Cargo Bulletin

Čtvrtletník společnosti ČD Cargo, a. s.

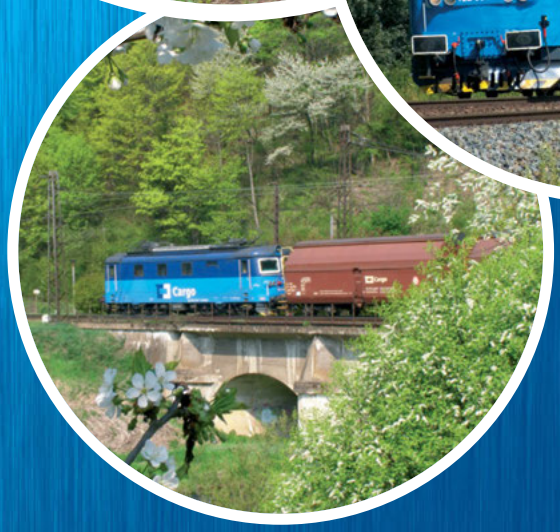
Ročník 2015 / Červenec / Číslo 2

Přepravy stavebních materiálů na výluky

Výluková činnost 2015

S radioaktivitou to umíme

Nákladní železniční doprava od A do Z



Jednotlivé zásilky, ucelené vlaky
Přeprava komodit

- Železo a strojírenské výrobky
- Stavebniny
- Hnědé uhlí
- Černé uhlí
- Chemické výrobky a kapalná paliva
- Dřevo a papírenské výrobky
- Potraviny a zemědělské výrobky
- Ostatní
- Kombinovaná přeprava
- Automotive

www.cdcargo.cz

Cargo

Obsah

Editorial 1

Výluková činnost v roce 2015 2

Přepravy stavebních materiálů na výluky 6

Netradiční spolupráce s ČEZem 10

S radioaktivitou to umíme 12

Uložení a zajištění nákladu v železničních nákl. vozech 14

Systémy ISO v ČD Cargo 16

Dráha do přístavu Holešovice 18

Před 10 lety 21

Představujeme moderní hnací vozidla ČD Cargo 22

Hanoj a železnice 24

Aktuality 27

Editorial

Vážení a milí čtenáři,

jsem velice rád, že vám mohu představit druhé číslo našeho internetového čtvrtletníku Bulletin ČD Cargo. Druhé čtvrtletí můžeme bez nadsázky označit jako období „veletržních úspěchů". Právě v tomto období jsme se totiž účastnili dvou největších veletržních akcí v našem oboru, a to moskevského veletrhu TransRussia a prestižního mnichovského veletrhu Transport Logistic.

I když od veletrhů v našem segmentu podnikání nelze primárně očekávat okamžité získání nových zakázek, řadíme prezentace na těchto akcích k důležitým článkům nejen marketingové komunikace, ale i naší obchodní strategie. Veletrhy jsou pro nás především místem setkávání, významnou společenskou událostí, kde představujeme naši společnost a budujeme její image.

V Moskvě jsme se letos zaměřili především na nabídku kapacit a služeb moderního logistického areálu v Lovosicích, na posílení obchodních zájmů ve východoevropském a euro-asijském regionu s prioritním zaměřením a orientací na spolupráci s čínskými partnery.

Prestižní mnichovský veletrh potvrdil svoje dominantní postavení a roli centrálního veletrhu ve světě v oblasti logistiky a dodavatelských řetězců. ČD Cargo se veletrhu pravidelně účastní formou samostatné patrové expozice, čímž se snažíme maximálně rozšířit prostor pro jednání v rámci veletrhu. I letos se opodstatněnost tohoto řešení potvrdila, neboť stánek v exponovaných časech doslova praskal ve švech a harmonogram schůzek byl na dlouhé hodiny předem beznadějně rezervován. Tento zájem nás těší a skýtal samozřejmě i patřičný obchodní potenciál. To, že na veletrhu nechyběl nikdo z našich sousedů či konkurentů, asi tak pozoruhodné nebylo. O to zajímavější však pro nás bylo, že dílem náhody či záměru organizátorů jsme si vyzkoušeli v hale B6 fiktivní boj o zákazníka v koncentrované podobě, a to na podstatně menším území, než je střední Evropa. Výsledek této konfrontace zatím netušíme, protože během veletrhu jsme se opravdu nestíhali dívat kolem sebe. Z firemního a obchodního hlediska nás potom nejvíce zaujal zvýšený zájem firem z euro-asijského regionu, jejichž trh skýtá velký potenciál.

Ve druhém čísle Bulletinu vám kromě stálých rubrik přinášíme zajímavý pohled na výlukovou činnost, která v letošním roce dosahuje na síti obrovských rozměrů. Pokračovat budeme v představování moderních hnacích vozidel flotily ČD Cargo. Věřím, že vás zaujme i poutavý cestopis, tentokráte o dopravě v hlavním městě Vietnamu. V legislativním okénku se zaměříme na nakládku dřeva, pochlubíme se i úspěšnou certifikací ČD Cargo. A za svoji oblast musím zmínit i představení další obchodní nabídky, a to nabídky na přepravy štěrků, zemin a odpadů v kontejnerech Innofreight i ve vozech Dumpcar.

Nabídka zajímavých článků je však v tomto čísle daleko širší, než jsem uvedl, a věřím, že vás zaujme a Bulletin bude vaším milým společníkem.

Bohumil Rampula

člen představenstva pověřený řízením úseku obchodu

ČD Cargo, a. s.

Výluková činnost v roce 2015

V letošním roce ovlivňuje plynulost provozu na železnici značný rozsah výluk. V rozpočtu Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) je na modernizaci, údržbu a opravy nejen koridorových, ale i dalších celostátních a regionálních drah vyčleněna částka přes 44 mld. Kč.

Modernizace železničních tratí je nezbytná, ale její nebývalý rozsah přináší velké problémy osobním i nákladním dopravcům. Cestující je možné přepravit náhradními autobusy, i když to samozřejmě přináší zhoršení komfortu, zpoždění a další nepříjemnosti. Vedení nákladních vlaků po objízdných trasách zhoršuje kvalitu jízdy a samozřejmě zvyšuje provozní náklady. Nerealizování některých obchodních případů nebo nedostatečné pokrývání požadavků zákazníků může být mnohdy spojeno s trvalým odlivem obchodních partnerů. Prodlužuje se oběh vozů, zhoršuje se efektivita využití hnacích vozidel, strojvedoucích a čet manipulačních vlaků. Velkým problémem je pak souběh výluk na dvou variantně využitelných tratích. V současné době je stále reálný nadbytek kapacit silničních dopravců, kteří se své služby snaží prodat i zákazníkům využívajícím železniční dopravu. Pokud nebudeme schopni i při výlukách nabídnout kvalitní služby za odpovídající cenu, hrozí reálné nebezpečí, že po modernizovaných tratích se budou prohánět pouze rychlíky nebo osobní vlaky a nákladní doprava bude realizována po silnicích. Zajišťování přeprav po objízdných trasách v případě opravy silnice má jen minimální dopad na dobu jízdy nákladního automobilu a výrazněji se neprojevuje ani na přepravních nákladech.

Z výše uvedeného jednoznačně vyplývá potřeba koordinace výlukové činnosti mezi zákazníky, dopravci a správcem infrastruktury. Proto jsme oslovili kompetentní zástupce všech těchto subjektů a položili jim čtyři stejné otázky týkající se výluk.

1. Letošní rozsah výluk je značný. Jak výrazně ovlivňují výluky vaši činnost?
2. Co ve vaší společnosti předchází realizaci velkých výluk?
3. Jsou pro vás informace o výlukové činnosti dostačující? Zlepšila se dle vašeho názoru informovanost?
4. Myslíte si, že rozsáhlá modernizace železničních tratí bude mít v blízké budoucnosti pozitivní vliv na objemy zboží přepravovaného po železnici?

Rudolf Rabas, obchodní manažer ČD Cargo, a.s.

1. Vzhledem k finančním prostředkům, které v roce 2015 má SŽDC v záměru investovat do dopravní sítě, je předpoklad značného rozsahu výluk, a tím negativního dopadu na přepravy. Tento dopad se projevuje nejen v přepravě vlaků jezdících pravidelně, ale i v přepravě vlaků objednávaných ad hoc. Negativa se projevují zejména ve zvýšených nákladech spojených s objízdnými trasami, dále prodlužováním dodacích lhůt a v neposlední řadě i souběhy různých výluk ať už na síti naší, nebo i na sítích sousedních železnic. Konkrétním příkladem je souběh výluk na tratích do Polska, kde od 1. srpna bude vyloučena PPS Frýdlant v Čechách – Zawidów a od 1. září z důvodu na straně PKP PLK bude vyloučena PPS Lichkov – Międzylesie. Jednání mezi oběma správci infrastruktury stále probíhají, ale k dohodě zatím nedošlo. Velkým negativem je i to, že část přeprav je zákazníkem po dobu výluky realizována silniční dopravou a po skončení výluky se přepravy na železnici již nevrátí.

Výluky představují značné omezení provozu pro osobní i nákladní dopravce. Dokončení modernizace stanic však bohužel v mnoha případech znamená omezení jejich kapacity v důsledku likvidace dopravních kolejí. Praha-Hostivař – červen 2015

Při odklonové vozbě bývají využity i tratě, na kterých jinak pravidelná nákladní doprava není provozována. Na snímku Antonína Němečka je zachycen odklonový manipulační vlak Broumov – Týniště nad Orlicí v dopravně Janovice u Trutnova na trati Teplice nad Metují – Trutnov střed, po které byly vlaky od 12. do 26. května mimořádně vedeny.

2 Realizaci výluk vždy předchází rozbor přeprav na jednotlivých ramenech – identifikování významných zákazníků, kterých se výluka dotkne, a následně jednání o možnostech řešení. Tam, kde je po dobu výluky vyhlášen zákaz nakládky (ZAN), je situace horší a variantou je nabídka jiného místa k manipulaci, včetně součinnosti ČD Cargo při zajištění vhodného prostoru v náhradní stanici, nebo při krátkodobých výlukách alespoň možnost předzásobení zákazníků.

3 Informovanost ze strany SŽDC se za poslední dobu opravdu zlepšila. Od dob, kdy se o výlukách v jiných oblastech sítě obchodníci a následně zákazníci dozvěděli až ze zákazů nakládky, přes částečnou informovanost, až po současnost, kdy jsou výluky projednávány několik měsíců předem a s významnými zákazníky se opravdu řeší různé varianty tak, aby dopad na jejich činnost byl co nejmenší a nákladově co nejpříznivější. ČD Cargo se snaží po dobu výluk zachovat kvalitu přepravy a informováním zákazníků předejít veškerým negativním dopadům jak při přepravách vnitrostátních, tak mezinárodních.

4 Abych řekl pravdu, tak si to nemyslím. Tím, že má SŽDC společnou síť pro nákladní i osobní dopravu, řešíme odlišné požadavky. Osobní doprava má požadavek na co nejvyšší rychlost a na únosnosti tratí jí tolik nezáleží. Nákladní doprava naopak nepotřebuje vysokou rychlost, ale preferuje vyšší únosnost, tedy alespoň třídu D, tj. 22,5 t/nápravu. V mnoha traťových úsecích třída D je, ale třeba jediný mostek brání tomu, abychom v tomto vytížení přepravu realizovali v celém úseku. Tak si alespoň děláme naději, že při rekonstrukci těchto úseků dojde i k opravě inkriminovaných míst a trať bude v celém úseku zprovozněna na nejvyšší možnou traťovou třídu.

Bohumil Kratochvíl, ředitel Řízení provozu Česká Třebová ČD Cargo, a.s.

1 O tom, že bude v roce 2015 proinvestována na síti SŽDC nejvyšší částka v historii železniční dopravy, se napsalo už hodně. Skutečnost potvrdila očekávání. Výluková činnost nabrala nebývalou intenzitu již v jarních měsících letošního roku, což železniční dopravu velmi nepříznivě ovlivňuje. Na mnoha tratích došlo k vyčerpání kapacity dopravní cesty, což vyvolává potřebu odklonové vozby a také negativně ovlivňuje naplňování požadavků našich zákazníků. Zejména těch, kteří v tržním prostředí sází na operativu a přitom požadují vysokou kvalitu přeprav. V důsledku výluk se zpomalil běh vlaků, což se projevilo nárůstem zpoždění se všemi negativními dopady. Prodloužily se dodací lhůty, zvýšily se požadavky na potřebu dopravních a přepravních kapacit. Konkrétně, když vlak nedojede včas, nestihne lokomotivní četa, resp. lokomotiva plánovaný obrat a systém se musí dotovat dalšími náležitostmi. Samozřejmě se také prodlouží oběh vozů a v případě jejich pozdního dojezdu do cíle musí být nahrazen jinými. To vše snižuje efektivitu využívání našich kapacit a zvyšuje požadavky na operativu.

2 Na každou náročnou výluku je důležité se odpovídajícím způsobem připravit. To znamená rozborovat předem předpokládané dopady a na základě těchto rozborů zpracovat příslušná opatření. O konání rozhodujících výluk je nutné včas informovat zákazníka a zvážit nutnost jízdy odklonem, časového posunu trasy vlaku, případně i přesun termínu nakládky. Existuje mnoho způsobů, jak alespoň částečně eliminovat dopady výlukové činnosti jak pro zákazníky, tak i pro ČD Cargo. Samozřejmě se jedná o velmi složitý problém, kterému je nutné věnovat maximální pozornost.

