



Cargo Bulletin

Čtvrtletník společnosti ČD Cargo, a. s.

Ročník 2016 / Červenec / Číslo 2



Obchodní nabídka: Zaměstnanci pro řízení sledu
Zákaznické centrum ČD Cargo
Logistika v Trutnově a Českých Budějovicích



Vlak se vyplatí

www.lvagon.cz

Převezeme i malý objem zboží

- Chtěli byste převážet zboží po železnici, ale myslíte si, že zásilky vaší firmy jsou pro přepravu vlakem příliš malé? Ověřte si to!
- ČD Cargo totiž poskytuje své služby i malým a středním podnikům.
- Minimální velikost zásilky je přitom jen jeden vagon, tedy přibližně stejný objem, který mohou převézt dva kamiony.

Zkuste to s námi vlakem

- Nákladní železniční přeprava nemusí být vůbec drahá a ani nepřiměřeně zdlouhavá, a to i v případě, že se jedná o pouhý jeden vagon.
- Přesvědčte se zadáním základních údajů do jednoduché kalkulačky na www.lvagon.cz a zjistíte si orientační cenu vaší konkrétní přepravy.

Koleje vedou až k vám

- Rádi byste k přepravě zboží využívali železniční nákladní dopravu, ale koleje nevedou až k vaší firmě? Nevadí.
- Nakládka a vykládka zboží je možná na cca 1000 místech celé České republiky.
- Součástí našich služeb je i případná doprava zboží přímo k vám do firmy.



Objednejte si přepravu třeba i jen jednoho železničního nákladního vagonu a získáte pečeť společensky odpovědné firmy v oblasti přepravy. S penězi tak ušetříte i životní prostředí.

Kontakt:

www.lvagon.cz

Infolinka: (po – pá, 8 až 16 hod.)

972 242 255

info@cdcargo.cz

Obsah

Editorial 1

Obchodní nabídka 2



Přepravy ropy z moravského Kuvajtu 4



Zákaznické centrum ČD Cargo 7



Přeprava písku do Liberce 9

Z historie průmyslu a žel. dopravy na Karlovarsku 10



Představujeme moderní hnací vozidla ČD Cargo 14

Nové trendy v železniční dopravě (3. díl) 16

Logistika v Trutnově a Českých Budějovicích 20



Most přes průliv Öresund... 22

Legislativní okénko 25

Aktuality 27

Editorial



Vážení obchodní partneři, příznivci nákladní železniční dopravy, milí čtenáři,

je mi ctí uvést šesté vydání obnoveného Bulletinu ČD Cargo. S potěšením mohu říci, že od loňského roku urazil pořádný kus cesty a jako informačně hodnotný čtvrtletník si našel své pravidelné čtenáře.

Ani naše společnost však nezůstala v uplynulém období stát – právě naopak. Jinak to ostatně ani nejde, konkurenci totiž netvoří jen desítky dalších nákladních železničních dopravců, ale především doprava silniční. O jejím zvýhodnění oproti železnici již byly popsány stohy papíru, nicméně situace se nejen v České republice, ale ani na celoevropské úrovni stále nelepší, jak ostatně nedávno konstatovala i Evropská komise. I přes mnoho plánů přesunout přepravu zboží ze silnice na železnici podíl železniční dopravy na nákladní dopravě v Evropské unii za posledních pět dokonce mírně poklesl. Cíl byl pochopitelně přesně opačný, ale vzhledem k diskriminaci železnice z hlediska celé řady všeobecně známých aspektů se dosaženému výsledku ani nelze příliš divit.

S nastalou situací se však rozhodně nehodláme smířit, a také proto jsme se stali jedním z iniciátorů a zakládajících členů nově vzniklého profesního Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky (ŽESNAD). Záměr je jasný – koordinovaná podpora rozvoji železniční dopravy v České republice. O síle sdružení přitom vypovídá, že jeho členové disponují 90 % tuzemského trhu nákladní železniční dopravy. Máme tedy všechny předpoklady stát se vlivným a respektovaným partnerem pro jednání s vládou, státními orgány nebo správcem infrastruktury – SŽDC.

Událostí klíčovými pro další rozvoj ČD Cargo se však v poslední době stalo více. V souladu s aktualizovanou firemní strategií, zaměřenou mimo jiné na expanzi na zahraniční trhy, jsme úspěšně dokončili nákup pěti nových interoperabilních lokomotiv Siemens Vectron. První z nich jsme oficiálně a se vši parádou pokřtili na veletrhu Czech Raildays, kde byla jedním z nepřehlédnutelných taháků celé akce. Slogan „Napříč Evropou“, který tyto nové lokomotivy zdobí, myslím, jasně vypovídá o jejich plánovaném využití.

Již dnes přitom mohu říci, že nákup nových Vectronů rozhodně není poslední investicí ČD Cargo v oblasti hnacích vozidel. Pokud chceme udržet, či dokonce ještě vylepšit pozici mezi pěti největšími železničními nákladními dopravci v Evropě, je další modernizace našeho vozového parku nezbytná.

Přeji všem příjemné čtení.

Ivan Bednárik
předseda představenstva ČD Cargo, a.s.

Obchodní nabídka

Zaměstnanec pro řízení sledu – broušení a frézování kolejnic

Na začátku letošního roku se portfolio nabídky ČD Cargo rozšířilo o ZPŘS, neboli poskytnutí zaměstnance pro řízení sledu. Jedná se o pracovníka, který jednoduše řečeno řídí posun při jízdě z vyloučené a na vyloučenou kolej. Ale tak jednoduché to není.

Zaměstnanec pro řízení sledu musí mít odbornou způsobilost člena posunové čtyřky, doplněnou o další znalosti. Odpovídá za organizaci odjezdu a návratu na vyloučenou a z vyloučené koleje. Má povinnosti zaměstnance řídícího posun. Jedou-li z vyloučené koleje PMD do sousední stanice, oznámí to zaměstnanec pro řízení sledu sousední stanici. ZPŘS musí také zpravit každého strojvedoucího PMD před odjezdem na vyloučenou traťovou kolej rozkazem V30. V rozkaze uvádí, zda před ním a za ním jede jiný PMD a kilometrickou polohu zastavení PMD na vyloučené koleji. Současně uvede kilometrickou polohu zastavení předchozího a následujícího PMD. PMD musí být také zpraven o případné jízdě se zvýšenou opatrností přes přejezdy, o přechodných omezeních rychlosti, jsou-li nižší než stanovená rychlost PMD, a o návěstidlech, která při jízdě po vyloučené koleji platí. ZPŘS musí zajistit uzavření přejezdů, odpovídá za organizaci střežení přejezdů. Zaměstnanec pro řízení sledu dává strojvedoucímu svolení k jízdě na vyloučenou kolej, odpovídá také za organizaci práce a posunu posunových dílů na vyloučené koleji ve spolupráci s vedoucími prací, popř. organizačními zástupci zhotovitele.

