

číslo 7

14. dubna 2023
ročník 76



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY



V úterý 28. března se v Praze uskutečnil křest knihy F. Palíka a P. Lapáčka Vzpomínky konstruktéra lokomotiv Škoda. Na snímku zleva František Palík, ředitel 018 ČD Tomáš Mohr a prezident FSČR Jaroslav Vondrovič, jež právě publikaci křtí. O možnosti získání knihy s podpisem autora budeme informovat v příštím vydání. Foto Martin Ježek

Z jednání Celostátní rady předsedů Federace strojvůdců České republiky Projev prezidenta FSČR Jaroslava Vondrovice

Přinášíme úvodní slovo prezidenta Federace strojvůdců České republiky Jaroslava Vondrovice, které přednesl v úvodu jednání Celostátní rady předsedů FSČR, jež se konala ve čtvrtek 30. března v kulturním sále železniční stanice Praha hlavní nádraží.

Vážené kolegyně, vážení kolegové, milí hosté, je mi ctí vás všechny jménem svým i jménem celého prezidia přivítat na jednání Celostátní rady předsedů Federace strojvůdců České republiky.

Po roce se opět scházíme, abychom zhodnotili uplynulé období a stanovili cestu a cíle naší organizace pro období následující.

Přestože byl válečný konflikt na Ukrajině v době konání loňské celostátní rady předsedů rozvinut již do plné své síly, nikdo z nás asi nepředpokládal, jak dlouho bude trvat a jaké dalekosáhlé ekonomické následky s sebou přinese. Raketový nárůst cen energií ohrozil hospodaření nejen domácností, ale i celého národního hospodářství. Ceny energií se samozřejmě negativně promítly do všech oborů jak průmyslu, služeb tak i zemědělství. Výsledkem je inflace blížící se téměř ke dvaceti procentům. V tomto ukazateli jsme se bohužel dostali na jedno z čelních míst v celé Evropě. Nárůsty mezd v sektoru soukromém ani státním nedokázaly tuto inflaci sanovat. To se samozřejmě týká i resortu

dopravy, a tedy i našich členů v profesích, které zastupujeme. Doufejme, že informace o mírném zlepšení výsledných ekonomických dat, které slyšíme z úst některých analytiků, nebude jen dočasná a že jsme se již skutečně odrazili od pomyslného dna.

Jak jsem již uvedl i drážní doprava se potýká s nemalými problémy. To se projevilo při kolektivních vyjednáváních v všech společnostech, kde Federace strojvůdců působí. Nebylo jednoduché vybalancovat takovou úroveň navýšení mezd, jež by co nejvíce eliminovala dopad inflace na výplaty zaměstnanců, a přitom aby umožnila firmám stabilizaci a jejich další rozvoj na dopravním trhu. Mementem pro nás určitě byl osud společnosti Jindřichohradecké místní dráhy, která je od loňského podzimu v úpadku a o zaměstnání tak přišli i zaměstnanci-členové naší odborové organizace. U zaměstnavatelů, kde se nepodařilo dohodnout předpokládané navýšení mezd, byl uplatněn institut inflační doložky, na jehož využití s ohledem na stále vysokou úroveň inflace určitě dojde. Naši kolektivní vyjednavači se záměrem snížit propad reálných mezd se snaží dojednat maximální možnou mez stravného stanovenou vyhláškou Ministerstva práce a sociální věci.

Vedle problémů finančních nás v všech dopravcích trápí i stav techniky. Nedostatek provozuschopných hnacích vozidel i vozů a úroveň jejich oprav je jeden z pěti nejzávažnějších problémů, které zmiňovali strojvedoucí v dotazníku, jež na popud ministra dopravy Martina Kupky vypracoval Dopravně vzdělávací institut ve spolupráci s Drážním úřadem, Ministerstvem dopravy, Federací strojvůdců, ČVUT a firmou IPSOS. Tento dotazník vyplnilo na 2500 strojvedoucích zaměstnaných průřezově u všech významných dopravců. Vedle již zmíněného neutešeného stavu drážních vozidel uváděli účastníci dotazníkového šetření, jako prvky nejvíce ohrožující bezpečnost železničního provozu, výluky a závady na infrastruktuře, zázemí pro odpočinek, skladbu směn, čas na přípravu a především pak málo srozumitelné a obsáhlé provozní předpisy v čele s předpisem SŽ D1. Díky našemu působení v Bezpečnostní komisi ministra dopravy