3 O plánovaných výlukách máme dostatek potřebných informací. Získáváme je při přípravě ročního plánu i na pravidelných měsíčních poradách, na kterých se upřesňují požadavky ročního plánu a předkládají požadavky, které nebyly do ročního plánu výluk zahrnuty. Složitější je situace u neplánovaných výluk. Zde je čas na přijetí zmírňujících opatření minimální, nebo také žádný.

4 Odpověď na tuto otázku není jednoduchá, protože objem přeprav nezávisí pouze na kvalitě dopravní cesty. Přesto je však možné přepokládat, že modernizace železničních tratí by měla zvýšit kapacitu pro průjezd vlaků a především příznivě ovlivnit kvalitativní faktory dopravního procesu, tedy rychlost a bezpečnost. Na druhou stranu však modernizace dopravní sítě přináší omezování odstavných kapacit, zejména v mezilehlých dálkově řízených dopravnách, což následně provoz velmi komplikuje a omezuje.

Zatímco rekonstrukce Jizerského viaduktu na trati mezi Kořenovem a Harrachovem neznamená pro nákladní dopravce žádné potíže,...

Jan Valach, vedoucí oddělení logistiky WOOD & PAPER a.s

❶ Naše společnost nakupuje dřevní hmotu po celé České republice, takže i železniční dodávky jsou uskutečňovány z mnoha železničních stanic na síti ČD Cargo. Mohu tak potvrdit, že většina výluk se nás přímo dotýká a my musíme často hledat nejednoduchá řešení, abychom byli schopni nakoupené dříví od zákazníků, těžebních společností, dopravit do našich zpracovatelských závodů.

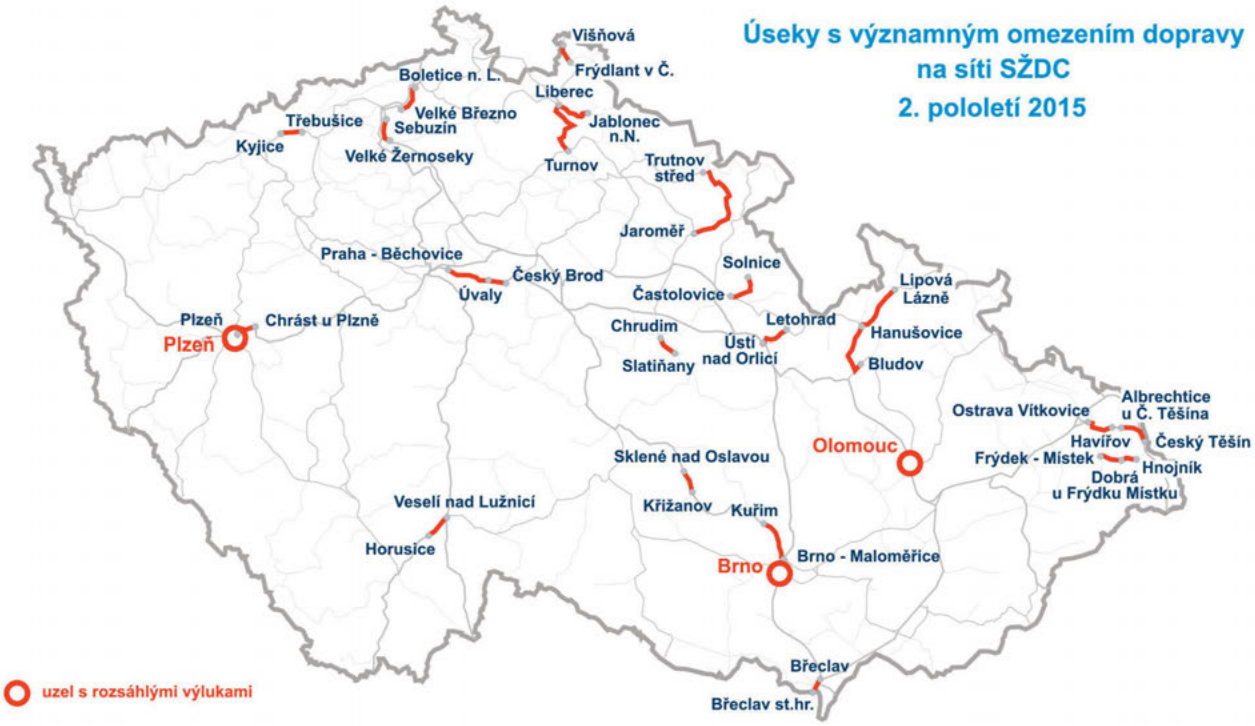
❷ O výlukách jsme informováni jak ústně, tak elektronickou cestou prostřednictvím obchodního oddělení nebo provozní jednotkou, ve které má výluková činnost probíhat. V případě velkých výluk diskutujeme o možných alternativách společně s příslušnými odpovědnými pracovníky ČD Cargo a samozřejmě i s dodavateli dříví, kterých se to místně týká. Hledáme náhradní řešení tak, abychom dostáli každý svým závazkům.

❸ Informovanost se nepochybně zlepšila. Dle mého názoru je to tím, že v rámci ČD Cargo došlo ke sloučení menších stanic a přenesení kompetencí na vyšší řídicí jednotku. Zákazník tak má možnost získat ucelené informace v rámci daného železničního uzlu nebo spíše celého regionu.

❹ Myslím si, že modernizace železničních tratí, pokud ovšem neznamená jen zrychlení dopravy, je důležitým předpokladem pro to, abychom v budoucnu mohli přepravovat zboží v moderních železničních vozech s vyšší únosností (traťová třída D) při zajištění ještě vyšší bezpečnosti provozu. Modernizace by však měla probíhat takovým tempem, aby výrazně nenarušovala stávající přepravy. Jakékoliv zmaření obchodního případu z důvodu výluky může pro železnici znamenat nevratný odliv zákazníků na konkurenční silnici. Modernizace železničních tratí je pouze předpokladem pro to, aby železnice mohla do budoucna konkurovat silniční dopravě. V případě, že nebudou následovat investice do obnovy železničního parku, nebude od modernizace infrastruktury možné očekávat pozitivní vliv na objemy zboží přepravované po železnici.

Jiří Witiska, ředitel odboru operativního řízení a výluk SŽDC, s.o.

❶ Je skutečností, že vzhledem k možnosti čerpání finančních prostředků Evropské unie prostřednictvím Operačního programu Doprava výrazně narostl rozsah připravovaných stavebních prací, které jsou logicky realizovány za probíhající výlukové činnosti. Jedná se nejen o velké investiční akce, jako např. stavby Praha-Běchovice – Úvaly, oprava haly Praha hlavní nádraží, přestavba Olomouce, Brno – Kuřim, či stavby na 3. koridoru, ale i opravné akce, připravované našimi oblastními ředitelstvími. Koordinování jednotlivých výlukových akcí v tomto rozsahu v rámci ročního a následně i střednědobého plánu je proto značně náročné a klade zvýšené nároky na schvalovatele. Za úsek řízení provozu musíme dbát na to, aby dopady výlukové činnosti na organizování a řízení dopravy byly minimalizovány, a pokud je to možné, musíme garantovat náhradní obslužnost. Zásadní akce s dopadem na mezinárodní provoz je přitom nutné koordinovat i se sousedními železnicemi. Jsme si vědomi toho, že našimi zákazníky jsou dopravci, kteří rovněž mají své zákazníky, přepravce. Proto s dopravci v předstihu řešíme očekávané dopady jednotlivých



...oprava tzv. Mostu Inteligence v pražském Braníku výrazně komplikuje situaci v pražském železničním uzlu. Nákladní vlaky musejí být vedeny přes Smíchov. Přes železniční most na Výtoni byla zakázána přeprava vozových zásilek ložených na traťovou třídu D.

výlukových akcí i případné možnosti jejich souběhu, a pokud je to možné, respektujeme jejich připomínky.

2 Realizaci výluky předchází dlouhá doba projektové přípravy každé stavební akce. Na této přípravě se podílí naše odborné útvary úseku modernizace a provozuschopnosti. V okamžiku, kdy je znám a stanoven rozsah a harmonogram stavební akce, dojde k jejímu zadání do plánu. S každou takovou akcí musí být seznámeni dopravci i provozovatelé navazující infrastruktury a v případě, že jsou naplněny podmínky § 23b, resp. § 23c zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, je účastníkem řízení i Drážní úřad. Na každou plánovanou výlukovou akci následně připraví příslušné Oblastní ředitelství SŽDC výlukový rozkaz, ve kterém jsou uvedena i opatření pro řízení provozu, včetně případných opatření dopravců. Na zásadní omezení provozu je odborem operativního řízení a výluk SŽDC (O11) vypracováván i výlukový nákresný jízdní řád. Výluková opatření následně zaměstnanci řízení provozu realizují v praxi v železničních stanicích i na dispečerské úrovni CDP.

3 Myslím si, že první část takto položené otázky je určena našim zákazníkům, tedy dopravcům, popř. provozovatelům navazující infrastruktury. Je na nich, zda považují námi podávané informace za dostačující. Vzhledem ke své předchozí praxi u dopravce vím, co dopravci požadují, a proto se snažím o rychlé informování o všech chystaných změnách i mimořádnostech. Toto se netýká pouze akcí připravovaných SŽDC, informujeme rovněž o mimořádnostech na síti navazujících zahraničních železničních správ. K druhé části otázky konstatuji, že v rámci SŽDC je nastaven systém vzájemné informovanosti o požadavcích na výluky, na jejichž přípravě se podílí příslušní objednatelé – stavební správy a jednotlivá oblastní ředitelství. U každé výluky požadujeme od objednatelů včasné informace s uvedením plánovaného termínu, rozsahu prací, návrhu etapizace i předpokládaných dopravních omezení. Veškeré známé informace o dopadu plánovaných výluk do provozu projednávají zaměstnanci odboru 11 bezodkladně s dopravci.

Akce připravované do ročního plánu výluk se s dopravci projednávají tříkolově. Nejprve ve fázi sestavy ročního plánu, následně po ukončení sestavy a nakonec po jeho uzavření. Tato činnost probíhá ještě před odesláním žádosti o vydání rozhodnutí o omezení provozování dráhy na Drážní úřad podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách. Akce následně zařazované do střednědobého plánu se projednávají s dopravci pravidelně měsíčně na jednotlivých regionálních poradách a následně po sumarizaci i na celostátní poradě. Informování dopravců v případě změn plánu se provádí bezodkladně. Veškeré plány výluk i výluková opatření pro jednotlivé akce jsou ihned po schválení přístupné pro dopravce v datové podobě na Portále provozovatele dráhy.

4 Prostředky, které jsou vynakládány na údržbu a především modernizaci železniční infrastruktury, vytvářejí lepší podmínky nejen pro bezpečnější jízdu vlaků, ale i pro organizování drážní dopravy. Na modernizované síti lze provozovat vlaky vyšší rychlostí a v požadované kvalitě. V rámci realizované stavební akce dochází často ke změně parametrů tratě a dopravci pak mohou v takovém případě i efektivněji využívat svá vozidla. Očekávám, že této zlepšené kvality železniční infrastruktury dokáží dopravci využít a že se jim podaří navýšit objem přeprav realizovaných po železnici. Jako dlouholetý příznivec železniční dopravy jsem přesvědčen o zásadní roli železnice v dopravním systému a věřím, že její význam bude narůstat.

Všem dotazovaným patří dík za jejich názory a odpovědi. I na jejich základě si troufám říci, že společně se nám úskalí výlukové činnosti podaří překonat s co nejmenšími ztrátami a s co nejmenšími dopady na naše zákazníky.

připravil Michal Roh
neoznačené foto Michal Roh
mapa: Milan Koska

Obchodní nabídka

Přepravy stavebních materiálů na výluky

Rozsáhlá výluková činnost probíhající v posledních letech na železniční síti ve správě SŽDC, s.o., sice dopravcům přináší řadu komplikací, ale zároveň představuje značný přepravní potenciál. Na místa staveb či rekonstrukcí je nutné dopravit poměrně velký objem materiálu, ať už štěrku, betonových pražců, sloupů, příp. dalšího materiálu. Příležitosti dostat se k novým přepravním objemům samozřejmě využila i akciová společnost ČD Cargo a svým zákazníkům nabízí nejen železniční přepravu, ale komplexní logistická řešení, včetně zajištění vykládky, uložení materiálů apod.

Od března letošního roku se díky nové aktivitě úseku obchodu můžeme v čele ucelených souprav vozů Dumpcar často setkávat s lokomotivami dopravce ČD Cargo. Odry – květen 2015 (foto Michal Roh)

Prvním v letošním roce úspěšně zrealizovaným obchodním případem bylo zajištění přepravy štěrků na modernizaci, resp. zdvoukolejnění železniční tratě Pardubice – – Hradec Králové. 4. března 2015 se ve stanici Žďárec u Skutče, konkrétně na vlečce Skanska a.s. – kamenolom Zárubka, uskutečnila nakládka první 20vozové soupravy vozů Ua (Dumpcar) se štěrkodrtí pod štěrková lože. V dalších dnech byl nakládán dle požadavku zákazníka Skanska a.s. i štěrk. Oba substráty byly určeny na modernizaci tratě mezi Hradcem Králové a Pardubicemi. Nakládka probíhala po skupinách 10 vozů. Po spojení obou skupin ve Žďárci odjel vlak do stanice Stéblová, ležící na výše uvedené trati. Odtud souprava v noci pokračovala cestou posunu na vyloučenou kolej směr Opatovice nad Labem. Zde podle pokynů zaměstnanců stavební firmy Skanska ČD Cargo provedlo vysypání materiálu. V celkem 22 vlacích pak bylo následně přepraveno více než 20 tisíc tun štěrků. Přepravy probíhaly k oboustranné spokojenosti a pro ČD Cargo představují významnou referenci při získávání dalších podobných zakázek. Na zdvojkolejnění tratě jsou náležitostmi ČD Cargo dopravována i kolejová pole, a to ze stanic Opatovice nad Labem a Praskačka.