K proškolení zaměstnanců pro řízení sledu se ČD Cargo rozhodlo v návaznosti na loňský rozsah výluk na síti SŽDC a na základě orientačních poptávek od stavebních společností, pro které jsme již v loňském roce zajišťovali např. přepravu štěrku nebo jeho vykládku přímo na vyloučených kolejích. Konkrétní uplatnění představovala např. činnost ZPŘS při práci brousicích vlaků. Broušení kolejnic je nejběžnějším způsobem odstranění těch vad kolejnic, které vzhledem k jejich charakteru nelze odstranit klasickými prostředky a metodami pro úpravu geometrické polohy. Broušením se tedy upravuje tzv. mikrogeometrie pojižděných ploch hlav kolejnic. Co si pod tím představíte? Broušením se dají odstranit např. vlnovitost, smyková místa nebo povrchové trhlinky. Broušení je nástroj pro



Brousicí jednotka SPENO odstavená ve stanici Rudoltice v Čechách



Zaměstnanec pro řízení sledu ČD Cargo p. Karel Smaženka před nástupem na brousicí jednotku SPENO

prodlužování životnosti nejen kolejnic, ale i dalších prvků železničního svršku a spodku. Své počátky má v 60. letech minulého století. V České republice sahá historie souvislého broušení kolejnic do roku 1993.

První ZPŘS ČD Cargo byl zkušebně nasazen 15. ledna 2016 na základě objednávky zákazníka Ridera Stavební a.s. na sypání kameniva z vozů Ua (Dumpcar) na vyloučené koleji v úseku Brno-Maloměřice – Brno-Židenice. Další nasazení ZPŘS následovalo při realizaci již zmiňovaného broušení kolejnic. Většinu činností souvisejících s prací brousicí frézy nebo brousicí jednotky zajišťovali zaměstnanci PJ Brno, částečně i PJ Ostrava. V současné době jsou vyškolení pracovníci k dispozici i v PJ Praha. Práce brousicí jednotky SPENO byly zahájeny 12. února 2016 ve stanici Studénka, brousicí fréza byla společností Strabag ve spolupráci s ČD Cargo poprvé nasazena v úseku Jistebník – Hranice na Moravě na začátku března. Zpět Strabagu jsme ji „vraceli“ až v polovině dubna ve stanici Řečany nad Labem. Nutno dodat, že „doprovod“ frézy byl náročnější. Podklady pro broušení ze SŽDC nebyly vždy zcela přesné, proto se některé úseky musely brousit vícekrát. To znamenalo nepředpokládané výluky a další přesuny a pro ČD Cargo i nutnost operativně na tyto skutečnosti reagovat. ČD Cargo obstálo na jedničku a všechny služby se nám podařilo realizovat v požadovaném rozsahu. Nejedná se totiž jen o nasazení ZPŘS, ale s ohledem na to, že fréza ani SPENO nemůže samostatně jezdit po dopravních kolejích, pohyb těchto mechanismů zajišťovaly také lokomotivy ČD Cargo.

O tom, že se jedná o úspěšnou nabídku, svědčí zájem dalších stavebních firem. Např. pro zhotovitele Swietelsky Rail CZ s.r.o. zajišťujeme ZPŘS po dobu dvouměsíční výluky v úseku Čachovice – Luštěnice. Zde byli poprvé nasazeni zaměstnanci z PJ Praha. Pro zcela nového zákazníka, kterým jsou SILNICE.

CZ s.r.o., jsme kompletně zajistili všechny činnosti související s železniční přepravou při opravě traťové koleje č. 2 v úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou. Na tuto zakázku, probíhající od 15. května do 3. června 2016, bylo vyčleněno 30 vozů řady Ua (Dumpcar), kterými bylo přepraveno celkem 22 tisíc tun štěrkodrtí. ČD Cargo na výluku poskytlo 2 hnací vozidla se strojvedoucími, vedoucí posunu a zaměstnance pro řízení sledu z PJ Brno a PJ Ostrava. Původně měl zakázku zajišťovat jiný dopravce, avšak ČD Cargo zvítězilo právě díky komplexnosti nabídky. Jako jediný dodavatel vystupujeme i pro firmu SKANSKA při výluce traťového úseku Ostrov nad Oslavou – Žďár nad Sázavou. Další zakázky jsou v jednání.

Vraťme se ještě k broušení kolejnic. Je to důležitá činnost,



Noční broušení kolejnic je velmi působivé (traťový úsek Rudoltice v Čechách – Třebovice v Čechách)



Příprava broušící frézy před výkonem ve stanici Studénka

náročná na přesnost, nehledě k vysoké ceně broušících mechanismů, jejichž kapacita musí být maximálně využita. Proto je nutné spolupráci ČD Cargo při broušících pracích hodnotit velmi pozitivně a jako výbornou referenci pro získávání dalších podobných zakázek.

Text a foto: Michal Roh

Kontakt:

ČD Cargo, a.s.

Jolana Lišková

M: +420 602 592 970

E: jolana.liskova@cdcargo.cz

Přepravy broušících jednotek po železnici

Dceřiná společnost ČD Logistics (ČD L) je specialistou na zajištění přeprav broušících jednotek i dalších podobných strojů a zařízení. Výbornou referencí je zajištění přeprav SPENO, realizovaných od roku 2015 ve spolupráci se společností TRANSA Spedition GmbH. Základní podmínkou zákazníka je časová garance dojezdu nebo předávky dalšímu dopravci. S jistotou dávkou pýchy musíme uvést, že u všech doposud realizovaných přeprav nedošlo k žád-



Přeprava broušící jednotky SPENO vlaky ČD Cargo

(foto Petr Franče)

nému zpoždění a broušící jednotky do cíle vždy dorazily včas. Pro všechny přepravy je nutné vždy dojednat povolení, zajistit technickou přejímku mezi SPENO a prvním dopravcem. S ohledem na to, že se jedná o velice drahé zařízení, je v některých případech požadováno zajištění bezpečnostního dohledu. S výjimkou německých a rakouských úseků zajišťuje ČD L vždy celou přepravní trasu. Jen v letošním roce bylo realizováno pět přeprav. Každá z nich byla svým způsobem unikátní:

- přeprava broušící jednotky SPENO RR 32 M – 2 v relaci Kraków-Nowa Huta – Studénka (10. února 2016), kdy ČD L zajišťovala celou přepravu. Součástí zajištění přepravy bylo projednání technické přejímky v depu Kraków.
- přeprava broušící jednotky SPENO RR 16 M – 2 v relaci Kłodzko Głównie – Wien-Hütteldorf, kdy ČD L zajišťovala úsek Kłodzko Głównie – Břeclav st. hr. (15. února 2016) ve spolupráci dopravců PKP Cargo a ČD Cargo. Součástí zajištění přepravy bylo projednání technického doprovodu a technické přejímky.
- přeprava broušící jednotky SPENO RR 32 M – 2 v relaci Ostrava hlavní nádraží – Kraków-Nowa Huta (22. března 2016), při které ČD L zajišťovala celou přepravu. Jednalo se o návrat stroje po ukončení prací na trati Praha – Plzeň. Přepravu z Prahy zajistil STRABAG Rail, z důvodu nutné součinnosti ohledně dojezdu.
- přeprava broušící jednotky SPENO RR 16 MS – 9 v relaci Rejowiec – Seddin (19. května 2016). ČD L zajišťovala polský úsek přes PPS Kunowice/Frankfurt Oder. Součástí zajištění přepravy bylo projednání technické přejímky ve stanici Rejowiec.
- přeprava broušící jednotky SPENO RPS 32 – 1 v relaci Kirchmöser – Kraków-Nowa Huta (20. června 2016). ČD L zajišťovala polský úsek přes PPS Kunowice/Frankfurt Oder.