a na jeho přímou žádost budou zástupci Federace strojvůdců zapojeni do vyhodnocení dotazníkového průzkumu a do projektu, jež má za úkol zmapovat faktory, které přispívají ke vzniku mimořádných událostí, vytvořit typologii a v návaznosti na ni navrhnout preventivní opatření s cílem omezit výskyt nedovolených jízd a minimalizovat jejich následky ještě před zavedením ETCS.

Dále se nám podařilo prosadit vytvoření pracovní skupiny s účastí našich zástupců, jejímž úkolem bude posoudit a případně navrhnout možnosti náhrady fyzické výpravy vlaku výpravčím automatizovaným úkonem technického zařízení.

Nečekáme však jen na výsledky úkolů stanovených ministrem dopravy, ale snažíme se o zvyšování bezpečnosti při provozování drážní dopravy i jinými cestami. Jednou z nich je snaha o zavedení funkční aplikace, která by, dá se říci v podstatě formou „navigace“, informovala strojvedoucího o aktuální situaci na trati jak údaji z tabulek traťových poměrů, tak i pokyny uváděných v písemných rozkazech. V tomto směru je zatím nejdále ČD Cargo, ale i u Českých drah je reálné uvést tuto aplikaci do plného provozu do konce letošního roku. Vše bude také záležet na Správě železnic, kdy poskytne k tomuto účelu garantovaná data. Podle dostupných informací uvažují o zavedení podobné aplikace i ŽESNAD a SVOD, tedy sdružení nákladních a osobních dopravců.

Dalším podobným benefitem je i aplikace pro tratě se zjednodušeným řízením drážní dopravy, která byla zavedena po vážné nehodě s tragickými následky u Perninku na Karlovarsku.

Ta bude nyní poskytnuta v nové modernější verzi, jež má více funkcí a měla by také eliminovat chybovost původní aplikace.

Rovněž oblast předpisová a legislativní významně ovlivňuje bezpečnost na železnici. I v dotazníku byla nepřehlednost předpisů respondenty uváděna na prvním místě. V tomto případě se členové prezidia snaží o prosazení úprav příslušných ustanovení tak, aby byla jednodušší, srozumitelnější s přesně vymezenými kompetencemi jednotlivých profesí.

Pokračování na straně 2



Prezident FSČR Jaroslav Vondrovič

Porodní bolesti zabezpečovacího systému odناšejí strojvedoucí Poznámky k provozu ETCS

Je to už téměř rok, co někteří strojvedoucí začali jezdit na evropský vlakový zabezpečovací systém ETCS (European Train Control System). Na trati Olomouc–Uničov byl dokonce zaveden od letošního 1. ledna výhradní provoz, což znamená, že hnací vozidla bez mobilní části tohoto zařízení na tuto trať již zajíždět nemohou.

V brzké době budou následovat další tratě, zejména ty hlavní a koridorové, kde začne platit výhradní provoz. Na trati Olomouc–Přerov–Břeclav se ho dočkáme od 1. ledna 2025. Od tohoto data se na tomto úseku Ferdinandky nebude moci konat žádná historická jízda s parní trakcí. Další problém nastane s přípojnými tratěmi, protože s montáží systému se do motorových vozů 810 a 814 nepočítá. Například vlak z Veselí nad Moravou do Hodonína, vedený motorovým vozem 814, bude muset ukončit jízdu v žst Rohatec. A to ještě za předpokladu, že budou vlakové cesty přípojné tratě od vlakových cest s výhradním provozem odděleny boční ochranou. Nebo bude třeba zajistit dostatečný počet vozidel např. 844, do kterých by se ETCS instalovat mělo.

Proč je to tak drahé?

Také Správa železnic a České dráhy vnímají ETCS pozitivně. Podle ministra dopravy se ETCS zavede na 4 800 km tratí do roku 2030 a na celou železniční síť do roku 2040. Při slavnostním otevření provozu do Uničova zaznělo

z vedení SŽ, že do tohoto projektu bude do roku 2030 investováno cca 80 mld Kč. Opravdu velmi drahá investice.

