● České dráhy budou muset své technické zázemí poskytnout konkurenčním dopravcům ... str. 1 ● Speciální služba – na třiceti kilometrech cestující dvakrát přestupují!... str. 1 a 3 ● Lze trakční vedení na trati Praha–Beroun považovat za provozně způsobilé? ... str. 2 ● Čekáme na další Stéblovou nebo Šakvice? ... str. 2 ● Implementace funkcionality STOP v rádiové síti GSM-R už není neřešitelný problém ... str. 2 ● Když byl dědeček na dráze pod penzí ... str. 3 ● Ještě k bývalému depu Krnov ... str. 4 ●

číslo 3
15. února 2017
ročník 70

FSČR

Zájmy strojvůdce

"VLASTNÍ SILOU"

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Stát jen potvrdil zájem na konci vlastních ČD!

Novela zákona o dráhách, která v dubnu vstoupí v platnost, vychází z evropské směrnice a ukládá stávajícím dopravcům s vlastním fungujícím zázemím, aby těm ostatním (konkurenčním) dopravcům v případě jejich zájmu k některým zařízením nediskriminačně umožnili přístup. To už se většinou děje, ale ne vždy. Teď na takovou povinnost bude myslet i zákon. Jedná se nejen o myčky souprav či zbrojení trakční naftou, ale i o opravárenská a servisní stanoviště. Případné spory má řešit nový Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, jehož předsedu stále vláda nejmenovala, zkouší ho ale vybrat napodruhé. Evropská směrnice, která tuto povinnost zavádí, vyšla na konci roku 2012, nový zákon o dráhách v Česku schválili poslanci v závěru loňského roku.

K tomuto tématu se vynořuje množství otázek, které napadnou každého, komu není dění u „národního dopravce" lhostejným. Nejedná se v tomto případě už o likvidaci ČD jako takových? Opravdu musela být vydána novela zákona o drahách, která jednoznačně podporuje soukromé společnosti a zvýhodňuje je na úkor státního podniku? Musí být naším parlamentem přijatý zákon, podle něhož je státem vlastněná akciová společnost povinna podporovat konkurenci a pomáhat soukromníkovi, který ji přebírá její práci a tím pádem státní podnik přichází o část svých příjmů? Proč stát takto pomáhá svým konkurentům? Komu a co může Evropská unie v tomto případě navrhovat? V ostatních zemích EU také státní dráhy pomáhají či musí pomáhat svým konkurentům, kteří je tím pádem posílají ke dnu?

Je snad jasné, že pokud já chci provozovat určitý podnik (jedno jakýkoli), nemohu počítat s tím, že hlavní konkurent mi bude u rozjezdu mého podnikání nadšeně pomáhat a ještě mi poskytovat servis! Zato na dráze je evidentně možné všechno. Koupím si nějakou lokomotivu či vlakovou jednotku a vzhledem k levné nabídce služeb vyhraji výběrové řízení na provozování dopravy. Bodejť by ne, když nemusím mít ani vlastní technické zázemí a mohu počítat s tím, že státem vlastněná DKV mi ze zákona budou moje stroje opravovat. To zní velice lákavě.

Kdy už bude konec nesmyslnému poklonkování různým Evropským komisím? Jak mohou naši zákonodárci přijmout zákon, který jednoznačně znevýhodňuje firmu, kterou stát vlastní!? Jak mi může zákon nařídit, že se musím starat o konkurenci? Může fungující stát beztrestně neustále znevýhodňovat své firmy, potažmo své zaměstnance?!

Chápu, že zaměstnanec státní akciové společnosti není přímým zaměstnancem státu, to jsou hlavně státní úředníci, to vím. Nemohu ale pochopit skutečnost, že stát dělá všechno proto, aby Českým drahám bezostyšně házel další a další klacky pod nohy. Když použiji výraz „turecké hospodaření", musím se v tomto případě ještě Turecku omluvit. Věřím, že takový legislativní chlívek tam rozhodně nemají. Odpovědi na své otázky, proč stát svoje ČD potápí, jsem se dosud nedočkal. Zato likvidace Českých drah za asistence státní moci, která je vlastní, už opravdu začala. Dovolí si mi někdo tvrdit, že je vše v pořádku!?

Evžen Mikolajek

Prospěšné jednání s vedením společnosti ČD Cargo

V Kutné Hoře se ve dnech 24. a 25. ledna sešli na svém společném jednání předsedové základních organizací FS za ČD Cargo (ČDC) spolu s vrcholnými představiteli této akciové společnosti. Jednání se zúčastnili prezident FSČR Jindřich Hlas, členové prezidia Petr Čechák, Vladislav Pouzar, Jiří Šafařík a Jan Zahula, který celé dvoudenní setkání moderoval.

V úvodu prvního dne Jan Zahula informoval o uzavřené kolektivní smlouvě. Byli jsme upozorněni na nové články či ustanovení, ve kterých se odrážely či do kterých byly zahrnuty naše požadavky z předešlého jednání zástupců ZO v Přibyslavi. Diskutovalo se o jejich naplnění a o dalších změnách, které nově uzavřená PKS pro naši profesi přináší.

Jako hosté prvního dne jednání za ČDC dorazili Pavla Kreischová a ředitel odboru 10 GŘ Mojmír Bakalář, kteří vysvětlovali jednotlivé body nové PKS, a tento výklad pak prokládaly časté dotazy přítomných. Nejvíce emocí vyvolalo vysvětlování bodu s názvem „odměna za flexibilitu" (příloha 2 PKS, bod 4.22), kdy jsme poznali, že zaměstnavatel má na toto ujednání naprosto jiný pohled než odborová organizace. Debata byla emotivní a rozpor ve výkladu tohoto ustanovení se nepodařilo překonat. Obsáhle se diskutovalo i o pravidlech přidělování KOP. Mnoho emocí také vzplálo v případě projednávání nově zavedené evidence přesčasů.

Velkým úspěchem vyjednávání je nabídka zaměstnancům, kteří nemají nárok na „režijku" na zakoupení aplikace „In PLUS" za podmínek podobných prolongaci. Zmiňuje to bod 2.7 základního textu PKS s odkazem na opatření ředitele O10 0014/2016, kde je popsán celý mechanismus získání karty, jež poté platí dvanáct měsíců od její aktivace, tedy ne jen kalendářní rok.

Co se týče kolektivní smlouvy, upozorňujeme zaměstnance, kteří letos oslaví své padesáté narozeniny, na bod 4.14.4.1 přílohy č. 2 PKS.

Druhého dne ráno na jednání vystoupil prezident FSČR Jindřich Hlas, který informoval o několika jednáních na GŘ, kde se ujasňovaly některé rozdílné pohledy na PKS. Mluvilo se také o blížících se volbách do prezidia FSČR a připravovaném jednání CRP, které bude 30. března. Již před devátou hodinou mezi nás přijel předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik. Informoval o některých hospodářských ukazatelích, kterých společnost dosáhla za loňský rok, ale také o stavu hnacích vozidel a vozů a o plánech společnosti na jejich údržbu. Rozsáhlou diskuzí prošla lok. ř. 742, která je stále nosnou řadou na neelektrifikovaných tratích, kde si bez ní službu nedokážeme zatím představit. ČDC letos plánuje vyvazovací opravy několika dieselových lokomotiv. Naproti tomu se nepočítá s jejich remotorizací. Ve výhledu nejbližších let se plánuje postupná náhrada těchto HV zakoupením nových dieselových lokomotiv. Jedná se i o převzetí dalších lokomotiv řady 163 od ČD. Velkým problémem je také platba za obnovitelné zdroje, která vlivem zákonů zatěžuje nejen naši společnost, ale i jiné dopravce.

Problémem pro ČDC může být propad v segmentu jednotlivých vozových zásilek. Společnost proto vyvíjí tlak na jednotlivé druhy komodit a na regionální zástupce o razantnější postup při získávání nových zakázek. Na druhou stranu velkým úspěchem skončilo v loňském roce hospodaření a provoz dceřiných společností v zahraničí, které se významnou měrou podílely na dobrém hospodářském výsledku celého ČDC.

Mojmír Bakalář pak spolu s předsedou představenstva probrali tolik diskutovanou odměnu za flexibilitu i s odborovými představiteli. Tato debata opět vzbudila mnohé emoce. Nakonec došlo k dohodě o brzkém setkání na půdě GŘ a přesně časově vymezené době, do kdy se tato problematika musí vyřešit a ujednotit.

