● ETCS zvýší bezpečnost na železnici ... str. 2 ● Nádraží v Brně - schválený záměr ... str. 2 ● Lokomotiva, se kterou měl potíže i autor fotoreportáže ... str. 3 ● CDV: Současná forma zabezpečení je provozně značně riziková, a to z více důvodů ... str. 4, 5 ● Historie šetření pracovních podmínek strojvedoucích (1) ... str. 5 ● Zasloužený odpočinek trutnovských strojvedoucích ... str. 6 ● Společenská kronika ... str. 6 ●

číslo 13 - 14

31. července 2024
ročník 77

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

ČD mají ETCS ve 400 vozidlech

České dráhy plánují od roku 2025 provozovat přibližně 520 vozidel a jednotek s ETCS. Aktuálně je vybaveno palubní jednotkou ETCS více než 400 vozidel. České dráhy už také proškolily více než 700 strojvůdců na obsluhu vozidel s ETCS.

Do konce letoška plánuje národní dopravce nákup ještě 54 vozidel s nainstalovanou jednotkou ETCS a zastavění (retrofit) dalších 66 vozidel ze stávající flotily. „Vlaky ČD ujedou už nyní v rámci zkušebního provozu řádově několik tisíc kilometrů denně pod dohledem ETCS. V režimu ETCS jezdí vlaky, které jsou vybaveny vlakovým zabezpečovačem v režimu switch-on, kde je proškolený strojvedoucí a zapnutá traťová část ETCS. Jsou to např. koridory od slovenské a polské hranice přes Bohumín do Břeclavi, z Břeclavi přes Brno do České Třebové nebo z Přerova přes Českou Třebovou do Prahy, z Berouna přes Plzeň do Chebu," uvedl náměstek gen. ředitele ČD Jiří Ješeta.

Průběžně probíhá retrofit do dalších vozidel perspektivních řad. Vedle lokomotiv řad 162 WTB, 362 a 362 WTB, u kterých je ETCS namontováno už v celkem 103 kusech, probíhá instalace například i u lokomotiv řady 750, jednotek RegioSpider 841 a 841.2, všech 33 RegioSharků, elektrických jednotek 660 / 661 InterPanter, RegioPanterů první generace nebo příměstských elektrických jednotek 471 CityElefant. Všechna nová vozidla, které České dráhy pořizují, už mají nainstalovanou palubní jednotkou evropského zabezpečovače ETCS..

Filip Medelský

Začne nás někdo poslouchat, ať můžeme problémům předejít…

Jak dál po Pardubicích?

Tragická železniční nehoda v Pardubicích nejspíš bude, ostatně jako většina velkých nehod, impulsem ke změnám. Ta změna ale patrně nebude taková, jak by si někteří představovali.

Tou podstatnou změnou bude, že po noci z 5. na 6. června už si nejspíš nikdo nedovolí zpochybňovat zavádění systému ETCS do českého železničního prostředí. Osobně doufám, že si nikdo nedovolí ani zpochybňovat nutnost výhradního provozu pod dohledem ETCS, protože právě tato nehoda nám jasně ukázala minimálně dvě věci:

Při mnoha předešlých nehodách se prakticky ihned začali různí železniční „odborníci" předhánět v analýzách toho, jak ta či ona situace by se s ETCS stala také, anebo by se mohla stát za takových a takových okolností atd. U této nehody nemůže být absolutně žádných pochyb, že pod dohledem ETCS by k ní prostě nedošlo. Jednak odjíždějícímu rychlíku by nebylo umožněno normální obsluhou ETCS projet návěst zakazující jízdu na odjezdovém návěstidle a pokud už by k tomu z jakéhokoli důvodu došlo, tak protijedoucí nákladní vlak by byl automaticky zastaven daleko před místem možného střetu.

Druhou důležitou věcí, kterou tato nehoda ukázala je i to, jak je důležité, aby byl ETCS provozován ve výhradním a nikoli smíšeném režimu. Jak již dnes víme, tak jednomu vlaku se před střetem podařilo zastavit. A právě na tomto detailu je jasně vidět, že smíšený provoz ETCS je stejně nebezpečný jako stav, kdy se jezdí bez tohoto zabezpečovače, protože zastavit po nedovoleném projetí pouze jeden vlak nemusí stačit a následky i po zastavení jednoho vlaku mohou být velice tragické.

Dva případy

Je obecně známou a smutnou pravdou, že předpisy na železnici jsou psány krví. Je vcelku jedno, zda se jedná o krev skutečnou, nebo imaginární, kdy se po některých velkých nehodách shodou okolností nikomu nic nestalo. Pamětníci by jistě byli schopni hovořit o mnoha případech, já si dovolím zmínit jen dva. Vykolejení nákladního vlaku v Chodové Plané vedlo k opuštění nebezpečné praxe ve zřizování účelových „trvalých" traťových rychlostí na místo dočasných pomalých jízd a k podstatnému zlepšení v té době naprosto neutěšené situace s TTP. To vedlo i k akceleraci vývoje, tzn. navigace pro strojvedoucí, která se postupnou integrací do dalších systémů (jízdní řád atd.) stala velice významnou pomůckou, která nejspíš ještě neřekla své poslední slovo a v budoucnu bude její význam ještě narůstat s postupnou digitalizací sítě a elektronizací rozkazů a ostatních informací pro strojvedoucí. Druhou takto významnou nehodou byla tragická srážka osobního vlaku s poštovním expresem u Českého Brodu. Tato nehoda zase ukázala, jak nebezpečná je snaha o dohánění chybějící kapacity za cenu ústupků v bezpečnostních pojistkách.

Podpora FSČR

Je smutným faktem, že v obou těchto případech Federace strojvůdců na možné problémy upozorňovala již před těmito nehodami, ale námi identifikovaná rizika byla bagatelizována a přehlížena. V případě nehody u Chodové Plané to byl všeobecný alibismus týkající se TTP a podmínek při změnách stavebně technologických parametrů dráhy, který se snad již částečně podařilo změnit a na uspokojivém finálním řešení se od té doby velice intenzivně pracuje. Nehoda u Českého Brodu pak měla dvě zásadní příčiny. Naprosto nesmyslnou možnost jízdy podle rozhledových poměrů rychlostí až 100km/h, která byla po této nehodě vcelku rychle změněna zpět na 40km/h. Druhý nešvar se nám zatím úplně zrušit nepodařilo. Ale vnímám teď jako obrovskou pomoc vyjádření ředitele drážního úřadu, který se na tiskové konferenci nechal slyšet, že na červenou se v ČR nejezdí. Takže i když to v současné době není úplně pravda a strojvedoucí na síti SŽ na červenou naprosto běžně a navíc bez vědomí a svolení výpravčích a dispečerů mohou jezdit, chci věřit, že drážní úřad teď napne všechny síly a podpoří FSČR v dlouhodobé snaze o zrušení institutu permisivního významu návěsti stůj a tudíž i legální možnosti svévolně jezdit „na červenou".

Smutné pokrytectví

Co ale napsat k údajnému vypnutí národního zabezpečovače LS v Pardubicích. V prvé řadě je nutné poctivě přiznat, že kódování v Pardubicích ani před rekonstrukcí aktivní nebylo. Proto také v celé žst. Pardubice byla maximální rychlost 100km/h a to zatím zůstalo i po rekonstrukci. Že to není správně, není potřeba vůbec psát.

(pokračování na straně 2)

Cesta k ETCS v podmínkách České republiky

Měl jsem už možnost číst článek Davida Votroubka z Federace strojvůdců ČR, nazvaný „Jak dál po Pardubicích" a zaujal mě, stejně jako bohatá diskuze k tomuto jeho příspěvku. Svůj profesní život jsem zasvětil zabezpečovací technice na naší železnici, a proto bych chtěl podat svůj pohled k tomu, co bylo v článku a diskuzi řečeno, ale zároveň i ve stručnosti zmínit, jak probíhal vývoj od liniového vlakového zabezpečovače (LVZ) k evropskému vlakovému zabezpečovači (European Train Control System – ETCS).

Vzpomínám, jak v rámci Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP), což bylo v bývalém východním bloku něco, jako je dnes EU, působila také Rada zmocněnců pro železniční zabezpečovací techniku, kde byly zastoupeny všechny země RVHP včetně Kuby. V 80. letech 20. století jsme v tomto sdružení řešili sjednocení návěstní soustavy. To se ale nakonec nepovedlo. V oblasti vlakových zabezpečovačů byl v Německu již v roce 1965 předveden liniový systém vlakového zabezpečovače označeného jako LZB. Zaveden byl v 70. letech 20. století. Byl to technicky dokonalý systém liniového vlakového zabezpečovače - LZB (Linienförmige Zugbeeinflussung). U něhož snad jediným problémem byly kabelové smyčky v kolejišti. Toto zařízení pak také vlastně bylo impulsem pro vývoj ETCS, aby namísto kabelových smyček se využil rádiový systém.

Rád bych zde také připomněl, že požadavky na náš národní vlakový zabezpečovač v 60. letech byly dány vysokými přepravními výkony ČSD zejména směrem na východ, což trvalo prakticky až do roku 1989. Podmínky pro provoz vlakového zabezpečovače stanovovalo odvětví dopravy a přepravy, tehdy služba 11. Mobilní část LVZ měla v té době na starosti Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SSZT) označovaná také jako služba 14. V 90. letech 20. století pak přešla pracoviště LVZ v lokomotivních depech od správy SZT pod odvětví lokomotivního hospodářství.

Dvojitá ochrana

Informace o zavádění ETCS na našich páteřních tratích se u nás začaly šířit již na počátku 90. let minulého století. To byl také impulz k tomu, že nebyl zájem ze strany ČSD (a později ČD) o modernizaci našeho LVZ. Ale i přesto společnost AŽD Praha přišla v roce 2013 s novou verzí VZ označenou jako LS 06. Tato verze obsahovala vedle tlačítka bdělosti navíc také potvrzovací tlačítko při restriktivní návěsti. Strojvedoucí tak musí do 9,5 s od příjmu restriktivní návěsti provést stisk a uvolnění speciálního potvrzovacího tlačítka. Pokud toto strojvedoucí neprovede, pak je vydán povel k zavedení nouzového brzdění. Dále je zde nutné potvrzení rozjezdu proti návěsti Stůj. Před rozjezdem proti návěsti stůj musí strojvedoucí provést speciální úkon (tj. trvale stisknout potvrzovací tlačítko na nejméně 2 s, odbrzdit a poté potvrzovací tlačítko uvolnit). Při takovém rozjezdu strojvedoucí navíc musí do 9,5 s od odbrzdění provést ještě obsluhu potvrzovacího tlačítka, jinak je opět vydán povel k zavedení nouzového brzdění. Takto je tedy zavedena dvojitá ochrana rozjezdu proti Stůj. Celkem bylo objednáno 900 instalací LS 06 a dosud bylo instalováno 500 aplikací LS 06.

