

Na stranách 6 až 14 se dočtete o působení libereckých lokomotiv řady 720 (T 435.0)



Lokomotivu T 435.0111 má z CHV Lužná u Rakovníka zapůjčenou Společnost železniční. Lokomotiva stojí v obvodu strojové stanice Tanvald 4. července 2014. Pro 204 dnů jízdy pod GJW Praha v roce 1998 lze připomenout tři „velké hektory“ T 458.1501, 513 a 515.

Foto Radko Friml

O problematice údržby drážních vozidel pod dohledem ECM se dočtete na stranách 16 až 21



Snímek motorových vozů 843.008 a 854.014 pořízený 13. dubna 2022 v hale trutnovského depa zachycuje nejen pomyslné „střídání stráží“ či generací vozidel, ale také významnou komplikaci při údržbě koncepčně zcela odlišných vozidel pro prakticky stejné výkony.

Foto Rostislav Kolmačka

Rozsáhlé pojednání o lokomotivách řady 742.71 ČD Cargo naleznete na stranách 28 až 33



Ložené vozy na vlečku Rosso Steel veze 26. srpna 2021 z Mirošova lokomotiva 742.735.

Foto Michal Roh ml.

se dočtete na stranách 34 a 37



Fotografie na titulní straně (k článku na stranách až):

Fotografie na straně 43 nahoře (k článku na stranách až 3: Lokomotiva T 435.0071 s vlakem Os 6326 a vlečková T 212.0686 pro obsluhu teplárny na nákladišti Jablonecké Paseky. Po dobu nepřítomnosti autora ho na stanovišti „hektora“ zastoupil kolega Jiří Votoček, jedoucí na směnu ze Smržovky do Liberce.

Foto Ladislav Crha, 1981

Fotografie na straně 43 dole (k článku na stranách až): Střídání generací. Tak by se dal nazvat snímek ze železniční stanice Dolní Řasnice, kde se setkaly motorové lokomotivy T 435.0071 a T 466.2171. Ve strojové stanici Frýdlant v Čechách došlo od zahájení GVD 1985/1986 dne 2. června 1985 k úplné náhradě lokomotiv řady T 435.0 lokomotivami T 466.2.

Foto Miroslav Helmich, 18. 2. 1985



Snímek z ledna 2022 nabízí dnes už historický pohled do opravárenské haly firmy IDS LocoCare, s. r. o., (tehdy však KDS – Kladenská dopravní a strojná, s. r. o.) v Děčíně, kde se opravám vyšších stupňů pro externí zákazníky právě podrobují lokomotivy T 478.1215 a 740.721. Hala prochází postupně výraznou modernizací v podobě budování nových administrativních a technických prostor, dovybavení technologiemi a instalací nového opláštění.

Údržba drážních vozidel pod dohledem ECM

Asi jste už někdy slyšeli nebo četli něco o tom, že dopravce X musel odstavit část svých vozidel kvůli ECM, že ECM přineslo množství nové zbytečné administrativy do údržby železničních vozidel, nebo že se zavedením ECM výrazně vzrostou náklady na údržbu vozidel. A možná jste si na základě těchto informací udělali i jistý obrázek o tom, že ECM je tedy cosi špatného a drahého, co komplikuje už tak často problematickou údržbu. Ovšem, co když tomu tak ve skutečnosti vůbec není?!

Kolem subjektů odpovědných za údržbu vozidel (ECM), kteří přitom nejsou v oblasti údržby železničních vozidel žádnou novinkou a první

z nich u nás byli certifikováni už před více než deseti lety, bohužel dodnes koluje mezi laickou i odbornou veřejností řada polopravd a mýtů.

Přitom nejde o problematiku nikterak složitou na pochopení. Hlavním kamenem úrazu však nejspíš bude to, že jde o problematiku poměrně obsáhlou a podstatu ECM prostě nejde popsat na pár řádcích.

Přesto by se autor nyní rád pokusil vás alespoň na pár stránkách zasvětit do podstaty onoho „tajemného“ ECM, i když za cenu řady zjednodušení a s vynecháním odkazů do příslušné legislativy, které však můžete nalézt třeba na internetu

Hned v úvodu si ale musíme alespoň ve stručnosti představit soudobý „evropský“ pohled na systematické zvyšování bezpečnosti na železnici, která je – a snad se shodneme, že právem – z řady důvodů považována za nejperspektivnější dopravní mód pro udržitelnou budoucnost lidstva.

