

● ČD budou investovat do rozvoje údržby a servisu železničních vozidel ... str. 2 ● Pro někoho banalita, pro jiného naprostá nutnost. Jak je důležitý výťah? ... str. 2 ● Vyhodnocení aktivit ČD pro zvýšení bezpečnosti provozu – dotazníkové šetření ... str. 3 ● Ve vlacích přibývají cestující a jezdí na delší trasy ... str. 3 ● ČD a veřejnost se v Olomouci oficiálně rozloučila s „Tornády“ ... str. 4 ●

číslo 9

15. května 2024
ročník 77



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Jednání Představenstva ČD s odbory za účasti ministra dopravy Martina Kupky Téma dotazníkového šetření

Zástupci vedení železničních odborových centrál se sešli se členy Představenstva ČD 23. dubna v Praze, jednání se také účastnil ministr dopravy Martin Kupka.

Úvodem jednání představil předseda představenstva ČD Michal Krapinec výsledky hospodaření celé skupiny ČD i Českých drah jako samostatného subjektu a nastínil jejich předpokládaný vývoj a místo na dopravním trhu doma i v zahraničí v následujících letech. Následně pak byla představena prezentace „Vyhodnocení aktivit ČD pro zvýšení

bezpečnosti provozu“, která vznikla jako průběžná informace k plnění závěrů z dotazníkového šetření strojvedoucích, jak pro respondenty průzkumu – strojvedoucí Českých drah (prezentaci najdete na straně 3 tohoto vydání ZS a je dostupná také na webových stránkách FSČR), tak pro iniciátora dotazníkového průzkumu ministra Martina Kupku, který byl představení uvedené prezentace osobně přítomen.

Předváděcí jízda

Představení prezentace na jednání představenstva se zástupci odborových centrál předcházela i praktická ukázka některých zaváděných aplikací v rámci digitalizačních aktivit ČD, jež mají zvýšit úroveň bezpečnosti provozování drážní dopravy. Ta se konala v plném provozu na motorových vozech v traťovém úseku nádraží Dejvice – Kladno a zpět. Na této předváděcí jízdě ministra Martina Kupku doprovodili náměstkyně generálního ředitele pro lidské zdroje Blanka Havelková, ředitel odboru provozu osobní dopravy GR ČD Tomáš Mohr a za FSČR prezident Jaroslav Vondrovič.

Pochvala k zázemí

Ministr Kupka si prezentaci k dotazníkové akci vyslechl a na jejím základě (ale i z informací získaných z jiných zdrojů) uvedl svůj názor na dosavadní aktivitu Českých drah v rámci úkolů daných výsledky dotazníkového průzkumu. Pochvalná slova z jeho úst zazněla především ke zkvalitňování zázemí pro odpočinek zaměstnanců. Zde se jeho názor plně shoduje s názorem většiny strojvedoucích. Dále se pak pochvalně vyjádřil k již funkční aplikaci Elektronické traťové dokumentace (ETD) i k připravovanému zavedení Radiových mobilních jednotek (RMJ D3) – u těch však ještě požaduje provedení zátěžových testů v provozních podmínkách. Obě tyto uvedené aplikace by měly při své plné funkcionalitě významně zvýšit uživatelský komfort při plnění provozních povinností strojvedoucím a tím i zvýšit bezpečnost železničního provozu.

Kritika zátěže a údržby, ETCS

Ministrova kritika směřovala především k úkolu snížení předpisové zátěže, kterou také kritizují strojvedoucí. Nápravě tohoto stavu, jakož i v kvalitě údržby a spolehlivosti především starších typů hnacích drážních vozidel, je

potřeba nadále věnovat zvýšenou pozornost (vizte níže materiál Antonína Sehnala Velká očekávání a rozpačité výsledky).