Problémy jsou řešitelné

V diskuzi ke zmíněnému článku také zaznělo, že kolejové obvody musí být zrušeny, poněvadž stykové transformátory nejsou konstruovány pro průchod zpětného trakčního proudu a dochází k jejich zahlcování. Je skutečností, že i když původní stykové transformátory byly konstruovány na tehdejší parametry elektrických lokomotiv, všechny technické problémy v provozu jsou samozřejmě řešitelné. Co se nedá měnit, to jsou jen fyzikální zákony, které nám ale na druhé straně pomáhají řešit vzniklé technické problémy. V souvislosti s nástupem vysokovýkonných lokomotiv tak společnost AŽD Praha v roce 2018 uvedla na trh nový typ stykových transformátorů s označením DT 075 F pro 3 kV ss, které jsou konstruovány pro zátěž 2 x 1000 A po dobu 3,5 h. Provozovatel dráhy jimi nejdříve vybavil úseky v blízkosti napájecích stanic a postupně je vyměňuje i v dalších úsecích.

Kolejové obvody

Stojí také za připomenutí, že primárním důvodem k rušení paralelních kolejových obvodů nebyl problém stykových transformátorů, ale mylná představa, že kolejové obvody slouží zejména pro národní vlakový zabezpečovač. Kolejové obvody jsou základním prostředkem pro zjišťování volnosti a obsazenosti kolejových úseků a slouží také navíc i pro přenos návěstí vlakového zabezpečovače na lokomotivu. Řada evropských zemí si ale ponechává paralelní kolejové obvody ve stanicích, protože reagují okamžitě na jejich obsazení nebo uvolnění a také na jakýkoliv zkrat kolejových pásů, zatímco počítače náprav fungují na základě průjezdu vozidla počítacím bodem. Z hlediska bezpečnosti je v železničních stanicích vybavených počítačem náprav (PN) při nesprávném započítání PN nutný reset daného úseku. Na tratích dispečersky řízených ovšem dnes není nikoho, kdo by pak ve stanici zkontroloval, zda je úsek skutečně volný.

Na trati platí pravidlo, že první vlak jede do resetovaného úseku podle rozhledu, ale ve stanici jedou vlaky na různé dopravní koleje a na neresetovaný úsek „n-té" dopravní koleje třeba až za hodinu. Proto v některých zemích EU zřizují u staničního zabezpečovacího zařízení tzv. „Prereset". To znamená, že zařízení si pamatuje reset na určité dopravní koleji a příští vlak jede na tuto kolej na přivolávací návěst.

To je jen začátek

Je určitě zajímavé, že například železnice v Německu a Rakousku nechávají vedle sebe v provozu jak ETCS, tak národní vlakový zabezpečovač. Počítají samozřejmě s tím, že časem zůstane na tratích jen ETCS. Pro takový obezřetný postup mají své určité důvody. Bezesporu k nim patří, že v případě kolapsu systému ETCS mohou mít náhradní způsob zabezpečení, a také to, že vozidla nevybavená ETCS mohou ještě určitý čas se dále pohybovat na tratích s ETCS. Skutečností je, že stávající ETCS se neustále vylepšuje a doplňuje. A vypadá to tak, že to, co je nyní dispozici, ještě bohužel nemusí být jeho poslední verze. Dalo by se tak říct, že jsme teprve na začátku zavádění evropského vlakového zabezpečovače ve větším rozsahu.

A bezpochyby se jedná také o obrovský převrat z hlediska signalizace. Prakticky po více než šesti desetiletích končí rychlostní signalizace, na kterou byli strojvedoucí a všichni ostatní provozní zaměstnanci zvyklí.

Víte, jak to bývá…

Nikdo nepochybuje, že ETCS je správným krokem směrem k budoucnosti evropské železniční dopravy. Za velmi dobrý počin považuji to, že zařízení ETCS bylo vyzkoušeno nejdříve na trati Olomouc–Uničov. K zjištěným zkušenostem ovšem přistupujme s vědomím, že problémy, ke kterým tam docházelo, by měly na hlavní trati daleko horší dopady na provoz železniční dopravy.

České dráhy dnes hlásí, že mají vybavených 400 hnacích vozidel a jednotek a vyškoleno sedm stovek strojvedoucích. Víte ale, jak to bývá v provozu… Pokud strojvedoucí nebude pod dohledem ETCS jezdit delší dobu a pak pojede na trať vybavenou ETCS, tak to pro něj bude velmi náročné. Tím nechci nikoho podceňovat, ale všichni víme, že když třeba například nějakou dobu nepoužíváme na svém počítači takový program Excel, tak i návrat k jeho obsluze může být někdy o zkoušení a vzpomínání. Ale ČD mají k dispozici trenažéry ETCS, kde si mohou strojvedoucí funkci ETCS opět osvěžit.

Josef Schrötter

Jak dál po Pardubicích?

(dokončení ze strany 1)

Bohužel se ale jednalo o politické rozhodnutí, které padlo v minulosti a i když proti němu FSČR aktivně protestovala a na toto riziko upozorňovala při všech jednáních na toto téma, i prostřednictvím několika článků v Zájmech strojvůdce (články Josefa Schröttera a Antonína Sehnala) v současné době není možné se k tomuto systému jednoduše a rychle vrátit. Obrovské divení některých jedinců a dopravců, proč není na nových stavbách národní systém zachován, pak považuji za nechutné pokrytectví, protože jedním z důvodů, které mělo vliv na rozhodnutí o novém nezřizování národního systému byl jeho konflikt s moderními vozidly (obzvláště ve vícenásobné trakci – třeba vysoutěžené státní postrky a přípřeže přes Vysočinu) v podobě problémů kolejových obvodů a jejich jednotlivých částí s výkony moderních vozidel. Toto pokrytectví je o to smutnější, že v době tohoto rozhodnutí se rušení národního „ne-interoperabilního“ systému tleskalo s tím, že přece nebude trvat dlouho a bude tu ETCS a teď je všechno opět jinak. Stejně tak je značně nekorektní pouštět do světa videa, jak současný národní „zabezpečovač“ by zrovna této nehodě zabránil. Ano, možná by skutečně mohl přispět k tomu, že by se něco stalo jinak, ale … Co kdyby se onen strojvedoucí, kterému, bohužel, a to je nutno přiznat, k této nehodě téměř všechno a všichni vydatně mazali schody, rozjel jen na 46 km/h? Nebo co kdyby na oné koleji stál více než tři minuty a kód z návěstního opakovače by byl už prostě vypnutý normální funkcí zabezpečovacího zařízení?

Pevná a vymahatelná pravidla

Jak tedy dál? Myslím si, že je potřeba, aby spolupracovali všichni s jediným cílem – vyšší bezpečnost a prosperita železniční dopravy. Bude ale potřeba, aby skutečně všichni v určitém okamžiku upozadili vlastní „sobecké“ zájmy a společně se snažili. Stát (MD), evropská (ERA) a národní (DÚ) bezpečnostní autorita by měli vytvořit jasná, pevná a vymahatelná pravidla pro přístup na českou dopravní infrastrukturu. Tato pravidla nesmí mít ke všemu tisíce výjimek a když se shodneme např. na tom, že v českém prostředí je potřeba mít možnost zastavit vlak na dálku prostřednictvím funkce Generální STOP, tak nesmí být umožněn přístup vozidlům, která tuto funkci nemají, nahrazují ji jakousi nahrávkou, nebo vysílačku vůbec nemají a její absenci řeší mobilním telefonem.

…aby si byli schopni vydělat

To samozřejmě stojí peníze, spoustu peněz, a tak by se měl stát také postarat o to, aby železnice a potažmo dopravci byli schopni na tyto technologie vydělat. Konečně bychom se tedy měli pohnout od prázdných proklamací takřka všech vlád, že je potřeba podporovat železniční dopravu k tomu, že se tato prázdná programová prohlášení začnou skutečně naplňovat. A není to jen o tom, kolik peněz se který rok pošle na železniční dopravní stavby. To je pouze jedna část. Neříkám, že je potřeba železniční dopravu zvýhodňovat. Rozhodně není. Ale ptám se, proč osobní vlak, jehož přímou konkurencí je autobus, musí platit za každý ujetý km použité dopravní cesty a uživatelé asfaltu jsou od této platby na naprosté většině sítě osvobozeni. Proč musí vlak platit poplatek za řízení provozu a na silnici je tato platba naprosto neznámá. V nákladní dopravě by pak zpoplatnění mělo být totožné za tunu a km ve všech módech dopravy a bylo by přínosné, aby železniční nákladní doprava nebyla závislá pouze na zbytkové kapacitě sítě, kterou nespotřebuje doprava osobní.

Nejde s tím nic dělat?