Pokračující diskuse přinesla mnoho témat a rozvinula i to, čeho se předseda představenstva dotkl jen okrajově. Např. naši častou nespokojenost s dispečerským aparátem, kdy se strojvedoucí ve směně často nemůže dovolat, problémy při střídání na ose. Hovořilo se také o produktovém plánování či zařazování do turnusů či letmo. Zmíněno bylo také výběrové řízení na výstrojní součásti, které je v současnosti vyhlášeno. Vynechat ovšem nemůžeme ani debatu o chybějícím hygienickém zázemí na nových lokomotivách Siemens Vectron, které je pro nás nepochopitelné. Výrobce ovšem takové zázemí na lokomotivy nedodává! Předsedou představenstva bylo slíbeno, že na tato vozidla budou dodávané čisticí gely na ruce či vlhčené hygienické ubrousky. Pokud společnost využije uzavřené opce u výrobce na odběr dalších kusů a výrobce bude již hygienické zázemí na lokomotivy dodávat, budou samozřejmě další zakoupené lokomotivy tímto již vybaveny. Témat bylo diskutováno mnoho a nezbývá než Ivanu Bednárikovi poděkovat za čas, který si pro nás udělal, a za otevřenost, se kterou se s námi bavil. Poděkování patří i všem, kteří toto prospěšné jednání s vedením společnosti ČDC připravili.

Evžen Mikolajek

Druhého dne jednání v Kutné Hoře se setkal s předsedy základních organizací Federace strojvůdců za ČD Cargo i předseda představenstva této akciové společnosti Ivan Bednárik. Na snímku s členy prezidia FSČR za předsednickým stolem třetí zleva (foto Jiří Adolf)

Úmyslná likvidace tratě 341?!

Ve vlaku každý den slyšíte: „Který k.... toto vymyslel!?" Přesedat v Újezdci u Luhačovic je zkrátka výborná věc. Uzavřené nádraží, zima. Kromě cestujících, kterým se chce na záchod a není kam, nikde ani noha. Doufám, že jste si koupili lístek, protože v Újezdci na nádraží ani smrt nebere.

Těmito řádky začíná článek paní MH, který byl otištěn ve Slováckých novinách 28. prosince 2016. (Doporučuji přečíst.) Je to jedna z mnoha nespokojených cestujících na Vlárské trati 341 a na ni navazující trati 340. Dále budu citovat alespoň závěr článku: *„Takže všem chytrákům, kteří vymysleli tuto ptákovinu s přesedáním v Újezdci, a těm, kteří se podílejí na neustálých zpožděních – přát jim, aby stáli každé ráno na studeném a temném nádraží v zimě o 10 min déle s vidinou, že poběží do práce 2 km do kopce v zimě jen proto, že jim ujel díky vám navazující spoj – Toto přání je zcela na místě... Doufám, že si příští rok koupím auto a nebudu se s vámi trápit dál. Ale co ti ostatní? Naštvali jste hodně pracujících z Uherskobrodska, tak možná i to nádraží, které jste zavřeli v Újezdci, zavíráte s cílem létat?"*

Pisatelka v citovaném článku kriticky zmiňovala i ČD. Skutečností ale je, že každý jízdní řád, a tedy i tento tak nešťastně nastavený, vzniká pouze na základě objednávky krajů a uváděný příklad uzavřené staniční budovy je „zásluhou" jen a pouze Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). A České dráhy jako dopravce se tak vlastně díky kritice rozzlobené cestující veřejnosti, která neznalá nových poměrů všechny problémy neprávem přičítá právě jim, se tak stávají vlastně rovněž obětí. ČD a jejich zaměstnanci jsou totiž vždy „první na ráně", nikoliv krajští úředníci anebo manažeři SŽDC!

Ano, bohužel to není jen Újezdec, ale i Uherský Brod. Cestující jedoucí ze směru od Uherského Hradiště do Bojkovic jsou nuceni dvakrát přestupovat. Na 30 km vzdálenosti se 2x přestupuje a tím se prodlužuje jízdní doba a o kultuře cestování nemůže být ani řeč. Cestující nejdříve vyženeme ven v Uh. Brodě, protože os. vlak zde jízdu končí. Zde vyčkají cca 10 min do příjezdu rychlíku. Tímto R vyšší kvality je převezeme pouhé 4 km do již zmíněného Újezdce a tam je opět vyženeme na další osobní vlak směr Bylnice. Z opačného směru je to totéž. Tuto novinku si nemohou vynachválit naši senioři a maminky s kočárky. V případě zpoždění R os. vlak v Újezdci nečeká z důvodu 5 min obratu v žst Bylnice, takže by opět v Újezdci na cestě zpět zpozdil onen rychlík. A další spoj? Za dvě hodiny!

Proč ponechat starý jízdní řád, když funguje? Mnohdy si myslím, že tu nejsme pro cestující, ale cestující pro nás. Za posledních 25 let tak „zprasený" jízdní řád na této trati nikdo nepamatuje. Odborníci si dali opravdu záležet.

Uherský Brod je zkrátka „výborná stanice s výborným projektem a provedenou rekonstrukcí". Kdo ji nezná, tak jsou tam jen dvě dopravní koleje s perony na vykřižování vlaků, ale ony soupravy jsou tam tři. Po vjezdu osobního vlaku a „vyhnání" cestujících musí strojvedoucí přestavit soupravu na manipulační kolej. Zde vyčká vykřižování rychlíků a poté najede zpět do stanice pro naše pasažéry. Strojvedoucí místo toho, aby čerpal PDOJ, pobíhá z jednoho konce soupravy na druhý, aby včas odjel s os. vlakem směr Brno.

Ostatní stanice jsou podobné. Např. Nezdenice a Slavičín mají perony u 1. koleje co nejdále od města, aby to naši cestující měli ještě dále. Projektant tam pravděpodobně nikdy nebyl. Čekárny máme nově vybudované, ale jsou zavřené, protože ve stanicích nikdo není. Cestující mrzne na studené plechové lavici a vyhlíží zpožděný spoj. Zato si může na velké tabuli přečíst, kolik peněz bylo proinvestováno z fondu EU na rekonstrukci té které stanice a přilehlé tratě.

Za tyto odborníky, co navrhli současný jízdní řád, vše schytají průvodčí a v neposlední řadě taktéž strojvedoucí. Při hlášení staničního rozhlasu v Uherském Brodě, že z důvodu zpoždění rychlíku nebude přípoj v Újezdci zachován, se mně otvírá křivák v kapse. Jediné, co mě napadá, je úmyslná likvidace této tratě. Od konce března zde začíná jezdit společnost Arriva. Bude denně vozit jeden pár vlaků z Prahy až do Nitry. Jak je možné, že Arriva vydělá a ČD prodělávají a nefungují, jak mají? Asi to bude tím, že stát nepodporuje svoji firmu, jak vše podrobně vysvětlil Evžen Mikolajek v posledním loňském dvojčísle Zájmů strojvůdce.

Již při návrhu stávajícího jízdního řádu přilehlé obce sepisovaly petice, ale vše k ničemu. Cestující je až na posledním místě. Pokud ale podá stížnost z nějakého důvodu, hledá se viník. Kontrolují se tachografy, jestli jsme neodjeli předčasně, zda byly všechny dveře uzavřeny, vytopená souprava atd. Zajímalo by mě, kdo bude viníkem při úbytku cestujících na trati 341.

Další perličkou je dvoukilometrový úsek Kunovice–Uh. Hradiště. Spěšné vlaky po příjezdu do Uh. Hradiště nepokračují dále do Starého Města jako vloni, ale sunou 30km rychlostí jako os. vlak zpět do Kunovic. Další zrychlení. Cestující v Uh. Hradišti opět vyženeme ven, a kdo chce pokračovat dál, musí přestoupit na další vlak. Strojvedoucí při nástupu na směnu fasují vysílačky.

Pokračování na str. 3

Újezdec u Luhačovic a pravidelný úprk cestujících z os. vlaku 4310 na R vyšší kvality směr Praha (foto Martin Urbánek)

Čekáme na další Stéblovou nebo Šakvice?

Asi jsem nebyl sám, komu stoupl počet tepů a tlak krve po spatření reportáže o „projetých“ návěstidlech v hlavní zpravodajské relaci ČT Události dne 26. ledna 2017. Mimo jiné v ní bylo konstatováno, že na tratích ve správě SŽDC došlo v r. 2014 k 83 případům jízdy vlaků kolem návěstidla zakazujícímu jízdu, v r. 2015 to bylo 89 případů a v r. 2016 již 116 případů. Tedy nárůst o více než 30 %. Příslušné organizační složky státu připravují opatření ke zvýšení kontroly strojvedoucích – např. zda ve svém volnu nepracují u jiného dopravce (konkurence), a tak nejsou dostatečně odpočati … Tolik stručně z oné reportáže.

A zde si dovoluji vyslovit první otázku Nehledáme za každým „projetým“ návěstidlem jen a pouze pochybení strojvedoucího, kterého tedy budeme více kontrolovat? Není za jeho pochybením také řada jiných vlivů? Třeba nevhodná skladba směn, časový tlak při provádění úkonů, které dříve prováděl někdo jiný, až zbytečně častá přecházení z jednoho vozidla na jiná HKV během jedné směny, poruchovost vozidel…

A rýsuje se i druhá otázka. Před pár dny mně kamarád půjčil zpravodaj renomovaného výrobce železničního zabezpečovacího zařízení, kde jeho generální ředitel říká: ***„… Mě třeba mrzí ten zvyšující se počet průjezdů drážních vozidel na návěst zakazující jízdu. To je časovaná bomba, která jednou může skončit neštěstím … Proto mě velmi mrzí, že máme připravena opravdu levná řešení, která vůbec nedovolí projetí návěstidla a automaticky zabrání podobným situacím, ale nikdo na to neslyší a neinstalují se. Opravdu mi vadí, že se zase čeká na situaci, až se něco fatálního stane, a teprve pak se začne konat…“.*** A k řadě nebezpečných případů už došlo. Bohužel i s jedním úmrtím. Zde je několik z nich:

20. 2. 2006 v 8.12 h. v žst Kropáčova Vrutice (trať 070) R 940 vjel do boku vjíždějícího 1 nsl. Pn 64439. 11 osob bylo zraněno. Škoda 4 687 153 Kč. Doprava přerušena 10.53 hod.

