil své krásné šedesáté narozeniny opavský strojvedoucí, dobrý kamarád pan **Jiří Pospěch**. do dalších let hodně ujetých kilometrů, pohodu v práci, hodně zdraví a spokojenosti v soukromém životě přejí členové výbor ZO FS Krnov.

V prvním dubnovém týdnu oslaví osmdesátiny Stařešina Klubu odložených strojvůdčů Lysá nad Labem, bývalý strojvůdce všech trakcí, pan kolega **Václav Nožič**. Václave, přejeme Ti při této příležitosti mnoho zdraví, štěstí a spokojenosti a ať jsi našim klubovým Stařešinou ještě mnoho let. Za Klub odl. strojvůdců J. Krupička.

Jménem FSČR a všech dalších kolegů přejí hodně štěstí pánům strojvedoucím **Petru Bednařikovi** a **Richardu Holomkovi**.

Oba stejného březnového dne oslavili krásné 60. narozeniny. Svůj čas věnovali službě pro ČD a.s.

V měsíci dubnu slaví významné životní jubileum a to rovných 60 let strojvedoucí ČD pánové **Bohuslav Běňák** a **Petr Červenka** ze ZO Valašské Meziříčí. Všem oslaveným přejí výbor a ostatní členové hodně zdraví do dalších let, a ještě hodně pracovních úspěchů.

Svá významná životní jubilea oslaví v měsíci dubnu tři naši kolegové a členové ZO FS Chomutov. Dne 5. dubna své 65. narozeniny strojvedoucí ČD CARGO pan **Lubomír Kroutil** a 10. dubna 55. narozeniny člen naší ZO pan **Roman Zdiářský**.

Dalším oslavencem je strojvedoucí ve výslužbě pan **Jaroslav Dostál**, který 2. dubna oslaví své 70. narozeniny.

V dubnu slaví své sedmdesáté narozeniny naši kolegové, členové nymburské základní organizace Federace strojvůdčů: 6. dubna **Luboš Stuchlík**, 13. dubna **Josef Valenta** a 19. dubna **Jaroslav Voheň**.

K tomuto významnému výročí jim blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. - Výbor a členové ZO FS Nymburk.

Dne 7. dubna oslaví 50 let **Karel Rosa** ze ZO FS Děčín. Gratulujeme!

Dne 12. dubna oslaví své sedmdesátiny kolega **Milan Bechný**. O pět dní později 17. dubna oslaví 75 let kolega **Jaroslav Vrbický**.

Do dalších let jim hodně zdraví, štěstí a dobré pohody přejí kolegové ze ZO FS Letohrad.

Dne 14. dubna oslavil **Jan Blahuta** ze ZO 107 Ostrava Cargo 60 let. Gratulujeme!

Dne 16. dubna oslaví 55 let pan **Martin Michal** ze ZO FS Děčín. Vše nejlepší!

Dne 20. dubna oslaví 70 let **Jiří Věrnoch** ze ZO FS Děčín: Hodně zdraví!

Dne 26 dubna oslaví své kulaté 50 narozeniny náš kolega **Jaroslav Forejtek**, člen výboru z Carga.

Oslavenci k jeho životnímu výročí srdečně blahopřejeme, a ještě do mnoha dalších let mu přejeme hodně štěstí,

pevné zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor Základní organizace Federace strojvůdčů a všichni královéhradečtí kolegové.

Dne 27. dubna oslaví **Jiří Mitura** ze ZO 107 Ostrava Cargo 55 let. Gratulujeme!

Dne 30. dubna oslaví **Jiří Vlček** ze ZO 107 Ostrava Cargo 50 let. Vše nejlepší!

Opustili nás

V sobotu 25. února 2023 nás navždy opustil kolega strojvedoucí ve výslužbě pan **Vladimír Hlavenka** ze ZO FS Hanušovice, která je v dnešní době sloučena se ZO FS Šumperk. Opustil nás po delší těžké nemoci ve věku nedožitých 75 let. V Hanušovicích jezdil především přes „kopec“ na nákladních vlcích až do polských Glucholaz na oblíbených „bertách“ a na závěr svého profesního života u ČD obsluhoval místní trať do Starého Města pod Sněžníkem jako strojvedoucí OO/S.

Všichni, kdo jste ho znali, věnujte spolu s námi krátkou vzpomínku na dobrého člověka a kamaráda. Výbor ZO FS Šumperk

Hluboce zarmoucení oznamujeme všem přátelům a známým smutnou zprávu, že nás navždy opustil kolega **Jaroslav Štejnár**. Zemřel 12. března 2023 ve věku 72 let. Věnujme mu tichou vzpomínku. Děkuje výbor a členové ZO FS Nymburk.



Pozvánka na Memoriál Břetislava Demela

Ve dnech 17. - 18. května se v České Třebové uskuteční již 15. ročník Memoriálu Břetislava Demela v kuželkách.

Na tomto turnaji opět vzpomene na našeho kolegu, který tragicky zahynul v žst. Moravany.

Přihlásit se můžete na adrese poukova@dkv.cd.cz nebo na telefonním čísle 725 266 029. Občerstvení po celou dobu turnaje zajištěno. Srdečně zvou a na všechny se těší pořadatelé.

(red)



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdčů České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz. Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Redakce a DTP Martin Ježek, členové redakční rady Miloš Brunner, Jiří Hron, Evžen Míkolajek, Pavel Mlejnek, Jaromír Ott, Michal Pelíšek, Martin Urbánek. Sídlo tiskového střediska: Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon: 773 008 914. E-mail: zajmystrojvudce@fscr.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