Dalším dílkem této skládačky jsou výrobci techniky, schvalovatelé a hodnotitelé bezpečnosti pro železnici. Tito všichni by si měli uvědomit, že železniční technika se vyvíjí, vyrábí a schvaluje na desítky let. Chápu, že je nesmírně lákavé, vyrobit napoprvé jakýsi „polotovar“ a pak si nechat opět zaplatit za jeho zdokonalování, ale vzhledem k tomu, jakou rychlostí probíhají na železnici schvalovací procesy, je toto cesta do pekel a strojvedoucím z toho jen přibývají vrásky. Není totiž nic horšího než muset přemýšlet, na jaké verzi jedné a té samé lokomotivy se zrovna nacházím a jak tedy bude stroj nebo program reagovat na to či ono, co udělám. Naprosto špatně je pak celý systém výroby, kdy se naprosto rezignovalo na testování, zkoušení a ladění prototypů. Když se totiž protože v dnešní době, prototyp podrobuje zkouškám a probíhá jeho schvalování, tak už většinou běží sériová výroba podle původních plánů a až příliš často se na naše námitky a návrhy úprav ozývá odpověď, že už s tím nejde nic dělat, protože by se opozdila dodávka celé série. Do tohoto procesu by pak dále měli vstupovat hodnotitelé bezpečnosti a národní nebo evropská bezpečnostní autorita. Je mi ale záhadou jak je možné, že jsou některá technická řešení nebo úpravy vůbec schváleny. Jediné, co mne napadá jako možné vysvětlení, je, že hodnotitelé bezpečnosti a poté schvalovatelé se zabývají jednotlivými úpravami nebo technickými řešeními postupně, tedy per-partes, a nikdo již nehodnotí zařízení jako celek a už vůbec nikdo nehodnotí celkovou provozní bezpečnost nebo způsobilost. Pakliže některé procesy nevychází podle jednoduchých prvotních představ, tak se prostě do návodu k použití popíše neuvěřitelně složitý proces, který je v mnoha případech (s ohledem na ostatní předpisy) neproveditelný, ale jelikož rizika jsou hodnocena každé zvlášť, tak se jejich kumulací nikdo nezabývá.

Vítězí snaha ušetřit

Popsaným způsobem se nám do provozu dostávají systémy, které mají u jedné unifikované funkce rozdílné názvy (override – potlačení – pokračuj - vyřazení atd.), rozdílné podmínky a postupy použití atd. Extrémem pak je případ, že hodnotitelům bezpečnosti a schvalovacím autoritám je naprosto jedno, že dané zařízení je schopné svou funkci správně plnit pouze za určitých podmínek – například displej DMI a jeho ovládací prvky nebo kontrolky na stanovišti nejdou tlumit a v noci oslňují nebo ve dne, když na ně svítí slunce, tak jsou nečitelné. Přesto takové zařízení získá povolení k rutinnímu nasazení do provozu. Naprosto šílené je, že hodnocením bezpečnosti projde i zařízení, které sice provede vlastní kontrolu, jestli vyšle elektrický impulz k otevření ventilu nouzového brzdění, ale už se nekontroluje, jestli tento ventil skutečně vypouští vzduch z hlavního potrubí, a tak skutečně dojde k nouzovému zastavení vlaku. A jak se toto obrovské bezpečnostní riziko vyřeší? Zmínkou v návodu, že strojvedoucí je povinen … atd. A co když strojvedoucí zapomene, neudělá, přehlédne? Ano, až se něco stane, ETCS vydá pokyn k nouzovému brzdění a ono to brzdit nebude, tak samozřejmě máme ihned viníka, protože v návodu je jasně napsáno, že strojvedoucí… Ale nemělo by být toto riziko ošetřeno jinak? Nezávisle na chybujícím lidském činiteli? Obzvláště u takto drahého a sofistikovaného zařízení? Bohužel i zde vítězí snaha ušetřit 18,5 metru vodiče a tři hodiny práce programátora. Jak je tohle možné?

Mnoho problémů je známých

I ve světle posledních událostí ministr dopravy s Drážním úřadem rozhodli o povinnosti používat již o prázdninách systém ETCS na všech hnacích vozidlech, která jsou jím vybavena a všemi strojvedoucími, kteří jsou již k jeho používání vyškoleni. S takovým opatřením naprosto souhlasím, protože je potřeba opravdových provozních zkušeností k odladění dalších případných chyb a nedostatků systému jako celku. Bylo by ale také potřeba, aby ti, kteří o tomto rozhodli, vytvořili i dostatečný tlak na výrobce a implementátory těchto zařízení, aby se začali urychleně řešit problémy, které už strojvedoucí během uskutečněných jízd odhalili a nahlásili. Protože, bohužel, mnoho problémů je známo už i rok a více a stále ještě nedošlo k jejich uspokojivému vyřešení. Například loňská olomoucká kauza, kdy vlak jel opačným směrem než hlásil radioblokové centrále ETCS, je stále ještě řešena provizorně tím, že strojvedoucí je povinen před každým zahájením mise celé zařízení restartovat, což je nejen provozně velice nepohodlné, ale v mnoha případech i v rozporu s dalšími předpisy. Stejně tak na některých lokomotivách jsou strojvedoucí již více než dva roky displejem DMI oslňováni a výrobce zatím pouze přiznal, že s tím asi bude třeba něco udělat.

Přístup FSČR odmítnut

Smutným faktem je, že toto jsou všechno problémy, které by bylo možné diskutovat a řešit v rámci společné pracovní skupiny ETCS, kterou zřídilo Ministerstvo dopravy s Drážním úřadem, jejímiž členy jsou zástupci dopravců, výrobců, infrastruktury a další. I když si FSČR o účast v této skupině opakovaně říkala, aby mohla všechny odhalené problémy řešit, tak jí byl přístup odmítnut. Opravdu je opět potřeba, aby nejprve „tekla krev“, aby se začaly odhalené problémy s bezpečností řešit? Nebo nás tentokrát začne někdo poslouchat dříve a možným problémům se pokusíme společně předejít?

Abych ale neskončil tak pesimisticky, je potřeba informovat i o tom, že prakticky bezprostředně po tragické nehodě v Pardubicích jsme začali aktivně a věcně komunikovat jak s ministrem dopravy Martinem Kupkou, tak s generálním ředitelem SŽ Jiřím Svobodou a společně se snažíme zanalyzovat současnou situaci a vytvořit nějaký funkční systém. Ten by ale neměl být pouhou záplatou na současnou aktuální situaci, ale mohl by fungovat i v budoucnosti jako doplněk k zaváděnému systému ETCS. Podobné problémy totiž budeme řešit i na tratích tímto systémem vybavených, kdy bude docházet k dlouhodobým výlukám a přestavbám železničních stanic a jak se ukázalo, jezdit v takových případech bez jakéhokoli zabezpečení na straně hnacích vozidel je značně rizikové. I když je naprostá většina strojvedoucích na velice vysoké úrovni, svou práci provádí mnohdy nad rámec běžných zaměstnání a odpovědnost a rizikovost tohoto povolání je pro laickou veřejnost těžko představitelná, jsou to pouze lidé, kteří bohužel také chybují. V tomto okamžiku je předjednáno osobní jednání s ministrem dopravy, na kterém, jak pevně věřím, už budeme moci jednat o konkrétních řešeních, praktických návrzích a plánech kdy, kde a jak opět zvýšit bezpečnost naší železnice.

David Votroubek

ETCS zvýší bezpečnost na železnici

Železnice patří k nejbezpečnějším způsobům dopravy. ETCS její bezpečnost ještě zvýší, výhradní provoz je však třeba zavádět koordinovaně, tvrdí Svaz osobních železničních dopravců. Po nedávném železničním neštěstí v Pardubicích se bezpečnost železničního provozu stala předmětem veřejné diskuse. V této souvislosti Svaz osobních železničních dopravců (SVOD) připomíná, že na silnici zahynulo za posledních 10 let 5,5 tisíce cestujících. Na železnici zemřelo sedm pasažérů.

Podle ředitele SVOD Petra Moravce je ETCS je krokem vpřed, ale jen tehdy, pokud bude výhradní provoz pod jeho dohledem realizován předvídatelně a koordinovaně se všemi dalšími změnami na železniční infrastruktuře. Cestování vlakem je podle jeho slov bezpečné, ve srovnání se silničním provozem je riziko nehody minimální. Za posledních 10 let (od roku 2014 do konce 2. čtvrtletí 2024) zahynulo při mimořádnostech vzniklých v českém železničním provozu sedm cestujících (úmrtí železničních zaměstnanců a úmrtí cestujících z důvodu mimořádných událostí vzniklých mimo železniční provoz, např. střetnutím drážního vozidla se silničním vozidlem na přejezdu, se do tohoto porovnání nepočítají). Za stejné období se stalo obětí dopravních nehod na silnici 5,5 tisíce lidí, tedy 785krát více. Vzhledem k tomu, že na železnici se přepravilo 1,8 mld. cestujících a na silnici 26,5 mld., je poměr obětí na železnici 3,9 na 1 mld. přepravených cestujících, na silnici 207,5 na 1 mld. přepravených cestujících, tedy 53krát více.

Výstupy a informace zveřejněné v poslední době mohou vyvolat v laické veřejnosti dojem, že cestování vlakem není bezpečné. To však podle ředitele Moravce není pravda – železnice je už dnes nejbezpečnějším módem dopravy. Bezpečnost na železnici je nejvyšší prioritou všech zúčastněných. Cestování po železnici, zejména na vytížených tratích, se už nyní opírá o funkční a efektivní zabezpečovací systém. **(pem)**

Jistotou je nejistota

Výzkumný ústav železniční (VUZ) v roce 2023 potvrdil několikaletý trend růstu a poprvé pokořil hranici 800 mil. Kč v tržbách. Dosáhl hodnoty EBIT opětovně nad 300 mil. Kč, hodnota EBITDA atakuje 400 mil. Kč. Společnost svému akcionáři za rok 2023 vyplatí dividendu ve výši cca 275 mil. Kč.

V roce 2023 dosáhl podíl služeb ve VUZ pro zahraniční zákazníky l více jak 70 %. Mezi nejvýznamnější zákazníky patřily společnosti ALSTOM Transport, Stadler Rail AG, CRRC, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles a Tatravagonka Poprad. Z českých zákazníků to byly společnosti Škoda Transportation, VÚKV, AŽD Praha, CZ LOKO a česká divize Siemens Mobility. VUZ v roce 2023 předložil svoji Strategii do roku 2030, která zahrnuje rozvoj ZC VUZ Velim s cílem rozšířit infrastrukturu pro testování autonomních vozidel a testování kybernetické odolnosti vozidel, rozvoj Zkušební laboratoře s cílem poskytovat služby přímo u zákazníků a rozšíření portfolia služeb o oblasti testování ETCS, testování odolnosti proti rušení signálu GNSS, rozšíření akreditace v oblastech souvisejících s železniční dopravou, rozšíření certifikačních služeb, rozšíření služeb v oblasti ESG a řadu dalších investic a aktivit s vizí být mezinárodní společností s ambicí prosadit se nejenom ve středoevropském regionu a nejenom na železnici. „I přes ekonomické úspěchy jsme v roce 2023 s velkou pokorou do našeho podnikaní začlenili fakt, že pro budoucnost je jedinou jistotou nejistota. Naší cestou je rozšiřování produktové portfolio a inovovat stávající produkty s cílem zvýšit přidanou hodnotu pro zákazníky. Že železnice se postupně stává jeden velký kybernetický prostor, který bude vysoce závislý na stabilním elektrickém příkonu. Pro svou bezpečnost bude více a více vyžadovat odolná kybernetická řešení, nejzranitelnějším bude vozidlo. Je zřejmé, že právě důraz na bezpečnost, a to nejenom ETCS, bude v budoucích letech možná i skokově klást nové nároky na vozidla, a to nejenom pouze na nová vozidla,“ dodává generální ředitel VUZ Martin Bělčík.