Dalším tématem byly aktivity zainteresovaných subjektů při zavádění ETCS. Martin Kupka prohlásil, že termín 1. ledna 2025 k zavedení výhradního provozu ETCS na vybraných úsecích koridorových tratí nadále platí. Připustil však možnou úpravu národního implementačního plánu ETCS pro regionální tratě, a to z důvodu vysokých pořizovacích nákladů na vybavení tohoto evropského zabezpečovacího systému. Např. vybavení ETCS jen na traťovém úseku Turnov – Teplice nad Metují prezentuje finanční náklady ve výši 500 mil. Kč. Pro tyto tratě se tedy začalo uvažovat o možnosti použití jednodušších variant, tzv. ETCS light či ETCS stop. Je potřeba posoudit typ vhodného zabezpečovacího zařízení na regionálních a lokálních tratích i z pohledu zajištění dostatečného finančního krytí i pro jejich další infrastrukturní vybavenost.

ČD se prodávat nebudou

Ministr Kupka pak dále odpovídal na dotazy zástupců odborových centrál.

Privatizaci Českých drah neplánuje, ale podporuje prodej zbytného majetku pro získání finančních prostředků na další modernizaci vozového parku. Ohledně situace v Jihomoravském kraji a přístupu jeho zastupitelů ke způsobu zajišťování dopravní obslužnosti je dle jeho názoru potřeba respektovat rozhodnutí samosprávy. Rušení osobních pokladen je pak reakcí na stále se zvyšující zájem o objednávku jízdních dokladů elektronickou formou.

Závěrem ministr Martin Kupka přislíbil, že se tématice dotazníkového průzkumu bude nadále věnovat a i v budoucnu ČD navštíví, aby posoudil další vývoj podniku v hospodaření a zvyšování kvality služeb pro cestující, a také ve zlepšování pracovních podmínek jejich zaměstnanců.

Prezident FSČR Jaroslav Vondrovič doplnil, že z pohledu Federace strojvůdců je velká škoda, že podobné informace o přístupu k naplňování závěrů daných výsledky dotazníkového průzkumu nemáme od ostatních dopravců, jejichž strojvedoucí se tohoto šetření rovněž zúčastnili.

Jaroslav Vondrovič



Prezident FSČR Jaroslav Vondrovič s ministrem dopravy Martinem Kupkou spolu také neformálně hovořili na perónu nádraží. Foto archiv

Věříme, že se začne vyvíjet další snaha ke zlepšení situace strojvedoucích Velká očekávání a rozpačité výsledky

Chtěl bych se zaměřit na dotazníkovou akci „Pohled strojvedoucích na oblasti, které ovlivňují bezpečnost na železnici“, jehož výsledky byly prezentovány Ministerstvem dopravy a Drážním úřadem 6. září 2022. S kolegy strojvedoucími jsme se spolupráci na dotazníku věnovali opravdu důkladně, aby náš praktický pohled na věc mohl přispět ke snížení mimořádných událostí na tuzemské železnici. Pozn. red - text vznikl ještě před jednáním Představenstva ČD s odborovými centrálami a ministrem dopravy 23. dubna, které je popsáno výše a věnovalo se právě dotazníkovému šetření.

Jsou to již téměř dva roky, kdy bylo oběma institucemi deklarováno, že se zjištěnými výsledky budou seriózně zabývat. Výsledkem této práce mělo být reálné snížení pracovní zátěže strojvedoucích tak, aby chybovali co nejméně. Je zcela nabitelné, že reálné a hmatatelné snížení pracovní zátěže strojvedoucích naprosto neoddiskutovatelně povede ke snížení počtu mimořádných událostí na české železnici.

Do příslibů MD a DÚ o důsledném vyhodnocení dotazníku a přijetí následných řešení jsme vkládali značnou důvěru. O to více nyní vnímáme zklamání a frustraci, neboť dle našeho názoru tento dotazník v úřadě MD a DÚ zapadl do šuplíku a není dále konstruktivně řešen. Zcela racionálně tak není možné očekávat snížení počtu mimořádných událostí na tuzemských kolejích, neboť strojvedoucími (v dotazníku) popsanými problémy se již, zdá se, nikdo reálně nezabývá.

Své tvrzení vysvětlím na konkrétních bodech Ministerstvem dopravy a Drážním úřadem zveřejněného dotazníku.