Michal Roh

Kontakt:

ČD Logistics, a.s.

Petr Franče

M: +420 603 115 660

E: petr.france@cdlogistics.cz

Přepravy ropy z moravského Kuvajtu

I přesto, že Česká republika je závislá na dovozu ropy z jiných zemí, nacházejí se na jejím území ložiska jak ropy, tak zemního plynu. Tuzemská produkce je však schopna pokrýt pouze zlomek domácí poptávky. Nejvýznamnějšími společnostmi věnujícími se těžbě ropy na území České republiky jsou v současné době hodonínské MND a. s. (dříve Moravské naftové doly), skupina LAMA ENERGY GROUP a ostravská společnost UNIGEO a. s.

Většina čtenářů bude mít společnost MND spojenou s kampaní na výhodný nákup zemního plynu pro domácnosti. Portfolio výrobků a služeb skupiny MND je však mnohem pestřejší. Skupina podniká v oblasti průzkumu a těžby uhlovodíků nejen v České republice, ale

i na západní Ukrajině, v Německu, Rusku a v Gruzii. Poskytuje služby v oblasti vrtných prací a prostřednictvím svých dceřiných společností je přítomna nejen na českém, ale i na rakouském, německém, slovenském, rumunském a italském trhu. Jedním z klíčových oborů je těžba ropy na jižní Moravě.

Těžba ropy v tzv. Vídeňské pánvi má dlouholetou tradici. První průzkumné vrty byly na východě a severovýchodě Moravy prováděny již koncem 19. století. Množství ropy v těchto vrtech však nestačilo na těžbu. Druhý významný hlubinný vrt na Moravě byl v roce 1900 proveden v blízkosti statku Nesyt u Hodonína, ani ten však neměl dostatečnou výtěžnost. Až objev ropy u slovenských Gbel v roce 1916 znamenal zahájení průmyslové těžby ropy a v roce 1919 zahájila Moravská těžařská společnost se sídlem ve Vídni těžbu v již zmiňované lokalitě Nesyt. Později se těžba rozšířila i do dalších lokalit – Ratíškovice, Hodonína nebo Lužic a po fúzi se společností Apollo v roce 1925 se rozšířila i do Bzence, Kroměříže nebo Vranovic. Za války spadala společnost Apollo pod německý koncern I. G. Faben. Němci za války věnovali průzkumu nafty velkou pozornost. Nová ložiska ropy a zemního plynu byla objevena na Novém poli u Hodonína, u Velkých Bílovic, u Lužic, Břeclavi, Podivína nebo Moravského Žižkova. Nej-



Přeprava ropy železničními cisternami v minulosti
(archiv Muzea naftového dobývání a geologie)



Panorama starého závody Nesyt s těžebními trojnožkami a strojními vrtnými soupravami v roce 1928

(archiv Muzea naftového dobývání a geologie)



Ranní přistavba skupiny vozů k nakládce ve stanici Lužice – leden 2016

(foto Michal Roh ml.)

vlivnější a největší společností, která podnikala v naftovém průmyslu na území Čech a Moravy, byla společnost DEA (Deutsche Erdöl A.G.).

Po skončení 2. světové války byla většina naftařských společností znárodněna a vznikl nový státní podnik Československé naftové doly, který pokračoval v dalším průzkumu možných ložisek. Vrchol naftového průmyslu na jižní Moravě znamenal rok 1958, kdy zde fungovalo 45 vrtných souprav. Vznikem československé federace v roce 1968 se Československé naftové doly rozdělily na nově vzniklý národní podnik Moravské naftové doly Hodonín a národní podnik Slovenské naftové závody — Nafta Gbely. V roce 1971 byla zahájena těžba v Kobylí a v roce 1972 se začalo těžit kolem Ždánic a bylo zde objeveno 4 km dlouhé a 2 km široké ložisko. V roce 1986 bylo objeveno ropné ložisko Dambořice, které se velikostí geologických zásob ropy řadí mezi největší dosud objevená ložiska ropy v České republice. V roce 2003 bylo vytěženo historické maximum 315 tisíc tun ropy společností MND.

Spolupráce mezi jihomoravskými těžaři a železnicí je velmi dlouhá a pro ČD Cargo představují MND významného partnera. Celkem bylo v loňském roce vlaky ČD Cargo přepraveno přes 50 tisíc tun jihomoravské ropy. Téměř 70 % ropy putuje ke zpracování do Rakouska do rafinerie ÖMV ve Schwechatu, zbylá část pak do rafinerie v Kralupech nad Vltavou. Ropa do Rakouska je nakládána ve stanici Lužice nedaleko Hodonína a ČD Cargo zajišťuje pouze krátkou přepravu do Břeclavi, kde si zásilky přebírá dopravce RCC. Ropa s určením pro kralupskou rafinérii je nakládána ve stanicích Nemotice a Zdounky. Posledně



Přeprava ropy z Uhřic u Kyjova byla doménou „Pieslticků“ řady 735. Lokomotiva 735.141 s cisternami byla v říjnu 1996 zachycena ve stanici Čejč.

(foto Michal Roh)

jmenovaná leží na opačné straně Chřibů. Je zajímavé, že společnost MND není vlastníkem žádné vlečky a nakládka, resp. plnění cisteren probíhá na manipulačních kolejích ve výše uvedených stanicích. Přímo u koleje je instalováno plnicí zařízení, surovina je do vagonů nakládána z nedalekých podzemních zásobníků.



Novodobá těžba ropy na ložisku u Dambořic (foto Michal Roh ml.)



Detail přečerpávacího zařízení

(foto Michal Roh ml.)

K stanicím, kde se ještě v nedávné minulosti nakládala ropa, patřily i Vlkoš (nakládka probíhala na vlečce místního agrotechnického podniku) a Uhřetice u Kyjova na dnes již zrušené trati z Čejče do Žďánic. Těžba v blízkosti Uhřetice se rozběhla na sklonku sedmdesátých let 20. století a po zdejší lokalce jezdilo až sedm „rovných“ vlaků denně. Svého vrcholu dosáhla železniční přeprava v letech 2002 – 2003. V červnu 2003 došlo ke zprovoznění 10 km dlouhého ropovodu z Uhřetice do Klobouk, kde se tento první český soukromý ropovod napojil na ropovod Družba. Tím je zdejší „černé zlato“ dopravováno do rafinerie v Kralupech nad Vltavou. Dokončení ropovodu bohužel znamenalo výrazný pokles přeprav po železnici a také uzavření plnicího místa v Uhřetici u Kyjova.