9. 2. 2007 ve 12.36 v žst Káranice (trať 020) R 957 vjel do boku vjíždějícího Pn 63440. 4 osoby zraněny. Škoda 4 775 406 Kč. Doprava přerušena 27.39 hod.

8. 6. 2008 v 15 h. v žst Brno hl. n. došlo k boční srážce Os 4722 a Os 4608. Jedno lehké zranění a jeden šok u cestujícího dítěte. Škoda „jen“ v řádu statisíců…

16. 2. 2009 v 9.08 h. mezi žst Paskov a Vratimov (trať 323) došlo k čelní srážce Os 3101 a Os 3116. 57 osob zraněno. Škoda 14 073 507 Kč.

23. 8. 2011 ve 21.49 v žst Praha-Libeň vjel Os 9326 do postavené posunové cesty a došlo ke srážce s posunovým dílem. Pět osob bylo zraněno a došlo k ekologické havárii. Škoda 27 405 556 Kč.

13. 3. 2014 ve 14.52 mezi žst Děčín-Prostřední Žleb a Děčín hl. n. došlo ke srážce Nex 48397 s koncem Nex 48325. Bez zranění. Škoda 6 834 824 Kč.

28. 3. 2015 v 8.38 h. mezi žst Velké Žernoseky a Litoměřice dolní n. (trať 072) došlo ke srážce Nex 1/48359 a Pn 53668. Zraněna 1 osoba. Škoda 24 488 311 Kč.

30. 10. 2015 v 5.04 h. mezi žst Řehlovice–Úpořiny (trať 131) došlo ke srážce Nex 1/63602 a Pn 59040. Usmrcen strojvedoucí dopravce Unipetrol Doprava. Škoda 20 837 339 Kč.

A tak v závěru těchto řádků pokládám druhou otázku: Na co čekají odpovědní (?!) činitelé především z Ministerstva dopravy ČR. Jakého ministra jim politici „přihrají“ po volbách do Poslanecké sněmovny v letošním roce? Nebo na probuzení v podobě další Stéblové (14. 11. 1960 – 118 mrtvých) nebo dalších Šakvic (24. 12. 1953 – 106 mrtvých)? **Také v obou těchto případech došlo k „projetí“ návěstidel se zákazovou návěstí…**

Vladimír Selucký

Poznámka: Autor použil údaje ze Závěrečných zpráv o MU Drážní inspekce ČR.

*V pondělí 9. ledna 2017 odsloužil svou poslední směnu ve žhavé strojmistrovské „sesli“ trutnovského depa pan strojmistr **Vladimír „Ticháček“ Seidel**. Potřást pravicí a poděkovat za spolupráci mu přišli vedoucí provozu, kolegové strojmistři a mnoho strojvůdců a vedoucích posunu. Do dalších let přejeme Ticháčkovi pevné zdraví, rodinou pohodu, lepší výsledky na Julisce, dlouhé procházky s milovaným psem a stálý smysl pro humor, kterým vždy dokázal zklidnit nejednu těžkou chvíli svých podřízených ve službě. Foto „Svobodník“, text Brutus*

Lze trakční vedení na trati Praha–Beroun považovat za provozně způsobilé?

Článek „Dlouhotrvající hazardování s životy strojvůdců má být odstraněno“, otištěný i s dvojicí fotografií na titulní straně minulého vydání našeho časopisu, vzbudil velkou pozornost. Proto na něj nyní navazujeme citacemi ze dvou vyjádření, která se redakci ZS podařilo získat v minulých dnech.

Z vyjádření Drážní inspekce ČR, zaslaného vicepreziden tu FSČR Jaroslavu Vincourovi: ...Drážní inspekce (DI) nemá informace o tom, jak často dochází na trati Praha–Beroun k poruchám trakčního vedení (TV), neboť tyto případy, až na výjimky, nejsou mimořádnou událostí ve smyslu stávajícího § 49 zákona o dráhách. Z vlastní činnosti DI má informace o tom, že v letošním roce došlo na dané trati již ke dvěma mimořádným událostem způsobeným závadou na TV; v roce 2016 se tak stalo čtyřikrát, v roce 2015 v pěti případech a v roce 2014 celkem čtyřikrát, přičemž nejčastěji k poruchám TV a poškození drážních vozidel dochází v úseku Praha-Smíchov–Praha-Radotín. DI vykonala v minulosti i státní dozor, č.j. 7-1066/2015/DI-4, v němž mimo jiné konstatovala, že TV v žst Praha-Radotín z roku 1973 je provozováno bez platného průkazu způsobilosti a že provozovatel dráhy na něm neprovádí pravidelné prohlídky a zkoušky ... Provozovatel měl již před dvaceti lety požádat o vydání průkazu způsobilosti k danému TV; pokud se tak nestalo, pozbylo toto TV provozní způsobilost... Informace o tom, zda bylo zahájeno správní řízení za správní delikt dle § 51 odst. 4 písm. g) zákona o dráhách (provozování určeného technického zařízení bez průkazu způsobilosti či v technickém stavu, který neodpovídá schválené způsobilosti) nebo o jiných krocích Drážního úřadu v této věci, DI nemá k dispozici...

Stanovisko Oblastního ředitelství SŽDC Praha, adresované vedoucímu oddělení BOZP FSČR Josefu Daňkovi: ...Na uvedené trati probíhá průběžná výměna izolátorů již od minulého století. Uvedené činnosti se realizují dle provozních možností v návaznosti na kapacitu dráhy, výlukové činnosti, kapacitu dodavatelů a toto vše dle finančních možností správce... Již od minulého století rovněž probíhá příprava staveb „Optimalizace“ této trati, která za celou tuto dobu doznala zásadních změn v návaznosti na různý počet variantních řešení... Proces přípravy je ovlivňován nejenom správními úřady a místními samosprávami. Z tohoto důvodu jsou rovněž pečlivě zvažovány veškeré opravné činnosti související s budoucí investicí, aby vložené finanční prostředky byly efektivně využity. V současné době je administrativně připravována akce, kdy je v plánu na jaře r. 2017 provést opravu koleje (1.+2. Tr.k.), včetně kompletní výměny izolátorů v úseku Praha-Smíchov–Praha-Radotín...

Poznámka redakce ZS: Obě vyjádření byla pro potřeby našeho časopisu redakčně zkrácena. Informace, jež přinášejí, jsou však každopádně velmi alarmující. – Zvláště pokud se prokáže, že problematické trakční vedení se zde opravdu stále ještě provozuje bez průkazu způsobilosti. A zmínka o průběžné výměně izolátorů „probíhající již od minulého století“ vyvolává hořký úsměv, neboť v tomto případě se, zvláště bez bližší časové specifikace, vlastně jedná o „NeverEnding Story“. I černý humor by ale měl mít své hranice. Reálně zde totiž hrozí nebezpečí, že zrovna tento „Nekonečný příběh“ neskončí romanticky, jako tomu bylo v případě stejnojmenného slavného filmu z roku 1984, ale jednoho škaredého dne, díky stále ještě „polétavým izolátorům“, dojde k jeho tragickému rozuzlení.

Připravil Libor Poláček

Otázka pro kontrolního operatéra obsluhy dráhy SŽDC Pavla Láška

Implementace funkcionality STOP v rádiové síti GSM-R už není neřešitelný problém

Dokončení rozhovoru ze Zájmů strojvůdce č. 2/2017

Dovolte otázku, která je pro každého strojvedoucího základní. Již dlouho se hovoří o tom, že rádiová síť GSM-R neumí zastavit vlak pomocí funkce G-STOP (tzv. generálního stopu) podobně jako naše národní aplikace v analogovém rádiovém systému TRS. Také se hovoří o nějakých možnostech v ČR. Jak jsou tedy věci kolem funkce G-STOP v síti GSM-R CZ daleko?

Rádiová síť GSM-R, která i v České republice musí splňovat technické podmínky směrnice EU EIRENE, je výhradně komunikační, tedy sdělovací zařízení, a její existence je důležitá především pro hlasovou komunikaci strojvedoucího a datový přenos s RBC pro komunikaci s ETCS, tedy s mezinárodním vlakovým zabepečovačem úrovně L2, popř. L1, která se buduje na železniční dopravní cestě (ŽDC) v ČR. Základní (tzv. mandatorní) funkcí rádiové sítě GSM-R zastavování vlaku zasahováním do ovládacích obvodů hnacího vozidla (HV) tedy není. Ale nebojte se, u nás v ČR to bude přece snad trochu jinak.