Dalším, neméně úspěšně zrealizovaným obchodním případem byla na počátku dubna a v květnu přeprava štěrku z kamenolomu v Jakubčovicích nad Odrou do Českého Těšína určeného na modernizaci kolejiště v železničním uzlu Český Těšín. První prázdná souprava čítající 20 vozů Ua (Dumpcar)

Nakládka štěrku do vozů Dumpcar v lomu společnosti EUROVIA v Jakubčovicích nad Odrou – květen 2015 (foto Michal Roh)

odjela z Ostravy na nakládku 8. dubna 2015 časně ráno. Soupravu doprovázela posunová četa ČD Cargo, která se podílela na nakládce vozů na vlečce. Po šesti hodinách pobytu na vlečce EUROVIA odjel první vlak (1 600 tun) do stanice Český Těšín. ČD Cargo pak pro zákazníka IDS – Inženýrské a dopravní stavby Olomouc zajistilo noční vykládku. Ihned po vykládce odjela prázdná souprava zpět do Jakubčovic nad Odrou. Také další ložené vlaky dojely do svého cíle včas a do konce května jsme na stavbu přepravili už přes 4 tisíce tun materiálu.

V pondělí 18. května 2015 byly zahájeny přepravy štěrku z Pohledu (lom společnosti Českomoravský štěrk) do stanice Sklené nad Oslavou. Štěrk byl náležitostmi ČD Cargo přistaven na místo stavebních prací prováděných společností OHL v mezistaničním úseku Ostrov nad Oslavou – Sklené nad Oslavou. Vykládka soupravy trvá přibližně dvě hodiny a je bez problémů prováděna v nočních hodinách, aby nedocházelo k narušení provozu. Ucelené soupravy složené z vozů Dumpcar se už u nakládky objevily i v Drahotuších nebo Voticích. V současné době jsou zákazníkům k dispozici až tři soupravy, tzn. 60 vozů, které je možné využít k návozu stavebních materiálů na výluky po celé České republice.

Dumpcar (Ua)

Čtyřnápravový výsypný vůz zvláštní stavby s pneumatickým ovládáním výsypných klapek je určen pro dopravu sypaných substrátů (hornin, zeminy, kameniva a štěrku, rud apod.).

Počet náprav	4
Hmotnost prázdného vozu	27,00 t
Délka vozu přes nárazníky	12 540 mm
Vzdálenost krajních náprav – vnějších	9 350 mm
Rozvor podvozku	1 850 mm
Vzdálenost otočných čepů podvozků	7 500 mm
Typ podvozku	2XTa
Typ brzdy	DAKO-DK-GP
Maximální výška vozidla v nejvyšším bodě nad temenem kolejnice	4 250 mm
Max. hmotnost nákladu	53 t
Max. hmotnost loženého vozu	80 t
Ložný prostor	31 m³
Ložná plocha	26 m²

Přepravy odpadních zemin a materiálů

V souvislosti s čilým stavením ruchem připravilo ČD Cargo pro své zákazníky ještě jednu nabídku, a to na zajištění přeprav odpadů, včetně uložení hlíny, stavebních sutí a štěrkopísků nevhodných k dalšímu využití při stavebních pracích.

Zaměstnanci ČD Cargo si s vykládkou vozů Dumpcar hladce poradí. Chrudim – červen 2015 (foto Michal Roh)

Nakládka zeminy do kontejnerů Innofreight na dolním nádraží v Karlových Varech – březen 2015 (foto Miroslav Janda)

Využít lze již jmenované vozy Dumpcar, ale zejména kontejnery Innofreight XL.

Již od počátku roku 2012 se ČD Cargo podílí na přepravách sanačních materiálů pro firmu DIAMO, s.p., se sídlem ve Stráži pod Ralskem (dále jen DIAMO), která je organizací realizující vládou vyhlášený útlum uranového, rudného a části uhelného hornictví v České republice a stále zajišťuje i produkci uranového koncentrátu pro jadernou energetiku. V období od 16. ledna do 16. dubna 2012 probíhala přeprava hlíny jako sanačního materiálu ze Starého Města u Uherského Hradiště na smluvní místo ve stanici Dívčice. Realizována byla v kontejnerech Innofreight ložených na vozech Sgnss. Celkem bylo v uvedeném období přepraveno cca 60 000 tun sanačních materiálů. Na tento obchodní případ navázala přeprava stejných sanačních materiálů ze stanice Lužice, kdy bylo v období 23. dubna – 2. května 2012 přepraveno dalších 5 000 tun zboží. V odesílacích stanicích byla prováděna překládka materiálů ze silnice do kontejnerů Innofreight a na smluvním místě ve stanici Dívčice byla prováděna překládka zboží s použitím vidlicového vysokozdvižného vozíku „Kalmar" opět na nákladní automobily a následoval odvoz na místo uložení. To se nachází v Mydlovarech, v lagunách po těžbě lignitu, které později sloužily jako odkaliště při chemické úpravě uranové rudy.

Na konci roku 2012 se uskutečnily první přepravy přímo na vlečku DIAMO – Mydlovary, kdy ČD Cargo zajišťovalo přepravy elektrárenského popílku ze stanice Počerady. Pro tyto přepravy bylo vyčleněno 168 kontejnerů Innofreight naložených na 56 vozech Sgnss. V období od 26. listopadu do 5. prosince 2012 bylo na vlečku dopraveno a přímo na vlečce vyloženo cca 10 tisíc tun zboží. Tato přeprava pokračovala na konci března a začátkem dubna 2013, kdy dojelo k vykládce na vlečce dalších 5 ucelených vlaků o celkové hmotnosti 5 400 tun zboží.

Přístavbu vozů s kontejnery Innofreight na vykládací místo v Mydlovarech zajišťují lokomotivy ČD Cargo – duben 2015. (foto Michal Roh ml.)

Po přeložení je substrát odvážen na místo uložení nákladními automobily. **(foto Michal Roh ml.)**

V současné době probíhají přepravy zeminy z Karlových Varů do Dívčic. Převážena je zemina a stavební suť z lokality karlovarského dolního nádraží, kde došlo mimo jiné k demolici objektů bývalého lokomotivního depa. K zabezpečení celého projektu jsou využívány prostředky z Operačního programu Životní prostředí spolufinancovaného z fondů EU. Na přepravu sutě a zeminy pro sanaci bylo vyčleněno 30 vozů řady Sgnss, každý vůz je ložen 3 kontejnery WoodTainer XL. Nakládka zeminy se provádí přímo v prostoru těžby, ve stanici Karlovy Vary dolní nádraží. Z této stanice jsou naložené vozy přestavovány po částech do stanice Karlovy Vary, ze které je poté souprava 25 vozů Sgnss ložených kontejnery přepravena do stanice Dívčice. Ucelené vlaky o délce 500 m a hmotnosti 2 000 tun odjíždějí z Karlových Varů vždy v pondělí, středu a v pátek. Ze stanice Dívčice jsou vozy postupně přistavovány k vykládacímu místu na vlečce DIAMO Mydlovary tak, aby vykládka nebyla přerušována z důvodu jízdy vlečkového vlaku mezi stanicí Dívčice a vykládacím místem vlečky. Přístavbu ložených a odsun prázdných vozů provádí hnací vozidlo ČD Cargo. Vlastní vykládka probíhá po dojezdu ucelených vlaků v úterý, čtvrtek a v sobotu na zastřešeném vykládacím místě. Vysokozdvižným vykladačem „Kalmar" jsou jednotlivé kontejnery vyzvednuty z vozu a náklad je překlopen do nákladních aut, která zeminu odvážejí přímo na místo uložení. Prázdné vozy jsou shromažďovány na předávacím kolejišti vlečky DIAMO. Po skončení vykládky je souprava vyložených vozů zkompletována do ucelené soupravy, která je stažena do stanice Dívčice a připravena k jízdě zpět do stanice Karlovy Vary. Dosavadní plány počítají s přepravou cca 100 - 150 tisíc tun zeminy.

Zajištěním přepravy části sanačních materiálů po železnici je zhruba o třetinu snížen počet nákladních automobilů, která zavážejí odkaliště uranových rud.

Michal Roh

Přepravy odpadů a materiálů na výluky

Ing. Jolana Lišková
T: +420 602 592 970
E: jolana.liskova@cdcargo.cz.

Manipulace s Innofreighty je jednoduchá. **(foto Michal Roh ml.)**

Netradiční spolupráce s ČEZem

Energetická společnost ČEZ, a.s., patří dlouhodobě k nejvýznamnějším zákazníkům naší společnosti, pro něhož zajišťujeme zejména přepravu pevných paliv, odsiřovacích vápenců, případně dalších surovin. Méně známou skutečností je, že lokomotivy ČD Cargo se pravidelně objevují i na vlečkových kolejích jaderné elektrárny v Temelíně.

Svojí produkcí pokrývá jaderná elektrárna Temelín pětinu české spotřeby.

Rozhodnutí o výstavbě Jaderné elektrárny v Temelíně padlo již v roce 1980 po expertním výběru staveniště pro 4 bloky VVER 1000. V roce 1982 byl uzavřen kontrakt na dodávku sovětského technického projektu. Tento projekt zahrnoval reaktorovnu, budovu aktivních a pomocných provozů a budovy dieselgenerátorových stanic. Stavební povolení bylo vydáno v listopadu 1986. Vlastní stavba provozních objektů byla zahájena v únoru 1987, přičemž přípravné práce byly zahájeny na staveništi již v roce 1983. K dokončení stavby však došlo v redukované (pouze dva bloky) a technologicky modifikované podobě až v červenci roku 2000, kdy bylo do reaktoru zavezeno první palivo. 21. prosince téhož roku vyrobil první blok první elektřinu. Závěrečná kolaudace byla provedena až v listopadu 2006.

Železnice hrála při výstavbě elektrárny klíčovou roli. Razantní přestavbou při té příležitosti prošla nejen místní dráha z Číčenic do Temelína, ale postaveny byly i zcela nové úseky (Číčenice – – Újezdec u Číčenic) a další traťové úseky byly modernizovány nebo zdvoukolejněny. Nákladními vlaky tehdejších Českých drah putoval na staveniště cement, kámen, železné armatury i další zboží. Parametry rekonstruované lokálky umožňovaly pro vozbu těžkých nákladních vlaků využívat i nejtěžší lokomotivy ČSD řady T 679.1 (781), známé „sergeje". Poslední „sergej" se zde objevil na podzim roku 1994 a do Křtěnova, jak je elektrárenské nádraží nazýváno, dopravil zvláštní nákladní vlak s parogenerátorem VVER 1000. Jako zajímavost můžeme uvést, že se jednalo o poslední jízdu „sergeje" v obvodu tehdejšího depa kolejových vozidel České Budějovice.

I po dostavbě byla železnice využívána mimo jiné pro návoz čerstvého paliva do elektrárny. Ten byl realizován zvláštními a ostře sledovanými vlaky v trase Szczecin – Lichkov – Temelín

Na obsluhu vlečky jaderné elektrárny v Temelíně nasazuje ČD Cargo lokomotivy řady 708.

Přepravy čerstvého paliva do elektrárny po železnici jsou už bohužel minulostí.

zhruba 4x ročně. Vlaky, přepravující americké palivové články firmy Westinghouse ve speciálních kontejnerech, bývaly na českém území vedeny vždy dvojicí lokomotiv řady 750 a projížděly celou trasu bez zastavení za policejního dohledu. Přepravy ustaly v roce 2010 se změnou dodavatele paliva z amerického na ruského, kdy je nyní palivo přepravováno kombinací letecké a silniční dopravy. Tím však spolupráce

Při výměně paliva se každý rok přibližně čtvrtina palivových souborů nahradí čerstvými, každý rok se tedy vymění 41 – 42 palivových souborů. Jeden palivový soubor má tvar 4,5 m dlouhého šestibokého hranolu, který obsahuje 312 kovových trubiček, tzv. palivových proutků, uvnitř kterých se nachází vlastní palivo ve tvaru malých válečků z oxidu uraničitého. K výměně paliva slouží speciální zavážecí stroj instalovaný nad bazénem skladování použitého paliva. Pomocí teleskopické tyče vyjímá použité palivové kazety z reaktoru a ukládá je do bazénu pro skladování. Z šachty pro přepravní kontejnery s čerstvým palivem naopak vyjímá čerstvé palivové kazety a zaváží je do reaktoru.

mezi ČD Cargo a ČEZ v Temelíně rozhodně neskončila. Lokomotivy akciové společnosti ČD Cargo zajišťují každý pracovní den obsluhu elektrárenské vlečky. Po železnici putují na vlečku např. různé chemikálie využívané v elektrárenském provozu, transformátory nebo jiné velké technologické celky a také speciální kontejnery na použité jaderné palivo. V souvislosti s „generálkou“ turbíny na obou blocích byly do elektrárny po železnici dopraveny i některé nové strojní součásti. Lokomotiva ČD Cargo, zpravidla některý ze strojů řady 708 budějovického SOKV, zajišťuje i posun se speciálním plošinovým vozem, který dodavatelské firmy používají pro přesun strojního zařízení a součástek po areálu elektrárny.