Na železnici působí řada tzv. „aktérů“, z nichž z pohledu vlivu na bezpečnost dopravy jsou nejdůležitější dopravci (tzv. železniční podniky Railway Undertakings – RU), správci infrastruktury (manažeři infrastruktury Infrastructure Managers – IM) a osoby zabezpečující údržbu vozidel (subjekty odpovědné za údržbu Entities in Charge of Maintenance – ECM). Evropská legislativa stanovuje pro činnost RU, IM i ECM celou řadu požadavků, které vytváří jakési mantinely pro fungování každého z aktérů a nastavuje i rozhraní pro komunikaci mezi nimi, včetně požadavků na vzájemně dokumentované předávání informací a spolupráci za účelem zvyšování



Dílnské zátíší s lokomotivou 754.067 oděnou po opravě úrovně R2 ve Zvolenu do historizujícího nátěru, vzniklo v prostorách depa Brno Maloměřice v únoru roku 2022.

bezpečnosti. Je nutno zdůraznit, že až na vzácné výjimky opravdu evropská legislativa aktérům železničního systému nestanovuje, co konkrétně se má jak dělat, ale stanovuje pouze rámec, jak má daný subjekt v praxi fungovat a jak spolupracovat s ostatními aktéry – jakým způsobem toho docílí, to už je „know-how“ každého z nich. Jinými slovy – z pohledu „Evropy“ je každý aktér železničního systému kostičkou lega, která musí mít navenek přesný tvar a konkrétní předepsanou barvu, aby dobře zapadla mezi ostatní, vzhledově nevyčnívala a řádně držela. Co však je uvnitř kostičky, to už je tajemstvím každé z nich.

Dále je pro problematiku nastavení evropského železničního systému dobré vědět, že všichni jeho aktéři mohou na železničním trhu samostatně působit až poté, co budou (obvykle národním bezpečnostním úřadem National Safety Authority– NSA) pro tento účel prověřeni a certifikováni, tedy „uznání způsobilými“. Princip této certifikace je u RU, IM i ECM velmi podobný a staví na stejné filozofii. V případě RU a IM je předmětem certifikace tzv. systém zajišťování bezpečnosti, jehož řádné nastavení a funkčnost potvrzuje udělení osvědčení o bezpečnosti dopravce nebo osvědčení o bezpečnosti provozovatele infrastruktury. V případě ECM je předmětem certifikace tzv. systém údržby, po jehož nastavení a prověření získá ECM osvědčení subjektu odpovědného za údržbu.

Principiálně vychází požadavky na systémy zajišťování bezpečnosti, resp. údržby z léta praxí prověřených požadavků na tzv. systémy řízení kvality Quality Management Systems (QMS) ovšem s jedním zásadním rozdílem: zatímco u QMS, reprezentovaných známými normami z řady ISO 9000, je hlavním cílem spokojenost zákazníka, v případě systémů zajišťování bezpečnosti, resp. údržby je jediným cílem zajištění bezpečnosti železniční dopravy.

V praxi nejsou popisované „železniční“ systémy vlastně ničím jiným než souborem různých provázaných opatření a „pojistek“, jejichž úlohou je nastavit pravidla pro interní komunikaci ve firmách s jasným stanovením toho, kdo za co odpovídá, kdo koho zastupuje v případě nepřítomnosti, jakým způsobem se předávají klíčové provozní i technické informace, jak je zajištěna odborná způsobilost zaměstnanců, dostupnost zdrojů pro jejich řádnou činnost a podobně. A nutno podotknout, že to není proto, aby bylo jasné koho potrestat v případě nějakého opome-

Možnosti kombinování zajištění jednotlivých funkcí systému údržby si představme na příkladu společnosti VÍTKOVICKÁ DOPRAVA. Ta je ECM pro několik lokomotiv a nákladních vozů. A zatímco pro nákladní vozy provádí společnosti 4. funkce údržby partnerské Vítkovické železniční opravny, fyzickou údržbu lokomotiv si firma provádí sama. A nejde jen o vlastní lokomotivy, ale dodavatelsky také např. o lokomotivy držitele DB Cargo Czechia, jehož stroj T 448-P-129 byl při „bohemizaci“ ve Vítkovících zastaven v květnu 2022.