Jelikož jsem se v roce 2005 stal přímým účastníkem pilotní stavby rádiové sítě GSM-R v úseku Kolín–Praha–Děčín, kde jsem čerpal znalosti o tomto systému a jeho možnostech, byla pro mne skutečnost, že to novější a digitální a interoperabilní rádiový systém neumí, velkým zklamáním. A tak mi to stále vrtalo hlavou, až se jednoho dne „narodila“ myšlenka, že to by přece nebylo, aby si české „ručičky“ neporadily i s takovým problémem.

Jenže myšlenka je jedna věc, druhá a mnohem těžší věc je pak takovou myšlenku zrealizovat. O jejím následném prosazení napříč všemi zainteresovanými složkami SŽDC pak ani nemluvě. Těch připomínek jsem si vyslechl opravdu tuny. Jednu za všechny: *„A jak to dělají v okolních státech a EU, abychom nešli slepou uličkou a neděla li nic proti EU?“* Na to jsem vždy odpověděl jednoduchou otázkou: *„Co vsadíte, pane, proti zachráněnému lidskému životu?“* Zpravidla pak bylo po diskuzích… Následně jsem pro tuto myšlenku získal také několik mých schopných a milých spolupracovníků ze SŽDC (některých ještě jako zaměstnanců složek ČD) a ČD-Telematika, bez kterých by se výsledek mého snažení určitě nedostavil.

V roce 2007 proto zástupci odboru řízení provozu ve spolupráci s ČD-Telematika v žst Praha-Libeň připravili a předvedli na simulované jízdě dvou motorových vozů řady 810, že to není jen česká pohádka či zlatý vlas princezny Zlatovlásky, ale realita, se kterou již ostatní musí počítat. Pro mnohé to znamenalo opatrné váhání, co s tím, pro zbylé přítomné upřímný šok. Teď už však nikdo nemohl tvrdit, že to „nejde“. Samozřejmě to bylo ještě v plenkách a bylo potřeba dopracovat mnoho věcí kolem, ale důležitost faktu, že to „opravdu funguje“, a ještě v rámci mandatorních vlastností systému GSM-R, tedy jako vnořená, nikoliv pouze spolupracující funkce, byla jasná.

Pak začala legislativní „válka“, která znamenala ošetřit a vybojovat naši funkcionalitu jako národní aplikaci vůči EU, která nekomplikuje a neomezuje přístup na ŽDC ostatním, tzn. i zahraničním dopravcům, a jak musí SŽDC vůči EU bezpochyby splnit. Ale nakonec po všech těch problémech bylo 6. září 2016 na SŽDC ukončeno výběrové řízení na stavbu „Implementace funkcionality STOP v rádiové síti GSM-R“ s datem ukončení stavby v září 2017. Až skončí tato stavba a bude vše na infrastruktuře železniční dopravní cesty správně nastaveno a přezkoušeno, bude moci SŽDC vyslovit souhlas se zahájením potřebných úprav na hnacích vozidlech dopravců.

A chtěl bych ještě uvést, že ačkoliv se zdá z pohledu nezainteresovaného pozorovatele, že to vše trvalo příliš dlouhých 10 let, je třeba jasně říci, že zásah do bezpečnosti provozu HV a speciálního HV není nikdy lehká věc. Také bych zde rád zdůraznil svůj veliký dík a úctu všem lidem, kteří věřili, že tato funkce je důležitá, dobrá, a pomohli dobrou věc prosadit.

Je rovněž důležité, že SŽDC si tuto funkcionalitu pro zachování úrovně bezpečnosti provozu na všech tratích se základním rádiovým spojením v ČR vymyslela sama, tedy bez jakékoliv legislativní povinnosti ze strany EU, ministerstva dopravy anebo Drážního úřadu, která by k tomu SŽDC nutila. Je to tedy jakási „třešnička“ na straně uživatelských funkcionalit vlakového rádiového systému sítě GSM-R CZ, která je bezkonkurečně evropským unikátem a kterou SŽDC tak dopravcům, kteří se budou chtít připojit, poskytne samozřejmě zdarma.

Povinnost vybavení touto funkcionalitou HV dopravců, která již od roku 1995 v rádiové síti TRS zachránila miliony Kč a stovky lidských životů, však pro dopravce v ČR ze současné legislativy totiž dosud bohužel nevyplývá. Přestože tato funkcionalita rádiové sítě není náhradou plnohodnotného vlakového zabezpečovače, pevně doufám a věřím, že po tragické nehodě dvou osobních vlaků na železnici DB v roce 2015, které měly předepsaný vlakový zabezpečovač i nouzové volání GSM-R a chybou výpravčího se přesto srazily v rychlosti 100 km/h, svůj odmítavý postoj k této naší národní aplikaci přehodnotí i vedení komise ERIG a taková opatření přijme na všech tratích nejen v ČR, ale i EU, kde dosud není vlakový zabezpečovač ETCS, ale je již funkční rádiová síť GSM-R. Vzhledem k až směšným celkovým nákladům dopravce na úpravu HV, v porovnání s hodnotou zachráněného lidského života, by se tato funkce měla stát základním standardem jakékoliv rádiové sítě GSM-R na všech tratích dosud bez implementace evropského vlakového zabezpečovače ETCS.

S kontrolním operatérem obsluhy dráhy SŽDC Pavlem Láškem rozmlouval Libor Poláček.

Zájem o práci strojvedoucího roste

Ze statistik Drážního úřadu (DÚ) vyplývá, že počet žadatelů o práci strojvedoucího v posledních letech stoupá. V loňském roce dokonce úřad zaznamenal rekordní počet žádostí. Poprvé se číslo přehouplo přes hranici jedné tisícovky.

Rozvoj železniční dopravy v posledních několika letech zažívá značný nárůst. Se zvyšující se oblibou roste také zájem o funkci strojvedoucího. Za rok 2016 eviduje Drážní úřad celkem 1 013 podaných žádostí ke zkouškám, jejichž úspěšné zvládnutí znamená pro žadatele získání licence strojvedoucího. V roce 2015 podalo žádost ke zkouškám 773 zájemců, o rok dříve dokonce jen 577 zájemců.

Testy v roce 2016 prošlo něco málo přes polovinu zájemců, konkrétně jich bylo 526, což znamená, že v průměru u zkoušek uspěl každý druhý. *„Pokud žadatel neprojde napoprvé, může se pokusit uspět v dalších pokusech. Legislativa počet zkoušek neomezuje, o to ale více hlídáme, aby uchazeči byli na funkci řádně připraveni,“* říká ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář. Zajímavostí je, že práce strojvedoucího už není vnímána jako ryze mužská záležitost. Čím dál více se na zkoušky hlásí i ženy. Vloni úřad vydal licenci sedmi ženám, předloni osmi. *„Na naší síti je k vidění už přes 30 žen ve funkci strojvedoucího,“* dodává Jiří Kolář. I když obecně zájem o funkci strojvedoucího roste, v reálu dopravci nadále trpí jejich nedostatkem. Je to způsobené jak rostoucím počtem vlaků na naší síti, tak odchodem současných strojvedoucích do důchodu.

Rekordní zájem byl také o vydání průkazu způsobilosti, který opravňuje k řízení lokomotiv na vlečkách. V roce 2016 DÚ zaevidoval 679 žádostí, v roce 2015 to bylo o 193 žádostí méně. Zde je však poměr úspěšnosti oproti licencím zcela odlišný. V loňském roce neuspělo pouze 73 žadatelů.

Nepatrný nárůst byl zaznamenán i u žádostí o vydání průkazu způsobilosti osob, na jehož základě je možné řídit lanovou dráhu. Těch bylo v roce 2016 podáno 114 (z toho dvě ženy), zatímco o rok dříve 110 (žena žádná).

Připravil Martin Novák
tiskový mluvčí Drážního úřadu

Žádosti o licenci strojvedoucího

Rok	Počet uchazečů celkem	Počet úspěšných pokusů	Počet neúspěšných pokusů	Úspěšnost uchazečů
2013	416	195	221	**47 %**
2014	577	296	281	**51 %**
2015	773	406	367	**53 %**
2016	1 013	526	487	**52 %**

Žádosti o průkaz způobilosti k řízení lokomotiv na vlečkách

Rok	Počet uchazečů celkem	Počet úspěšných pokusů	Počet neúspěšných pokusů	Úspěšnost uchazečů
2014	430	386	44	**90 %**
2015	486	428	58	**88 %**
2016	679	606	73	**89 %**

Poznámka: Na setkání zástupců vedení Drážního úřadu s novináři 26. ledna zazněla rovněž informace, že v současné době vlastní licenci pro výkon profese strojvedoucího na dráhách celostátních a regionálních cca 9000 osob a dalších 7000 je držitelem průkazu způsobilosti, který je opravňuje k řízení lokomotiv na vlečkách.