Jen tak pro zajímavost – montáž mobilní části do lokomotivy 362 WTB vyjde na 16 mil Kč, na vozidla Panter a CityElefant 23 mil Kč a na chloubu ČD Pendolino to bude téměř 60 mil Kč na jednotku. Zde si pokládám otázku, zda nebylo možná rozumnější koupit nové jednotky, kde je zařízení montováno již z výroby, a ještě na ně bude třeba 20 let servis. Další otázkou je, proč je všechno tak drahé. Systém se skládá z počítače a monitorů na každém stanovišti, radaru pod lokomotivou, na střeše jsou anténa a kabeláž. Určitě může někdo namítnout, že musíme vzít v úvahu ještě vývoj software. Myslím si však, že cena by mohla být mnohem nižší a dodavatel by si i tak přišel na tučný zisk, stačí se podívat na předražené náhradní díly...

V této souvislosti se musím usmát, protože když chci zprovoznit ETCS na nějaké lokomotivě, tak mi na svazku chybí klíč k aktivaci celého systému.

Zaměstnavatel nám je totiž odmítl vydat do osobního vlastnictví kvůli drahé výrobě. Takže pár drobných za klíč by asi položilo firmu, ale jinak vzduchem létají milióny. Nad tím zůstává rozum stát.

Oči na displeji

V běžném provozu má strojvedoucí díky ETCS před sebou na monitoru přehledně zobrazené důležité informace na trati několik km před sebou. Je to dobrá pomůcka, ale tím pádem se musím více zajímat údaji na displeji než sledováním trati. Tento stav mně potvrdilo více kolegů, ale bude to asi na zvyku se s tímto systémem naučit pracovat. Na druhé straně, ačkoli jde o nejmodernější zabezpečovací systém, tlačítka bdělosti musím stále obsluhovat. Pryč je jízda na zelenou vlnu, kde jsem na tlačítko nemusel sahat několik km jízdy.

Dalším problémem je situace, kdy má strojvedoucí na hraně brzdící procenta nebo ještě nižší, než jsou požadována. Brzdná křivka se začne generovat s předstihem a strojvedoucí se do ní musí vejít. Jinak by mohl brzdit o dost

později a věděl by, že s přehledem zastaví na požadovaném místě a bude eliminovat třeba nějaké to zpoždění.

Nepromyšlené řešení

Jedním z problémů, na který jsou nastalé stížnosti, je špatný přenos kódu z traťové části na mobilní část lokomotivy v žst Moravská Nová Ves, kde se vlivem této chyby strojvedoucímu na monitoru objeví hláška „ztráta popisu tratě“ a celý systém aktivuje rychločinné brzdění. Podobná záležitost se mně stala při průjezdu žst Hrušky, kdy došlo k problému návěsti volno na vjezdovém návěstidle a systém reagoval stejně jako při projetí konce oprávnění k jízdě (stůj). Na lokomotivě 362 WTB to znamená, že dojde k vypnutí hlavního vypínače a stažení sběrače. Z rychlosti 140 km/h a účinku rychločinného brzdění se vyřadí EDB, která má větší účinek než brzda pneumatická, prodlužuje se tím brzdná dráha a velmi pravděpodobně vlivem smýkání kol dojde k vytvoření plochých míst na podvozcích celé soupravy. Je to velmi špatné a nepromyšlené řešení.

Dále se v některých částech trati správně nenačetly balízové skupiny a systém modeloval křivku k nule, jako

k blížícímu se návěstidlu s návěstí stůj, i když na autobloku byla zelená vlna na několik oddílů dopředu. Až po načtení následující balízové skupiny se systém načel správně a jízda byla možná maximální rychlostí.