Jana Zajíčková

Nádraží v Brně - schválený záměr

Centrální komise Ministerstva dopravy schválila záměr projektu pro přestavbu železničního uzlu Brno. Jde o zcela zásadní milník v přípravě modernizace celého tamního uzlu a také výstavby nového hlavního nádraží v jihomoravské metropoli. Samotné stavební práce se předpokládají v letech 2028 až 2035.

Cílem projektu je celková modernizace dvoukolejné trati, která dnes slouží pro průjezd nákladních vlaků mimo brněnské hlavní nádraží. V místě současného dolního nádraží vznikne zcela nová centrální stanice. Realizace stavby zajistí dostatečnou kapacitu pro plánovaný rozsah osobní a nákladní železniční dopravy. Současně umožní zapojení vysokorychlostních tratí od Prahy a Břeclavi do nového osobního nádraží. Z pohledu cestujícího je nejvýznamnější částí tohoto projektu návrh nového hlavního nádraží, vybudování zastávky Brno-Černovice a v neposlední řadě přestavba stanice Brno-Židenice s nástupišti umístěnými blíže tramvajovým zastávkám v Bubeníčkově ulici. Nové nádraží bude významné i pro vysokorychlostní vlaky. Obslouží ho soupravy spojující mimo jiné Prahu s Vídní i Ostravou.

Už v příštím roce plánuje Správa železnic zahájit první stavbu v brněnském uzlu, a to modernizaci traťového úseku Brno-Židenice – odbočka Brno-Černovice, která bude obsahovat výstavbu opěrných zdí s protihlukovými stěnami a přestavbu mostů v Jílkově a Filipínského ulici. Dále by měly začít práce na modernizaci stanice Brno-Židenice a úpravách nedaleké stanice Brno-Maloměřice, která řeší také přestavbu mostu přes Bubeníčkovu ulici.

Text a foto SŽ

Krátce

ČD kontrolovaly lehátkové vozy

V návaznosti na následky tragické nehody v Pardubicích přistoupily České dráhy k mimořádným prohlídkám lehátkových vozů řady Bcmz834. V rámci těchto kontrol byla u vozu provedena i stlačovací zkouška ve zkušebně kolejových vozidel Výzkumného ústavu kolejových vozidel, která neodhalila žádný konstrukční problém rámu ani skříně vozu. Všech devět vozů ve vlastnictví Českých drah by prošlo mimořádnou kontrolou do konce příštího týdne. České dráhy investovaly do těchto mimořádných prohlídek a zkoušek několik milionů korun.

*

Výstava srovnává současný a budoucí most

Správa železnic zahájila 10. července venkovní panelovou výstavu, která nabízí srovnání stávající a plánované podoby železničního mostu na Výtoni. Expozice s podtitulem Lepší spojení, lepší život ve městě se zaměřuje na estetické i praktické aspekty a zdůrazňuje výhody, které nový most přinese nejen dopravě, ale i hlavnímu městu a jeho obyvatelům. Na šesti informačních panelech, umístěných na náplavce pod výtoňskou částí železničního mostu, jsou vyobrazená srovnání současného stavu s vizualizacemi plánovaných změn. Návštěvníci výstavy se na velkoformátové grafice sami přesvědčí například o tom, jak málo změní nový most pražské panorama. Pohledy na konkrétní místa ilustrují také vznik nových prostor pro kulturu a služby, například stylového bistra v oblouku původního viaduktu.

Zdroje: ČD, SŽ

Lokomotiva, se kterou měl potíže i autor fotoreportáže

Z archivu Zdeňka Sedláka – lokomotiva řady 162

Snímky Zdeňka Sedláka nás seznamují s lokomotivou řady 162, ke které také přináší několik údajů.

Lokomotiva byla vyrobena ve Škodě Plzeň v roce 1991 jako řada 162 s inv. číslem 057, výrobní číslo 8765. Vyrobeno bylo 60 lokomotiv této řady , ale celá série byla rozdělena na 38 kusů pro ČD a 22 kusů pro ŽSR. České stroje inv. čísel 011 až 020 a 033 až 060 rozděleny do dep Praha (043 - 051 a 058 - 060) a Ostrava (011 - 020, 033 - 042 a 052 - 057). Slovenské stroje inv. čísel 001 až 010 a 021 až 032 přiděleny do depa Žilina v roce 1990. Lok 162 057 - 4 předána do depa Ostrava 19.9.1991 a TBZ vykonána 3.října 1991.

Jako jedna ze dvou, ale jediná u ČD , měla na čele nápis ŠKODA. Ten měla už jen slovenská 162 007 u ŽSR. Dalším velkým milníkem je datum 28. listopadu 2008, kdy došlo i na tuto lokomotivu a nastalo prohození jejich podvozků s brněnskou lokomotivou 363 161. Vznikla tak lok 362 161 pro rychlost 140 km/ hod. a u lok 162 057 nastalo přeznačení na 163 257- 9. Jelikož lok 163 057 již existovala a nastala by duplicita čísel, tak se (i u jiných strojů) označovaly navíc řadou 200.

Taky došlo na snížení max. rychlosti na 120 km/ hod. Při té příležitosti dostala také jako první lok u ČD unifikovaný firemní nátěr, a to 30. listopadu 2008. Pak byla předána do depa Praha, kde si střihla slavnostní vlak k otevření Nového spojení v Praze (1. září 2008), poté byla předána do provozní jednotky Děčín, kde sloužila do roku 2016.

Pak změnila působiště a přešla do České Třebové. V roce 2018 odprodána do ČD Cargo, dostala firemní lak a navrátila se opět na sever do SOKV Ústí nad Labem. Další zajímavostí byl datum 26.ledna 2019, kdy dostala nový polep k propagaci kontejnerů „Innofreight“.

Poslední počin se udál v roce 2021, kdy v rámci rekonstrukce na dvousystémové stroje, byla předělána na dvousystémovou lok. 3kV DC/25 kV,50 Hz AC a přeznačena na 363 257- 7. Polep jí byl ponechán.

Ještě osobní dovětek. S touto lok jsem měl potíže 17.března 2011, kdy jsem s ní vedl osobní vlak z Ústí do Mostu a při rozjezdu ze zastávky Duchcov došlo k utržení hřídele kloubové spojky u první osy ve směru jízdy. Velká rána a svist roztočeného a nezatíženého rotoru zněl snad 20 minut. Krokem jsem dojel do Bíliny, kde došlo k výměně lok. za Žehličku Cargo 110 006, se kterou jsem pak ze značným zpožděním dokončil obrat vlaku do Ústí.....

Text a foto Zdeněk Sedlák

Lok 162 057 v Ústí - hlavní v roce 2005

Ústí - západ, 163 257 (vzadu) před odjezdem do České Třebové

Žst 2018 Ústí s polepem ještě jako Cargo 163 257

Lokomotiva 162 057 v novém nátěru (rok 2008)

Žst Bylina - utržená kloubová spojka

SOKV Ústí s polepem jako 363 257

Lok 162 057 Ústí – hlavní

Porovnání unifiku - 163 257 jako první zleva

CDV: Současná forma zabezpečení je provozně značně riziková, a to z více důvodů

Bezpečnostní rizika návěstidel a systémů návěstění

Na železniční síti v ČR se nachází celá řada návěstidel, u nichž opakovaně dochází k projetí návěsti „Stůj“ a kde bezpečnostní auditor dokáže identifikovat faktory, které mohou k projetí přispívat – jsou to tzv. bezpečnostní rizika různé závažnosti. Klíčovou otázkou přitom je, zda prevenci dalších projetí lze realizovat úpravami infrastruktury, zejména pak úpravami jednoduchými a nízkonákladovými.

Odpověď na úvodní otázku může být někdy překvapivá; pojďme se blíže podívat na několik problematických návěstních případů. Zahrnuty jsou přitom i lokality, kde přímo nedochází k opakovanému projetí, ale kde tuto možnost konstatujeme na základě zjištěných bezpečnostních rizik jako vysoce pravděpodobnou (k projetí či nehodě dříve nebo později dojde). Vzhledem k dostupnosti uvádíme příklady z tratí v Brně a blízkém okolí.

Vjezdové návěstidlo 1KS odbočky Brno-Židenice

Návěstidlo 1KS je pro jízdu po 1. traťové koleji od stanice Brno-Královo Pole do odbočky Brno-Židenice. Je umístěné v km 1,071 na návěstní lávce společně se třemi dalšími (pro traťovou kolej č. 2 stejné trati a pro souběžně traťové koleje trati Česká Třebová – Brno).

Jde o velmi záludné návěstidlo, které je špatně viditelné (za obloukem a protihlukovou zdí), jen málokdy ukazuje návěst „Stůj“ (leč na povolující znak nelze spoléhat a nutno „Stůj“ vždy předpokládat) a jeho stav nelze zjistit z kódu VZ (návěstní opakovač přenáší návěst „Stůj“ až následujícího odjezdového návěstidla S1a odbočky Brno-Židenice a jaká je návěst na 1KS z toho tedy strojvedoucí nepozná).

Toto návěstidlo sice není projížděno opakovaně (k projetí zde v minulých letech došlo pouze jednou - 20. 2. 2019, Os 4903 projel o délku lokomotivy vlivem tzv. nedobrzdění), avšak vykazuje typická bezpečnostní rizika (další projetí zde reálně hrozí). Zároveň jde o záležitost, která komplikuje a zpomaluje provoz, způsobuje velké ztráty trakční energie a připravuje cestující o čas a strojní personál o nervy.