Pozvánka

9. ročník **Memoriálu Břeti Demela v kuželkách** se v České Třebové v letošním roce mimořádně uskuteční **již ve dnech 25. a 26. dubna**. Přihlásit se můžete každé pondělí nebo čtvrtek na tel. čísle **972 32 5086**. Občerstvení po celou dobu turnaje zajištěno. Srdečně zvou pořadatelé.

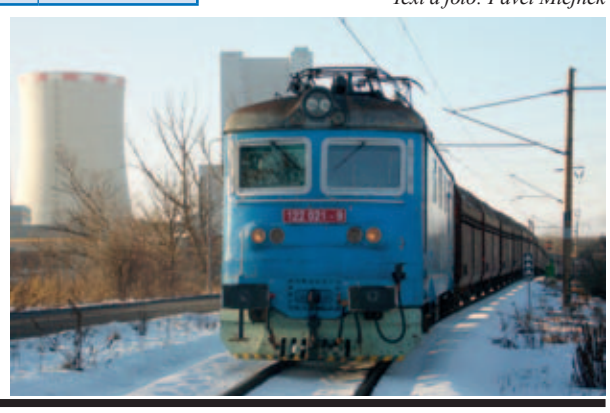
Sice půlstoletá, ale stále ve službě

Letošní rok je pro lokomotivní řadu 122 výjimečný tím, že právě nyní slaví rovné půlstoletí od svého zrodu. A jelikož za tyto stroje prozatím není náhrada, pořád je možno je spatřit v nekonečném kolečku souprav uhelných vlaků.

Na snímku je lokomotiva 122 021-9 zachycena před vjezdovým návěstidlem železniční stanice Bílina v čele prázdné soupravy ze Zlína.

Na druhém záběru již s uhelným vlakem pro Mladou Boleslav opouští po větvi A Úpravnu uhlí Ledvice.

Text a foto: Pavel Mlejnek



Když byl dědeček na dráze pod penzí…

II. – Pokračování ze ZS č. 2/2017

V dnešním povídání se nejprve ohlédnu do „provozní“ minulosti železnice. K dřívější železnici C. a k. Rakousko-uherské monarchie a pak také k ČSD první Československé republiky se nedostal pracovat leckdo. Síto výběru bylo husté nejen z hlediska zdravotního. Byla nutná i naprostá občanská bezúhonnost. Tehdy byla práce na železnici „pod penzí“ a měla řadu výhod. Za První republiky si mohl například vlakvedoucí nákladních vlaků, živící manželku a čtyři děti studující na středních školách, koupit na úvěr a dobře splácet domek za 75 tisíc prvorepublikových korun (1 US dolar byl tehdy za 7 Kč). K tomu náleželo deputátní uhlí, levný odkup pražců, režijní výhody ve vlacích, autobusech a ostravských tramvajích a také lanovkách ČSD. Žilo se skromněji, ale život nebyl tak zatížen složitostmi moderní doby…

Na železnici zpravidla všichni začínali s krumpáčem u traťové služby, pak dle své inteligence a za možnosti kariérního růstu mohli jít „vejš“. Po doplnění odborných znalostí a složení předepsaných zkoušek např. přes brzdaře nákladních vlaků a průvodčích nákladních vlaků na vlakvedoucí – to byl případ mého dědečka. Jiní šli přes průvodčí osobních vlaků na vlakvedoucí osobní dopravy a pak i na další funkce provozní či komerční, dle svého odborného růstu. Železnicím C. a k. monarchie fandil i císař a stejnou vážnost požívaly i ČSD v době 1. ČSR. Dnešní „kamionová infekce“ je nejen z hlediska zdravého životního prostředí zcela nepochopitelná.

Tehdy železničáři, i když pracovali v těžkých klimatických podmínkách, nestonali. A když měli nárok na starobní důchod (mám za to, že po třiceti letech služby), museli do důchodu jít. Můj dědeček (ač byl zcela zdráv) odešel do starobního důchodu ve svých osmačtyřiceti! Všechny požitky jim však zůstaly. Jen služební byty a domky museli přenechat svým nástupcům. Všechno takto fungovalo – přes hlásky, hradla a závorářská stanoviště až po přednosty stanic a výtopen (dnešních DKV).

A pokud už se stalo, že někdo ztratil zdravotní či smyslovou způsobilost vykonávat původní pracovní zařazení, ČSD se postaraly o jeho nové správné zařazení. Případně u strojvedoucích je dokázaly dát i do plného invalidního důchodu na základě „stavovského“ postavení. Že by je někdo poslal na úřad práce a nabídl jim třeba sbírat psí exkrementy – to vůbec nepřipadalo v úvahu.

Vraťme se však do současnosti. Dnešní směnnost a zejména nepravidelné nástupy a ukončení směn nestejné délky způsobila velký nárůst hypertenzní nemoci (vysoký krevní tlak) – což dříve nepamatuji. Dále je to nárůst dyspeptických (zažívacích) obtíží, až po vředovou chorobu žaludku a dvanáctníku a neurotizace (až subdepresí) souvisejících s nedostatkem odpočinku, zvláště spánku.

Ve zde zmíněných souvislostech je nutné se zmínit i o lázeňské léčbě a ozdravných pobytech definovaných v kolektivních smlouvách. Jsou nedílnými způsoby péče o zaměstnance v provozních profesích a přispívají k upevnění jejich zdraví. Zde právě vyniká úloha odborových organizací při jejich udržení a rozšíření a zakotvení v pracovně právních dokumentech.

Pokračování v ZS č. 4/2017

MUDr. Antonín V. Pučálka

Pohled z lávky v žst Uherský Brod. Rychlík 885 do Luhačovic čekající na vykřižování s R z Luhačovic směr Praha (foto Martin Urbánek)

Úmyslná likvidace tratě 341?!

Pokračování ze str. 1

Párkrát do roka provedeme sčítání, zjistíme, že nikdo nejezdí, tak zrušíme vlaky. Příkladem je trať Mutěnice–Kyjov, která se nepřipojí zrušila. Dnešním dnem je z ní pěkná cyklostezka. Možná to bude i z těch Bojkovic do Uh. Hradiště, protože jízdní doba s těmi přestupy se začíná rovnat jízdě na kole. A to je zatím jen problém s jízdním řádem. Neodvažuji se ani pomyslet, že by zde mělo být tolik výluk jako v loňském GVD. Když k těm dvěma přestupům přidáme nástup a výstup do autobusu, tak v brzké době budeme vozit už jen sami sebe. Za loňský rok tu bylo tolik výluk, že trať by už dávno byla dvoukolejná, elektrifikovaná a koleje by byly pozlacené. Místo toho se jízda v některých místech podobá parníku houpajícího se na vlnách Pacifiku a koleje se před námi vlní jako dva splašení hadi.

Dělat výluku na odstraňování vegetace je výsměchem ze strany SŽDC jak pro lidi, tak pro dopravce. Vzpomenu dvě výluky koncem loňského roku. Nepřetržitá čtyřdenní výluka ROV 13210 Ostr. Nová Ves–Kunovice. Místo opravy žel. přejezdu se vyčistilo cca 150 metrů kanálu podél trati. Prý již nešlo zrušit objednané autobusy. A druhá dvoudenní výluka ROV 13006 Staré Město–Uh. Hradiště probíhala z důvodu kácení dvou olší poblíž drážního tělesa. Snad bude v nejbližší době SŽDC platit všechny náklady spojené s výlukovými činnostmi.

Jediným pozitivem je, že zde o víkendech přibylo pár spojů navíc. Co se ale týká kultury cestování, tak to je další kapitola. Pořád se někde něco přivěšuje, odvěšuje a přestavuje. Strojvedoucí os. vlaků si připadají, jako by jezdili na Mn vlacích. V rámci úspor se pokrátily soupravy, nebo z klasických souprav se přešlo na motorovou vozbu. Sunutím jedeme 30 km/h a přidáním posilového vozu řady 010 nebo 810 a 814 na Sp vlak opět snížíme rychlost na 80 km/h. Ono se nedá v těchto vozech sedět již při menších rychlostech. Zde vzpomenu Sp 1729. V loňském roce na tomto vlaku jezdila 754 + 4 klasické vozy. Dnes 842 + 2 krát 054. Z Brna vyjíždí souprava nacpaná k prasknutí, cestující jsou i ve služebním oddíle. A aby toho nebylo málo, ve Veselí odvěsíme ještě vůz. Přeženeme lidi a jedeme zase nacpaní dál. Z Uh Hradiště zpět jako 1732 opět plní.

Mezi tímto obratem si kolega z Horních Heršpic dvakrát zasune do Kunovic a zpět, aby byl řádně vytížený a neměl nějaké zbytečné prostoje. A o včasném odjezdu by se taky dalo pochybovat. Motorové vozy se musí dozbrojit LTO, vodou atd. Při současných obratech a kapacitě brněnského nádraží je to jako ze sci-fi filmu. Na papíře to jde, praxe je ale jiná. Takže další časté zpoždění. Kromě strojvedoucího a vlakového personálu je to ale všem jedno.