Nejsme stroje

Další problém - ve vratné stanici se při jízdě v módu posun musí při každém přecházení stanoviště znovu zadat SAP číslo strojvedoucího a navázat spojení s RBC (radiobloková centrála) a poté znovu aktivovat mód posun, čímž se prodlužuje objížďení soupravy. Čas ve vratných stanicích raději komentovat nebudu, ale za 10 min se tyto úkony zvládnout opravdu nedají. Navíc mód posun nehlídá posun jako takový, ale pouze fakt, že strojvedoucí neopustí posunovací obvod stanice od označnicku k označnicku na druhé straně. Tudíž může dojít k projetí nějakého seřadovacího návěstidla, což už je mimořádná událost. Podobně je to i u výchozího vlaku, kdy strojvedoucí odjíždí na svou odpovědnost. K plnému dohledu mnohdy dochází až u odjezduvého návěstidla, kdy se systém po projetí balíz zorientuje a určí polohu vlaku.

Pokračování na straně 2

Jsou výsledky studie pracovních podmínek strojvedoucích stále aktuální? (1)

Stres na trati

Před patnácti lety se uskutečnil zajímavý výzkum Studie šetření reálných pracovních podmínek a pracovního prostředí jako indikátoru poškození zdraví a časového zkrácení profesní schopnosti u specifických profesí v ČR. Výzkum, který řešil od poloviny roku 2008 Výzkumný ústav bezpečnosti práce, byl zaměřen na profesi strojvedoucího. Chtěl bych se věnovat některým výsledkům tohoto výzkumu, a také otázce, zda jsou jeho výsledky stále aktuální.

Na prvním místě závěrečné zprávy výzkumu se autoři věnují stresu. Zcela pochopitelně se výzkum a úroveň stresu dostal na první místo, jelikož pracovní stres je – bohužel – každodenní součástí naší práce. Udržování stavu organismu, jak psychického, tak fyzického, v permanentním stresu je cestou do pekla. O této neblahé skutečnosti nepochybuje nikdo, ani autoři této studie. Velmi zajímavý je úvodní odstavec: „Více než 70 procent absencí v práci z důvodu pracovní neschopnosti je způsobeno nemocemi, které mají souvislost se stresem. Podle statistik EU je stres druhou nejčastější příčinou onemocnění související s prací po muskuloskeletálních onemocněních. Přetrvávající stres dlouhodobě negativně ovlivňuje výkon a zdraví pracovníka. Stresové faktory mohou být příčinou pracovních úrazů a selhání lidského činitele“.

Jen na vysvětlenou – muskuloskeletární poruchy související s prací postihují záda, krk, ramena, horní a dolní končetiny. Patří mezi ně všechna poškození či onemocnění kloubů a dalších tkání. Jedná se o široké spektrum zdravotních problémů, které v konečném důsledku mohou vést až k invaliditě.

Pracovní zátěž a stres

Autoři studie upozorňují ještě na důležitou skutečnost, kterou zpravidla moc nerozlišujeme nebo vůbec nevnímáme. Je to zásadní rozdíl mezi pracovní zátěží a stresem. To jsou dvě

odlišné skutečnosti. Je-li zátěž úměrná vlastnostem, lze ji označit za přiměřenou. Bez zátěže není život možný a není ani možný rozvoj organismu a jedince. Pojem „vlastnosti“ zde znamená všechno, co se člověk za dobu svého dosavadního života naučil, tzn. nejen jeho přirozené schopnosti, ale i naučené dovednosti, poznatky a vědomosti, i celou osobnost. Stres je pak zvláštním případem nepřiměřeně zvýšené zátěže, kdy člověk vnímá diskrepanci, tedy nepochopitelnost mezi svými možnostmi a požadavky na to, aby se určitým způsobem zachoval, tj. tuto zvýšenou zátěž zvládl.

Pokud zátěž trvá dlouho, a jedinec ji nemá šanci změnit, stává se chronickou. Někdo to jako stres vnímá, jiný nikoli. Na jednotlivé psychické odolnosti konkrétního jedince potom záleží, kdy se chronická zátěž stává nesnesitelnou a vygraduje ve stresový stav.

Jeden plus dva chlapy

Mnoho kolegů vnímá stanoviště strojvedoucího téměř jako svůj druhý domov. Máme jistě na paměti kdysi turnusové lokomotivy, nasazované jen na určitý výkon. Podle toho se také strojvedoucí k těm strojům chovali – uklízeli je, zdobili a podobně. To je dnes většinou historie. Ovšem pohoda na stanovišti je základem. Nové elektrické lokomotivy jsou určitě významným faktorem a na pohodlí strojvedoucího se při jejich konstrukci myslelo. Jenže počet letitých strojů ve flotilách ty nové převyšuje.