Zdrojem zdejší série problémů je přitom zdánlivá banalita – vzdálenost mezi vjezdovým 1KS a následujícím odjezdovým S1a v Židenicích činí „jen“ 960 metrů, což je formálně chápáno jako „nedostatečná zábrzdná vzdálenost“, protože dle TTP je tato definována 1000 metrů (stejně, jako na celé trati Brno – Havlíčkův Brod). Z obvyklého znaku předvěsti (kterou je poslední oddílové návěstidlo 1-22 v km 2,157) „Výstraha“ tak nelze poznat, zda „Stůj“ následuje až na odjezdovém S1a Židenice, nebo již na vjezdovém 1KS (byť na 1KS tato situace nastává dle sdělení strojvedoucích v poměru cca 1:100). V provozu převládající návěst „Výstraha“ na oddílovém návěstidle AB 1-22 je tedy v tomto ohledu „dvojsmyslná“ (což je obecně samo o sobě riskantní). Nutno tedy před špatně viditelným a nekódujícím 1KS zbytečně brzdit z 80 na cca 30 km/h, opatrně nahlížet do nepřehledného oblouku (viz obrázek 1), přesvědčit se o povolujícím znaku na 1KS (viz obrázek 2) a pak opět zrychlovat „do perónů“ zastávky a odbočky Židenice.

Plynule a plnou traťovou rychlostí se celým úsekem dá projet pouze tedy, když odjezdové návěstidlo S1a v Židenicích povoluje jízdu („je postaveno“ až do Brna hl. n.) již v okamžiku, kdy vlak se blíží k předvěsti (oddílovému návěstidlu) 1-22, což ale není pravidlem, neb při velké délce úseků a hustém sledu vlaků lze s tak velkým předstihem připravit vlakovou cestu jen v menšině případů. Pak samozřejmě předvěst 1-22 návěstí „Očekávejte rychlost 80 km/h“, 1KS její opakování a S1a v Židenicích „Rychlost 80 a volno“ a jízda vlaku je bez zbytečného brzdění a zrychlování.

Zajímavé jsou důvody, proč je zde zábrzdná vzdálenost dle TTP 1000 metrů, když traťová rychlost činí jen 80 km/h h (jde o jeden z pomalejších úseků trati) a bohatě by tedy dostačovala zábrzdná vzdálenost 700 metrů. Dle sdělení SUDOP je ovšem úsek projektován na rychlost 100/105, která tu má být výhledově zavedena, tj. zábrzdná vzdálenost už musí být definována 1000 metrů kvůli „hornímu rychlostníku“ 105 (700 m je možných jen do 100 km/h). Zástupce SUDOP v konzultaci uvedl, že by dostačovalo horní traťovou rychlost 105 km/h nenávěstit, což by umožnilo zábrzdnou vzdálenost definovat v TTP na 700 m a problém formálně nedostatečné zábrzdné vzdálenosti by zmizel okamžitě a zadarmo (a bylo by možno jezdit na standardní návěsti, včetně standardního přenosu kódu na hnací vozidlo u všech návěstidel).

Možným řešením je též případný posun návěstidla 1KS o alespoň 40 metrů směrem „zpět“ tak, aby vzdálenost mezi 1KS a S1a dosáhla požadovaných 1000 m. Délka předchozího oddílu by přitom stále činila více než 1000 metrů, neb je zde k dispozici rezerva. Technicky by to ovšem znamenalo návěstidlo 1KS sejmout z návěstní lávky a instalovat na samostatnou podpěrnou konstrukci (např. konzolu zhruba na kraji mostu nad ulicí Svatoplukova). Psychologicky by toto řešení patrně bylo taktéž vyhovující, neb i předvěst (kterou je poslední návěstidlo 1-22 autobloku) je umístěna na samostatném stožáru, zatímco návěstidla pro souběžné koleje trati Česká Třebová – Brno na návěstní lávce. Systematika instalace by tím byla jednotná. Toto řešení ovšem vyžaduje náklady navíc (přemístění návěstidla, kabelizace, administrativa) a je otázkou, zda je přínos vyplývající z možnosti nepatrného zvýšení výhledové traťové rychlosti o 5 km/h dostatečným argumentem.

Problém v každém případě doporučujeme řešit co nejdříve, protože způsobuje zbytečné brzdění desítek vlaků denně (velké ztráty drahé trakční energie i ztráty času několika tisíc cestujících) a jde i na úkor kapacity traťového úseku. Strojvedoucí jsou navíc vystaveni zbytečnému stresu a zvýšenému riziku projetí návěstidla 1KS a řešení tohoto bezpečnostního rizika přitom není nijak složité.

Odjezdové návěstidlo S1 odbočky Brno-Černovice

Dopravna Odb. Brno-Černovice je odbočkou z nákladního průtahu Brnem (trať Odb. Brno-Židenice – Brno dolní nádraží – Brno-Horní Heršpice), která umožňuje jízdu z Maloměřic na vlárskou trať směr Brno-Slatina a dále na Blažovice a Veselí nad Moravou, resp. Holubice a Přerov. Zdejší odjezdové návěstidlo S1 v km 2,160 je doslova „republikovým rekordmanem“ v počtu projetí v kategorii stožárových návěstidel; ve sledovaném období září 2021 – červen 2023 bylo projeto dokonce pětkrát (!). To už je poměrně rozsáhlý soubor umožňující hledání společných a typických rysů jednotlivých událostí, resp. faktorů, které mohou ke vzniku MU přispívat. A na základě toho pak „na míru“ volit opatření k jejich odstranění, aby k dalším mimořádným událostem nedocházelo.

Z první prohlídky situace na místě vyplynulo zjištění, že návěstidlo je umístěno na konci levého oblouku s poměrně malým poloměrem (z pohledu strojvedoucího „za rohem“ mimo původní směr pohledu). V terénu je velmi nenápadné a pro místně méně trénované strojvedoucí obtížně rozeznatelné. Z hlediska psychologie vnímání je velice záludné i to, že na pozadí návěstidla je robustní výškový dům s červenou fasádou a bílými okny. Na tomto pozadí se opticky dokonale ztrácí jak návěst „Stůj“, tak i červeno-bílá návěstní lišta (návěstidlo je pro pozorovatele doslova „maskováno“), viz obrázek 3.

Dohled na návěstidlo činil při prvním posouzení v dubnu 2023 pouhých 170 metrů, po aktuálním odstranění křoví na jaře 2024 se zvětšil na 240 m. Zlepšení viditelnosti návěstidla je však vzhledem k několikerému clonění trakčními sloupy spíše teoretické, navíc kvůli směrování osy světla jinam je návěst na začátku úseku viditelná jen velice slabě (kolísání svítivosti návěstidla vlivem měnícího se úhlu pozorování v oblouku je obecně velkým problémem), viz obrázek 4.

Roli může hrát i podvědomé očekávání, že návěstidlo S1 je dál, než ve skutečnosti je (i konzultovaný zkušený profesionál připustil, že zde z tohoto důvodu málem jednou chyboval). Strojvedoucí po vstupu do úseku nevidí na konec oblouku a v dohledu zatím nemá žádnou výhybku či kolejové rozvětvení, v souvislosti s čímž by návěstidlo čekal a i proto může reagovat opožděně. Jinými slovy, situace vizuálně působí jako „širá trať“.

Předběžně jako možná relevantní okolnost působilo též umístění návěstidel „Vypněte proud“ a „Zapněte proud“ v úseku těsně před návěstidlem (a možná obava z toho, že požadovaná manipulace v souvislosti s „vypínačkou“ strojvedoucího na chvíli zaměstná a odvede pozornost od trati). Z rozboru jednotlivých případů však vyplynulo, že ani jeden vlak, který návěstidlo S1 projel, nebyl v elektrické trakci. Podstatu problému je proto nutno hledat jinde (můžeme si být jisti, že případnou rekonstrukcí trakčního vedení ho nevyřešíme).

Otázkou, která se analytikovi vtírá do mysli, je i to, proč k projetí dochází, když návěstidlo S1 je řádně předvěstěno odjezdovým návěstidlem Odb. Brno-Židenice a navíc je zde kódování, tj. k dispozici je i komfortní přenos návěstního znaku z tratě na hnací vozidlo. I toto vede k předběžné pracovní hypotéze ve smyslu, že strojvedoucí sice v zásadě ví, ŽE v dalším úseku trati následuje „Stůj“, avšak neví přesně, KDE ho má v terénu hledat, tj. KDE PŘESNĚ má zastavit. A když si návěstidla konečně všimne, je na reakci pozdě a následuje projetí v řádu desítek metrů.

Z rozboru jednotlivých případů vyplynuly následující zajímavé okolnosti:

- Tři z pěti strojvedoucích byli „přespolní“ a zdejší situaci podrobně neznali (i proto si návěstidla všimli pozdě). Zbylí dva připustili krátké odvedení pozornosti tabletem (studium jízdního řádu), resp. jiným typem vlakového zabezpečovače.
- Je zde sice kódování, ale tři vozidla z pěti nebyla vůbec vybavena návěstním opakovačem (740, 814 a stroj pro traťové hospodářství), tj. strojvedoucí byli zcela odkázáni na viditelnost a rozlišitelnost návěstidla „venku“.
- Ve dvou případech byla hnacím vozidlem motorová lokomotiva řady 740 resp. 742, kde strojvedoucí sedí při řízení vpravo a pohled do levého oblouku má zakryt kapotou. Neví-li přesně, ve kterém okamžiku má přeběhnout na druhou stranu kabiny a z levého okna hledat na trati návěstidlo, nevidí až do poslední chvíle prakticky nic. Jeden z těchto strojvedoucích k tomu poznamenal, „nečekal jsem návěstidlo tak brzy“.
- Všichni strojvedoucí nakonec zastavili sami a projetí činilo řádově desítky metrů, což taktéž svědčí spíše o pozdní reakci na hůře rozpoznatelný objekt (nikdy se nestalo, že by návěstidlo ignorovali úplně a jeli dál). Šlo tedy o typickou chybu ve fázi provedení akce kvůli ztrátě cenných vteřin při „hledání návěstidla v obraze“ (nikoli o nevnímání předchozí návěsti „Výstraha“). A zmíněné vteřiny pak na konci brzdění kriticky chybí.