Službou šitou skutečně na míru je zajištění posunu v areálu elektrárny po dobu její pravidelné každoroční odstávky. Během odstávky se v denních i nočních směnách na vlečce střídá 12 speciálně školených strojvedoucích ČD Cargo, kteří zajišťují manipulaci s čerstvým a použitým palivem mezi objekty v areálu elektrárny. Pomocí bateriového vozu, neboli TKVčka (technologické kolejové vozidlo), jsou k reaktoru přepravovány speciální kontejnery s čerstvým palivem. Toto vozidlo je ovládáno strojvedoucím, další „člen posádky“ zajišťuje posun. Tímto způsobem jsou ze skladu čerstvého paliva při odstávce navezeny přibližně tři speciální kontejnery do každého výrobního bloku. Pro zajímavost můžeme uvést, že TKV se po vlečkových kolejích pohybuje velice nízkou rychlostí, takže několikasetmetrový přesun trvá více než půl hodiny. Použité palivo je po elektrárenské vlečce přepravováno motorovou lokomotivou na jiných speciálních vozech v již zmiňovaných kontejnerech. Od reaktoru putuje do skladu použitého paliva, kde bude uloženo dalších šedesát let. Přepravám je věnována mimořádná pozornost, včetně zajištění bezproblémového průjezdu přes železniční přejezdy uvnitř elektrárny pracovníky bezpečnostní služby.

Vlečkové služby realizované v Temelíně jsou důkazem flexibility a spolehlivosti ČD Cargo. Zároveň jsou i referencí pro další zákazníky, kteří hledají i netradiční řešení svých logistických potřeb.

Michal Roh

Foto: Archiv ČEZ

Technologické kolejové vozidlo na přepravy kontejnerů s čerstvým palivem

S radioaktivitou to umíme

Kromě výše uvedených přeprav čerstvého paliva a zajištění manipulace s čerstvým i použitým palivem na vlečce v Temelíně, se ČD Cargo může alespoň částečně pochlubit dalšími přepravami radioaktivního zboží. Pochlubit skutečně jen okrajově, neboť zpravidla se jedná o přepravy realizované za přísných bezpečnostních opatření.

Radioaktivní náklad projíždí zastávkou Štěpánkovice a míří do Brna. **(foto Michal Roh ml.)**

Všechny tyto přepravy jsou uskutečňovány plně v souladu s Úmluvou o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), přípojku C – Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID). RID stanovuje normy bezpečnosti, které obsahují přijatelnou úroveň kontroly záření, kritického stavu a tepelného ohrožení osob, majetku a životního prostředí, spojených s přepravou radioaktivních látek. Tyto normy jsou založeny na dokumentu „IAEA Regulations for the Safe Transport of Radioactive material." RID se vztahuje na železniční přepravu radioaktivních látek včetně přepravy, která souvisí s používáním radioaktivních látek. Přeprava zahrnuje všechny činnosti a podmínky spojené a vyvolané přemisťováním radioaktivních látek; ty pak zahrnují konstrukci, výrobu, údržbu a opravy obalů a přípravu, odeslání, nakládku, přepravu včetně tranzitního skladování, vykládku a příjem v konečném místě určení nákladů radioaktivních látek a kusů.

Ale dost teorie, podívejme se na některé konkrétní případy. V prosinci 2007 jsme zajistili odvoz použitého jaderného paliva z výzkumných reaktorů Ústavu jaderného výzkumu v Řeži u Prahy do Ruska za účelem jeho přepracování. Jednalo se o stovky kilogramů paliva s nízko i vysoko obohaceným uranem. Další podobná přeprava se uskutečnila v březnu 2013. Díky ČD Cargo tak území České republiky opustila většina jaderného materiálu nahromaděného během padesátileté existence ústavu v Řeži. Radioaktivní materiál byl uložený ve speciálních kontejnerech. Ty byly na železniční vozy přeloženy ve stanici Měšice u Prahy. Překládka i vlastní přeprava probíhala za přísného policejního dohledu.

Rám na měření radioaktivity v železniční stanici Horní Dvořiště **(foto Michal Roh)**

Z těch pravidelných, několikrát ročně realizovaných přeprav můžeme jmenovat přepravy uranového koncentrátu z chemické úpravny v Dolní Rožínce na Českomoravské vrchovině ke zpracování do Ruska, Kanady nebo jiných zemí. Hlubinný důl v Dolní Rožínce je totiž posledním místem v Evropské unii, kde se těží uranová ruda. Experimentální těžba z geologicko-průzkumných prací zde byla zahájena již v roce 1957. Uranový koncentrát (diuranát amonný nebo také žlutý koláč), je konečným produktem procesu chemického zpracování vytěžených rud. Vysušený diuranát amonný je nakládán do sudů s antikorozní úpravou a ty pak do kontejnerů běžné stavby, ve kterých míří ke konečnému odběrateli. Produkce chemické úpravny v Dolní Rožínce, po dobu její existence, je odhadována na 14 tisíc tun uranového koncentrátu, na jehož výrobu bylo potřeba 16 mil. tun rudy. Chemická úpravna disponuje vlastní vlečkou zaústěnou do širé tratě mezi stanicemi Rožná a Bystřice nad Pernštejnem. Další přepravy radioaktivních látek zajišťovalo ČD Cargo i z další lokality – ze Stráže pod Ralskem (stanice Brniště).

Měření radioaktivity šrotu

ČD Cargo dokáže radioaktivní zboží nejen přepravit, ale svým zákazníkům nabízí ve spolupráci se společností Firemet i další službu, kterou je měření a detekce výskytu radioaktivního záření obsahu vozových zásilek železničních vozů na hraničních přechodech.

Měření je prováděno vysoce kvalitním portálovým systémem Thermo Scientific FHT 1388 S, který slouží k detekci, měření a vyhodnocení limitních hodnot radioaktivní kontaminace nákladu a pro kontrolu přítomnosti nelegálních zdrojů záření v železničních nákladních vozech.

Zařízení je využíváno zejména při přepravě kovového odpadu a prozatím je umístěno v pohraničních přechodových stanicích Břeclav a Horní Dvořiště. V blízké budoucnosti je připravována instalace v Děčíně a Chebu. Více informací o této službě naleznete zde: www.mereniradioaktivity.cz.

Například přes pohraniční přechodovou stanici Horní Dvořiště putuje ročně do zahraničí okolo 250 tisíc tun železného šrotu, přičemž asi nejvýznamnějším je ocelárna společnosti Voestalpine v Linci, další šrot putuje do italských oceláren. S ohledem na to, že v zásilkách železného šrotu se může ojediněle nacházet součástka vykazující radiační záření, je nutné takové případy eliminovat a včasným zásahem odstranit negativní vliv takové zásilky na životní prostředí. Certifikát o bezpečnosti zásilek dnes také vyžaduje většina zahraničních odběratelů.

Michal Roh

(foto Michal Roh ml.)

Uložení a zajištění nákladu v železničních nákladních vozech

(2. pokračování)

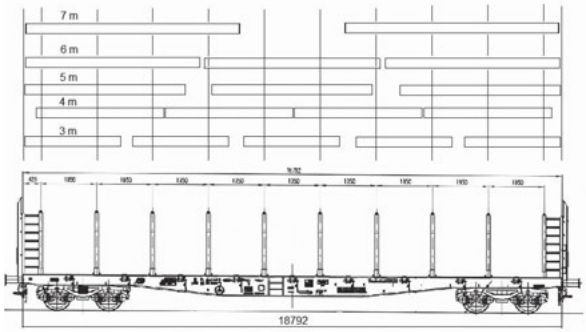
Předešlý článek byl věnován všeobecné problematice uložení a zajištění nákladu na železničních nákladních vozech a poradenství v této oblasti. V dalších pokračováních bych se chtěl již věnovat aktuálním změnám, ke kterým v oblasti nakládání zboží do železničních nákladních vozů dochází. Avizované změny se týkají nejen platných zásad, ale i použití nových či rekonstruovaných vozů akciové společnosti ČD Cargo, určených pro jednotlivé komodity. Následující část je věnována přepravám kmenového dříví a kulatiny, jeho způsobu uložení a zajištění vzhledem k novým či modernizovaným vozům.

Přepravy dřeva vždy neodmyslitelně patřily k železnici. Na většině regionálních tratí, např. v horských oblastech, je dřevo v různých podobách dodnes stěžejní zátěží manipulačních vlaků a tyto přepravy patří k hlavním komoditám dopravce ČD Cargo. Nakládka kmenového dříví a kulatiny je stanovena Nakládací směrnicí 2.1 „Kmenové dříví" ze svazku 2 Nakládacích směrnic UIC, která je uvedena v kapitole 2 „Dříví". Tato nakládací směrnice obsahuje všeobecné zásady správného uložení a zajištění tohoto druhu zboží při nakládce do vozů běžné stavby, tedy dle způsobu uložení na plošinové a nízkostěnné vozy s klanicemi (K…, L…, R…, S…), které jsou vhodné pro kulatiny od minimální délky kmenů 2 m s ohledem na minimální vzdálenost sousedních klanic a potřebu zajištění jednotlivého kmene nejméně 2 klanicemi. Pro dříví kratších délek jsou vhodné jen vysokostěnné vozy (E…). Tyto jsou rovněž vhodnější pro nakládku nerovného dříví a dříví bez pevné kůry na kmenu.

Od roku 2008 nabízí dopravce ČD Cargo ve svém vozovém parku pro přepravy kmenového dříví a kulatiny rekonstruované vozy s bočními klanicemi řady Roos, Laaps, Laaps-y. Společným znakem těchto vozů jsou vyšší pevné čelní stěny, instalace vysokopevnostních klanic a integrovaného zařízení určeného k zajištění přepravovaného nákladu. Tímto došlo

ke zvýšení přepravního objemu a ze strany zákazníka k velmi příjemnému snížení finančních nákladů spojených se zajištěním zásilky. Navíc výška bočních klanic přes 2 m v případě kmenového dříví a kulatiny umožňuje při využití maximální únosnosti vozu nakládku do jejich úrovně. Tím odpadá ve většině případů potřeba sedlání nad úrovní klanic tak, jak je to u běžných plošinových vozů řady Res.

Čtyřnápravové vozy řady Roos jsou určeny pro přepravu kmenového dříví s kůrou nebo bez ní od minimální délky



kmenů 3 m. Instalací pevné čelní stěny o výšce 2 610 cm došlo k navýšení ložného objemu až na 121,2 m^3, který však je limitován přípustnou hmotností nákladu do 54 t pod traťovou třídou C. Vůz svou konstrukcí umožňuje přepravu dřevěných sloupů nebo ocelových trubek a rour různých průměrů s libovolným povrchem o minimální délce 3 m, případně též kusového zboží o minimální délce jednoho kusu 3 m.

Dvounápravové vozy řady Laaps, Laaps-y jsou konstruovány jako dvoučlánkové jednotky s určením pro přepravu kmenového dříví s kůrou od minimální délky kmenů 2 m a maximálně do celkové ložné délky jednoho článku jednotky a dále kmenového dříví bez kůry a řeziva minimálních délek 2,3 m. Možná je rovněž přeprava trubek a rour různých průměrů s libovolným povrchem o minimální délce 2,3 m, případně též kusového zboží o minimální délce jednoho kusu 2,3 m, které smí být uloženo na podlahových pražcích. Ložný prostor je rozdělen do dvou stejných částí – článků vozu o délce 2 x 12,77 m a při výšce čelních stěn činí jeho celkový

ložný objem 122,2 m³. Bohužel u těchto vozů při nakládce kmenového dříví nebo kulatiny docházelo velmi často k přetížení. To bylo vyvoláno snahou odesílatelů naložit dříví až do výše klanic a využít tak nabízený ložný prostor vozu, za což nelze odesílatele nijak očerňovat, neboť z jejich pohledu šlo o logický krok, který však při převážení dopravcem způsobil vyřazení loženého vozu z přepravy, kdy bylo zjištěno přetížení až 24 t na oba články vozu. Na základě těchto přetížení, za které odesílatelé nemohli, umístil dopravce ČD Cargo v úrovni horních konců bočních klanic žluté označení, které udává hodnotu ložného objemu 50 m³. Toto označení má při nakládce pouze informativní charakter. Během nakládky záleží na povaze zásilky, tedy na stavu vysušení, vlhkosti kmenového dříví. Je pak na odesílateli, respektive na zaměstnanci, který provádí nakládku, aby na základě zkušeností a údajů uvedených na voze posoudil, kolik m³ je do železničního vozu možno naložit tak, aby vůz při nakládce nepřetížil.

Dalším, ze strany odesílatelů hojně využívaným způsobem nakládky jsou přepravy kmenového dříví a kulatiny ve vysokostěnných vozech řady E... Na konci předešlého

a začátkem tohoto roku dopravce ČD Cargo zařadil do svého vozového parku celkem 140 vysokostěnných vozů řady Ealos-t nového typu. Vůz je obdobně jako výše uvedené vozy Roos a Laaps, Laaps-y vybaven integrovanými prostředky k zajištění nákladu. Výhodou oproti běžným vozům řady E... je vyvýšená konstrukce čelní stěny. Ta umožňuje na jedné straně zvýšení ložného objemu, na druhé straně bezpečné zajištění kmenového dříví a kulatiny při naložení nad boční stěny vozu v podélném směru. Výhodou pro odesílatele je tak přeprava větší kubatury kmenového dříví při odpadnutí finančních nákladů určených na zajišťovací prostředky. Navíc vůz Ealos-t je ideální pro přepravy bukového dříví, které nebývá vždy ideálně rovné a u kterého je v mnoha případech velmi komplikované dodržet příslušná ustanovení Nakládací směrnice 2.1.