S ohledem na zmiňovaný pokles objemů jsou všechny přepravy realizovány ve skupinách vozů. Nasazeny jsou jak vozy soukromých vlastníků, tak cisternové vozy ČD Cargo. Podíváme-li se na technologii zabezpečení přeprav ropy např. z Lužic, je zřejmé, že přepravy po železnici jsou rychlé, bezpečné a cenově konkurenční s kamionovou přepravou. Obsluha stanice Lužice, resp. plnicího místa je prováděna zpravidla dvakrát týdně, v pondělí a v pátek. Ranní obsluhou jsou cisterny přistaveny k plnění, aby již v poledne zamířily zpět do Břeclavi. Nakládka jedné cisterny trvá cca hodinu. Podobným způsobem jsou zabezpečovány i přepravy z dalších stanic.

ČD Cargo je spolehlivým dopravcem jakýchkoliv chemických látek, ropu nevyjímaje. Přepravy realizované v nemalých objemech pro MND jsou toho jasným důkazem.

Michal Roh



Ložené cisterny se mohou z Lužic vydat na cestu do Rakouska – únor 2016.

(foto Michal Roh ml.)

Zákaznické centrum ČD Cargo

Jak jsme již avizovali v předcházejícím čísle Bulletinu, rádi bychom čtenáře seznámili se vznikem, posláním a především nabídkou zákaznického centra ČD Cargo (ZC). Jedná se o velice potřebný útvar, který by měl v blízké budoucnosti sjednotit roztržitost komunikačních kanálů nejen vůči zákazníkům, ale i uvnitř naší společnosti.

Aktivaci zákaznického centra urychlila situace na síti SŽDC v loňském roce, kdy probíhalo velké množství výluk, jež velmi ovlivňovaly kvalitu přepravy. Bylo třeba vytvořit transparentní komunikační kanál jak mezi zákazníkem a naší společností, tak mezi provozním a obchodním úsekem ČD Cargo. V reakci na zostřující se konkurenční boj je totiž velmi nutné zvýšit kvalitu poskytovaných služeb a zároveň reagovat na vyšší nároky klientů týkající se informovanosti o jejich přepravách.

Zákaznické centrum je členěno na tři části. V první jsou zahrnuti manažeři ZC, kteří jsou dále rozděleni podle komo-



Ředitel zákaznického centra Bc. Pavel Holcner

(foto Michala Bílková)

dit. Jejich úkolem je komunikace se zákazníky o aktuálním průběhu přeprav, projednávání požadavků zákazníků s Řízením provozu Česká Třebová, odborem plánování kapacit a odborem technologie a organizace dopravy. Dále informují zákazníky o mimořádných situacích, koordinují se zákazníky postup při těchto mimořádnostech, řeší konflikty mezi odesílatelem a příjemcem zboží, stejně jako mimořádné přepravní požadavky zákazníků. Druhou část tvoří kontaktní centrum mající sídlo v České Třebové. Pracovní doba tohoto pracoviště byla zatím stanovena na pracovní dny a sobotu od 6:00 hod. do 18:30 hod. Hlavní činností pracovníků kontaktního centra je zajistit servis manažerům ZC, a to ve sledování jízdy vlaků, informovat je bezprostředně o vzniklých zpožděních, závadách a mimořádnostech, které nastanou v jízdě vlaků, aby se tyto informace mohly okamžitě přenést dále k zákazníkovi. Také dohlíží na realizaci a kvalitu vybraných přeprav, poskytují zákazníkům informace o jízdách vybraných jednotlivých vozových zásilek, zastupují manažery ZC po pracovní době a zpracovávají informace o provozní situaci pro ostatní odbory obchodního úseku. V neposlední řadě zajišťují hlavní komunikaci napříč ZC a Řízením provozu, což přímo vyplývá z umístění těchto pracovníků přímo v sídle Řízení provozu v České Třebové.



Bc. David Hurta sleduje s pomocí nejmodernějšího SW jízdy kontejnerových vlaků.

(foto Michala Bílková)

Poslední, neméně důležitou částí ZC je analýza, která má ve své náplni práce za úkol provádět analýzu příčin nedodržování požadované kvality našich služeb a na základě této analýzy vytvářet návrhy na eliminaci příčin těchto nedodržení. Analýza také monitoruje měnící se potřeby zákazníků.

„Zákaznické centrum nenahrazuje činnost dispečerského aparátu ani jiných provozních a obchodních složek společnosti ČD Cargo. Primárním cílem je informovat zákazníky a být jim k dispozici při řešení jejich přeprav. S ohledem na povahu své činnosti však může vznášet připomínky, dávat podněty na zlepšení a podílet se na nastavení procesních změn uvnitř společnosti,“ říká ředitel zákaznického centra Bc. Pavel Holcner a dodává: „Zákaznické centrum bylo plně personálně obsazeno k 1. dubnu 2016. Z toho vyplývá, že činnosti v plné míře zajišťujeme až od tohoto data. Zkušební provoz však probíhal již od počátku roku a musím konstatovat, že se v hledáčku zákazníka začínáme stále více prosazovat. Máme za tuto krátkou dobu velmi pozitivní reakce od zákazníků na naše služby, které jim poskytujeme. Proběhly prezentace ZC přímo u zákazníků, v řadě případů jsme přistoupili na jejich zvýšené požadavky týkající se informovanosti o pohybu vlaků apod. S trochou pýchy mohou říci, že naše práce začíná významně zlepšovat image naší společnosti u zákazníků.“

Rozhodně stojí za to zmínit alespoň některé konkrétní obchodní případy, do kterých zákaznické centrum vstoupilo a kde se ukázala opodstatněnost jeho vzniku. V oblasti kombinované dopravy jsou např. zastřešovány přepravy pro operátora Maersk mezi terminály v Bremerhaven, Mělníku, Vratimově, Bratislavě nebo Budapešti. Jedná se o sledování a koordinaci jízdy až 35 vlaků týdně. K dalším významným zakázkám sledovaným zákaznickým centrem patří jízdy vlaků s hutními produkty – koordinovány jsou např. zásilky z Ostravska na Belgium CzechXpress, zásilky z Ostravy do Prostějova pro Železárny Annahütte nebo tranzitní přepravy z italské Raveny do polské Gliwice. Velkou výzvu, nejen pro

zákaznické centrum, představuje zajištění přeprav dřeva z kalamitou postižených oblastí Jeseníků. Ty má na starosti Ing. Barbora Leznová: „Jedná se o nakládku v celé řadě stanic, se kterou máme naštěstí bohaté zkušenosti z ložské řepné kampaně. V případě dřeva však musíme kombinovat nakládku nejen v mnoha stanicích, ale také pro celou řadu odesílatelů, z nichž každý má své specifické požadavky. „Nejlepší“ je, když všichni chtějí nakládat ve stejné stanici a ve stejný čas. A to nemluvíme o vlivu výlukové činnosti. Nedokážu pochopit, jak správce infrastruktury může omezit, resp. téměř znemožnit obsluhu Jeseníků. Zde bych ráda viděla více flexibility i proto, že na plynulém odvozu dřeva mají zájem i ministerstva. Provozní obtíže však k takovým přepravám patří a musíme je zvládnout.“