Zjištěné okolnosti tak rovněž nasvědčují, že hlavním problémem je, že strojvedoucí špatně odhadují reálnou polohu návěstidla, mají často nepřesná očekávání a nebrzdí proto s dostatečným předstihem. Tj. pro sanaci tohoto problému lze doporučit:

- Instalaci vzdálenostních upozorňovadel (tzv. mlhovek), princip viz obrázek 5. Vzdálenostní upozorňovadla mohou být účinným prvkem, který strojvedoucího na návěstidlo s předstihem upozorní (od toho též jejich název a účel!) a hlavně mu umožní si snadno odvodit přesnou polohu návěstidla, před kterým má povinnost zastavit. Jeden z konzultantů to názorně komentuje slovy, „mlhovky jsou často i tam, kde je vidět na tři návěstidla dopředu. Tím spíše jsou potřebné tady“.
- Zlepšení kontrastu návěstidla v terénu (např. provedení bílého orámování podobně, jako u návěstidel SSZ na silničních křižovatkách). Takový způsob zvýrazňování je v zahraničí běžný (Rakousko, Itálie), ale realizace najdeme i v ČR, viz příklad na obrázku 6.

(Ne)viditelnost návěstidla 1KS ze vzdálenosti cca 200 metrů

Návěstní lávka, 1KS je zcela vpravo (ilustrační foto ze sousední koleje)

Nevhodné pozadí, na kterém návěstidlo opticky zaniká

Hranice dohledu 240 m, návěst „Stůj“ zatím téměř neviditelná

Příklad vhodného provedení vzdálenostních upozorňovadel

Příklad kontrastního orámování svítilnové desky

Vlak v následujícím oddíle může být blízko

„Hledej návěst „Výstraha“ za tmy ve změti jiných světelných zdrojů“

CDV: Současná forma zabezpečení je provozně značně riziková, a to z více důvodů

Případ návěstidla S1 nabízí též zajímavou zkušenost a poučení, že ani kódování ani správné předvěstění nemusí být samy o sobě zárukou, že návěstidlo nebude opakovaně projížděno. Významnou roli mohou hrát i další faktory, na které je nutno dávat pozor a při zjištění správně sanovat. Kód červené (pokud vozidlo přenos kódu vůbec má) je sice výborný pomocník, ale přesnou polohu návěstidla neobsahuje.

Nekódující autoblok Brno-Horní Heršpice – Střelice

V tomto traťovém úseku (který je součástí trati Brno-Jihlava) sice zatím nedošlo k projetí návěstidla, jde ovšem o varující příklad, kdy po modernizaci trati v letech 2020-2021 vznikly velké obavy o bezpečnost provozu. Tyto obavy sdílí jak konzultovaní strojvedoucí, tak i bezpečnostní auditoři.

Podstatou problému je, že mezistaniční úsek o délce devíti kilometrů, původně rozdělený jediným automatickým hradlem (Troubsko) na dva dlouhé oddíly, byl v rámci celkové rekonstrukce a elektrizace vybaven automatickým blokem a doslova rozkouskován na 9 oddílů. Nejde však o automatický blok ledajaký, jde o automatický blok bez kódování (kvůli tradičnímu očekávání ETCS a názoru, že nové zřizování kolejových obvodů se již nevyplatí) a tedy i bez přenosu návěstí z trati na hnací vozidlo. Strojvedoucí jsou tak při vedení vlaku odkázáni jen na to, co „svítí venku“ a v případě přehlédnutí návěsti (např. vlivem špatného počasí, mlhy či krátkého výpadku vědomí) zde není žádný zabezpečovací systém, který by byl schopen takovou chybu korigovat a vlak samočinně zastavit. Několikanásobný počet návěstidel sebou přitom nese i několikanásobné riziko, že některé z nich může být přehlédnuto. Nemluvě o zvýšení traťové rychlosti z 90 na (zatím) 100 km/h.

Ke kolizi přitom může být velmi blízko, vlaky jezdí v hustém sledu, přibyly dvě nové zastávky, vlaky zastavují častěji. Navíc zastavování se děje „střídavě“, tj. určité vrstvy vlaků obsluhují určité zastávky, zatímco jiné projíždějí. Jako značné bezpečnostní riziko tedy vnímáme, že vlak v další zastávce projíždějící může atakovat vlak, který v této zastávce zastavuje; tento vlak přitom může stát doslova pár metrů za návěstidlem, viz obrázek 7. A že i rychlost 100 km/h může být pro vznik velké nehody více než dostatečná, přesvědčivě ukázala např. nehoda ve výhybně Hordorf v SRN v lednu 2011 (viz např. https://www.youtube.com/watch?v=aBpqdUWQQLc). Tato varovala politiky i provozovatele dráhy natolik, že prakticky obratem došlo k novele Stavebního a provozního řádu drah (EBO) a i méně důležité tratě se velmi rychle dovybavily „starým“ leč velmi spolehlivým bodovým zabezpečovačem PZB 90. V opačném případě bylo dle nové legislativy nutno snížit traťovou rychlost na 50 km/h; tj. pokud by trať Brno-Střelice byla v Německu, přípustná traťová rychlost při aktuálním stavu zabezpečení by činila pouze 50 km/h (jakkoli je něco takového v ČR obtížně představitelné). Nutno se tedy společně modlit, aby se plánovaná instalace ETCS stihla dříve než zmíněná „časovaná bombička“ dotiká a bezpečnostní riziko se projeví nehodou.

Kromě nebezpečí najetí na vlak vpředu v zastávce je velkým rizikem i to, že vjezd do stanice Brno-Horní Heršpice od Střelic je jednokolejný (dvojkolejka končí na zhlaví Státní silnice) a vzhledem k silnému provozu dochází k častému zastavování vlaků u vjezdového návěstidla 1JL (kvůli křižování). Jeho projetí by mohlo mít fatální následky, v krajním případě čelní střet vlaků. Předvěstí 1JL je poslední návěstidlo automatického bloku 1-1502, ovšem objevit na něm životně důležitou návěst „Výstraha“ v záplavě světel pouličního osvětlení sídliště Bohunice není vůbec snadné, viz obrázek 8. Rozlišitelnost AB 1-1502 je dále zhoršována i tím, že v úseku před návěstidlem se sbíhají osy kolejí a i návěstidlo je tím vizuálně osově posunuté mimo původní směr pohledu.

Za další značné bezpečnostní riziko možno považovat i to, že délka oddílů je zde ve srovnání s většinou ostatních tratí nezvykle malá. Některá návěstidla následují za sebou téměř na úrovni zábrzdné vzdálenosti, která zde činí 700 metrů (celkově délka oddílů kolísá v rozmezí 700-1000 metrů). To je v rozporu s tím, na co je strojvedoucí (zejména místně méně trénovaný) podvědomě zvyklý (jinde činí délka oddílů běžně okolo 1500 metrů i více). Jeden z konzultovaných strojvedoucích to výstižně charakterizoval, „následující návěstidlo může přijít dříve, než by člověk čekal“.

Celkově tedy konstatujeme, že současná forma zabezpečení je provozně značně riziková, dokonce z více důvodů. Ideálním řešením by samozřejmě bylo doplnění kolejových obvodů a kódování (jakkoli to neodpovídá současné dopravní politice), resp. doplnění reálného vlakového zabezpečovače. Provizorním (byť nepopulárním) opatřením by mohlo být přechodné snížení traťové rychlosti (např. na 70 nebo 80 km/h). Tím by se strojvedoucím prodloužil čas na pozorování návěstidel (jejich sled by nebyl tak rychlý) i případnou akci, pokud by snad došlo k projetí a hrozila kolizní situace. Vzhledem k hustotě zastávek by se to na jízdních dobách projevilo minimálně. Bezpečnostní rizika se tím sice neodstraní, ale zřetelně zmírní.

Závěrem…

Analýzy jednotlivých problematických návěstidel či systémů návěstění ukazují, že opatření pro prevenci projetí „Stůj“ mohou být často jednoduchá, banální a proveditelná vlastními silami správce (doplnění vzdálenostních upozorňovadel, zlepšení nápadnosti návěstidla v terénu, vysekání křoví bránícího rozhledu, formální úprava traťového pasportu či menší úprava polohy návěstidla v řádu desítek metrů). Někde je ovšem potřebná i hlubší systémová diskuse, neb např. uvedený příklad nového automatického bloku bez přenosu kódu návěsti na hnací vozidlo je vnímán jako značné bezpečnostní riziko, ale formálně řešení není v rozporu s aktuálně platnými předpisy a zdánlivě je tedy „vše v pořádku“. Zde se opět názorně ukazuje užitečnost provádění bezpečnostního auditu. Pojistka formou auditu, který je v jistém smyslu „nad předpisy“ a usiluje o identifikaci a včasnou sanaci tzv. bezpečnostních rizik (bez ohledu na to, zda je určitý zjištěný parametr zároveň v rozporu s předpisy či ne), může mít svůj smysl na železnici stejně, jako je tomu již několik desítek let v oblasti projektování a výstavby pozemních komunikací.

Text a foto Pavel Skládaný, Pavlína Skládaná, Michal Šimeček – Centrum dopravního výzkumu Brno, foto č. 6 – Drážní inspekce

Zelená past

Dva týdny po nehodě vlaku R 1201 v Pardubicích jsem využil dobu čekání na přípoj krátkou zajíždkou na „čerstvě“ zprovozněnou zastávku „Centrum“, kam zajíždějí vlaky od Chrudimi / Hradce Králové.

V dohledové vzdálenosti cca 700 metrů jsem viděl i pod úhlem na oddílové návěstidlo autobloku 1-3040 s návěstí volno, i za denního světa (cca sluneční poledne) zářící do dálky. Při průjezdu R 869 zelené světlo přirozeně zmizelo, leč ze stejného místa jsem červenou ani následnou žlutou neviděl, opět až zelenou.

Návěstidlo 1-3040, 2-3040 je umístěno na návěstní lávce nad tratí - v opačném směru jsou umístěna vjezdová návěstidla 1L, 2L - odhadem ve výšce 8 až 9 metrů.