Obě nástupiště na vykřižování rychlíků. Třetí nástupiště v Uherském Brodě chybí. Místo toho je 2. kolej rozdělena cestovým návěstidlem a hned vpravo je vidět velmi krátký peron, k němuž se žádná souprava nevejde, a tudíž není ani umetený. Nepoužívá se (foto Martin Urbánek)

Dalším příkladem je páteční Sp 1727, který jede až do Vlárského Průsmyku. Nedostatkem mot. vozů zde můžeme vidět 750.7 + třikrát 050, nebo dokonce 742 + 050 vozy, které jsou nasazovány za motorové jednotky. Na úkor o něco kratší a lehčí soupravy ČD možná ušetří pár drobných, ale za jakou cenu? Další odliv cestujících.

Šetřit ano, ale na jiných místech. V provozu už není kde a na úkor bezpečnosti cestujících a zaměstnanců už to nejde!

Co přinesl nový GVD pro strojvedoucí? Další z následujících dnů usedám do křesla strojmistra. Směna začíná jako vždy. Pár strojvedoucích hlásí problémy s topením, sem tam ucpané, nebo nefunkční WC. Jezdíme dál, protože vyměnit není za co. Bez záloh to opět nejde. Nastupujícímu kolegovi hlásím 6 hnacích vozidel za směnu, ale přitom si ještě dvakrát zajede pro HV do Horních Heršpic. Následující kolega je na tom líp. Má jen 4 HV, ale to má jen odpolední směnu na již zmíněné trati 341. Dále mu hlásím: *„Dnes jedeš na přípřeži. Zezadu odvěšujeme vůz, tak ať to nezpozdíme. A nezapomeň vysílačku, budeš sunout do Kunovic.“* Strojvedoucí ujede 20 km a maže na druhý stroj. Mnohdy výměna proběhne během dvou minut. Tomu odpovídá stav HV, údržba a v tom fofru také přibývající počet projetých návěstidel. Ale to by bylo už na další článek.

V odpoledních hodinách mé směny začíná přituhovat a kolega z Luhačovic hlásí neschopnou 810 pro poruchu kompresoru. Shodou náhod mám v Újezdci 842. Volám dispečerovi, že vše můžeme zachránit. Odpověď? Hele, podej si KADR *(technologie podání žádosti o dopravní cestu – pozn. redakce)*, jinak nejedeme. Začínám klepat do PC žádost o trasu ad hoc. Pak čekám na schválení trasy. Výsledkem mého snažení je zpoždění 30 min os. vlaku, který mohl odjet včas. Cestujícím ujíždí všechny přípoje. Druhým případem je neschopná 750.7 ve Starém Městě. Ve Veselí mám náhradní stroj, ale chlapa ne. Přemluvím jednoho z místních, aby mně mašinu zavezl do St. Města. Mám na to téměř hodinu. Zase stejný přístup – podej si KADR, jinak nejedeme. Čekáme několik minut na schválení trasy. Výsledek už znáte – 50 min zpoždění a rychlík do Luhačovic je ukončen v Uherském Brodě z důvodu obratu soupravy. Cestující opět ven. Za bývalého režimu by to byla sabotáž.

Takže asi nejlepším řešením bude nic nedělat a na veškerou snahu se vykašlat. Ze všech stran slyším narážky na ČD. Někdy mám dojem, že to bohužel vadí už jen pár jejich zaměstnancům. Jestli ministerstvo dopravy zavede ony půjčovny HV pro soukromé dopravce a správkárenství přejde pod DPOV, tak to nebude jen konec trati 341, ale i konec ČD.

Přesto věřím, že se někdo najde a bude se těmito problémy konečně zabývat. Taktéž doufám, že se brzy vyřeší dopravní obslužnost na trati 341 a zvítězí zde zdravý selský rozum. Všem kolegům vlastní silou a mnoho najetých km bez mimořádných událostí!

Za všechny nespokojené cestující, unavené a poměry otrávené zaměstnance a ZO FS Veselí nad Moravou
Martin Urbánek

Vyjádření k článku „Úmyslná likvidace tratě 341?!“ za České dráhy, a.s. Regionální obchodní centrum Zlín

Jízdní řád vlaků osobní regionální dopravy (vlaky kategorie Os a Sp) je dopravcem – obchodní společností České dráhy, a.s. připravován na základě požadavků a objednávky příslušných krajů, které zodpovídají za základní dopravní obslužnost veřejnou silniční a železniční dopravou na svém území, včetně koordinace jízdních řádů železničních a autobusových dopravců. Jízdní řád dálkové dopravy (vlaky kategorie R a vyšší) je sestavován na základě požadavků Ministerstva dopravy. Součástí každé objednávky je vyjma periody jízdy vlaků, časové polohy vlaků, určeno též i místo zastavení. Konkrétní časové údaje o jízdě vlaku jsou konstrukční záležitostí a jsou tak zpracovány provozovatelem dráhy Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Osobní regionální doprava ve Zlínském kraji je objednána Zlínským krajem ve spolupráci s Koordinátorem veřejné dopravy, s.r.o. Společnost České dráhy, a.s. je jediný dopravce zajišťující regionální dopravu ve Zlínském kraji, a to jen díky skutečnosti, že si tento kraj regionální dopravu objednal u naší společnosti.

Vámi popsaná situace nevznikla z vůle objednatele, ani z vůle dopravce, ale byla vynucena změnou polohy dálkových vlaků. Vlaky Praha–Luhačovice / Veselí nad Moravou / Zlín střed jedou v jiné poloze o půl hodiny dříve. Tato změna znamenala rozvrat regionální dopravy nejen na trati č. 341 Staré Město–Vlárský průsmyk, kde se tyto rychlíky dostaly přesně do časové polohy našich původních vlaků Staré Město u Uherského Hradiště–Bylnice. Nově tak tyto vlaky v původní časové poloze jet nemohly, neboť dálková doprava má při konstrukci jízdního řádu přednost. Současně posun rychlíků znamenal velké problémy i na tratích č. 330 Přerov–Břeclav, na trati č. 331 Otrokovice–Vizovice a částečně i na trati č. 303 Kojetín–Valašské Meziříčí. S návrhem Ministerstva dopravy vyjádřil objednatel prostřednictvím společnosti Koordinátor veřejné dopravy, s.r.o. nesouhlas jak písemně, tak i při osobním jednání. Na tento nesouhlas dostal objednatel jednoznačnou odpověď, že jiné řešení není možné, aby tyto vlaky nebyly v konfliktu s komerční dopravou. Jediné s čím Ministerstvo dopravy souhlasilo, bylo zastavení posunutých rychlíků v Újezdci u Luhačovic, aby zde bylo možné navázat přípoj na Bylnici. Následkem této situace jsme museli zkrátit přímé vlaky do Bylnice jen z Újezdce u Luhačovic a jako částečnou náhradu jsme zavedli původně doplňkové vlaky, které jezdily do Bojkovic, denně, aby alespoň jednou za dvě hodiny zůstalo zachováno přímé spojení. Samozřejmě by bylo ideální, aby vlaky z / do Bylnice byly výchozí a končící v Uherském Brodě. Zlínský kraj (objednavatel) je však limitován smluvním rozsahem kilometrů, pro které má zajištěné finanční krytí, a tímto vedením by došlo k jeho překročení (vlaky Staré Město – Bojkovice jedou denně namísto původních pracovních dnů a navíc jsme nově zavedli přímé vlaky Kroměříž–Zlín střed, aby se alespoň částečně odstranila dlouhá proluka mezi vlaky na trati č. 330 a cestující od Holešova nemuseli hodinu a půl čekat na vlaky směr Otrokovice). Objednavatel uznává a plně souhlasí, že přijaté řešení není ideální, ale za současné situace je nejpřijatelnější možností. Jako dopravci souhlasíme se stanoviskem objednatele. Navíc jsme zajistili pro cestující v úseku Staré Město u Uherského Hradiště–Újezdec u Luhačovic tarifní výjimku pro vlaky dálkové dopravy, a to takovou, že jsou zde cestující odbaveni jako ve spěšném vlaku. Také bylo z naší strany zajištěno přes dispečery v případě většího zpoždění vlaků dálkové dopravy zavedení zvláštních tras v úseku Staré Město u Uherského Hradiště–Uherské Hradiště (a opačně) k Sp vlakům směr Brno a také v úseku Újezdec u Luhačovic–Uherský Brod (a opačně) mezi Os vlaky z Bylnice směr Brno.

Každé Regionální obchodní centrum společnosti České dráhy, a.s. disponuje přidělenou turnusovou potřebou hnacích a přívěsných vozidel, veškerá tato vozidla nejsou majetkem Regionálních obchodních center, ale společnosti České dráhy, a.s. Generální ředitelství, Odbor 12. Jakákoliv změna turnusové potřeby musí být projednána s tímto odborem, anebo je tímto odborem dána. Tak, jak tomu bylo v případě zmiňovaného Sp vlaku. Naskytla se možnost zlevnit provoz, navýšil se počet motorových vozů řady 842 a ušetřilo se vozidlo řady 754. Tato změna byla projednána mezi Regionálním obchodním centrem Brno a Odborem 12 a souhlas k této změně dalo i Regionální obchodní centrum Zlín. Na území Zlínského kraje je tento spěšný vlak v tomto řazení, co se týče síly obsazení, dostačující a provoz tohoto (těchto) vlaků se zlevnil. Při nasazování souprav je třeba dbát na efektivitu a ekonomickou výhodnost.