Provozní předpisy jsou vnímány jako málo srozumitelné a obsáhlé

Nejlépe lze toto tvrzení konfrontovat při současném zavádění systému ETCS. Zaváděním systému ETCS se dramaticky rozšířilo množství předpisů a dokumentů, které musí strojvedoucí znát a při vedení vlaku podle nich jednat.

Zcela konkrétní příklad: Strojvedoucí ČD s HV 362 vede vlak Praha – Cheb. Bez zkoušky ETCS má základní znalost předpisu SŽ D1 (483 stran). Strojvedoucí s platnou zkouškou ETCS musí znát:

* Předpis SŽ Z8 díl IV (prozatímní) Evropský vlakový zabezpečovač ETCS, 90 stran

* SŽ PPD-6/2022 Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy - Doplnující ustanovení k předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ a předpisu SŽ Z8 díl IV (prozatímní) pro tratě vybavené evropským vlakovým zabezpečovačem, 24 stran

* SŽ PPD-1/2022 Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy pro ověřovací provoz systému ETCS (od 27. června 2022

doznal již 8 změn), 19 stran

* Opatření ředitele O18 GR ČD č. 5/2020 - Ověřovací provoz Drážních vozidel ČD v systému ETCS, 13 stran

* Tabulka brzdících procent pro vlaky ETCS - Trať 720 TTP, 9 stran

* Návod k obsluze HV 362, Palubní část systému ETCS - Návod k obsluze, 176 stran. Zde nutno podotknout, že ne celý rozsah se týká ETCS a pro získání oprávnění na řadu je základní znalost návodu k obsluze naprosto samozřejmá.

* Národní příloha návodu k obsluze palubní části systému ETCS – verze F, 8 stran

Nově se tak musí strojvedoucí seznámit s dalšími 339 stranami textu provozních předpisů! Je zcela nasnadě se ptát: Je toto ona deklarovaná snaha vedoucí ke zjednodušení a zpřehlednění předpisů a pravidel pro strojvedoucí? Zřejmé je, že velké množství informací pro strojvedoucího jedoucího na trati vybavené ETCS je uváděno v onom výše uvedeném výčtu duplicitně. Mělo by být snahou provozovatele infrastruktury i dopravce snižovat onu duplicitu. Nicméně je jasné, že v době

nejednotnosti vozového parku, dochází při tvorbě návodu na jednotlivá HV k opakování stejných statí. To samozřejmě zbytečně zvyšuje časovou náročnost při studiu stanovených předpisů.

Na problematiku značné nejednotnosti a celkové rozřístěnosti způsobu obsluhy (ne)jednotného evropského zabezpečovače dojde jistě v budoucnu také řeč.

Neočekávané drobné poruchy na vozidle – ovlivňují pozornost a pohodu strojvedoucích

Dle našeho pozorování nedoznal tento okruh problematiky žádných změn a mnohá vozidla jsou provozována se stále se opakujícími závadami. Konkrétním případem mohou být řídicí vozy 80-30 (přezdívané Sysel) provozované dopravcem ČD.

Výluky a závady na infrastruktuře jsou časté

Ačkoliv došlo k dílčímu zlepšení v koordinaci výluk, vnímáme nadále velmi časté a velmi pozdě komunikované výluky. Konkrétně například strojvedoucí ČD, RPP Praha hl.n. trápí extrémně častá změna směrů (pracovní doby), často i několikanásobně měsíčně. Z důvodů pozdního dodávání podkladů k výlukám od Správy železnic tak často

nedojde k předání plánu práce na další období včas.

Zázemí pro odpočinek

V tomto bodě došlo k jedinému viditelnému zlepšení z celého dotazníkového průzkumu. Od kolegů vnímáme informace, že byly ve větší míře zrušeny noclehy na noclehárnách či v depech a strojvedoucí jsou často ubytováni v kvalitních hotelech. Pokud jsou i nadále strojvedoucí ubytováni v depech či na noclehárnách, byly tyto odpovídajícím způsobem rekonstruovány a modernizovány.