Michal Roh



Ing. Barbora Leznová nyní řeší především přepravy kalamitního dřeva z Jeseníků. (foto Michala Bílková)

Kontakt:

ZakaznickeCentrum@cdcargo.cz
telefon na dispečink: +420 725 957 735

Rozdělení dle přepravovaných komodit:

Ing. Brigita Břenková (železo, černé uhlí)
Brigita.Brenkova@cdcargo.cz
Tel.: +420 724 892 107

Jana Foltová (hnědé uhlí, stavebniny)
Jana.Foltova@cdcargo.cz
Tel.: +420 724 934 315

Bc. David Hurta (kombi, automotive)
David.Hurta@cdcargo.cz
Tel.: +420 725 719 941

Ing. Barbora Leznová (dřevo, řepa, potraviny)
Barbora.Leznova@cdcargo.cz
Tel.: +420 602 289 063

Mgr. Wolfgang Wiesinger
(chemie, návěsy Rostock – Brno)
Wolfgang.Wiesinger@cdcargo.cz
Tel.: +420 720 984 376



Ke sledovaným patří samozřejmě i zásilky s hutními výrobky.

(foto Michal Roh)

Přeprava jednotlivých vozových zásilek

Přeprava písku do Liberce

Přepravu jednotlivých vozových zásilek zajišťuje ČD Cargo jako jediný železniční dopravce v České republice. Díky akčním opatřením jsou nyní „jednotlivky“ plně konkurenční k silniční dopravě. Přesvědčit se o tom nyní mohou všichni čtenáři našeho Bulletinu.

Město Liberec je známé svým nepříliš rozsáhlým (21,5 km), ale přesto zajímavým tramvajovým provozem. První tramvaje se přes město rozjely už v roce 1897 a síť o rozchodu 1 000 mm se postupně rozrůstala. V padesátých letech 20. století byla tramvajová síť doplněna o meziměstskou trať vedoucí přes Vratislavice a Proseč do Jablonce nad Nisou. V letech 1990 – 2005 se uskutečnila přestavba městské tratě na normální rozchod, přičemž v úseku Lidové sady – Viadukt jsou položeny tři kolejnice umožňující provoz vozidel obou rozchodů. Mezi-městská trať zůstává i nadále úzkorozchodná.

Vozovna libereckých tramvají se nachází v Mrštíkově ulici a vlečkovou kolejí je propojena s celostátní železniční sítí. Vlečka Babylon odbočuje u St. I. liberecké stanice v tzv. obvodu ÚTD. Pokračuje na dolní nádraží (původně malý nákladový obvod) a odtud do areálu vozovny. Samotná vlečka doprav-

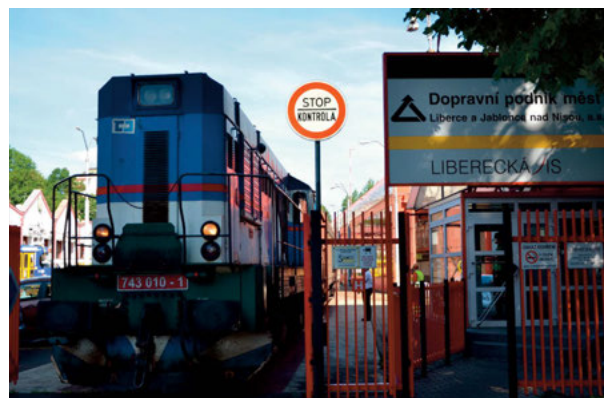
ního podniku je koncová a měří 227 metrů. V areálu vozovny se větví na dvě krátké koleje. V minulosti byla vlečka využívána při přepravě tramvají z libereckého dopravního podniku do dílen Dopravního podniku Ostrava. Opačným směrem byly v minulých letech na vlečku přepravovány kolejnice na obnovu městské tratě. Zajímavá přeprava se zde odehrála v prosinci roku 2013. Na dvou vozech řady Res odtud byla odvezena provozně nepříliš spolehlivá tramvaj RT6S. Pravidelnými vlaky ČD Cargo byla odvezena do Vrchlabí. Z tamní stanice pak putovala



Vlečková kolej vede v těsné blízkosti zábavního centra Babylon, po ulici se silným automobilovým provozem.



Vykládka 23 tun písku byla otázkou pár desítek minut.



Spolupráce ČD Cargo a Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou

po silnici do Herlíkovic, kde nyní slouží jako poutač pro místní skiareál.

Obsluha vlečky je dosti náročná, neboť její koleje vedou přímo po Nitranské ulici, na které je běžný silniční provoz. Ten musí být při jízdě vlaku zastaven pracovníky dopravního podniku. Na konci letošního jara vlečka opět ožila. 7. června na ni byl přistaven vůz Hbbilnss ložený pískem v tunových vacích. Vaky byly během pár desítek minut vyloženy a vůz mohl být stejnou obsluhou odvezen zpět do stanice. Celkem 23 tun písku je určeno do tramvajových písečníků. Nejedná se o poslední přepravu, neboť liberecké tramvaje každoročně spotřebují až 70 tun písku. Je pravděpodobné, že se na vlečce objeví i další zásilky, neboť např. přepravy tramvajových podvozků by také mohly být realizovány po železnici.

Písek byl dodán pískovnou ve Střelci a i přesto, že po silnici je to z pískovny do Liberce blíže, dokázalo ČD Cargo nabídnout konkurenceschopnou cenu k nákladním automobilům. Doka-zuje to, že jednotlivé vozové zásilky patří do nabídky ČD Cargo, kterou stojí za to rozvíjet.

Text a foto: Michal Roh

Z historie průmyslu a železniční dopravy na Karlovarsku

Železnice se od druhé třetiny 19. století stala symbolem pokroku a hospodářského růstu v celé řadě regionů. Nejinak tomu bylo na Karlovarsku. Železnice umožnila do té doby nevídaný rozvoj obchodu a průmyslu, zpřístupnila cestování širší vrstvě obyvatelstva a v západních Čechách podnítila i rozvoj lázeňství. Do té doby totiž museli lázeňští hosté využívat nepohodlné a pomalé dostavníky.

Průmysl na Karlovarsku

Západní Podkrušnohoří lze bezesporu nazvat průmyslovou oblastí. Velkého rozmachu zde dosáhlo dobývání a zpracování nerostných surovin a výroba porcelánu. Krušnohorské lesy jsou bohatou zásobárnou dřeva. Zemědělství není ve zdejších drsných klimatických podmínkách příliš rozšířeno.