Od odjezdového návěstidla S1a je „oddíl“ vzdálen 1,076 km. Ze stanoviště lokomotivy ve výšce cca tři metry nad kolejí, z hlediska perspektivy očí strojvedoucího je zelené světlo na „oddíle“ v úrovni červených, při vyšší světelné intenzitě snadno zaměnitelné s červenou na S1a.

Z učebnicového hlediska je za tmy část trati Pardubice - Kostěnice názornou ukázkou fungování trojznakého autobloku zapojeného do staničního zabezpečovacího zařízení. Zhruba z poloviny třetího nástupiště jsou viditelná návěstidla Sc1, S1a, oddílová návěstidla 1-3040 (km 303,942), 1-3030 (za zastávkou Pardubičky, km 302,930), 1-3020 (za přejezdem P 4903, km 301,880, před obloukem do zastávky Černá za Bory) a postupná změna návěstí podle toho, jak vlak uvolňuje prostorové oddíly.

Miroslav Zikmund

Vzpomínka na Pavla Hejreta

Letos to bude 16 let, co na železničním přejezdu v dopravně Hroznětín při srážce osobního vlaku, vedeného HV ř. 810, s kamionem utrpěl náš kamarád a kolega, strojvedoucí vlaku Pavel Hejret smrtelná zranění, kterým o den později podlehl. Proto jsme se 8. července sešli a uctili jeho památku u jeho pomníčku.

Milan Kučera a další kolegové a kamarádi z depa Karlovy Vary

MS v netradičním triatlonu

Federace strojvůdců ČR, České dráhy a ČD Cargopořádají v neděli 15. září Mistrovství České republiky železničářů v netradičním triatlonu XXXVII. LOKOMUŽ 2024 a XXXIII. Memoriál Edy Vraštila.

Účastníci absolvují tři disciplíny (triatlon) v těchto objemech: 300 m plavání, 40 km jízda na kole, 10 km běh, měří se celkový čas. Místo startu: přehrada Fojtka, Mníšek u Liberce (6 km od Liberce). Závod proběhne v kategoriích: M – do 40 let, V – nad 40 let (rozhoduje datum konání závodu), F – ženy. Časové limity: plavání do 10.30 hodin, kolo do 13.30 hodin, běh do 15.30 hodin Odstoupení ze závodu je nutno nahlásit pořadateli. Registrace před startem a předání kol do depa končí v 9:00 hod. Pořadatel vyžaduje ochranou cyklistickou přilbu pro jízdu na kole.

Soutěže se může zúčastnit každý zaměstnanec společnosti ČD, ČD Cargo. Startovní číslo bude startujícímu přiděleno před zahájením závodu. Zdravotní dozor a občerstvení (nápoje - čaj, ionty) v průběhu závodu zajistí pořadatel. Šatna bude v prostoru startu a cíle.

Vyhlášení výsledků proběhne přibližně od 16 hodin v Liberci (místo bude upřesněno). Každý účastník obdrží diplom, vítěz pohár, první tři v každé kategorii obdrží cenu. Pořadatel případně zajistí pro zájemce ubytování od 14. do 16. září. Zájemci o pořadatelskou a rozhodčí službu se přihlásí u Pavla Semeckého, tel. 773 008 910 nebo Ivana Nevrlého, tel. 607 601 927. Každý účastník startuje na vlastní nebezpečí!

Přihlášky přijímá do 5. září 2024 Pavel Semecký, telefon: 773 008 910, e-mail: semeckypavel@seznam.cz.

Hlavní pořadatelem je prezidium FSČR ve spolupráci s akciovými společnostmi ČD a ČD Cargo. Akce je financovaná z Centralizovaných prostředků sociálního fondu ČD, ČD Cargo.

Pavel Semecký, člen prezidia FSČR a ředitel závodu, Ivan Nevrlý, hlavní pořadatel

Historie šetření pracovních podmínek strojvedoucích (1)

Výzkum má svá léta, ale je platný

Loni jsem se zabýval výsledky výzkumu, který před více než patnácti lety iniciovalo Ministerstvo práce a sociálních věcí. Zmíněný dokument se jmenuje Studie šetření reálných pracovních podmínek a pracovního prostředí jako indikátoru poškození zdraví a časového zkrácení profesní schopnosti u specifických profesí v ČR. Hlavním řešitelem byl Výzkumný ústav bezpečnosti práce, výzkum probíhal v období od 1. prosince 2008 až 1. listopadu 2009. Byl zaměřený na profesi strojvedoucí a byla v něm také brána v potaz data o nemocnosti, pracovní neschopnosti a úmrtnosti zpětně za období 5 let. Data pocházela z materiálů orgánu inspekce práce a veřejného zdraví. Přístup řešitelů výzkumu byl komplexní, tedy soustředil se především na kombinované působení pracovních rizik a podmínek v celé škále, které pro naši profesi připadají v úvahu.

Se spoluautorem Vladimírem Seluckým jsme rozebírali jednotlivé body toho výzkumu a zabývali se posouzením, jak moc, či zda už vůbec, jsou prezentované výsledky po patnácti letech aktuální pro naši profesi strojvůdce. Mnohým by se zdálo, že zmíněná studie, byla prvním skutečně odborným výzkumem, který se opravdu do hloubky zabýval pracovním vypětím a pracovním prostředím strojvedoucích. Není to pravda.

Před desítkami let

Ve dnech 29. a 30. dubna roku 1968 se v Praze po týdnech důkladných příprav koná ve Sjezdovém paláci ustavující konference Federace lokomotivních čet. Této konference se zúčastnilo 282 delegátů, kteří zastupovali přibližně 25 000 pracovníků lokomotivních dep. Bylo zde přítomných mnoho desítek hostů, včetně tehdejšího ministra dopravy Františka Řeháka. Dobový tisk dokonce psal o šesti stovkách přítomných na této konferenci. A právě tehdejší Federace lokomotivních čet vydala Výňatek lékařské zprávy kolektivu vedeného docentem K. Benem, který se zabýval na Univerzitě Karlově zabýval zkoumáním únavy. Na této práci spolupracovalo ještě několik tehdejších lékařských kapacit. Zmíněná zpráva vycházela především z (tehdy) několik let staré studie, jež se jmenovala Otázky patofyziologického ovlivnění cest nervové soustavy u dispečerů a strojvůdců všech trakcí. Práce byla uzavřena diskusním řízením 21. prosince 1964.

Výňatek lékařské zprávy byl poprvé zveřejněn na ustavujících aktivech FLČ v březnu roku 1968 v Praze. Se souhlasem autora pak Ústřední výbor Federace lokomotivních čet Výňatek lékařské zprávy“ zveřejnil v březnu 1969.

Stále aktuální témata

Je to velmi zajímavé čtení. Někdo by, samozřejmě, mohl říct, že když jsou jedny ze stěžejních materiálů této zprávy již šedesát let staré, můžeme oprávněně říct, že jsou pohledem dnešní vědy překonané. Opak je bohužel pravdou. Zpráva je doplněná řadou konkrétních příkladů, konkrétních vlaků, konkrétních tras, nocležen, možnosti občerstvení atd. Pokud bych dal někomu přečíst kapitoly o biorytmech strojvůdců, potřebách spánku, mezisměnového volna, únavě, tak by nepoznal, že k nám vytištěnými slovy hovoří několik desítek let historie.

Je až s podivem, doprovázeným lehkým mrazením v zádech, že většina zmíněných tehdejších pracovních okolností, problémů a průběhů a příčin, je stále aktuální. A to vůbec nehovořím o komfortnosti dnešních stanovišť lokomotiv, na kterých dnes a denně převážíme cestující z bodu A do bodu B, či vedeme nákladní vlaky. Ano, už slyším nesouhlasné hlasy, zvláště kolegů v nákladní dopravě. Jistě, laskavý čtenář má pravdu, na nákladní dopravě se stále můžeme potkat se stroji, které jsou mnohdy starší než my. Mám na mysli hlavně lokomotivy řady 122 a 123, se kterými se ještě chvíli na tratích prohánět budeme. Nicméně jejich konec je s postupným zaváděním výhradního provozu ETCS jasně dán. Poslední den tohoto roku bude také jejich pracovním dnem posledním. Jistě několik kusů zůstane jako záloha možná pro přetahy na severu Čech, ale jinak tyto řady, po mnoha desítkách let tvrdé práce, končí.

Stroj vede člověk

Moderní lokomotivy a zabezpečovací zařízení nabízí komfort pro naši práci takový, který si naši předkové neuměli ani představit. K tomu můžeme přidat systémy, které se nám v poslední době v práci výrazně pomáhají. Například cílové brzdění, automatická regulace rychlosti a mnohé jiné. Jenže v čele vlaku je pořád jen člověk stejně, jak tomu je již od roku 1804, kdy Richard Trevithick sestrojil první parní lokomotivu, která se pohybovala po kolejnicích.

Vážení kolegové, pokusím se vás v následujících několika článcích seznámit s tehdejší studií, kterou FLČ vydala. Věřím, že i přes desítky let, které nás dělí od jejího zveřejnění, je tato zpráva pro nás stále aktuální a významná.

Evžen Mikolajek

Od smrti kolegy v Malé Morávce uplynulo 24 let

Dne 15.května se uskutečnila již tradiční jízda rodiny, kolegů a přátel strojvedoucího Pavla Trojka, který v roce 2000 zahynul při železničním neštěstí v Malé Morávce. Sešli jsme se u jeho pomníčku, kam jsme se dopravili převážně na kole, protože i počasí tento rok nahrávalo příjemné projížďce a příležitosti setkání a uctění Pavlovy památky. Po samotném pietním aktu byli všichni účastníci pozváni na obligátní guláš a občerstvení v místní restauraci. Pak se vydali na zpáteční cestu.

Chtěl bych tímto za všechny poděkovat ZO FSČR Krnov za organizaci, prezidiu FSČR za nemalou finanční podporu, které si v současné době, plné úsporných opatření velmi vážíme. A samozřejmě děkuji všem, kteří se této akce zúčastnili.