Názornou učební pomůckou anatomie pojezdu železničních vozidel by mohlo být toto sestavení dvojkolí s nápravovými převodovkami spojených jen torzní vzpěrou a s namontovaným propojovacím kloubovým hřídelem. Tato podsestava z hnacího vozu řady 560 byla v depu Brno Maloměřice vyfotografována v únoru 2022.



Ve svých střediscích oprav kolejových vozidel (SOKV) provádí ČD Cargo, a. s., také vyvazovací opravy hnacích vozidel. Snímek z 21. července 2021 vystihuje atmosféru v opravně SOKV České Budějovice.





Dvojice snímků z dubna 2022 zachycuje jedno ze dvou pracovišť v České republice, které se ještě zabývá opravami hydrodynamických převodovek H 750 M motorových vozů řad 850 až 854. To se nachází v prostorách depa Českých drah v Trutnově a disponuje kromě jiného také zkušebním stavením pro testování uvedených převodovek, který je zachycen na spodním ze snímků.



nutí či chyby (ač právě s tímto mýtem se lze často v praxi setkat), ale je to z důvodu, aby každý zaměstnanec vždy a bez pochybností věděl, kdo z kolegů řeší kterou problematiku a kdo jej případně zastupuje, kde lze najít všechny pro práci klíčové informace a dokumentaci a její aktuální a platné podobě atd. Také je samozřejmé, že každá lidská činnost s sebou přirozeně nese určitou chybovost. Systémy zajišťování bezpečnosti, resp. systémy údržby důrazně vyžadují evidenci těchto chyb, selhání či reklamací a ke každé vyžaduje stanovení nápravného opatření, které zametá nebo alespoň sníží pravděpodobnost, že by se stejná chyba v budoucnu opakovala.

Zkrátka – každý z vlastní zkušenosti víme, že když si v nějaké pravidelně se opakující činnosti „zavedeme systém“, je pak taková práce mnohem výkonnější, efektivnější a má nižší chybovost. A totéž se očekává i od systémů zajišťování bezpečnosti, resp. údržby. Přidanou hodnotou těchto systémů pak jsou různé nástroje pro rozvoj vlastní činnosti, inovace vybavení, vyhodnocování rizik plynoucích ze změn v systému (tj. předcházení možným selháním) atd. atd.

Právě řízení rizik při změnách už zavedeného systému je společně s řádným dokumentováním všech klíčových informací jednou z podstat popisovaných systémů. Praxe totiž mnohokrát ukázala, že za vážnými železničními nehodami stojí téměř vždy nějaká odchylka od nastaveného systému (tedy někdo udělal něco jinak, než je předepsáno) nebo nepředání či nepochopení předávané provozní informace. A pokud je taková informace předávána pouze ústně, hrozí nedorozumění či nepochopení mnohem více, než když je předána písemně. I z toho důvodu, ale také pro účely případného vyšetřování nehod, řešení reklamací nebo „jen“ poučení se z vlastních chyb je v systémech zajišťování bezpečnosti opravdu striktně požadována prokazatelnost a zpětná výsledovatelnost předávaných informací.

Také význam analýzy rizik a případného řízení rizik, tedy eliminace možných rizik na přijatelnou úroveň, v případě změn v už nastaveném systému je zřejmý – jejich jedinou úlohou je s předstihem zajistit, že i po provedení zamýšlené změny bude železniční systém minimálně stejně tak bezpečný jako před jeho změnou. Zde jeden příklad, aby se jen neteoretizovalo.