Je dobré si uvědomit, že řízení provozu je plně v rukou státní organizace Správa železniční dopravní cesty, která je vlastníkem železniční infrastruktury a mimo jiné organizuje veškeré stavební práce na ní včetně s tím souvisejících výluk, což má rozhodující vliv na včasnost jízd vlaků všech dopravců. Správa železniční dopravní cesty s.o., z důvodu nevydání stavebního povolení na opravu přejezdu v železniční stanici Ostrožská Nová Ves, změnila pracovní postupy v provedení výluky v úseku Ostrožská Nová Ves– Kunovice. Tyto změny byly oznámeny v době konečného zpracování Opatření k výluce. Náhradní autobusová doprava byla zajištěna na základě řádného výběrového řízení k Veřejné zakázce dle žádosti společnosti Správa železniční dopravní cesty s.o. a z důvodu neexistence písemného požadavku na zrušení této výluky nebylo jediné zákonné opodstatnění rušit smlouvu s autobusovým dopravcem o zajištění náhradní autobusové dopravy.

V železniční stanici Újezdec u Luhačovic bylo dnem 11. 12. 2015 zrušeno místo osobního pokladníka. Byl však zaveden tzv. Pilotní provoz odbavování cestujících náhradním způsobem, a to vlakovou četou, kdy základní odbavení prováděli vlakvedoucí z místa pokladní překážky pomocí přenosné osobní pokladny. Cestujícím byl po dobu prodeje k dispozici otevřený a vytápěný vestibul stanice. Otevírací doba se shodovala s otevírací dobou klasické pokladny. Ke konci školního roku byl však tento provoz vyhodnocen jako nerentabilní a k 30. 6. 2016 byl náhradní prodej jízdních dokladů ukončen z důvodu nepokrytí nákladů tržbami. Toto zrušení prodeje jízdenek s sebou přineslo uzavření vestibulu a veřejných WC. K 1. 7. 2016 přešly všechny výpravní budovy z majetku společnosti České dráhy, a.s. na společnost Správa železniční dopravní cesty, s.o. Otevření veřejně přístupných prostor je tak výhradně v jejich kompetenci. Ze strany společnosti České dráhy, a.s. byla snaha o zajištění otevření vestibulu a to i nabídkou spolupráce při jeho otevírání a zavírání. Otevření vestibulu však společnost Správa železniční dopravní cesty, s.o. zatím neplánuje.

K uvedené situaci ve stanici Uherský Brod uvádíme, že modernizace stanice Uherský Brod byla připravována v roce 2010. Projekt zcela odpovídal tehdejšímu modelu regionální i dálkové dopravy, kdy nebyl předpoklad výchozích a končících vlaků, ani křižování vlaků dálkové dopravy v této stanici. Tehdejší požadavek společnosti České dráhy, a.s. na další nástupiště nebyl akceptován. Řešení kolejiště v uvedených stanicích Nezdenice a Slavičín odpovídá zajištění bezpečnosti cestujících při křižování vlaků vzhledem k neobsazení těchto stanic zaměstnanci provozovatele dráhy.

Na závěr si dovolujeme podotknout, že součástí přípravy jízdního řádu je tvorba oběhů hnacích vozidel a přívěsných vozů, na základě tohoto je nasazován personál a ten je jistě odsouhlasen odbory Federace strojvůdců. Stejně tak je neodiskutovatelný fakt, že každý zaměstnanec naší společnosti by měl pracovat dle daných předpisů, pracovní náplně, podle svého nejlepšího vědomí a svědomí a dodržovat Etický kodex společnosti.

České dráhy, a.s.
Regionální obchodní centrum Zlín

„Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií... DOZ trati Újezdec u Luhačovic (mimo)–Vlárský průsmyk.“ V těsné blízkosti tohoto billboardu hrdě oznamujícího zásluhy EU se ovšem nacházejí i nedůstojná, velmi nevábná zákoutí, kde cestující vzhledem k uzavřené staniční budově v Újezdci operativně řeší chybějící WC anebo přeplněné odpadkové koše. Z toho by ale bruselští úředníci jistě radost neměli... A že se jedná především o ostudu SŽDC, která má pečovat o tuto vstupní bránu k největším moravským lázním, ani nemusíme připomínat! (foto redakce ZS)

Na lokomotivní depo Krnov si přišlo 26. listopadu 2016 zavzpomínat pět desítek jeho bývalých zaměstnanců (foto Jiří Lisztwan)

Tak vypadalo depo Krnov ještě v plném provozu, jenže pak se pro něho čas zastavil... (Jiří Lisztwan a archiv Karla Kvity)

Ještě k bývalému depu Krnov

„To všechno vodnés čas...,“ zpíval kdysi Walda Matuška. Ale to, co se stalo koncem roku 2006 s krnovským depem, čas nikdy neodnese. Vše je totiž zaznamenáno a zdokumentováno, a tak si budeme moci kdykoliv paměť osvěžit. Čas sice léčí, ale odnést to nemůže. Pokud navážu na minulý článeček, který tohle téma začal, tak mohu jen konstatovat, že ze všech těch více než padesáti zúčastněných na vzpomínkové akci výročí deseti let zániku lokomotivního depa Krnov, konané 24. listopadu 2016, nebyla cítit jen nostalgie za starými zlatými časy, ale hlavně zahořklost a pocit křivdy, že vše mohlo být jinak.

Krnovské depo mohlo klidně zůstat funkční. Veškeré investice šly vniveč. V 80. letech byla vybudovaná nová, velkorysá tankovací stanice, došlo ke generální opravě střechy kruhové rotundy, systému vytápění atd. Vše je o penězích, lidech a moci. Tento akt Olomouce mi tenkrát připadl jako v minulosti jednání evropských diktátorů. Stalin např. nechal odstranit před válkou asi dvě třetiny svých nejkvalitnějších důstojníků, protože měl pocit, že by ho mohli mocensky ohrozit, aniž by si uvědomoval, že si vytváří problémy do budoucna. A tak se nabízí přirovnání, že něco podobného konalo v té době vedení depa Olomouc. A krnovské depo byla veledůležitá kauza. I když ne samozřejmě jediná.

Tyto centralistické tendence Olomouce známe už z historie. Již v třicátých letech minulého století Olomouc pomalu přebírala část výkonů po bývalé MSCB – „Centrálce“ *(Moravsko-slezská ústřední dráha, německy k.k. privilegierte Mährisch-Schlesische Centralbahn – pozn. red.)*, až nakonec převzala 1. 1. 1936 celou výtopnu Krnov jako svou pobočku (včetně strojové st. Olomouc-Hodolany, která patřila Krnovu). Od r. 1953 bylo v Krnově samostatné depo II. třídy a pokud jde o osobní dopravu obsluhovalo s „olomouckými“ celý tzv. Jesenický okruh přes Bruntál i Hanušovice. Od r. 1963 se Krnov stal pobočným depem, tentokrát Ostravy. To byly zlaté časy. Byla převzata většina výkonů Olomouc–Hanušovice–Krnov. S „ostravskými“ jsme si rozuměli. Od r. 1990 se Krnov stal pouhou provozní jednotkou Olomouce. S dělením státu v r. 1992 došlo ke změně názvu společnosti na ČD, a také, logicky, k jinému rozdělení činností a struktuře. Naskytl se tak široký prostor k manipulování, a tak také tento trend vyústil v r. 2007 k úplnému zastavení činnosti ČD ve velmi příznivých podmínkách krnovského depa. Zbytky strojních čet a pár administrativních zaměstnanců se muselo přemístit do náhradních malých, renovovaných prostor v objektu bývalých skladišť v žst Krnov.

Vzpomeňme i nesmyslnou kampaň proti krnovským lok. řady 753 (Brejlovcům), kterých bylo v Krnově asi 12 kusů, kdy byla navrhovaná náhrada za zastaralou řadu 749 (!), s budoucí remotorizací. Všichni víme, jak to dopadlo. A aby mohla být fyzická likvidace rotundy dokonána, a odstraněny veškeré poslední obavy z potenciální (budoucí) konkurence, došlo doslova k vyrabování a odvozu veškerého strojního vybavení. Dokonce bylo už vše nachystáno k fyzické likvidaci (rozpálení) vytápěcího systému, ale pod pohrůžkou od budoucího uživatele od toho bylo upuštěno.

Dnes krnovské depo zřejmě chybí. Olomouc si dokázala různými úskoky a styky uzurpovat moc, i když svým významem, jako depo, nebyla vůbec nijak důležitá. V oblasti byly významnější Přerov, Šumperk, Česká Třebová atd. Na hlavní štreku moc nemohli, a tak se tlačili jinde.