Za ZO FSČR Krnov Zdeněk Kozelský

Krkonošské klání

Navzdory Úspornému balíčku a nepřízni počasí se 27. května konal další ročník sportovní klání krkonošských železničářů v Kunčicích nad Labem. I přes probíhající rekonstrukci Sportovního areálu „V břízkách“ jsme si zahráli turnajovým způsobem nohejbal trojic a velký volejbal. A protože se nikdo nezranil, vyhráli všichni.

Text a foto Brutus.

Zasloužený odpočinek trutnovských strojvedoucích

Na jaře roku 2024 postupně odešli na zasloužený odpočinek strojvůdci i bývalý vedoucí trutnovského depa. Absolvent SPŠŽ Česká Třebová Milan Frýba nastoupil po maturitě v roce 1981 do správkárny jako mechanik, pět měsíců si hrál na vojáky u železničního vojska a potom se coby pomocník strojvedoucího připravoval na funkci strojvůdce. V roce 1985 složil zkoušky a jezdil na pracovišti Stará Paka na všech výkonech, po rozdělení v roce 2007 setrval u osobní dopravy.

Zdeněk Reif, zvaný Simír, se vyučil elektromechanikem pro ZPA Trutnov, absolvoval dvouletou základní vojenskou službu a v roce 1978 nastoupil k ČSD do depa Trutnov a po vykonání předepsaných zkoušek se stal strojvůdcem. V letech 1991 až 1994 pokoušel štěstí při práci v zahraničí, ale láska ke kolejím ho vrátila zpět do trutnovského depa.

Miloslav Beneš si ve svém profesním životě vyzkoušel profese strojvůdce, strojmistra, vedoucího provozu a ve finále přednosty provozního pracoviště Hradec Králové.

Všem pánům přejeme do dalších let pevné zdraví a životní pohodu.

Za všechny Brutus. Foto Brutus

Zleva Milan Frýba, Zdeněk Reif a Miloslav Beneš

Společně na Spálov

V sobotu 24. srpna se uskuteční již 24. ročník amatérského dálkového běhu a 23. ročník dálkového pochodu Tanvald–Spálov, který pořádají akciové společnosti České dráhy a ČD Cargo, a Federace strojvůdců České republiky. Hlavní pořadatelem akce je profesní odborová organizace FSČR, dalšími partnery jsou Obec Jesenný a Město Tanvald.

Délka běhu i pochodu je 18,6 km. Start běhu - 10 h na tanvaldském nádraží, start pochodu je v 9.45 až 10.15 h. Tamtéž bude, od 8.30 do 9.45 hod. prezentace. Trasa je značena na silnicích sprejem, v lese pentlemi. Cíl je u restaurace Na Spálově. Program v cíli: 12.45 až 13.15 hodin výsledky běhu, možnost zúčastnit se pietního aktu u pomníčku obětí železniční nehody. Věcné ceny budou pro první tři v běžeckých kategoriích. Akce je (ne)jen pro všechny zaměstnance ČD, ČD Cargo a je hrazena z prostředků sociálního fondu ČD, ČD Cargo. Pořadatel: Pavel Semecký, tel. 773 008 910, e-mail: semeckypavel@seznam.cz. Každý účastník startuje na vlastní nebezpečí!

Pavel Semecký, ředitel závodu,
Andrea Vlachovská, hl. rozhodčí

Společenská rubrika

Dne 15. dubna oslavil své 70. narozeniny bývalý trutnovský strojvůdce **Karel „Chechták“ Mertlík**. ZO Trutnov přeje pevné zdraví a životní pohodu do dalších let.

*

Dne 3. května oslavil 60. narozeniny invalidní důchodce **František „Špacír“ Procházka**, bývalý dozorce trutnovského depa. ZO Trutnov přeje hodně zdraví do dalších let.

*

Dne 7. května oslavil 65. narozeniny staropacký strojvůdce **Otakar Šanda**.

*

Dne 18. května oslavil 65. narozeniny trutnovský strojvůdce **Jaroslav Prouza**.

*

Dne 22. května ukončil předčasně, se ztrátou zdravotní způsobilosti, pracovní poměr u ČD Cargo náš kolega strojvůdce **Zdeněk Krejčí**. Zdenda svůj celý profesní život, tedy přes 40 let, jezdil většinou s Mn vlaky okolo Karlových Varů, ale občas si pro změnu odskočil na Esa, Resa či Laminátky . Je velice pohodový kolega, kamarád, nyní se jeho zdravotní stav zlepšil, a tak se snad už bude moci čím dál víc zapojit v činnosti karlovarských Emeritních strojvůdců a dát si s námi i své oblíbené pivko na zdravíčko. Výbor ZO FS Karlovy Vary.

*

Dne 23. května 2024 oslavil své 60. narozeniny strojvůdce trutnovského depa a člen výboru FSČR ZO Trutnov pan **Jaroslav Dostál** starší známý více pod přezdívkou Jarda Katastrofa. Do dalších let přejeme Jardovi zlepšení zdravotního stavu, aby se mohl opět vrátit do strojvůdcovské sedačky na řadě 754 v čele pražských rychlíků. Na 10 let starém archivním snímku je Jarda Katastrofa v okně motorového vozu 854.017-1 jménem Dorotka v Martinicích v Krkonoších na spěšném vlaku Sp1815 do Trutnova. ZO Trutnov přeje pevné zdraví a životní pohodu do dalších let. Brutus.

*

Dne 12. června se dožil 80. let trutnovský strojvůdce **Petr „Divílek“ Hlubuček**, sportovec tělem i duší, člen Vyschlých latí .

*

Dne 12. června slavil výročí 70 let **Milan Müller** ze ZO Louny. Gratulujeme!

*

Dne 18. června oslavil své první 50. narozeniny strojvůdce společnosti ČD Cargo a. s. kolega **Zbyněk Štauda**. ZO Trutnov přeje hodně zdraví a vše nej do dalších let. Brutus.

*

Dne 30. června slavil 75 let **Zbyněk Pidrman** ze ZO Louny. Vše nejlepší!

*

Dne 2.července oslavil 70 let **Josef Salač** ze ZO Louny. Hodně zdraví!

*

Dne 2. července 2024 oslavil své 80. narozeniny člen FSČR ZO Trutnov, bývalý strojvůdce, strojmistr, strojvedoucí instruktor a vyšetřovatel na penzi pan **Jiří Beran** starší. Dlouholetý šéf trutnovských železničních modelářů se i v dnešní době tomuto koníčku věnuje a dění na kolejích pečlivě sleduje. Do dalších let přejeme „Dědkovi! pevné zdraví a životní pohodu. Foto a text Brutus.

*

Dne 4. července oslavil svých krásných 60 let kolega ze ZO Česká Třebová **Zdeněk Rob**. Dodatečně blahopřejeme a přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a spokojenost v osobním i profesním životě. Výbor a kolegové ZO Česká Třebová.

*

Dne 4. července 2024 oslavil své 50. narozeniny člen FSČR ZO Trutnov kolega strojvůdce **Martin Kadlec**, který jezdí v dnešní době na „Kolínech“ a do grafikonu ho čeká přechod z Rakví na Pesy. Pevné zdraví a ať se Ti i nadále daří, Martine. Za všechny foto a text Brutus.

*

Dne 19.července oslaví své 65. narozeniny strojvedoucí ČD ve výslužbě a člen chomutovské ZO FS pan **Zdeněk Průcha**. K tomuto životnímu jubileu mu přejí kamarádi a všichni členové ZO FS Chomutov mnoho zdraví, štěstí a spokojenosti do dalších let na zaslouženém odpočinku.

*

Dne 19. července slavil výročí 60 let **Ladislav Smreček** ze ZO Louny. Hodně zdraví!

*

Dne 22. července slavil své 80. narozeniny pan **Václav Vejtruba**. Hodně štěstí a pevné zdraví přeje výbor ZO FS Nymburk.

*

Dne 1. srpna oslavil 70 let **Jaroslav Horáček** ze ZO Louny. Gratulujeme!

*

Dne 1. srpna má výročí 80 let **Ladislav Dymáček** ze ZO Louny. Vše nejlepší!

*

Dne 2. srpna oslaví své sedmdesátiny kolega **Josef Žid**. Vše nejlepší , hlavně hodně zdraví , štěstí a dobré pohody mu přejí kolegové ze ZO FS Letohrad.

*

Dne 2. srpna slaví 50 let **Josef Němec** ze ZO 107 Ostrava - Cargo. Gratulujeme

*

Dne 5. srpna se u pana **Zdeňka Kuchaře**, dříve strojvůdce Strojové stanice Lysá nad Labem a nyní člena Klubu odložených strojvůdců tamtéž, změní první číslice v čísle udávajícím věk z šestky na sedmičku. Zdeňku, přejeme Ti k tomuto jubileu především dobré zdraví, dobrou mušku při výkonu myslivosti a dostatek elánu ke všemu, co děláš. Za Klub Jaroslav Krupička.

*

Dne 11. srpna slaví 60 let **Libor Štefan** ze ZO Louny. Gratulujeme

*

Dne 17. srpna slaví 60 let **Jaromír Hrabal** ze ZO 107 Ostrava -Cargo. Vše nejlepší!

*

Dne 19. srpna oslaví 75 let **Jiří Vaic** ze ZO Louny. Gratulujeme!

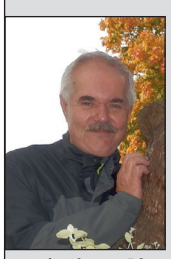
*

Dne 19. srpna slaví 50 let **Marek Mlejnek** ze ZO 107 Ostrava -Cargo. Hodně zdraví!

*

Dne 24. srpna slaví 55 let **Radek Laštovička** ze ZO 107 Ostrava - Cargo. Gratulujeme!

Opustili nás



Dne 20. června nás navždy opustil náš kamarád, kolega, člen výboru ZO FS Turnov a strojvedoucí ČD, pan **Luboš Macoun**. Stalo se to po krátké, zákeřné a těžké nemoci. Lubošovi nebylo souzeno dožít se 59. narozenin. Prosím, věnujte mu společně s námi tichou vzpomínku. ZO FS Turnov.

*

V pondělí 8. července zamřel po dlouhé a těžké nemoci ve věku nedožitých 73 let pan **Ladislav Hájek**. Vzpomínají bývalí kolegové a ZO FS Nymburk.

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců 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 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@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

FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY