

Reorganizace úseku řízení provozu na Správě železnic.

S nástupem generálního ředitele Ing. Emanuela Šípa do čela tehdy nově vzniklých Českých drah 1. června 1993 nastala nekonečná série organizačních změn na české železnici. Jen si namátkou připomeňme vznik (a zánik) obchodně přepravních a provozních ředitelství, regionálních center provozu, oblastních ředitelství, provozních a přepravních železničních stanic, správ železniční dopravní cesty apod. A protože byl delší dobu klid, přichází nové vedení Správy železnic s reorganizací bez problémů fungujícího úseku řízení provozu – prý se ušetří přes 300 mil. Kč. Budou se snižovat počty úředníků, jen ta práce, která se na tomto úseku provádí, nebyde. Ale jak říkají starší pamětníci: „to už tady bylo nebo je to pěkná bl*ost“.

Když 1. září 2011 úsek řízení provozu přesel (jako poslední) od ČD k tehdejší SŽDC, nebyli zaměstnanci tohoto úseku na SŽDC moc vítáni. Najednou se efektivita práce u SŽDC nepočítala podle tisíců vylitých či vysypaných kubíků betonu a stěrku, kilometrů postavených protihlukových zdi či zábradlí, ale také podle toho, zda se udržuje a modernizuje to, co provoz skutečně potřebuje či jak včas jezdí vlaky.

Příchod úseku řízení provozu také přinesl přehodnocení počtu správ dopravní cesty (14) a k 1.4.2012 najednou stačilo jen 7 oblastních ředitelství. V té době běžela výstavba CDP (centrální dispečerské pracoviště) v Praze a Přerově. O jejich výstavbě bylo rozhodnuto ještě na ČD a propagátoři se inspirovali v Německu. Tam je vrcholové organizování drážní dopravy soustředěno do sedmi míst – toto rozmístění ovšem bylo vyvoláno tím, že řízení provozu v rámci DB muselo, pokud to šlo, opustit výpravní budovy. U nás nynější Správa železnic vlastní desítky nevyužitých prostor. Ale je přeci lepší postavit na půl miliardy prázdný dům a za další stovky milionu tam převádět dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení. A protože je to ekonomický nesmysl, zdůvodnilo se to synergickými efekty (mimochodem u DB se nesmí tento pojem nikde objevit – a obdivovatelé německého modelu tají, že DB uvažuje o rozmístění center řízení do 98 míst – 7 se jeví jako nešťastné řešení už třeba jen kvůli nedostatku personálu – ne všichni schopní a znalí jsou ochotni dojíždět desítky kilometrů za prací).

Na SŽ vlastní řízení železničních stanic bylo ponecháno v tzv. provozních obvodech (viz mapa). Nyní nový tandem vedení MD ČR a SŽ navrhl v rámci úspor, že se provozní obvody zredukuje na pouhých devět a vše, co souvisí s vlastním organizováním dopravy, se převede pod CDP (takovou vizi měl i první ředitel CDP Praha, ale brzy pochopil, jaká je to hloupost). Nových devět šéfů těchto obvodů bude zodpovídat za agendu, která vedení CDP „nesedí“. Jako např. tvorba základní dopravní dokumentace, běžná kontrolní činnost, technologie práce stanic, plán obsazení kolejí, tvorba výlukových opatření nepopulární vyvěšování informací pro cestující (příjezdy, odjezdy vlaků, informace o výlukách), zajišťování materiálu pro zaměstnance apod.

Když před pár lety navštívil polský náměstek generálního ředitele PKP CDP v Praze a viděl, jak to funguje, řekl, že ví, co v Polsku nebudou dělat. To by se po 1. dubnu letošního roku teprve divil! Výpravčí např. v Třebušicích má svého „provozního“ nadřízeného v Praze, pro ostatní věci pak v Ústí nad Labem.

Možná by bylo lepší, kdyby se nový šéf SŽ podíval na úroveň dispečerů na CDP. Je veřejným tajemstvím, že se na tyto pozice dostali lidé, které přednostové stanic nechtěli do velkých uzlů, protože na řešení složitých dopravních situací prostě nemají. Proto přezdívka „gordikonisté“ (vznikla podle simulačního programu pro řízení fiktivních i skutečných trati) jim sedí. Moc toho nemusí znát (znalost předpisů jako výpravčí, znalost místních poměrů, k čemu to?), hlavně že umí s počítačem. Dokonce mají větší šanci se dostat na místo dispečera lidé z ulice, než již hotoví výpravčí.

GŘ Správy železnic první informace vydalo minulý týden – a protože je plánované snižování počtu zaměstnanců i dobrou záminkou zbavit se nepohodlných lidí, na první seznámení se změnami nebyli někteří zaměstnanci, byť se jich to týká, vůbec pozváni.

Možná by se nový generální ředitel měl podívat, jak funguje úsek modernizace, proč jsou plánované akce předražené, proč všichni okolo modernizují, rekonstruují levněji než se pouštět do vod, kterým (zatím) moc nerozumí. Nebo se třeba podívat na to, proč nový systém (ne)zpravování vlaků (seznam plánovaných omezení) vychází ze sítě SŽ, která je rozdělena „jen“ na 278 úseků tabulek traťových poměrů.