Skladba směn a čas na přípravu

Řešení této problematiky šlo přesně opačným směrem, než bylo strojvedoucími očekáváno. Bylo přislíbeno, že dojde k normalizaci časů interních procesů tak, aby byly reálné a nezpůsobovaly strojvedoucímu při výkonu práce časovou tíseň. Konkrétním příkladem jsou například ostré obraty v příměstské dopravě.

Je zcela nezpochybnitelné, že i přes jasné deklarace MD a DÚ dnes stále nejsou pracovní podmínky tuzemských strojvedoucích odpovídajícím způsobem zlepšovány. I nadále však věříme, že obě instituce započnou vyvíjet další snahu ke zlepšení této situace.

Antonín Sehnal

Prezentace vyhodnocení aktivit ČD pro zvýšení bezpečnosti provozu – dotazníkové šetření

Z dotazníku 2022, který mapoval pohled strojvedoucích na oblasti, které ovlivňují bezpečnost na železnici, vyplynuly následující kritické oblasti:



České dráhy realizují aktivity, směřující k minimalizaci možností vzniku kritických situací a ke zvýšení bezpečnosti pro cestující i zaměstnance



České dráhy aktivně řeší dostupnost vozidel, modernizují je a zvyšují jejich technickou bezpečnost a ergonomičnost.



České dráhy systematicky modernizují pracovní prostředí s cílem zlepšit komfort a relaxaci zaměstnanců.



Přetváříme vzdělávací program pro strojvůdce s důrazem na implementaci interaktivních prvků a individualizovaný přístup.

Pravidelně aktualizujeme obsahy kurzů pro nové strojvedoucí

Aplikujeme názorné ukázky a příklady

Předpisy v kostce, instruktážní videa pro strojvedoucí a další.

Zprovozňujeme nový simulátor pro ČD Cargo v České Třebové

Celkem tedy provozujeme 3 simulátory (2x České dráhy a 1x ČD Cargo)

Školení na simulátorech je zaměřeno na řešení krizových situací

Do školení jsou zařazována témata, která se v praxi ukazují jako riziková (případně v minulosti vedla ke vzniku mimořádné situace) a jejichž simulace je důležitou podmínkou pro zajištění bezpečnosti železniční dopravy.

Spolupracujeme s partnerskými školami

ČD se aktivně angažují ve vzdělávání budoucích profesionálů v oboru se zaměřením na praktickou část výuky. Přispívají tak k rozvoji odborného potenciálu a zvyšování bezpečnosti v železniční dopravě.

Realizujeme digitalizační aktivity, které napomáhají ke zvyšování úrovně bezpečnosti provozu železniční dopravy.

1>

Rozvíjíme tablety pro strojvedoucí

Integrované nové funkcionality, které zlepšují uživatelský komfort, ergonomii a bezpečnost používání aplikace.

Nové funkcionality:

- Zobrazení zprávy o brzdění a výkazu vozidel
- Spojený integrovaný výstup Tabulky traťových poměrů (TTP) a Tabelárního jízdního řádu (TJR)
- Zvýraznění přejezdu s rozkazem OP
- Aplikace KOMANDO – pro plánování směn a odpočinků (vše je digitálně, máme tedy jasný přehled o tom, že jsem dodrželi zákonné požadavky).

2>

Zavádíme ETCS

České dráhy jsou premiantem ve vybavení ŽKV systémem ETCS, který přispívá k minimalizaci rizika srážek a dalších nehod.

3>

Zavádíme Rádio mobilní jednotky (RMJ) Úkolem RMJ je monitorovat provoz, detekovat potenciální srážky mezi vlaky a včas upozornit strojvedoucího na nebezpečí.

Předcházení srážek

RMJ monitorují polohu vlaků a sledují jejich vzájemnou blízkost. Pokud se vlaky přibližují na nebezpečnou vzdálenost, RMJ vyšlou varovný signál.

Nouzové tlačítko pro oznámení nouze strojvedoucího na stanovišti

Po stisku se informace o nouzi okamžitě odesílá na okolní jednotky RMJ a také na určená pracoviště dopravce a manažera infrastruktury.