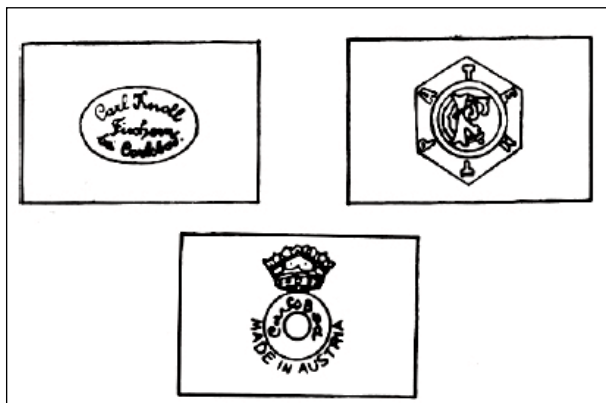
V oblasti nedalekého Slavkovského lesa byla již od 12. století významná ložiska cínu. Později se těžba přemístila i na svahy Krušných hor. Otvírka jáchymovských stříbrných dolů v roce 1516 znamenala zahájení nové konjunktury českého stříbra. Koncem 18. století se v Jáchymově rozvíjí těžba tzv. smolince – uranové rudy. Stalo se tak krátce po zjištění, že sloučeniny uranu lze využít na barvení skla do žlutých a ze-

ných odstínů. Největší vzestup zaznamenala hlubinná těžba uranu po skončení 2. světové války. Svůj vrchol zaznamenala v letech 1955 – 1957, ukončena byla v roce 1964. Od ukončení těžby zůstaly v jáchymovském rudním poli v provozu jen jámy Svornost a Josef, které zabezpečují čerpání termálních radioaktivních vod pro lázeňské účely. Stinnou stránkou poválečné těžby je však zneužití politických vězňů k té nejtvrdší práci v uranových dolech. Západně ležící Sokolovsko formovala těžba hnědého uhlí. Započalo se s ní na přelomu 18. a 19. století. Hnědé uhlí se dobývalo i v blízkém okolí Karlových Varů. Rozvoj těžby zaznamenala tato oblast až po roce 1870, nicméně i v první a druhé polovině 19. století se zde nacházelo několik malých šachet těžících většinou pro



Sklárna Moser založená v roce 1893 patří dodnes ke světovým výrobcům křišťálu.

(sbírka Michal Roh)



Značky porcelánu vyrobeného porcelánkou v Rybářích
(sbírka Michal Roh)

vlastní spotřebu nebo blízké okolí. Ve většině zdejších důlních závodů byla těžba ukončena ještě před 2. světovou válkou. Nejdéle se udržela na dole Leopold v Sadově. Poslední uhlí zde bylo vytěženo při likvidačních pracích v roce 1958. Okolí Karlových Varů je proslulé těžbou kvalitních kaolinů – bílé měkké zeminy využívané především k výrobě porcelánu a jako plnivo pro bělení papíru. Kaolin na výrobu hrnčířského zboží se v této oblasti dobýval již kolem roku 1740 a v letech 1789 – 1793 byl v Hájích Františkem Antonínem Haberditzlem pokusně vyroben z místního kaolinu první porcelán. Významným mezníkem pro dobývání kaolinu se stal rok 1892, kdy byla v Praze založena akciová společnost Zettlitzer Kaolin Werke (Sedlecké kaolinové závody), která postupně přebírala těžbu od drobných těžařů nejen na Sedlecku, ale i ve vzdálenějším okolí.

Je logické, že v místech výskytu kvalitních kaolinů začaly vznikat manufaktury na výrobu porcelánu. První v Čechách byla založena v roce 1789 v Hájích u Horního Slavkova. Zanikla již po čtyřech letech. V té době však již existovala v Horním Slavkově druhá manufaktura založená J. G. Paulusem. Další porcelánky vyrůstaly jako houby po dešti: 1794 Klášterec nad Ohří, 1803 Březová (Pirkenhammer), 1804 Dalovice, 1811 Dolní Chodov, Stará Role, 1815 Locket, 1848 Rybáře (Knoll), 1849 Doubí atd. Vodní energie divokých horských říček, např. Bystřice mezi Merklínem a Pstružím, využívalo několik papírenských závodů.

Karlovarsko a železnice

První vlak přijel na území dnešního Karlovarského kraje 15. října 1865. V tento den byl totiž zahájen provoz na trati Bavorské východní dráhy z německého Wiesau přes Waldsassen a Slapany do Chebu. Ještě v roce 1865 byl zahájen provoz na dalších dvou tratích směřujících do Německa. Jednalo se o trať Bavorské státní dráhy vedenou z Chebu přes Františkovy Lázně, Aš a Selb-Plönsberg do Oberkotzau u Hofu a o trať Saských státních drah z Františkových Lázní přes Vojtanov a Bad Brambach do Herlasgrünü (1. listopadu 1865). 28. ledna 1872 byla zprovozněna trať Dráhy císaře Františka Josefa z Vídně přes České Budějovice a Plzeň do Chebu. Vývoj hlavních železnic na Chebsku byl završen 1. listopadu 1883 otevřením tratě Bavorských státních drah z Chebu do Marktredwitz. Všechny výše uvedené mezinárodní tratě byly až do roku 1945, tedy i v období předválečné Československé republiky, ve vlastnictví sjednocených říšských drah.

Pro západní Krušnohoří a Podkrušnohoří měly největší význam tratě Buštěhradské dráhy. Společnost, založená

24. srpna 1853, si za svůj cíl vytkla vytvoření spojení mezi uhelnými pánevmi na severozápadě Čech, hutními podniky na Kladensku a Prahou. Své pojmenování nesla podle městečka Buštěhradu na Kladensku. Její první trať mířila od roku 1855 z Kladna do Kralup nad Vltavou k vltavsko-labské vodní cestě. V roce 1868, kdy Buštěhradská dráha obdržela koncesi pro stavbu tratě z Prahy do Chebu, zakoupila a přestavěla na parní provoz druhou v pořadí českou koněspřežku vedoucí z dnešních Dejvic do Lán a pustila se do výstavby nových tratí. Do údolí řeky Ohře dospěla stavba až počátkem sedmdesátých let 19. století a nejznámější české lázně se železničního spojení dočkaly 19. září 1870, kdy do Karlových Varů dorazil první vlak z Chebu. Od 9. prosince 1872 mohli cestující pokračovat přes Ostrov a Klášterec nad Ohří až do Prunéřova a dále do Prahy, přičemž úsek Ostrov nad Ohří – Kadaň byl pro veřejnost otevřen již 9. listopadu 1871. Buštěhradská dráha je zahrnována mezi tzv. uhelné dráhy. A není divu, vždyť umožnila dynamický rozvoj těžby na celém Falknovsku a stala se téměř monopolním dopravcem zdejšího uhlí. Význam její páteřní tratě ještě vzrostl po zprovoznění odboček mířících vesměs z údolí Ohře k hřebenům Krušných hor. 12. května 1872 byl zahájen provoz na trati z Chomutova do Vejprtu a dále do Saska. 23. srpna 1875 se rozjely vlaky po další náročné horské trati z Křímova přes Horu Svatého Šebestiána do Reitzenhainu a od 1. června 1876 mohli cestující i přepravci využívat vlaky z Falknova (Sokolova) do Kraslic. Hraniční přechod do saského Klingenthalu byl zprovozněn o 10 let později – 1. října 1886. Po všech těchto tratích putovalo do Saska hnědé uhlí ze Sokolovské a Chomutovské pánve. Buštěhradská dráha patřila k našim