V této souvislosti vnímáme jako velmi negativní hledisko v mnoha provozních pracovních zrušených služebních vozy na manipulačních vlcích v nákladní dopravě. Být celý den na stanovišti lokomotivy 731 nebo 742 s vedoucím posunu a posunovačem k pracovní pohodě rozhodně nepřispívá. Nic proti posunovačům, nic proti vedoucím posunu, snažíme se navzájem si pomáhat. Zkuste ovšem udržovat stanoviště lokomotivy aspoň trochu v pořádku a v čistotě, když za jakéhokoli počasí, v zimě, v létě, v dešti, máte na stanovišti dva chlapy, kteří si ani nemají kde usušit své mokré věci. Je to naprostě nepohodlí pro nás i pro samotné. O důstojném pracovním místě už vůbec nemluvíme. Je to nepřijemné pro všechny. Navíc posunovač musí sedět na zemi, protože když dáme na stanoviště židli, nebude tam už k hnutí. A o tom, kam si oba dají své osobní věci, raději mlčím.

Závod s časem

Kolegové na osobní dopravě jsou problému, jak vtěsnat tři chlapy, každý s batohem, na dva metry čtvereční na celý den, ušetření. Ovšem ani jim není co závidět. Klasické vlaky, tedy lokomotivu a vagon, postupně doplňují a nahrazují, ucelené jednotky. Díky tomu se obrát v konečné stanici dokázal stáhnout až na několik málo nezbytných minut. V jakém stresu či nepohodě kolega letí z jedné strany soupravy na druhou, víme všichni. Stejně tak všichni víme, že na takovém osobním vlaku nikdo nemá čas se ani napít. O vykonání všech fyziologických potřeb člověka při obratu soupravy, čítajícím pět minut, si můžeme nechat jen zdát. Je to tvrdý závod s časem a pokud do konečné stanice vlak přijede se zpožděním, byť o velikosti několik minut, nemáte šanci ho dohnat.

Věřím, že když se řekne „pracovní nepohoda“, velké většině kolegů okamžitě v hlavě blikne, velkou většinou strojvedoucích nenáviděný institut dělených směn. Naši zaměstnavatelé tvrdí, že turnusy (abychom byli přesní, hlavně v osobní dopravě) bez nich prostě nejdou sestavit, a že to je nutné zlo (za které jsou na druhou stranu nějaké peníze navíc). Mnoho kolegů tvrdí, že to bez nich jde, jen to chce více práce a přemýšlení. Pamatujete na rok, kdy FSCR nepodepsala kolektivní smlouvu? Během několika dní byly již schválené turnusy komplet předělané, aby

odpovídaly zákoníku práce. Když to šlo tehdy během několika dní, proč se nikdo nemůže nad dělenými směnami zamyslet dnes? Většina strojvedoucích řekne, že peníze za dělenou směnu jsou sice hezká věc, ale oni by dali raději přednost hodinám do odpracované pracovní doby. Ale co chcete dělat v době přerušení, když ji máte někde v Kotěhlkách, kde lišky dávají dobrou noc? Všichni jsou „nadšení a na tuhle směnu se těší“.

Podobné a také velmi nepříjemné téma jsou noční nástupy mezi půlnocí a čtvrtou hodinou ránní. Na takové nástupy se nevydíváte, neodpočíváte si. Nástupy v těchto časech, jsou ty nejhorší, které máme. Ani tyhle skutečnosti zásadně nepřispívají k tomu, aby naše směna probíhala „v pohodě“. Neustálé střídání denních a nočních směn, spánkový deficit. Rozbitý biorytmus organismu. To už samo o sobě dokáže i s trénovaným organismem udělat divy.

Osobní a cargo

Specifické faktory vzniku nepohody a stresového jednání strojvedoucích jsou podmíněné zařazením na čistě nákladní a čistě osobní dopravu. K tomu došlo vznikem ČD Carga a nových nákladních dopravců. Každý druh dopravy má svá specifika pro výskyt stresu a neúměrné pracovní zátěže.