Pokud jsem ECM vozidla X, které zrovna najíždí poslední kilometry do předepsaného stupně údržby, ale vím, že vozidlo pracuje v nená-



Přerovská Českomoravská železniční opravna, s. r. o., je známá prováděním i těch nejtěžších oprav a rekonstrukcí lokomotiv, ovšem méně se o firmě ví, že je také certifikovaným ECM pro nákladní vozy, včetně provádění jejich oprav. V listopadu 2022 bylo možné v dílnách zahlédnout i dnes už poměrně vzácný úkaz – revizní opravu šestnápravového nákladního vozu Sammp (Px), jehož opravený podvozek je na snímku v popředí.

ročním provozním režimu a technicky se jeví jako „ještě vyhovující“, jsem jako ECM oprávněn aplikovat změnu oproti zavedenému systému údržby (v tomto případě reprezentovanému předpisem či návodem pro údržbu dané řady vozidla) a údržbu odložit. Ovšem nemohu to udělat jen tak „střelením od boku“, ale měl bych nechat v první řadě vozidlo prohlédnout a prověřit stav zejména bezpečnostně významných komponent, jako jsou např. dvojkolí, prvky pojezdu, tažné a narážecí ústrojí nebo u osobních vozů třeba dveře. Také si musím projít všechny předepsané úkony pro odkládaný stupeň údržby a posoudit, jaký nejhorší dopad může mít odložení každého z nich. Velmi častým zjištěním v takové situaci bývá, že zatímco drtivou většinu úkonů mohu s čistým svědomím odložit, najde se také několik bodů, které odložit nelze (např. výměna maziva v ložiscích, provedení defektoskopie prvků pojezdu apod.). Jako opatření v řízení rizik pak z uvedeného vyplývá, že nejbližší předepsaný stupeň údržby mohu odložit, resp. nahradit nižším za podmínky provedení výměny maziva a vykonání defektoskopie. Celý proces analýzy a řízení rizik se uzavírá vydáním prohlášení navrhovatele změny, které dokládá, že se touto změnou systému někdo vážně zabýval a zvážil a ošetřil její možné důsledky. Samozřejmě že žádná rizika nelze odstranit stoprocentně, ale důležité je udělat podle nejlepšího vědomí a svědomí vše, co je jen možné pro snížení možných bezpečnostních rizik na přijatelnou úroveň.

Úplně stejným způsobem se s předstihem posuzují všechny zamýšlené změny – ať už jde o postupy při provádění údržby, úpravy na pracovišti, změny technického vybavení a nástrojů, změny už nedostupných náhradních dílů za díly jiných výrobců nebo vyrobené z jiných materiálů, změny interních předpisů, nebo třeba změny organizačního schématu a odpovědností zaměstnanců. A netýká se to samozřejmě jen údržby, úplně stejně to funguje i v systému zajišťování bezpečnosti dopravců nebo provozovatelů infrastruktury. I jejich změny předpisů nebo provozních postupů (např. při výlukách či nasazování „nových“ vozidlových řad na tratě, kde dosud nejezdily) musí vždy někdo posoudit a stanovit opatření pro eliminaci rizik – v tomto případě jde např. o stanovení náhradních tras pro návozy vozidel do údržby při výlukách nebo třeba seznámení provozního personálu s řadou vozidla, se kterou se dosud nesešel. Ano, na první pohled se uvedené může zdát jako komplikace či administrativní práce (a tím i finanční náklady) navíc, ale to je dáno pouze tím, že neznáme finanční, materiálové a personální úspory (včetně lidských životů) z různých zbytečných odstavení vozidel, selhání, nebezpečných situací a nehod, které bez řízení rizik mohly nastat, ale díky němu nenastaly.

Nyní se už ale zaměříme jen a pouze na systém údržby železničních vozidel.

Záměr sjednocení požadavků na zajišťování údržby a dohledu nad údržbou vozidel byl kvůli značným kvalitativním rozdílům v údržbě (po liberalizaci železničního trhu začaly mnohé fir-



Certifikace ECM se nemusí vztahovat pouze na typická železniční vozidla, ale je povinná pro všechna vozidla provozovaná na celostátní a regionální dráze. A takovými mohou být klidně i dvoucestná rypadla nebo automobily. Na provádění 4. funkce údržby (F4) je certifikovaná také společnost SaZ, s. r. o., do jejíž haly v Sázavě u Žďáru můžeme nahlédnout prostřednictvím snímku z října 2022.



Tradičním opravárenským podnikem zaměřujícím se na opravy nákladních vozů, jsou Ostravské opravny a strojírny, s. r. o. Na snímcích z července 2022 je kromě běžně zde opravovaných vozů Uacs (Raj) typu 451.1 zachycen v hale před započítáním údržby také jeden z posledních provozovaných výsypných vozů řady Facc (Sa).