Výpravní budova stanice Karlovy Vary dolní nádraží bývala architektonickým skvostem. V osmdesátých letech 20. století byla bohužel zbourána.
(sbírka Jiří Maurenz)



Nákladka minerálních vod Mattoni do nákladních vozů na vlečce v Kyselce
(sbírka Michal Roh)



Lokomotiva 556.0110 s nákladním vlakem v údolí Ohře u Vojkovic nad Ohří – červen 1976 (sbírka Jiří Maurenz)

nejvýznamnějším železničním společností. V roce 1918 vlastnila společnost 420 km tratí a dalších 66 km uhelných a vlečných drah. Vozidlový park čítal 54 rychlíkových a osobních, 171 nákladních a 30 posunovacích lokomotiv, 350 osobních a 8 408 nákladních vozů. Dráha zaměstnávala 3 775 osob. Podle zákona č. 124/1923 Sb. ze dne 8. června 1923 byla Buštěhradská dráha zpětně k 1. lednu 1923 zes-tátněna. V červenci téhož roku bylo zřízeno Ředitelství stát-ních drah Praha-sever zahrnující nejen tratě bývalé Buštěhradské dráhy, ale i další tratě v severozápadních Čechách.

Karlovarsko má určitý primát v budování místních drah. Z Nového Sedla do Lokte totiž mířily koleje jedné z našich nejstarších lokálek. Provoz na Loketské místní dráze byl zahájen již 15. října 1877, od roku 1880 provoz zabezpečo-vala Rakouská společnost místních drah. Ta byla i u vzniku úvratové lokálky z Chodova do Nové Role, která byla sou-částí místní dráhy do Nejdku. Po té se první osobní, resp. smíšené vlaky rozjely 20. prosince 1881 (nákladní doprava byla zahájena již 2. října téhož roku). Její koncový úsek mezi Novou Rolí a Nejdem se v roce 1898 stal základem pro trať „Krušnohorského Semmeringu“ – horskou trať z Karlových Varů do Potůčků a Johannegeorgenstadtu v Sasku. Jen pro úplnost doplníme data zahájení provozu: 15. května 1899 Karlovy Vary – Nová Role, 28. listopadu 1898 Nejde – Horní Blatná (při té příležitosti zrušeno původní nádraží v Nejdu) a 1. dubna 1899 Horní Blatná – Potůčky a hraniční úsek do Johannegeorgenstadtu. Krátká spojovací trať mezi Chodovem a Novou Rolí sloužila od počátku především nákladní dopravě. Není divu, vždyť v prvopočátcích provozu potřebo-val smíšený vlak k překonání šestikilometrové vzdálenosti téměř 25 minut.

Napříč Slavkovským lesem vede od 17. prosince 1898 místní dráha spojující Karlovy Vary se sousedními Marián-skými Lázněmi. Vznikla z iniciativy obcí, okolních podnika-telů a premonstrátského kláštera v Teplé. Nejednalo se o typickou lokálku – jezdila zde křídla od rychlíků z Vídně a na

začátku padesátých let 20. století dokonce i z Moskvy. Během lázeňské sezóny mohli cestující využívat také vozy vyhlídkové. V Krásném Jezu se na tuto dráhu napojovala místní dráha z Lokte, předaná do veřejného provozu 7. pro-since 1901.

Místní dráha Ostrov nad Ohří – Jáchymov byla konceso-vána lázeňskému městu Jáchymov jako silniční parní tram-vaj. Provoz na ní byl zahájen 21. prosince 1896 a obstarávaly ho Rakouské státní dráhy za paušální roční poplatek. V roce 1934 byla na trati zastavena osobní doprava a vlaky nahra-dily autobusy ČSD. Renesanci prožila dráha po skončení 2. světové války. V roce 1946 byla obnovena osobní doprava, prudce stoupla doprava nákladní. Největším zákazníkem se staly Jáchymovské doly. I přes velmi silný provoz se znovu



Nakládka kaolinu na vlečce hlubinného dolu Excelsior v roce 1967 (foto Pavel Chvostal)

objevují úvahy o zrušení této tratě. Významnou roli sehrál i fakt, že část tratě vedla v těsné blízkosti silnice a bránila tak její rekonstrukci a rozšíření. V roce 1957 pak vlaky vyjely z Jáchymova naposledy. Část mezi Ostrovem a Dolním Žďárem donedávna sloužila jako vlečka podniku Škoda, závod Ostrov.

Neméně zajímavou lokálkou je trať Vojkovice nad Ohří – Kyselka, vybudovaná v roce 1894 a pro veřejnost otevřená 1. února 1895. V podstatě se jednalo o závodovou železnici patřící firmě Mattoni, na které byla povolena veřejná přeprava osob. Tu zajišťovala společnost Buštěhradské dráhy. Bohužel již v roce 1936 byla osobní doprava z ekonomických důvodů zastavena. Jako vlečka byla v provozu do roku 1998. K obnovení provozu a znovuzahájení přeprav minerálních vod z Kyselky došlo v roce 2012.

1. října 1902 byl zahájen provoz na místní dráze z Dalovice do Merklína, která měla význam zejména pro nákladní dopravu. Vlečkou na ni bylo napojeno několik uhelných a kaolinových dolů, v Merklíně ji využívala továrna na výrobu průmyslového porcelánu. Největšího rozmachu dosáhla nákladní doprava na této trati v období socialismu, kdy v blízkosti obce Hroznětín vyrostl moderní masokombinát a v blízkosti této lokality se začal těžit kaolin.

Páteční trať Buštěhradské dráhy Chomutov – Karlovy Vary – Cheb si jako součást dvoukolejné „Podkrušnohorské magistraly“ svůj význam udržela až do současnosti. Je na ní zastoupena jak dálková, tak místní osobní doprava, i když ještě v nedávné minulosti bylo možné se v Karlových Varech setkat i s mezinárodními rychlíky zvučných jmen. V roce 1968 byla dokončena elektrizace úseku Cheb – Sokolov, od roku 1982 je zatrolejován úsek Sokolov – Karlovy Vary. Použita zde byla střídavá trakční soustava 25 kV, 50 Hz. Na opačném konci tratě byla v roce 1989 dokončena elektrizace úseku Kadaň – Chomutov, avšak stejnosměrným proudem 3 kV. Neelektrizovaný úsek Karlovy Vary – Kadaň byl domovskou tratí pro sokolovské „sergeje“, poté je v čele těžkých nákladních vlaků nahradila dvojčata „bardotek“ řady 751.