Specifickou skupinou produktů lesního hospodářství je přeprava dřevní štěpky, která vzniká jako vedlejší produkt při výrobě a zpracování dřeva. Nejde sice přímo o přepravy kmenového dříví nebo kulatiny, ale i tak si tyto narůstající přepravy vzhledem k použití ložných jednotek určených víceméně pro kombinovanou přepravu zaslouží pár řádek. V kombinované přepravě se používají pro přepravu ložné jednotky (kontejnery, výměnné nástavby, bimodální návěsy atd..), a to po celé trase od zákazníka až k příjemci. Individuální svoz a rozvoz jednotlivých přepravních jednotek může být zprostředkován pomocí silniční dopravy. Dopravce ČD Cargo pro přepravy dřevní štěpky využívá speciální výměnné nástavby od firmy Innofreight. Hlavní výhodou těchto výměnných nástaveb je zjednodušený proces, který pomocí zvláštního vysokozdvižného vozíku, jenž je vybaven vidlicemi umožňujícími otáčet nástavbou o 360,°odbourává během nakládky a vykládky poměrně zdlouhavou časovou náročnost potřebnou jak u klasických železničních vozů, tak i u silničních vozidel. Další výhodou je vnitřní prostor nástavby, který je konstruován podle předepsaného železničního profilu, což

umožňuje vyšší vytížení oproti klasickým vozům železnice, a to ze 75 m³ až na 126 m³ ložného objemu.

Tak jako v případě kmenového dříví a kulatiny, také přeprava dřevní štěpky bez přikrytí nákladu musí splňovat zásady dané ve svazku 1 a v Nakládací směrnici 2.8 ve svazku 2 Nakládacích směrnic UIC. Nepřekrytá dřevní štěpka je během přepravy náchylná na odvátí. Nedodržením požadovaného ustanovení uložení štěpky nejvýše 10 cm pod horní okraj bočních stěn (také ve středu) nástaveb dochází k odvátí zboží a tím ke znečištění odvodňovacích zařízeni, okolí tratě či vozů zařazených v soupravě vlaku. Z toho pramení stížnosti provozovatelů infrastruktury s odkazy na náklady spojené s čištěním zařízení infrastruktury, resp. účtování těchto nákladů z jejich strany dopravcům. Stížnosti však nejsou jen ze strany provozovatelů infrastruktury, ale problémy s odvátou štěpkou mají i dopravci, neboť odvátou štěpku lze spatřit ve větší či menši míře na vozech a zboží loženém na otevřených vozech jako nežádoucí nečistotu. V neposlední řadě nelze opomenout ani úbytky na hmotnosti přepravovaného zboží způsobené jeho odvátím. S ohledem k těmto skutečnostem je potřebné u otevřených ložných jednotek dodržovat ustanovení uložení dřevní štěpky nejvýše 10 cm pod horní okraj bočních stěn. Nedodržení požadovaného uložení povedou ze strany dopravce ČD Cargo k požadavku na povinné překrytí přepravních jednotek ložených dřevní štěpkou.

Stanislav Hamouz

Systémy ISO v ČD Cargo

Naše společnost si uvědomuje, že k dosažení svých cílů musí neustále zlepšovat kvalitu nabízených služeb, reagovat na požadavky a přání zákazníka. Pro zajištění vysokého standardu poskytovaných služeb a produktů rozvíjíme naše systémy, zlepšujeme technologické postupy a vybavení. V rámci manažerských systémů ISO máme v současné době zavedeny systémy managementu kvality, environmentálního managementu, managementu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, a rovněž systém hodnocení bezpečnosti a kvality v oblasti přeprav nebezpečných věcí. Tyto systémy jsou zavedeny v souladu se standardy ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001 a SQAS. Manažerské systémy ISO implementované v naší společnosti jsou součástí integrovaného systému (IMS).

V březnu 2015 proběhla certifikace systému SQAS, který se skládá z částí, resp. činností, které jsou součástí jiných systémů – systému kvality, enviromentu, BOZP, systému bezpečnosti podle Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID 2015), a dále zkušeností a technických požadavků chemických podniků sdružených v Evropském svazu chemického průmyslu (CEFIC). Vlastní audit ČD Cargo na SQAS provedl hodnotitel akreditovaný organizací CEFIC, který používá standardizovaný dotazník – ten je volně dostupný na webových stránkách CEFICu www.sqas.org. Společnost ČD Cargo, a.s., dosáhla úspěšnosti v rozmezí 87 až 91 % ze 100bodového dotazníku, což je nadstandardní výsledek. Zvláště pokud bereme v úvahu, že se jednalo o první hodnocení v historii naší společnosti. V České republice mají certifikát SQAS pouze dva železniční dopravci – ČD Cargo, a.s., a Advanced World Transport, a.s. (AWT). Externí audit (hodnocení) systému SQAS byl proveden podle metodiky „CEFIC SQAS 2011“. Platnost certifikace je tříletá, tzn. pro období let 2015 – 2018. Re-audit plánovaný pro rok 2018 tak bude proveden již podle nové, přísnější metodiky „CEFIC SQAS 2015“.

SGS

Certifikát CH13/1031.00

Systém managementu organizace

Cargo ČD Cargo, a.s.

Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 - Holešovice, Czech Republic

SYSTEM CERTIFICATION ISO 9001 SGS

byl prověřen a certifikován jako splňující požadavky

ISO 9001:2008

pro následující obor certifikace:

Obchodní činnost v oblasti železniční nákladní dopravy a přepravy.
Realizace služeb v oblasti železniční nákladní dopravy a přepravy.
Provozování dráhy a drážní dopravy na vlečce.
Údržba a opravy železničních kolejových vozidel a jejich dílů.
Nájem a pronájem železničních kolejových vozidel.

Tento certifikát je platný od 3. června 2013 do 2. června 2016
a zůstává platný v případě úspěšného splnění dohledových auditů
Recertifikační audit musí proběhnout do 21. května 2016
Vydání 1. – organizace je certifikována od února 2007

Toto je certifikace více organizačních jednotek
Podrobnosti o dalších certifikovaných místech jsou uvedeny na dalších stranách

Schválil

SWISS CERTIFICATION

Accreditation No. SCESm 017

SGS Société Générale de Surveillance SA Systems & Services Certification
Technoparkstrasse 1 8005 Zurich Switzerland
t +41 (0)44 445-16-80 f +41 (0)44 445-16-88 www.sgs.com

Strana 1 z 3

Tento dokument je vydán společností SGS podléhající Všeobecným podmínkám certifikačních služeb dostupných na www.sgs.com/terms_and_conditions.htm. Pozornost je věnována omezení odpovědnosti, odškodnění a otázkám příslušnosti v nich stanovených. Pravost tohoto dokumentu může být ověřena na http://www.sgs.com/client/certified_clients.htm. Jakékoliv neoprávněné změny, padělání nebo falšování obsahu nebo vzhledu tohoto dokumentu je protizákonné a pachatelé mohou být stíháni v plném rozsahu dle zákona.

Informace o provedeném hodnocení na ČD Cargo, a.s., je zveřejněna na stránkách www.sqas.org. Výsledky tohoto hodnocení jsou zpracovány v samostatně vyhotovených zprávách zvlášť pro každou jednotku organizační struktury a umístěny na stránkách www.sqas.org; tyto zprávy jsou však přístupné pouze stanoveným vedoucím zaměstnancům ČD Cargo, a.s., a vybraným členům CEFICu. Obchodní partneři i potenciální obchodní partneři ČD Cargo mohou výsledek hodnocení (zprávu) získat s vědomím a na základě souhlasu vedení společnosti. Podle výsledku hodnocení SQAS si chemické podniky, distributoři, obchodní společnosti i jiní dopravci a zasílatelé vybírají nejvhodnějšího dopravce. Každý zájemce se zde může přesvědčit, zda dopravce hodnocení absolvoval. Členové svazu evropských chemických podniků a stávající, resp. potenciální obchodní partneři se navíc na těchto stránkách mohou se souhlasem organizace dopravce seznámit, jak tato organizace v hodnocení uspěla. Výsledkem hodnocení není pouze certifikát, ale zejména souhrnná zpráva, jak organizace prokázala splnění požadavků.

Re-certifikace již dříve zavedených systémů ISO 9001, ISO 14001 a OHSAS 18001 se uskutečnila v průběhu měsíce května formou re-auditu na cca 1/3 jednotek organizační struktury ČD Cargo, a.s. V dalších dvou letech budou následovat kontrolní dohledové audity, které se zaměří na kontrolu neustálého dodržování požadavků těchto standardů na ostatních organizačních jednotkách a rovněž na kontrolu nápravných opatření přijatých s ohledem na již identifikovaná zjištění.

Auditu se účastnilo celkem jedenáct auditorů z certifikační společnosti SGS Czech Republic, s.r.o. (národní pobočka společnosti SGS SA). Jednalo se o kombinovaný audit, kdy na vybraných JOS probíhal současně audit až tří systémů – – ISO 9001, ISO 14001 a OHSAS 18001. Tým auditorů pro-

vedl procesně orientovaný audit zaměřený na významné aspekty, rizika a cíle požadované těmito normami. Závěrečné vyhodnocení průběhu auditu a prezentace výsledků proběhly v poslední den auditu v sídle společnosti za účasti managementu společnosti. Na základě auditních zjištění konstatoval tým externích auditorů, že:

1) společnost ČD Cargo, a.s., plní požadavky týkající se zajištění manažerských systémů ISO podle výše uvedených norem;
2) integrovaný systém řízení je dobře zaveden a je plně funkční;
3) společnost ČD Cargo, a.s., prokázala proces neustálého zlepšování.

Během závěrečného jednání bylo vedení společnosti informováno, že naše společnost je doporučena k pokračování registrace dle ISO 9001, ISO 14001 a OHSAS 18001 u centrály SGS – Societé Générale de Surveillance SA v Ženevě podle podmínek této nadnárodní společnosti a udělení nových certifikátů. V průběhu auditu nebyla identifikována

žádná neshoda, v rámci prověřovaných oblastí, procesů, činností a funkcí byly auditním týmem zjištěny silné stránky i příležitosti ke zlepšení. Méně závažná zjištění byla v kategoriích pozorování. V rámci pozitivní zpětné vazby byly zmíněny mimo jiné tyto skutečnosti:

- zvyšování efektivity využití nákladních vozů;
- zvyšování objemu přeprav ve vybraných komoditách;
- adaptační program pro studenty vysokých škol;
- využití provozních informačních systémů pro řízení vlaků;
- nakládání s odpady (třídění, označení, agenda);
- výsledek ECM inspekce a certifikace ECM;
- osvědčení ČD Cargo, a.s., dle směrnice č. 2009/49/ES a nařízení EU č. 445/2011;
- mimořádně dobrá úroveň řízení BOZP a pořádku na pracovištích.

Přehled certifikací ČD Cargo:

Předmět certifikace dle ČSN EN ISO 9001 : 2009 a ČSN OHSAS 18001 : 2008:

- obchodní činnost v oblasti železniční nákladní dopravy a přepravy;
- realizace služeb v oblasti železniční nákladní dopravy a přepravy;
- provozování dráhy a drážní dopravy na vlečce;
- údržba a opravy železničních kolejových vozidel a jejich dílů;
- nájem a pronájem kolejových vozidel.

Předmět certifikace dle ČSN EN ISO 14001 : 2005:

- údržba a opravy železničních kolejových vozidel a jejich dílů.

Předmět certifikace dle CEFIC SQAS 2011:

- obchodní činnost v oblasti železniční nákladní dopravy a přepravy;
- realizace služeb v oblasti železniční nákladní dopravy a přepravy;
- provozování dráhy a drážní dopravy na vlečce.

Vedle uvedených certifikací je ČD Cargo mimo jiné držitelem Osvědčení AEO (Authorized Economic Operator – – Oprávněný hospodářský subjekt) a Osvědčení ECM – Subjekt odpovědný za údržbu.

Roman Kunz

cefic

SQAS ATTESTATION

This is to confirm that an SQAS Rail Carrier Assessment has been carried out by Kopecny, A. (Kopečný Alexandr) at

ČD Cargo,a.s., Generální ředitelství
Praha 7 - Holešovice

on March 19, 2015

The assessment covered the "Core" and "Rail Specific" elements and has been carried out using the Cefic SQAS Rail Carrier Questionnaire and Guidelines.

The assessment report has been entered in the Cefic SQAS Electronic Database (www.sqas.org) under reference number 83434 and is accessible to the assessed company, the members of the SQAS Service Group and the Logistics & Distributors User Group.

Issued on March 19, 2015 Signed

Victor Trapani
SQAS Manager

Cefic, Brussels

The SQAS assessment report is a statement of facts and this attestation does not express any appreciation of the company's performance. The SQAS Assessment is valid for 3 years.