Pohled z června 2022 do znovuzrozené haly někdejšího depa v Kutné Hoře, dnes užívané společností WYNX Pool, s. r. o., zachycuje kromě jedině v České republice provozované „žehličky“ řady 110, stroje 110.021, také pro České dráhy opravovaný a modernizovaný úzkorozchodný stroj 705.914 z trati Třebešná – Osoblaha.

my v zájmu snížení nákladů v konkurenčním boji „škrtnit“ také údržbu) řešen na úrovni Komise EU už po roce 2000. Významné zrychlení příprav zamýšlené certifikace firem odpovědných za údržbu vozidel však vyvolala konference v Bruselu, konaná 8. září 2009 v návaznosti

na tragické vykolejení nákladního vlaku u severoitalského města Viareggio, v důsledku kterého 29. června 2009 zahynulo 32 lidí a řada dalších byla zraněna. Za hlavní příčinu této závažné nehody bylo označeno právě zanedbání údržby zúčastněných nákladních vozů. A protože podob-

né problémy předtím řešila také letecká doprava, inspiroval se železniční sektor v problematice zavedení certifikace systémů údržby právě v letectví – viz vydávání pro údržbu letadel nezbytných „Oprávnění k údržbě podle Části 145“ a bezpečnostní auditů IOSA, vykonávané u leteckých dopravců. Asi není žádným tajemstvím, že letectvím a železnicí certifikace systémů údržby nekončí a v dohledné době se bude ECM rozšiřovat také do oblasti silniční nákladní a později též osobní (minimálně hromadné) dopravy.

Úlohou ECM je v první řadě zajistit a ohlídat, že každé vozidlo, které je provozováno na síti Unie (což jsou v České republice tratě tzv. dráhy celostátní a regionální) bude udržováno tak, jak je pro ně předepsáno. V případě ECM tedy nelze použít občas v médiích postřehnutelný chybný pojem, že ECM je „údržbová norma“! ECM není žádná norma, ale označení pro subjekt (firmu), která je v registru vozidel pro každé jednotlivé železniční vozidlo uvedena jako odpovědná za to, že vozidlo je v bezpečném provozuschopném stavu. Obecně se zkratka ECM používá i pro označení systému údržby drážních vozidel, ale ani v tomto případě nejde o žádnou normu, byť se celá problematika jednou normou řídí – tou je prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779 (Ize i v českém jazyce snadno vyhledat na internetu).

Systém údržby sám o sobě nestanovuje, co se má na vozidle jak udržovat, ale musí zajistit, že každé vozidlo má jasně předepsáno, jak se má udržovat. Každé vozidlo už od doby, co je železnice železnicí, má výrobcem v návodu pro údržbu definovány údržbové cykly a plány údržby zahrnující přehled úkonů, které je nutno



Zejména na opravy traťových strojů rakouského výrobce Plasser & Theurer se specializuje společnost VHC Servis, spol. s r. o., v jejíž lovosické hale se v prosinci 2022 podrobovala „zimní údržbě“ podbíječka UNIMAT 08-475/4S a na koleji vlevo probíhala montáž vozidlové části ETCS do vozidla MTW 100.13/7 Správy železnic.

při jednotlivých stupních údržby vykonat. A ECM je povinen tento předpis údržby dodržovat. Protože se ale technika i materiály v průběhu času vyvíjejí (např. maziva vydrží déle, mnohé materiály jsou trvanlivější a odolnější, někdy ale také naopak), má pochopitelně ECM také možnost – po provedení nezbytné analýzy rizik – tyto plány údržby nebo celé údržbové cykly předefinovat. A to ať už jednorázově pro jednotlivé případy vozidel, nebo hromadně pro celou řadu.

Bylo by však mylné se domnívat, že ECM je odpovědný za to, že nebudou provozována vozidla s překročeným předepsaným průběhem do údržby. Úlohou ECM je v tomto ohledu pouze hodnoty průběhů do jednotlivých stupňů údržby předepsat a předat provozovateli vozidla (dopravci), který si už pak podle uvedeného předpisu přizpůsobí provozní nasazení vozidla tak, aby mohlo být včas odstaveno do plánované údržby. Pokud by dopravce vozidlo do dosažení horní hranice předepsaného průběhu do údržby neodstavil, jedná se o selhání systému zajišťování bezpečnosti a dopravce tím ohrožuje své osvědčení o bezpečnosti, bez kterého nesmí jako dopravce vůbec fungovat. Stejně fatální chybou by bylo i to, kdyby např. dopravce při provozování vozidla zjistil bezpečnostně významnou závadu, ale informaci o ní nepředal nastaveným komunikačním kanálem ECM.

Kdyby naopak ECM jednoznačně nestanovil lhůty průběhů vozidla do předepsané údržby nebo neodstranil od dopravce (prokazatelně) nahlášené bezpečnostně významné závady na vozidle, jedná se o selhání systému údržby a ECM tím ohrožuje své osvědčení osoby zabezpečující údržbu, bez kterého nesmí jako ECM fungovat.

Tyto řádky jsou zároveň vysvětlením toho, proč nemůže být pravdivě tvrzení, že „dopravce X musel odstavit část svých vozidel kvůli ECM“. Skutečnost je taková, že pokud měla vozidla dopravce X „naběháno“ do předepsaného stupně údržby, dopravce vozidla odstavil v souladu s tím, jak mu velí jeho vlastní systém zajišťování bezpečnosti (tj. vlastní předpisy).

Systém údržby, tak jak je pro železniční prostředí evropskou legislativou předepsán, se člení do čtyř tzv. funkcí údržby, které může zajišťovat jen jediná, ale klidně také čtyři samostatné společnosti. V praxi ale obvykle zajišťuje všechny funkce buďto kompletně jediná společnost, nebo je běžný také model, že funkce F1 až F3 zajišťuje společnost A, která ale nemá vlastní dílnu, a tak si pro dílenskou část práce (funkci F4) najímá společnost B čili využívá samostatně certifikovaných železničních oprav.

Tyto funkce údržby se člení takto:

F1 – funkce řízení

Její úlohou je správa celého systému údržby firmy, která je pro vozidlo jako ECM zapsána v registru. Právě tato funkce je odpovědná za to, že každé vozidlo bude mít (ať už jakýmkoli způsobem, tj. interně či externě) zajištěny i ostatní funkce údržby F2 až F4, včetně jejich vzájemné koordinace a nastavení komunikačních kanálů mezi jednotlivými funkcemi systému. Mezi úlohy funkce F1 patří také správa interních předpisů, personalistika, uzavírání smluv a ekonomika, interní i externí audity na systém řízení i celou údržbu, správa systému nápravných opatření, řízení rizik nebo zavedení nástrojů pro sebezlepšování.

F2 – funkce rozvoje údržby

Funkce F2 především spravuje a řídí dokumentaci k vozidlům. Každé vozidlo má svůj vlastní soubor dokumentace (tzv. „knihu údržby“), která popisuje jeho aktuální stav se všemi provedenými změnami konstrukce a zahrnuje veškeré pokyny pro údržbu vozidla i doklady od v minu-



Při údržbě úrovně „MM“ byla na počátku února 2022 v hale společnosti LOKOTRANS SERVIS s. r. o. v Brně zachycena vlastní lokomotiva 709.533. Uvedená společnost má certifikovaný všechny čtyři funkce údržby, z nichž tu čtvrtou (tedy dílenské opravy) nabízí také externím zákazníkům. Přehledy všech ECM i samostatně certifikovaných železničních oprav v Evropě jsou veřejně dostupné v internetové databázi ERADIS.

losti provedené údržby. Funkce F2 odpovídá za udržování dokumentace v úplném a aktuálním stavu a eviduje také např. selhání konstrukčních částí vozidla, informace o mimořádných událostech vozidla, včetně schopnosti statistických vyhodnocení selhání a závad napříc více spravovanými vozidly téhož typu pro možnost systematického řešení zjištěných problémů.