Nákladní doprava převažuje hlavně v nočních hodinách, protože zejména v centrech průmyslových aglomerací je v rámci ránní a odpolední dopravní špičky osobní doprava v intervalech 15 až 30 minut. Vlaky osobní dopravy mají jednoznačnou přednost, a tak propustnost ve velkých dopravních uzlech je snížena na naprosté minimum. Tohle všechno má samozřejmě zásadní vliv na zdraví strojvedoucích, zejména zmíněné nákladní dopravy (připomínám odstavec výše věnovaný obrátům v cílové stanici).

Pokud vedení jakékoli společnosti nákladní dopravy ví, že nákladní vlak se přes den bude „probíjet“ z Ostravy do České Trebové pět nebo i šest hodin vzhledem k intenzivní osobní dopravě, přesune vlak na noc. To se stejná trasa dá zvládnout za méně než polovinu času na „zelenou vlnu“. Jak často můžeme vidět strojvedoucí, kteří mají převážnost směn v nočních hodinách? Jak často mají kolegové dvě noční směny po sobě? Převážnost nepravidelné noční práce a častý přechod mezi denní a noční směnou, má pro naše zdraví fatální následky. Porucha biorytmu, která se často dokáže rozvinout až na nebezpečnou poruchu

autoimunity, jsou jasným důsledkem právě stresu a pracovní nepohody.

Bez posunové čety

Specifikum nákladní dopravy se projevuje i činnostmi, které v dopravě osobní strojvedoucí nevykonává až tak často. Zeptejte se kolegů v Cargu, kolikrát za směnu se dle pokynů DP-VS za směnu vyvěšují, přivěšují nebo zajišťují odstavenou soupravu dle předpisu D1. Zjišťujeme tedy sklon, počet zarážek, počet ručních brzd atd. Protože ve stanici není posunová četa ani nikdo jiný. A potom to všechno zrealizujeme. To není na pět minut. V jakémkoli počasí lítáme kolem vlaku, sháníme po stanici zarážky či uzamykatelné podložky. Sněhu po kolena..., dešť nebo horko... Pracovní pohoda? Stres!

Technický stav mnohých lokomotiv také nepřispívá k pracovnímu komfortu. Takle skutečnost se již na stránkách našeho časopisu skloňovala tolikrát, že to snad neumí nikdo ani spočítat

Zkoušky v hlavě

Velmi specifický způsob, který dovede rozhodit i toho nejkvalitnějšího strojvedoucího je blízkost se termín pravidelných ZOZ. Jsem přesvědčený, že celý tento kolotoč zkoušek může být přetvořen do přívětivější formy testování. V současnosti chodí mnozí kolegové do práce s hrůzou v očích, že za měsíc, či týden k těmto zkouškám jít musí.

Nebavím se vůbec o stále přítomném hluku, elektromagnetickém záření a podobným věcem, kterým se během směny nemáme šanci vyhnout. Úroveň hluku je také v minulosti velmi diskutovaným tématem. Ale k tom se dostaneme později. Záměrně nezmiňuji, co každodenně zažíváme v čele svých vlaků. Je jedno, jestli se vlak řítí po koridoru „stošedesátkou“, nebo poloviční rychlostí jede po lokálkách s „manipulákem“. Každý si sám může dosadit všechny prožité situace, fantazii se rozhodně meze nekladou. Co včera prožil kolega a zdá se to nepravděpodobně až fantastické, to mohu zítra prožít já. Nevymyslíte to, nepřipravíte se na to, a ono to nastane. Říkejte tomu stres, nepohoda, prožívám to téměř stejně. A skoro pokaždé musím konstatovat: Tohle mne stále deset let života. Co se tedy podle mého názoru za těch patnáct let od původní studie změnilo k lepšímu v otázce stresu u strojvedoucích? Jako bych slyšel někoho za svými zády říkat: „Skoro nic“.

Evžen Mikolajek

Na článek navazuje rozhovor s psychologem Barborem Kašparovskou na téma Jak bojovat se stresem na straně 4.



Ilustrační snímek Foto archiv ČD

Obrazem z jednání předsedů Olomoucké oblasti