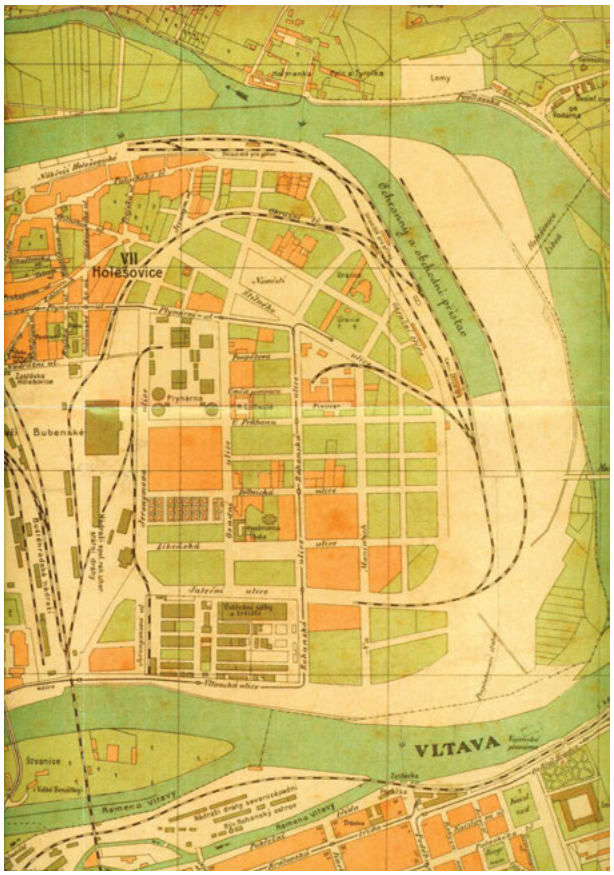
SQAS

Dráha do přístavu Holešovice

Holešovice, nebo spíše Holešovice-Bubny (název používaný v letech 1850 – 1960) patřily vždy k nejprůmyslovějším předměstím Prahy. Velkou zásluhu na tom mělo kvalitní dopravní spojení, především železniční, a výhodná poloha předměstí na břehu řeky Vltavy. Doplňme, že již v roce 1882 se v této oblasti nacházelo 32 průmyslových podniků.

Území Holešovic a Buben přeťala v roce 1850 trať Severní státní dráhy z Prahy do Děčína a Drážďan, překonávající v této oblasti tok Vltavy po známém 1 111 metrů dlouhém Negrelliho viaduktu s 87 oblouky. Stanice Bubny však byla budována až od roku 1868 v místech nedaleko od nové otevřené koncové stanice Buštěhradské dráhy z Kladna. Rakouská společnost státních drah (StEG), která se mezitím stala vlastníkem tratě do Děčína, zde v krátkém čase vybudovala nákladové nádraží s výtopnou a také rozlehlý dílenský areál. Kolejiště obou výše uvedených společností se v Bubnech spojila. Jednalo se o první propojení dvou soukromých drah na území Prahy. Aby byl pohled na historii „velké dráhy" v této oblasti úplný, doplňme, že zastávka Praha-Holešovice byla pro veřejnost otevřena v roce 1910.

Přístav v Holešovicích postavila v letech 1892 – 1895 firma Vojtěcha Lanny jako ochranný a zimní. K železniční síti byl přístav napojen železniční vlečkou vedenou z nádraží Rakousko-uherské společnosti státní dráhy (StEG) v Bubnech. Ta byla postavena při rozšiřování a modernizaci přístavu v letech 1896 – 1910. 2,6 km dlouhá vlečka vedla v oblouku tehdejší Okružní třídou (dnešní Jankovcova ulice) až k přístavnímu bazénu (viz mapa). Na západním břehu bylo vybudováno nábřeží o délce 363 m se svislou zdí a pokračovalo po vodě nižší svislou zdí o délce cca 400 m. Pod vjezdem bylo dále zřízeno překladiště se šikmými břehy o délce 600 m. Na celém západním břehu byly dvě železniční koleje a šest otočných pojízdných jeřábů o nosnosti 1,5 – 4 tuny a jeden mohutnější mostový jeřáb o nosnosti 5 tun. Na této západní straně vzniklo postupně pět skladišť, další koleje a také secesní správní budovy pro personál celní expozitury, přístavní dozorství, pracovníky železnice a další. Postaveny byly podle návrhu Františka Antonína Sandera. Jižně od přístavní nádrže se na levém břehu Vltavy nacházelo dvoukolejné překladiště písku, uhlí a dalších sypkých substrátů. Vlečkové koleje vedly i ke skladišti pro přívoz do Trója – k Pelc-Tyrolce.



Výřez z mapy Prahy z roku 1908 zachycující oblast holešovického přístavu včetně železničních vleček (Muzeum hlavního města Prahy)

Holešovický přístav na dobové fotografii. Pravé části snímku dominuje budova Akciového parního mlýna. (Klub Za starou Prahu)

Dalších výrazných změn doznalo řečiště Vltavy v oblasti Manin v letech 1923 – 1928. V tomto období vyhloubilo sdružení čtyř pražských a jedné brněnské firmy zcela nový 200 metrů široký hlavní tok Vltavy blíže k Holešovicím. Postaveny byly i dva nové mosty – Trojský a Libeňský (s délkou 780 metrů je nejdelším mostem v Praze). Zároveň došlo k dalšímu rozšíření a modernizaci holešovického přístavu. Na východním nábřeží byly k dispozici tři elektrické otočné poloportálové jeřáby o nosnosti 1,5 – 4 tuny obsluhující tři železobetonová pětietážová, tzv. Veřejná skladiště. Později byla postavena budova chladírny a mrazírny. Také východní část přístavu byla vybavena železniční vlečkou a panoval zde čilý ruch. Po vodě bylo do Prahy dováženo např. i ovoce a zelenina z Litoměřicka a Mělnicka. Při přeložení vltavského řečiště byl v roce 1923 zrušen koncový úsek vlečky vedoucí do jatek. Vlečka byla nově zakončena úvratí jižně od Libeňského mostu.

Na přístavní dráhu se postupně napojila řada vleček do

různých průmyslových podniků – do skladů společnosti Ferra (velkoobchod s hutními produkty – předchůdce dnešní Ferony), do skladů a k sýpce Ústřední jednoty hospodářských družstev (zřízeno roku 1922), do Mahlerovy přádelny (dokončena roku 1890), do pivovaru (pravděpodobně první z vleček) a samozřejmě do Akciového parního mlýna v Jankovcově ulici, postaveného spolu s obilným silem v letech 1909 – 1911. Další vlečky vedly přímo z bubenského nádraží do plynárny (nová plynárna zahájila provoz v roce 1888 a v provozu byla až do roku 1927), do areálu městských jatek (v provozu do roku 1983, poté areál využit jako tržnice) a také do holešovické elektrárny (provoz zahájen v roce 1900). Po roce 1945 bylo v přístavu překládáno velké množství uhlí a stavebních hmot. Koncem padesátých let 20. století byla do přístavní vlečky napojena vlečková kolej do betonárky firmy Prefa.

Život v přístavu i na vlečce poklidně plynul až do 80. let minulého století, kdy v rámci přestavby pražského železničního uzlu byla zprovozněna tzv. Holešovická přeložka spolu s moderní železniční stanicí Praha-Holešovice. Ta se stala novou přípojnou stanicí pro vlečku do holešovického přístavu. Stará vlečka vedoucí ze stanice Praha-Bubny byla zrušena. Zaniklo tak i úrovňové křížení vlečky v Plynární a Argentinské ulici, kde se při průjezdu nákladních vlaků tvořily dlouhé kolony. Nová „přístavní dráha“ byla zprovozněna v roce 1986. Již předtím, v roce 1983 byl otevřen přístav v Radotíně, kam byla postupně přemístěna překládka, resp. vykládka sypkých materiálů. Bohužel tento přístav nedisponuje železniční vlečkou. V holešovickém přístavu, u jižního konce vlečky, bylo v letech 1986 – 1989 vybudováno překladiště těžkých kusů mezi železnicí a „vodou“ vybavené jeřábem o nosnosti 40 tun. Později zde vzniklo

„Karkulka“ T 444.1 při své cestě z přístavu na nádraží Praha Bubny projíždí ulicí Jankovcova a míjí komplex budov vystavěných v letech 1920 až 1922 pro Jednotu hospodářských družstev. V jejím středu byla tehdy vybudována železobetonová sýpka na obiloviny. (foto Petr Čekal)

Vlečkový vlak s lokomotivou 714.010 čeká v holešovickém přístavu – září 1998. (foto Petr Čekal)

Lokomotiva T 458.0172 se při své cestě z přístavu blíží k přejezdu přes Argentinskou ulici – 1985. (foto Petr Čekal)

kontejnerové překladiště provozované až do roku 2002 firmou Contrans. V té době už však železniční nákladní doprava pozvolna vyklízela své pozice ve prospěch silniční dopravy. Rostl také tlak na ukončení průmyslové výroby v Holešovicích, které lze dnes vlastně považovat za součást centra našeho hlavního města.

Přelomovým pro celé Holešovice byl srpen 2002. Přístav byl poničen a přestal plnit svoji funkci. Přibližně v polovině prvního desetiletí nového milénia bylo rozhodnuto o revitalizaci celého areálu a ten je postupně zastavován obytným komplexem Prague Marina, do kterého byla zakomponována část historických přístavních budov. K 1. červenci 2003 byla rozhodnutím Drážního úřadu vlečka zrušena.

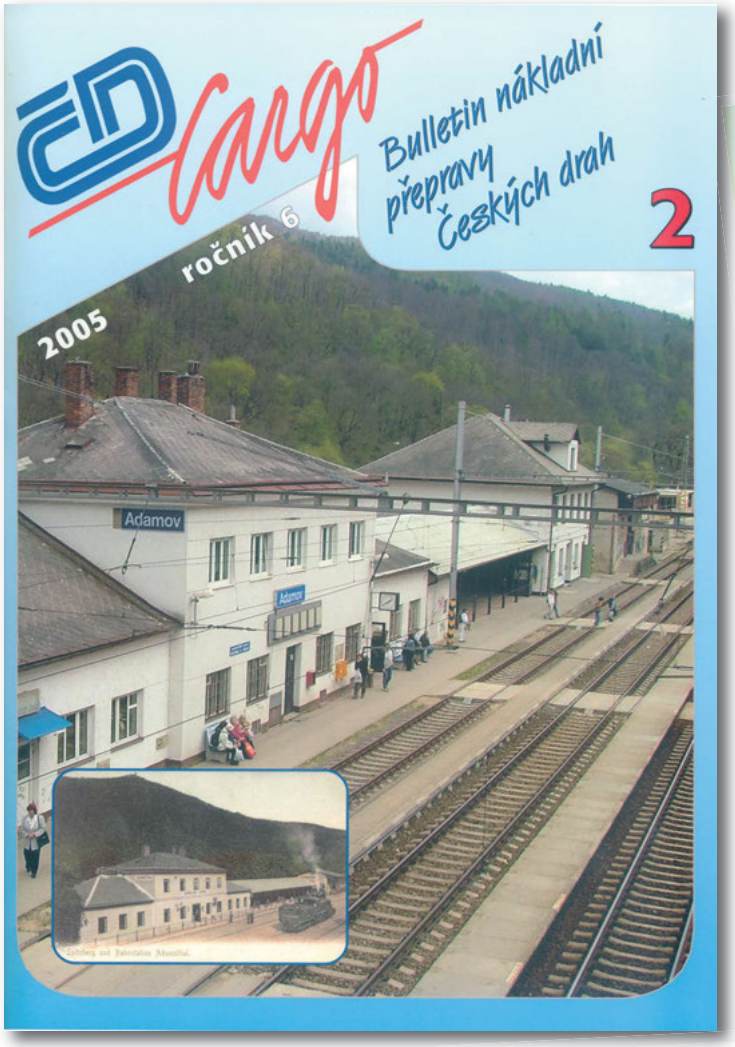
Současná vlečka „Přístav Holešovice" provozovatele České přístavy, a.s., je do celostátní dráhy zaústěna ve stanici Praha-Holešovice výhybkou č. 11, ale obsluhována je jen sporadicky. Nákladiště Praha-Holešovice přístav zmizelo rovněž ze seznamu míst s výpravním oprávněním pro vozové zásilky.

Nedaleko od přístavní vlečky, jak to dokazují ještě zbytky kolejnic ve vozovce, byl v letech 2001 – 2003 postaven komplex kancelářských budov Lighthouse Vltava Waterfront Towers, který byl v roce 2007 vybrán jako sídlo generálního ředitelství akciové společnosti ČD Cargo.

Michal Roh

Ještě dnes lze ve vozovce na Bubenském nábřeží najít kolejnice přístavní vlečky. V pozadí budova Lighthouse – sídlo generálního ředitelství ČD Cargo. (foto Michal Roh)

Před 10 lety


CD Cargo
Bulletin nákladní přepravy Českých drah
ročník 6
2
2005
Adamov

KOMUNIKACE
Nabídka přepravy na www.cdcargo.cz

LOGISTIKA
EASTLOG 2005
8. mezinárodní fórum logistiky a dopr

Na návštěvě ve Frýdlantském v

ZAJÍMAVOSTI
ZAJÍMAVOSTI
Rozptylové ucelené vlaky

Představujeme moderní hnací vozidla ČD Cargo

Díky lokomotivám řady 753.7 můžeme zajíždět i do Polska

Lokomotivy řady 753.7 společnosti ČD Cargo je dnes možné vidět na neelektrifikovaných tratích po celé České republice. A nejen tam. V současnosti ČD Cargo vlastní i 7 „polonizovaných“ lokomotiv této řady, které můžeme potkávat i na trati mezi Libercem a Turoszówem nebo ve Slezsku. Elegantní design starých „brejlovců“ ve spojení s modrým nátěrem ČD Cargo z nich dělá vítaný úlovek mnoha železničních fotografů.

Psal se rok 2008 a v jeho polovině ČD Cargo podepsalo s firmou CZ Loko smlouvu na modernizaci 30 již nepotřebných „brejlovců“ řad 750 a 753. Již v závěru roku, po uplynutí necelých pěti měsíců, vyjela první modernizovaná lokomotiva 753.751 z bran třebovského závodu výrobce CZ Loko. Přitom nešlo o modernizaci nijak jednoduchou, v jejím rámci toho původního na lokomotivách příliš nezůstalo.