A navíc, Krnov zrovna neoplývá pracovními příležitostmi a v depu pracovalo několik set lidí. Je sice pravda, že v r. 2007 došlo k zahájení el. provozu na trati Ostrava Svinov–Opava východ, což dost zamíchalo oběhy v krnovské služebně, ale to samo o sobě nemohlo být důvodem její likvidace. O hnací vozidla už není, a ani nemůže být, tak dobře a operativně postaráno jako dřív. Depo mělo vlastní kulturní dům, bohatě využívaný různými aktivitami zaměstnanců, mělo patronát nad sportovním klubem Lokomotiva Krnov, kde sportovala spousta zaměstnanců, lidé měli k sobě blíž. Všechno je pryč. A ze všech kolektivů, které nějakým způsobem měly společné zájmy, zůstali už jen snad Jeseničtí Vlci, o kterých snad někdy příště, protože to je na román.

Karel Charlie Kvita, strojvedoucí v.v.

*V úterý 10. ledna 2017 odpoledne bezpečně zastavil v žst Trutnov motorový vůz 854 213-6 v čele spěšného vlaku 1807, vedený naším kolegou, členem základní organizace FS, panem **Stanislavem Prouzou**, jedním z posledních parních strojvůdců trutnovské výtopny. „Mlhovina“, jak mu přezdíváme, patřil k těm odvážným, kteří se od počátku rekonstrukcí řad 852/3 na řadu 854 aktivně zapojili a přispěli k jejich uvedení do provozu v Trutnově. A věrný jim zůstal až do svého odchodu na zasloužený odpočinek. Přejeme Standovi do dalších let pevné zdraví, životní pohodu a mnoho šťastných kilometrů s jeho novým autem. Foto a text Brutus*

www.svetem.eu

nabízí ubytování v chatách a studiích v Černé Hoře (lehátka i z Budapešti) nebo v levných apartmánech v Kalábrii (leťte do Říma nebo Neapole a dále vlakem),

tel. 604 953 467

Nabídka penzionu Real

Využijte **výhodných nabídek pobytů penzionu Real v Bedřichově v Jizerských horách**!
Nabízíme ubytování v osmi pokojích o 2 až 4 lůžkách (celkem 26 míst a 5 přistýlek), které mají vlastní sociální výbavu (WC, sprchový kout, umyvadlo), televize na pokojích, možnost připojení na Wi-Fi.
Více informací najdete na ***www.penzionreal.cz*** nebo volejte na telefonní číslo **+420 777 272 279**.
Aktuální nabídku rekreačního střediska najdete také na Facebooku:
www.facebook.com/penzionrealbedrichov

Společenská rubrika

Dne 19. ledna oslavil své 55. narozeniny náš kolega **Petr Lehár**, strojvedoucí a předseda revizní komise ZO Federace strojvůdců Pardubice. K životnímu jubileu mu blahopřejí a ještě do mnoha dalších spokojených let hodně úspěchů a hlavně zdraví přejí výbor a ostatní členové pardubické základní organizace FS.

***

V měsíci lednu oslavili svá významná životní jubilea dva emeritní strojvůdci z Karlových Varů. 30. ledna oslavil osmdesátiny kolega **Vladimír Rozhon** a 31. ledna sedmdesátiny kolega **Miloš Dubský**. Oběma oslavencům k jejich jubileu vše nejlepší, pevné zdraví hodně štěstí, spokojený život a každý den nějaké milé překvapení přejí kolegové z Karlovarského klubu emeritních strojvůdců.

***

Do plného invalidního důchodu odešel 30. prosince 2016 náš kolega **Ladislav Kopečný**, strojvedoucí a člen ZO Federace strojvůdců Prostějov. Výbor a ostatní členové této základní organizace mu děkují za práci vykonanou na železnici a do dalšího života přejí jen to nejlepší a samozřejmě hlavně zdraví.

***

Dne 5. ledna 2017 oslavil své 65. narozeniny strojvedoucí v.v., pan **Václav Žitník**, člen základní organizace FS Horažďovice předměstí. K tomuto životnímu jubileu mu blahopřejí a mnoho štěstí, pohody a hlavně pevné zdraví přejí všichni kamarádi a kolegové ze ZO FS Horažďovice předměstí.

***

Druhého února odešli na zasloužený odpočinek naši kolegové **Josef Zetek** a **Vlastimil Černý** ze základní organizace FS Louny. Za dlouholetou práci na železnici jim děkují a pevné zdraví a spokojenost v dalším životě přejí výbor a ostatní členové lounské ZO Federace strojvůdců.

***

Dne 23. ledna zastavil svůj poslední vlak strojvůdce ČD, pan **Zdeněk Kučera**. Všechno nejlepší do zaslouženého důchodu, hlavně pevné zdraví přejí kolegové depa Havlíčkův Brod.

***

Dne 28. ledna oslavil šedesáté páté narozeniny náš kolega, strojvedoucí v.v., pan **Bohumil Capoušek**. Do dalších let vše nejlepší, pevné zdraví a všeobecnou pohodu přejí kamarádi, členové základní organizace FS v Turnově.

***

Prvním naším jubilantem v letošním roce je náš kolega **Josef Čmiel**, strojvedoucí ČD Cargo Ostrava a člen naší základní organizace FS Jablunkov, který 20. ledna oslavil své životní jubileum šedesáti let. I my, jeho kolegové a spolupracovníci, se připojujeme ke gratulantům a přejeme mu do dalších let pevné zdraví, hodně štěstí a rodinné pohody. Výbor a členové ZO FS Jablunkov

CK SUSANNA VIAGGI

JIŽNÍ ITÁLIE – Marina di Camerota

zděné a dřevěné bungalovy, apartmány přímo u soukromé pláže, vlakové spojení až do místa

www.susanna-viaggi.cz

tel.: 607 101 707

Svá významná životní jubilea již letos slavili tito naši kolegové ze základní organizace FS Louny: 55 let 29. ledna **Jan Zuzčík**, 60 let třetího ledna **Milan Kaplan**, 65 let 18. 1. **Jiří Trhlík** a 15. února **Miroslav Král**. Krásných 85 let slavili 23. ledna hned dva kolegové – pánové **Miroslav Volkman** a **Jaroslav Peřina**. Všem našim jubilantům srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších spokojených let přejeme jen to nejlepší, pohodu a zejména hodně zdraví.

***

Dne 28. ledna oslavil své 65. narozeniny náš kolega **Ladislav Bílý**, strojvedoucí ve výslužbě. Rovnou šedesátku 24. února oslaví rovněž další náš prostějovský kolega, pan **Milan Egg**. Oběma jubilantům srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších spokojených let vše nejlepší, hodně úspěchů a především pevné zdraví přejí výbor a ostatní členové základní organizace FS Prostějov.

***

Koncem loňského roku ukončil svoji profesní dráhu i náš havlíčkobrodský kolega, strojvůdce ČD, pan **Miloslav Plíhal**. Pevné zdraví a mnoho životního elánu přejí kolegové z Havlíčkova Brodu.

***

Svá významná životní jubilea již letos oslavili rovněž dva naši kolegové ze základní organizace FS Ústí nad Labem – svoji první padesátku třetího ledna **Miroslav Malý** a 11. února rovnou šedesátku **Miroslav Šporer**. Oba jsou zaměstnanci společnosti ČD Cargo. Výbor a ostatní členové jejich ZO Federace strojvůdců oslavencům srdečně blahopřejí a ještě do mnoha dalších spokojených let přejí jen to nejlepší a zejména hodně zdraví.

***

Osmého února oslavil své 50. narozeniny náš kolega **Jiří Činčura**, strojvedoucí a člen základní organizace FS Telč. K významnému životnímu jubileu mu blahopřejí a do té druhé padesátky hodně úspěchů, osobního štěstí a spokojenosti a především pevné zdraví přejí výbor a ostatní kolegové z telčské ZO Federace strojvůdců.

***

V měsíci únoru má základní organizace FS Trutnov jednoho jubilanta. Je jím **Jiří Nedomlel**, který 16. 2. oslaví sedmdesát let. Přejeme mu do dalších let jen to nejlepší a co největší úlovky na udici.

PS: Omlouvám se zároveň kolegovi Stehlíkovi, že jsem jej v této rubrice udělal o 10 let starším. *(B.B.)*

Poslední rozloučení

Dne 18. ledna 2017 odešel na věčnost náš bývalý kolega, strojvůdce depa Havlíčkův Brod, pan **Jiří Benda**. Zemřel ve věku 82 let. Čest jeho památce.

Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku.

Výbor a členové ZO FS Havlíčkův Brod

***

Dne 30. ledna 2017 nás náhle opustil náš kolega **Miroslav Jaroš**, strojvůdce depa a člen ZO FS Letohrad. Zemřel ve věku pouhých 60 let.

Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku.

Kolegové, výbor a členové ZO FS Letohrad

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. Odpovědný redaktor PhDr. Libor Poláček, předseda redakční rady Ivo Vlachynský, místopředsedové Evžen Mikolajek a Radoslav Ondráček. Sídlo tiskového střediska a redakce Zájmů strojvůdce: České dráhy, a.s., Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon a fax: 972 625 066. E-mail: Polacek@fscr.cd.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