Propojení s tabletem ETD

RMJ jsou plně integrované s tablety strojvedoucího (ETD). To umožňuje rychlou komunikaci a sdílení informací. Strojvedoucí může na tabletu sledovat aktuální stav a reagovat na varovné signály.

Díky RMJ se eliminuje potenciální nehody na železničních tratích řízených dle předpisu SŽ D3. Jejich spolehlivost a rychlá reakce přispívají k bezpečnosti na železničních tratích.



Ve vlacích přibývají cestující a jezdí na delší trasy Dopravci hlásí růst výkonů

Osobní železniční dopravci v roce 2023 realizovali přepravní výkon 10,5 miliardy osobokilometrů. Železnici se daří získávat jak nové cestující, tak současně roste průměrná ujetá vzdálenost, která v roce 2023 činila 57 km. Je to nejvíce za posledních 5 let, a to včetně předcovidového roku 2019, kdy byla průměrná přepravní vzdálenost 56 km. Během covidových let došlo k propadu až na 50 km.

Od osobních železničních dopravců přicházejí podle výkonného ředitele Svazu osobních železničních dopravců (SVOD Bohemia) Petra Moravce v posledním období výrazně pozitivní zprávy. Roste nejen přepravní výkon a ujetá vzdálenost. Železniční osobní doprava je také ziskovým sektorem české ekonomiky. Je to zejména díky novým trasám a spojením a také díky výrazné modernizaci vozidlového parku a atraktivním službám. To vše přináší nové zákazníky a růst tržeb. Navíc podle něj čeští železniční dopravci posilují svou roli v mezinárodní dopravě v rámci středoevropského a východoevropského regionu. V tom patří mezi nejaktivnější dopravce na trhu.

Lidé přitom v případě cestování na delší vzdálenost jednoznačně

z pozemní dopravy dávají přednost vlaku. Zatímco cestující vlakem urazí při své cestě v průměru 57 km, v případě individuální automobilové dopravy je to 32 km, u dálkových a regionálních autobusů 25 km a v případě MHD to je průměrně 4,9 km.

Infrastruktura, soutěž a modernizace Za růstem průměrné přepravní vzdálenosti stojí především následující faktory:

Výrazný posun modernizace infrastruktury na dalších dálkových trasách v ČR, jako jsou například Praha – Plzeň – Cheb nebo Praha – Tábor – České Budějovice. Zde se daří železnici přebírat cestující od autobusové a automobilové dopravy. Nové přímé spoje dopravci zavědli na mezinárodních trasách, které si

v předchozím období také získaly stovky tisíc nových cestujících. Například do Polska, Chorvatska či na Ukrajinu.

Konkurence a soutěžení výkonů v osobní dopravě na železnici je neustálým motorem zlepšování služeb. Nabídka dopravců na regionálních i meziregionálních trasách přinesla železnici za posledních 5 let nové služby, které přitáhly nové cestující například pro denní dojíždění do zaměstnání či do škol.

Masivní modernizace vozidlového parku. Čeští železniční dopravci se kvalitou poskytovaných služeb rychle přibližují standardům na západ od nás. Je to především díky investicím do vlaků a zlepšování zákaznického servisu.



Ještě letos dopravci pošlou na koleje zcela nová vozidla za zhruba 16 až 17 miliard korun a v horizontu 10 let

se mohou investice do nových vozidel přiblížit 200 miliardám korun.

(pem), fotoarchiv ČD

ČD a veřejnost se v Olomouci oficiálně rozloučila s „Tornády“ Poslední sbohem legendě

Na české železnici končí další typ legendárních vlaků. Elektrické jednotky řady 460 přezdívané jako „Pantograf“ nebo „Tornado“ se s veřejností oficiálně rozloučily předposlední dubnový víkend. Pro železniční fanoušky, cestující i zaměstnance železnice byl od pátku 19. dubna do neděle 21. dubna připraven bohatý rozlučkový program. České dráhy tak oficiálně ukončily provoz poslední staré elektrické jednotky a cestujícím v Čechách, na Moravě a ve Slezsku budou sloužit už jen moderní, klimatizované a bezbariérové vlaky CityElefant nebo RegioPanter.

Letošní rok je ve znamení velkého střídání generací na železnici. Veřejnost, média, fanouškové a všichni zájemci budou mít o tomto víkendu jedinečnou a poslední oficiální příležitost svěřit se s posledními jednotkami řady 460. EJ 460.079-080 se vydala v neděli do železničního depozitáře Národního technického muzea v Chomutově a poslední jednotky v Olomouci zasáhly do provozu už jen jako výpomoc v případě nedostatku nových vlaků RegioPanter. I tato výpomoc by měla do léta skončit. „Tornáda“ nebo „Pantografy“, které již dosloužily, nyní míří už do kovošrotu.

V letošním roce to nebude poslední loučení se staršími vozidly Českých drah. Letos se plánuje také ukončení pravidelného provozu lokomotiv řad 150.2, 151 a 371.

Padesát let aktivní služby

Prototyp elektrické jednotky řady 460, tehdy označené jako řada EM 488.0 (podle tzv. Kryšpinova označení vozidel ČSD s významem: EM jako elektrická motorová jednotka, 4 hnací nápravy, 8+3x10 = max. rychlost 110 km/h, 8+10 = 18 tun na nápravu) vyjel z Vagonky ve Studenci v roce 1971. Elektrickou výzbroj dodával podnik MEZ Vsetín.

Sériová výroba se uskutečnila v letech 1974 až 1978. Každá jednotka se skládala ze dvou čelních motorových vozů se čtyřmi hnacími nápravami a trojicí vložených vozů. Celý vlak měl délku 122,5 metru, hmotnost až 294 tun, kapacitu 336 míst k sezení a výkon 2 000 kW. Maximální rychlost je 110 km/h a napájecí soustava 3 kV DC. Bylo vyrobeno celkem 43 jednotek.

V letech 1970 až 1971 se vyráběla obdobná jednotka řady 560 (SM 488.0) pro soustavu 25 kV 50 Hz AC, která byla v provozu např. v okolí Brna a Bratislavy. Jejich provoz u ČD byl ukončen již před několika lety.

Elektrické jednotky řady 460 jezdily v severních Čechách, zajížděly z Ústí nad Labem až do Prahy, v provozu byly na Olomoucku, Ostravsku a na Slovensku v okolí Košic a krátce také na západě Slovenska v okolí Žiliny. Poslední linkou s pravidelným nasazením se stala trasa Olomouc – Přerov – Hranice na Moravě – Vsetín.

Poslední setkání s Tornády se uskutečnilo v nákladním obvodu železniční stanice Olomouc hl. n.

Text (peš), foto Martin Ježek, Pavel Mlejnek



Vychází nová kniha našeho dopisovatele Josefa Schröttera Toulky nejen železniční minulostí

V roce 2015 zemřel přední český malíř a grafik Jiří Bouda. Velká část jeho bohatého životního díla se týkala železnice a v jeho obrazech a grafikách se skrývá skutečná poetika s dokonalým citem pro detail. Tato publikace je počtou Boudově tvorbě, jež nezaměnitelným stylem vypráví příběh železnice v českých zemích i ve světě. Působivé ilustrace doplňují texty z pera zkušeného autora spolupracovníka Zájmu strojívedce Josefa Schröttera. Vydejte se na poučnou i malebnou exkurzi do historie kolejové (i jiné) dopravy.

Již dvacátá kniha spisovatele J. Schröttera přišla na trh začátkem května, najdete v ní 393 obrázků - koňšpřežek, parní železnice, lokomotiv, motorových vozů, elektrizace, nádraží a zastávek, tramvají i metra. Knihu dostanete ji ve všech knihkupectvích anebo na eshop@albatrosmedia.cz. **red**



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojívedců České republiky, IČ 44265484, www.fscer.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Redakce a DTP Martin Ježek, členové redakční rady Miloš Brunner, Jiří Hron, Evžen Mikolajek, 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@fscer.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