Lokomotivy řady 753.7 pro ČD Cargo jsou v podstatě shodné se dvěma stroji řady 755, které byly vyrobeny v roce 2005 pro České dráhy, a které nyní také patří ČD Cargo. Při rekonstrukci byl z původní lokomotivy ponechán pouze pojezd, hlavní rám, skříň a kabiny strojvedoucího, vše ostatní

bylo nahrazeno nebo modernizováno. Původní spalovací motor K 12 V 230 DR z produkce ČKD byl nahrazen novým, výkonnějším a úspornějším motorem Caterpillar 3512 B, který dal lokomotivám jméno a je přímo spojen s novým trakčním alternátorem 1FC2 631-6 od firmy Siemens Drásov. Nově jsou řešeny také pomocné pohony včetně bloku chlazení. Výjimečná je lokomotiva 753.756, která má změněn i pojezd, kdy tlapová ložiska trakčních motorů jsou vyměněna za valivá, a tak lokomotiva může mít i delší proběhy do jednotlivých prohlídek a oprav.

Lokomotivy jsou vybaveny elektricky ovládanou samočinnou tlakovou brzdou, přímočinnou brzdou a elektrodynamickou brzdou pracující ve spádovém a zastavovacím režimu. Jsou nově uzpůsobeny pro provoz ve vícečlenném řízení přes UIC zásuvky a kabely. Moderní vlakový zabezpečovač MIREL VZ1, elektronická rychloměrná souprava TRAMEX a vysílačka VS 67 jsou také nedílnou součástí těchto lokomotiv a vytvářejí základ pro možnost provozu i na tratích mimo Českou republiku.

Ačkoli skříň lokomotiv vypadá jako původní, má upravené čelníky s dosazenými deformačními prvky. Stanoviště strojvedoucího prošla kompletní přestavbou, jsou s novými řídicími pulty osazenými integrovanými displeji, kde se sbíhají veškeré informace o lokomotivě. K většímu pohodlí strojvedoucího přispívá nezávislé naftové topení a klimatizace.

Základní technické údaje řady 753.7

označení	753.751 - 780
rozchod	1 435 mm
uspořádání dvojkolí	Bo' Bo'
přenos výkonu	elektrický, AC/DC
maximální rychlost	100 km/h
spalovací motor	Caterpillar 3512 B
jmenovitý výkon	1 455 kW
trakční alternátor	Siemens 1FC2 631-6
trakční motory	ČKD TE 015
hmotnost ve službě	72,0 t
tažná síla *(maximální/při trvalém výkonu)*	202/127 kN
výkon EDB *(spádová/zastavovací)*	1460/1710 kW
délka přes nárazníky	16 660 mm
výrobce rekonstrukce	CZ LOKO
rok výroby	2008 – 2010
počet kusů	30

Nikdo není dokonalý. Tento slogan lze vztáhnout i na nově vyráběné lokomotivy, kdy se jejich nedostatky projevily až po převzetí do provozu. I lokomotivy řady 753.7 trpěly zpočátku neduhy, které bylo třeba ve spolupráci s výrobcem odstranit. Jednou z nejvážnějších závad byla nedostatečná citlivost regulátoru tahu, takže lokomotivy při nepříznivých adhezních podmínkách klouzaly. Naštěstí spolupráce s výrobcem byla perfektní a ten brzy dodal nový software s upravenou regulací, který problémy potlačil. I ostatní problémy byly v krátkém čase postupně odstraňovány a dnes, po 6 letech náročného provozu, je vidět, že se modernizace povedla. U této řady se v ČD Cargo pilotně testuje projekt spolehlivostní údržby. Za období, které bylo stanoveno pro sběr dat o poruchách, nebyl nasbírán dostatečný počet dat a muselo být prodlouženo. I to svědčí o spolehlivosti lokomotiv této řady, které od doby svého vzniku najezdily tolik kilometrů, že letos jde první z nich do vyvazovací opravy.

Petr Říha

Foto: Archiv ČD Cargo (2x), Michal Roh ml. (2x)

Hanoj a železnice

Historie dnešního hlavního města Vietnamu, Hanoje, sahá až do období kolem roku 950 n. l., kdy byl celý dnešní severní Vietnam pod čínskou nadvládou. Po osvobození Vietnamu počátkem 11. století si toto město zvolil první král nově vzniklé vietnamské dynastie Ly, Lý Thái Tổ, za nové sídelní hlavní město a pojmenoval ho Thăng Long, „Město vzlétajícího draka". S malými přestávkami pak bylo toto město, které několikrát změnilo svůj název, až do konce 18. století hlavním městem Vietnamu. Tehdy učinila vzbouřenecká dynastie Tay Son novým hlavním městem Hue, ležící zhruba uprostřed vietnamského pobřeží, velice blízko pozdější hranice Severního a Jižního Vietnamu. Hue bylo hlavním městem i za poslední vietnamské královské dynastie, která Vietnamu vládla v letech 1802 až 1945, tedy i během francouzské nadvlády.

Hanojské hlavní nádraží

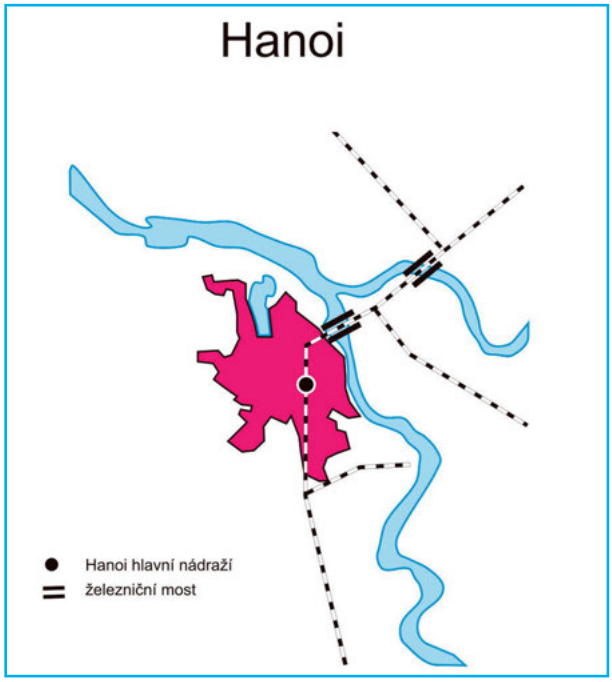
V roce 1831 bylo město pojmenováno svým současným názvem, Hà Nôi, „Město na vnitřní straně řeky", přičemž „vnitřní" stranou se rozuměl jižní břeh Rudé řeky. V roce 1883 se Hanoj stala hlavním městem francouzského protektorátu Tonkin, což byl v podstatě celý dnešní sever Vietnamu. V roce 1954 po porážce Francouzů u Dien Bien Phu se Hanoj stala hlavním městem Severního Vietnamu, ovládaného Ho Či Minovými komunisty, a v roce 1976, po okupaci a anexi Jižního Vietnamu se stala hlavním městem Vietnamu celého. Od devadesátých let 20. století, po uvolnění do té doby poměrně ortodoxního komunistického režimu, zažívá Hanoj bouřlivý růst, a to včetně prudkého zvýšení počtu obyvatel, na který ale není infrastruktura města připravena ani dimenzována. To se samozřejmě týká i veřejné dopravy, která se zde omezuje na autobusy, automobily, ale především statisíce a možná miliony skútrů a mopedů. V současnosti existuje v Hanoji už devět rozsáhlých průmyslových zón a budovány jsou další (ve městě vzniká téměř 9 % HDP celého Vietnamu). Vedle výrobního průmyslu (textil, cement, strojní součástky, chemické produkty, elektronika a software) a zpracovatelského průmyslu je Hanoj významným centrem služeb (nárůst zejména v turistice) a obchodu.

V současnosti probíhá velké množství rozsáhlých stavebních projektů, které zahrnují i celé urbanistické zóny, jako jsou Trung Hoa-Nhan Chinh nebo My Dinh, kde bylo mj. postaveno velkolepé moderní Konferenční centrum či Národní stadion. Investují se velké částky do budování nových komunikací (několik nových mostů přes Rudou řeku, obchvatové silnice), odkládá se však komplexnější řešení dopravní infrastruktury. Dopravní situace v Hanoji je stále více alarmující (neustálé zácpy, znečištěné ovzduší, hlučnost).

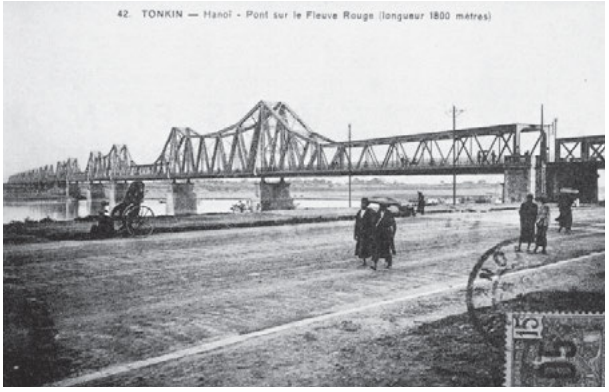
„Výroba“ replik původních tramvajových vozů v centru Hanoje

Městská doprava

Jako první a zatím jediné alespoň trochu moderní řešení městské dopravy v Hanoji byly v roce 1901 zavedeny elektrické tramvaje. O zavedení tohoto, v té době velice progresivního, dopravního prostředku uvažovala městská správa již od roku 1894, a to nejprve podle vzoru Saigonu (dnes známějšího pod jménem Ho Či Minovo Město) v parní trakci. Jelikož ale vydání koncese a dalších povolení vázlo a definitivně byl záměr schválen až v roce 1899, bylo postupem doby stále jasnější, že parní trakce je již v prostředí pouličních drah zastaralá, a byl proto zvolen tehdy již standardní pohon elektrickým proudem. V roce 1900 byla založena společnost Compagnie des tramways électriques d'Hanoï et extensions (CTEH), která vybudovala základ zdejší tramvajové sítě o dvou linkách, jež uvedla do provozu v listopadu 1901. Obě tyto linky však fyzicky tvořily jen jednu trať, neboť obě vycházely z jednoho místa – z Cocotierova terminusu poblíž Malého jezírka (francouzsky Petit lac, vietnamsky jezírko Hoàn Kiếm). Linka číslo 1 z něj vedla jižně do části Bach Mai a linka číslo 2 severovýchodně do vesnice Giày (dnes součást Hanoje, poblíž dnešního tržiště Buõi). V roce 1904 byly zahájeny práce na lince číslo 3, které vedla opět od Petil lac, tentokrát východním směrem k Chrámu litertury a části Thái



Hà Ăp. Tato linka byla dvakrát prodloužena, v roce 1914 do části Hà Đông a v roce do Cầu Đỡ. Vývoj před první světovou válkou byl završen linkou číslo 4, dokončenou v roce 1907. Ta opět vedla ze stejného výchozího místa jako předchozí, tentokrát západním směrem k Papírovému mostu (Pont du Papier, Cầu Giấy). V těchto letech ale tramvajová doprava čelila poměrně malému zájmu veřejnosti, což se projevovalo v neuspokojivé finanční situaci společnosti CTEH. Teprve v roce 1913 došlo k dosažení alespoň trochu vyrovnaného hospodaření, nicméně ani po první světové válce se situace nezměnila a trend pokračoval. V roce 1929 byl provoz převzat společností Compagnie des tramways du Tonkin (CTT), která investovala do zanedbané tramvajové sítě. Tyto investice zahrnovaly jak opravu stávajících tratí, tak i výstavbu poslední nově otevřené linky číslo 5 a též pořízení nových vozů z Francie. Linka číslo 5 byla uvedena do provozu v roce 1930 a vedla severojižním směrem od Rudé řeky až k letišti Bạch Mai. V roce 1943, po úplném dokončení této tratě, dosáhla délka tramvajové sítě v Hanoji 30 km. V roce 1952, v době vrcholící indočínské války, byla CTT přejmenována na Société des transports en commun de la région de Hanoï. Pod tímto názvem ale fungovala jen dva roky. 1. června 1955 zastavila provoz a následně vydala veškerou infrastrukturu i vozidla nově ustavené severovietnamské vládě. Po obnovení provozu v původním rozsahu již prakticky nebylo investováno ani do obnovy sítě, ani vozidel; pouze v roce 1968 byly vybudovány některé krátké spojky v centru města. Neudržovaný provoz nezadržitelně chátral a v osmdesátých letech byl postupně zlikvidován. První zrušenou linkou byla v roce 1982 linka číslo 1, kterou postupně následovaly ostatní, a osud hanojských tramvají se naplnil v roce 1989 zastavením provozu na lince číslo 2. Zajímavou epizodou bylo nasazení trolejbusů, dle dostupných údajů starších typu Saurer, dovezených z Curychu, na linku č. 4, které ale nemělo dlouhého trvání. Jejich provoz byl zahájen 15. prosince 1986 a ukončen již 15. července 1993, čímž po necelých 92 letech zanikl poslední elektrifikovaný způsob dopravy v této asijské megapoli.



Nový most Paula Doumera na dobové pohlednici (sbírka Martin Boháč)

Železnice

Historie železnic ve Vietnamu sahá do počátku osmdesátých let 19. století, kdy byly otevřeny první tratě v okolí Saigonu, které ale měly spíše charakter pouliční parní tramvaje. První důležitou vietnamskou tratí, na které byl použit v regionu dodnes běžný rozchod 1067 mm (3 stopy 3 ⅜ palce), je takzvaná Severojižní dráha, vietnamsky Đường sắt Bắc–Nam, francouzsky Chemin de fer Nord-Sud. Tato 1 726 km dlouhá

Reunification Express míří centrem Hanoje k dalekému Saigonu.