F3 – funkce řízení údržby vozidlového parku

Úlohou 3. funkce systému údržby je řídit vyjímání vozidel z provozu za účelem provedení údržby a jejich vracení do provozu po provedení údržby. Právě tato funkce komunikuje s dopravcem (a to buďto přímo, nebo prostřednictvím držitele, který vozidlo dopravci poskytuje) ve všech předávání informací o průběhu vozidla kvůli jeho včasnému odstavení do předepsané údržby. Funkce F3 zároveň vystupuje jako zadavatel (objednatel) a odběratel údržby vůči funkci F4. A protože veškeré toky informací mezi jednotlivými funkcemi systému údržby musí být dokumentované, je právě funkce F3 tou, která odbaví předání vozidla do dílny a jeho návrat zpět do provozu i po „papírové“ stránce, tedy zajišťuje toky dokumentace mezi 2. a 4. funkcí údržby.

F4 – funkce provádění údržby

Čtvrtá funkce údržby je reprezentována dílnou, kde fyzicky údržba probíhá, včetně nezbytného vydávání dokumentace pro uvolnění vozidla do provozu. Dílna má často vlastní systém řízení, ve kterém si řídí odbornou způsobilost vlastních zaměstnanců, metrologii, skladové hospodářství, technické vybavení, ekonomiku, smlouvy atd.

Obecně se doporučuje, aby se k popsané čtveřici funkcí systému údržby přistupovalo tak, jako by to byly samostatné, nijak neprovázané firmy nebo aby jejich problematiku řešily alespoň různé osoby. Není to však nezbytně nutné – i v České republice jsou úspěšnými ECM firmy o počtu zaměstnanců, které lze spočítat na prstech jedné ruky.

Pokud jste si přečetli předchozí text pozorně, možná jste došli k poznání, že toho skutečně nového, co „dnes ECM musí“, oproti dřívějšímu přístupu k údržbě zase tolik není. Snad s výjimkou řízení rizik (které ale v mírně odlišné podobě také

mnohé společnosti prováděly už před ECM) jde ve všech oblastech o procesy známé a zavedené, jen se na ně nebylo nutné dívat takto globálně, to zavedly až certifikace řízení kvality dle ISO 9001. I proto dnes běžné společnosti, které už dříve měly „ISO“, přiznávají, že se v jejich fungování se zavedením ECM prakticky nic nezměnilo. Stejně tak společnosti, které při údržbě svých vozidel už před zavedením ECM ctily výrobcem dané předpisy pro údržbu, zjistily, že svá vozidla i s ECM udržují stále stejně. Nelze tedy hovořit ani o nějakém výrazném navýšení nákladů na údržbu kvůli ECM, jak jsem uvedl v prvních řádcích tohoto pojednání. Ano, samozřejmě, pokud někdo údržbu svých vozidel zanedbával, se zavedením ECM opravdu náklady na preventivní (tj. předepsanou) údržbu vozidel mohou i významně narůst, ovšem je praxí prokázáno, že s poctivou preventivní údržbou významně klesá objem údržby korektivní (tj. neplánované závady a s nimi spojená odstavení vozidel), a tedy před případným vyhodnocením navýšení nákladů na údržbu je třeba zvážit také tento aspekt.

V každém případě současný rozruch kolem ECM je pouze krátkodobá záležitost daná tím, že do 16. června 2022 musely mít svůj systém údržby certifikovaný skutečně všechny společnosti, které mají ve správě železniční vozidla (prozatím vyjma vozidel historických) a mnohé z nich nechaly tento nevyhnutelný krok až na poslední chvíli. Nyní následuje období, kdy si tyto systémy údržby ve firmách „sednou“ a stanou se součástí jejich všedního života stejně, jako tomu bylo u firem spravujících nákladní vozy, jejichž certifikace ECM se rozběhly už v roce 2011. A právě tyto průkopníci ECM jsou také živým důkazem toho, že zavedení certifikace systému údržby mělo a má smysl. Ať už si totiž vyberete kteroukoli z těchto firem a porovnáte způsob jejího fungování, produktivitu i pracovní prostředí v době její první certifikace a dnes, dojdete k poznání, že bez ohledu na přínosy přímo v oblasti údržby vozů, jsou dnes tyto firmy úplně někde jinde. Není to samozřejmě pouze díky ECM, ale právě ECM na tom má nemalý podíl.

Rostislav Kolmačka