železnice o metrovém rozchodu spojuje Hanoj a Saigon (Ho Či Minovo Město), když kopíruje téměř celé vietnamské pobřeží. Její stavba trvala téměř 40 let, od roku 1899 až do roku 1936.

Tato železnice vycházela z Hanoje směrem na jih a její výchozí nádraží bylo vybudováno v roce 1902. Nachází se na ulici Lê Duăn v centru města a postupně se stalo hlavním nádražím celé metropole. Jeho architektura je typicky francouzského koloniálního stylu a z větší části se dochovala dodnes. V roce 1972 byla jeho střední část zasažena při americkém bombardování Hanoje a v letech 1972 až 1976 byla na jejím místě vybudována moderní prosklená hala, čímž vznikla zajímavá kombinace původních historických křídel budovy s moderní centrální částí.

Přelom 19. a 20. století je každopádně dobou největšího rozmachu výstavby železnic v dnešním Vietnamu, na čemž měl velkou zásluhu tehdejší pokrokový generální guvernér Francouzské Indočíny Paul Doumer. Za jeho éry byla zahájena stavba další železnice, která vedla z Hanoje severozápadním směrem na Lào Cai a k čínské hranici a po jejímž dobudování v roce 1910 došlo k propojení železničních sítí Číny a Indočíny (Vietnamu). Tyto dvě tratě, potkávající se v hanojském hlavním nádraží, dnes tvoří páteř železnic v aglomeraci hlavního města. Co se týče stavebního vedení městskou zástavbou, je bezesporu zajímavější severní trať do Lào Cai, která v severní části Hanoje překonává Rudou řeku po mostě Cău Long Biên z roku 1903 (tehdy most Paula Doumera). Tento impozantní ocelový most pro silniční i železniční dopravu byl vybudován v letech 1899 – 1902 podle návrhu pařížských architektů Daydého a Pillého a pro pravidelnou dopravu byl otevřen o rok později. Most dlouhý 2,4 km byl ve své době jedním z největších a nejdelších v celé Asii a rozhodně nejdelším v Asii jihovýchodní. Byl pro svou strategickou polohu (tehdy jediný most přes Rudou řeku v oblasti) vážně poškozen několika americkými nálety v letech 1967 až 1972, nicméně jeho větší část dodnes slouží v původní podobě. V současné době probíhá projekt podporovaný francouzskou vládou, který by měl celému mostu navrátit jeho původní podobu. Na jižní straně směrem k hlavnímu nádraží a městskému centru prochází železniční trať ulicemi nejprve na zděném viaduktu a ocelových příhradových mostech, nicméně po několika stech metrech se dostává do uliční úrovně, kde začíná typické vedení vietnamské železnice městskou zástavbou – tedy v těsném kontaktu s okolní zástavbou i pouliční dopravou. Skutečně asi málokde na světě lze vidět dálkové mnohavozové rychlíky jet doslova po chodníku rušných ulic tak, jako je tomu v Hanoji a některých dalších vietnamských městech.

Dnes vyjíždí z hlavního nádraží v Hanoji několik vlaků denně do všech směrů, přičemž nejvýznamnější je samozřejmě relace směr Saigon (Ho Či Minovo Město), kde je denně provozováno šest dvojic vlaků, pojmenovaných souhrnně „Reunification Express" (Expres znovusjednocení). Jejich odjezdy a dojezdy jsou rozloženy do celého dne a vozí i lehátkové a lůžkové vozy. Druhým nejvytíženějším směrem je trať do Lào Cai k čínské hranici, která ale slouží především jako spojnice s oblíbeným vietnamským letoviskem Sapa, které leží pod nejvyšší horou Vietnamu, štítem Fansipan (Phan Xi Păng), vysokým 3 143 metrů. Zde jezdí denně pět dvojic vlaků, přičemž zde převažují noční spoje, doplněné pouze jedním vlakem přes den. Dva vlaky jezdí do přístavu Hăi Phòng a určitou kuriozitou je relace směr Ding Dong a dále Peking, která jezdí pouze dvakrát týdně. Tím je výčet vlaků spojujících hlavní město Vietnamu se zbytkem země úplný.

Jak je vidět, nehraje železnice v dopravním systému Vietnamu a především jeho hlavního města příliš významnou roli. To je problém i řady jiných zemí a městských aglomerací tzv. třetího světa, kde lze nalézt jen velice málo příkladů skutečně systematického a efektivního zapojení kolejové dopravy do dopravních systémů.

Text a foto: Martin Boháč
Mapa: Milan Koska

Aktuality

Zasedání ministrů dopravy v Rize

Ve dnech 29. – 30. dubna 2015 se v hlavním městě Lotyšska Rize uskutečnilo 3. zasedání ministrů dopravy ASEM. Nosným tématem setkání byl rozvoj multimodální dopravní konektivity mezi Evropou a Asií. Jednání se kromě ministrů dopravy nebo jejich zástupců zúčastnili také obchodní lídři, zástupci průmyslu i akademické obce.

Cílem 3. zasedání v návaznosti na summit ASEM v Miláně v říjnu 2014 bylo zhodnocení možností současného dopravního spojení mezi Evropou a Asií, včetně identifikace překážek a slabin a samozřejmě možností dalšího koordinovaného rozvoje. Intermodální euro-asijské pozemní řetězce se v poslední době velmi intenzivně rozvíjejí a v době globalizované výroby a elektronického obchodu, vyžadujícího včasné

a přesné dodávky zboží a rychlý přístup ke vzdáleným trhům, nabývají na stále větším významu.

ČD Cargo na zasedání reprezentoval předseda představenstva Ivan Bednárik, který účastníky jednání mimo jiné seznámil s nabídkou ČD Cargo v tomto přepravním segmentu.

Legiovlak se vydal na cestu

Předseda vlády Bohuslav Sobotka spolu s generálním ředitelem a předsedou představenstva Českých drah Pavlem Krtkem, generálním ředitelem SŽDC Pavlem Surým, předsedou představenstva ČD Cargo Ivanem Bednárikem a předsedou Československé obce legionářské Pavlem Budinským 19. května 2015 slavnostně zahájili projekt „Legiovlak – prezentace v krajských městech 2015“.

Legiovlak je součástí projektu Legie 100 Československé obce legionářské. Má za úkol připomenout odkaz zakladatelů československého státu a posílit národní hrdost a uvědomění mladé generace. Proto se projekt zaměřuje na vzdělávání mládeže a vyzdvihnutí legionářské tradice. Historický vlak tvoří jedenáct zrekonstruovaných vozů, kde mohou návštěvníci shlédnout např. sanitní vůz, plošinový vůz s obrněným vozidlem nebo poštovní vůz. Část těchto vozů bylo možné v Praze na Žižkově shlédnout již v minulém roce na podzim. Nově připojenými vozy jsou kovářská dílna, kterou pro tento projekt zrekonstruoval a dodal slovenský partner s Nadáciou Milana Rastislava Štefánika a Klubom

historickej techniky RD Zvolen, a také prodejní a obytný vůz. Legiovlak má v tomto roce křižovat napříč celou Českou republikou a zastavit se také v krajských městech.

Vlak vyjel z Prahy hlavního nádraží v poledne 19. května 2015 a jeho první zastávkou se stala Mladá Boleslav, odkud zamířil do Liberce. Odtud se vydá do Martinic v Krkonoších, Jaroměře, Hradce Králové, Pardubic, Českých Budějovic, Jihlavy, Brna, Zlína a do Břeclavi. Prohlídka vlaku ve jmenovaných stanicích je umožněna zdarma.

Akciová společnost ČD Cargo je podobně jako v minulém roce významným partnerem tohoto projektu.

Kinematovlak dorazil do Zlína

Na jubilejní 55. ročník Mezinárodního festivalu filmů pro děti a mládež ve Zlíně dorazil v pátek 29. května 2015 i Kinematovlak, jehož jízda je již tradičním doplňkem Zlín Film Festivalu. Na projektu Kinematovlak se podílí Zlín Film Festival, České dráhy a samozřejmě i ČD Cargo.

Letošní jízda Kinematovlaku proběhla již podvanácté a jeho trasa vedla napříč celou republikou se zastávkami v sedmnácti městech. A čím je vlastně Kinematovlak zvláštní? Na děti a mládež v tomto speciálním vlaku čekala celá řada pohádek, které se promítají v upraveném *Promítacím voze*. Dalším vozem v soupravě je *Vláček Hráček*. Ten je upraven jako herní místnost. V posledním voze mohly děti nahlédnout do historie železnice. Promítání pro nejmenší diváky probíhalo v intervalech po třiceti minutách a veškeré projekce byly zpřístupněny zdarma. Významnou cílovou skupinou tohoto projektu představují mateřské a základní školy, které si svůj promítací čas mohly rezervovat přes internet.

V letošním roce ujel Kinematovlak 1 479 kilometrů a ve Zlíně se objevil dokonce dvakrát. Při zahájení a při ukončení festivalu.

30 let Klubu železničních cestovatelů

Ve dnech 5. – 6. června 2015 se v Lovosicích konal tzv. Severočeský železniční den spojený s oslavou 30 let Klubu železničních cestovatelů (KŽC). Klub vznikl jako sdružení zájemců o cestování po železnici. Postupem času však kromě cestovatelských a turistických akcí začal vyvíjet i další aktivity, z nichž nejvýznamnější jsou záchrana historických železničních vozidel a provozování osobní dopravy na vybraných regionálních tratích. Některé tratě jízdy „motoráčků" dopravce KŽC Doprava zachránily před zrušením. Dnes vozidlový park KŽC Doprava tvoří 13 motorových vozů různých řad a také dvě „bardotky" T 478.2065 a T 478.1215. Téměř

všechna výše uvedená vozidla si mohli účastníci Severočeského železničního dne nejen prohlédnout na výstavě v Lovosicích, ale rovněž se s nimi svézt po okolních malebných lokálkách. U příležitosti 30. výročí byla vydána zdařilá publikace. Konání akce s účastí široké veřejnosti podpořilo rovněž ČD Cargo.

Tarif ČD Cargo, a.s. – verze 02 a 03

S účinností od 8. června 2015 vydává akciová společnost ČD Cargo Verzi 02 Tarifu ČD Cargo, a.s. (TVZ). Předmětem Verze 02 je doplnění PD 27.97 včetně zásad pro výběr tohoto poplatku (doplnění podmínek přístavby vozů na vlečku Borsodchem).

Od 1. července 2015 je účinná verze 03 Tarifu ČD Cargo, a.s. (TVZ). Předmětem Verze 03 je zvýšení poplatku PD 82.45, tj. poplatku za přistavení vozu smluvního držitele bez účasti ČD Cargo. TVZ ve znění Verze 03 je uveden na internetové adrese www.cdcargo.cz a je přístupný všem registrovaným uživatelům.

Obnovené přepravy na vlečku v Chotěšově

V dnešní době se bohužel neděje příliš často, že by došlo k „probuzení" léta nepoužívané vlečky. K jednomu takovému případu došlo o letošním velikonočním víkendu, kdy do malého venkovského nádraží Chotěšov pod Hazmburkem dorazila zásilka hnojiv (močoviny) z Polska, resp. Běloruska. Tato malá stanice leží na místní dráze Lovosice – Libochovice na pomezí středních a severních Čech v malebné krajině pod Českým středohořím a vrchem a hradem Hazmburk.

Zásilka dvanácti vozů ložených močovinou z pohraniční stanice Kuźnica Białostocka na pomezí Polska a Běloruska dorazila jako ucelená skupina do Lovosic, kde pak byla rozdělena na čtyři části. Z Lovosic pak byla postupně ve dnech 4. až 7. dubna přistavena k vykládce na vlečce příjemce, firmy A.G. Service s.r.o. v dopravně Chotěšov.

Měření mostu přes Vltavu

V pátek 12. června se na viaduktu u Červené nad Vltavou, na úseku někdejší Českomoravské transverzální dráhy, mezi Táborem a Pískem uskutečnila série měření, jejichž výsledky budou mít po svém vyhodnocení za cíl zjistit, jaký je skutečný stav tohoto jedinečného mostu. Ten byl uveden do provozu 20. listopadu 1889 a se svojí délkou 253 metrů a výškou 67 metrů byl druhým nejvyšším mostem v celém Rakousko-Uhersku. Jeho výška byla později snížena zatopením údolí při stavbě Orlické přehrady. V dnešní době je na mostě snížena traťová třída, což vytváří určité úzké hrdlo celého západovýchodního železničního spojení v regionu.

Měření, jehož se zúčastnila lokomotiva 751.219, by tak mohlo pomoci vrátit této trati její význam, který se dnes v nákladní dopravě omezuje na občasný průvoz prázdných souprav, zpravidla vozů k nakládce štěrku na výluky a stavební práce různých soukromých dopravců.

Jednalo se o velmi zajímavý obchodní případ, kdy ČD Cargo zajistilo pouze vozidlo a strojvedoucího pro netradiční výkon, nesouvisející přímo s přepravou zboží.

Adresa redakce:
ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c,
170 00 Praha 7 - Holešovice
www. cdcargo.cz

Vydavatel: ČD Cargo, a. s.
Redakční rada: Michal Roh, Zdeněk Šiler
Neprodejné

Foto na titulní straně: Michal Roh ml.
(V soupravě uceleného vlaku s uranovým koncentrátem je zařazen i vůz pro policejní doprovod. Čebín – červenec 2014)

Od Antverp
po Zacharovo

Nákladní železniční přeprava od A do Z, to je ČD Cargo, jeden z pěti největších železničních dopravců EU.

ČD Cargo

www.cdcargo.cz

KTS
KTS
KTS