Dobový leták společnosti Sedlecký kaolin prezentuje i dva tehdy pro firmu nepostradatelné, druhy dopravy – železnici a lanovou dráhu.
(sbírka Michal Roh)

Provoz v motorové trakci byl finančně náročný, nehledě na nutnost přepřahu vlaků v Karlových Varech. Proto byly v listopadu 2003 zahájeny přípravné práce na elektrizaci tohoto úseku. Stavba, jejíž hodnota představovala cca 2,7 miliardy Kč, byla dokončena v květnu 2006. Trať zároveň prošla celkovou rekonstrukcí. Kromě mechanických návěstidel zmizela i další rarita této tratě – levostranný provoz.

Regionální dráhy jsou dnes bohužel využívány spíše osobními vlaky, které zejména v zimním období představují pro část obcí jediné spojení se světem. Ve srovnání s autobusy zajišťují stálé a pravidelné spojení nejen ve dny pracovní, ale i o sobotách a nedělích. Proto jsou využívány jak místními obyvateli, tak i turisty a v zimě lyžaři. V nákladní dopravě je situace podstatně horší. Příčinou poklesu přeprav je zejména „porevoluční“ krach mnoha průmyslových podniků a nezáměr nově vznikajících firem (stavby na zelené louce) o služby železnice. Kromě přes oblast tranzitujících vlaků tak v nákladce převažují nerostné suroviny (uhlí, kaolin, živce) a dřevo. Zajímavé jsou však i přepravy kontejnerů do Nejdku nebo kotlů pro nové cisternové vozy vyráběné v Horním Slavkově.

Michal Roh



Dnes již také téměř historický snímek zachycuje v březnu 2003 lokomotivu 742.419 s manipulačním vlakem před odjezdem z dopravního Sadu na trati Dalovice – Merklín. V současné době „manipuláky“ po této trati už nejezdí.
(foto Michal Roh)

Představujeme moderní hnací vozidla ČD Cargo

Lokomotivy řady 383 Vectron

13. dubna 2016 byla slavnostně podepsána smlouva mezi ČD Cargo a společností Siemens Česká republika na dodávku prvních pěti interoperabilních lokomotiv řady 383 Vectron. Tímto podpisem ČD Cargo získalo nejmodernější evropské elektrické lokomotivy, které se okamžitě staly vlajkovou lodí v jeho lokomotivním parku. Historie těchto lokomotiv není příliš dlouhá. První byla veřejnosti představena v roce 2010, všechny schvalovací podmínky v Německu byly splněny v roce 2012 a v České republice byly lokomotivy schváleny pro provoz teprve v roce 2015.

Lokomotivy Vectron jsou nástupcem lokomotiv Euro-sprinter a Eurorunner. Zachovaly si a ještě vylepšily své kladné vlastnosti. Jde o čtyřnápravové vysoce interoperabilní čtyřsystémové lokomotivy, které jsou v tomto provedení schopny jezdit rychlostí až 160 km/hod na trakčních systémech 1,5 kV ss, 3 kV ss, 15 kV stř a 25 kV stř.



To jim umožňuje provoz ve většině evropských zemí a ve většině evropských zemí jsou také schváleny do provozu. Vyznačují se vysokou spolehlivostí a velkým výkonem až 6 400 kW. Díky rekuperaci elektrické energie také úsporným provozem a nízkými náklady na údržbu. Elektrický pohon lokomotivy se skládá ze dvou proudových měničů s moderními IGBT výkonovými polovodiči a ze čtyř třífázových asynchronních trakčních motorů nenáročných na údržbu. Každý měnič je přiřazen jednomu podvozku a zde napájí vždy dva trakční motory. Mechanická koncepce těchto lokomotiv je založena na modulární struktuře s předdefinovanými místy vestavby hlavních celků, např. skříní vlakových zabezpečovačů, antén, snímačů a senzorů, sběračů a dalších komponent. To umožňuje vysokou míru flexibility a modularity, takže jednoduchým zásahem lze lokomotivu přizpůsobit novým oblastem nasazení podle požadovaných výkonů.

Součástí provedení pro ČD Cargo je evropský zabezpečovač ETCS level 2, GSM-R, dálkový přenos dat s podporou LTE, moderní kamerový systém sledující trať z pohledu strojvedoucího a aktivní sběrače, hasicí systém, měření elektrické energie, nebo třeba WiFi síť pro diagnostiku a přenos dat. Samozřejmostí je provoz ve vícenásobném řízení.

Lokomotivy budou dislokovány do SOKV Ústí nad Labem. Součástí smlouvy je i vyškolení pracovníků údržby.

V základním provedení pro ČD Cargo jsou lokomotivy vybaveny pro provoz v sedmi státech západní, střední a východní Evropy, což umožní výrazně zrychlit přeshraniční přepravu. Jde o Německo, Polsko, Českou republiku, Slovensko, Rakousko, Maďarsko a Rumunsko. Jednoduchou úpravou lze lokomotivy přizpůsobit k provozu v dalších zemích. Součástí smlouvy jsou i opce na přizpůsobení a schválení lokomotiv pro provoz v Belgii, Holandsku, Slovinsku, Chorvatsku a Itálii, čímž by byly pro případy vhodných zakázek umožněny přepravy napříč celou Evropou na významných nákladních železničních koridorech.

Společnost ČD Cargo je jednou z největších evropských společností podnikajících v nákladní přepravě na železniční. Konkurence je ale v tomto oboru velmi tvrdá, a proto se



společnost musí neustále snažit být napřed před konkurencí. Jednou z možných cest je nabízení přeprav v co nejkratším čase, bez ohledu na vzdálenost a počet zemí, přes které je přeprava realizována. To je možné jen s odpovídajícími rychlými a výkonnými interoperabilními lokomotivami, které není nutné přepřahat a které díky nákupu lokomotiv řady 383 nyní ČD Cargo vlastní. S nasazením Vectronů se počítá např. na vlaky s automobily ve směru Slovensko – Česká republika – Německo, objevit by se mohly i na uhelných vlcích v Polsku atd. Jejich parametry, jak již bylo zmíněno, umožňují velice široké spektrum využití.

První lokomotiva Vectron v korporátních barvách ČD Cargo,

383 001, byla veřejnosti představena v červnu 2016 na mezinárodním veletrhu Czech Raildays v Ostravě a další budou následovat do konce tohoto roku. Popřejme jim mnoho ujetých kilometrů ve flotile hnacích vozidel ČD Cargo.

Petr Říha

Foto: Michal Roh, Frank Bachmann, Michala Bílková

Základní technické údaje řady 383

označení	383
rozchod	1 435 mm
uspořádání dvojkolí	Bo' Bo'
trakční systém	3 kV ss, 15 kV stř., 25 kV stř.
maximální rychlost	160 km/h
maximální výkon na obvodu kol	6 400 kW
celková hmotnost (max.)	90 t
tažná síla	300 kN
brzdná síla EDB	150 kN
výkon EDB	970 kW
délka přes nárazníky	18 980 mm
rok výroby	2016
počet kusů	5

Nové trendy v železniční dopravě (3. díl)

Trendy v nákladní dopravě

Současný svět rozdělují různé politické orientace, národní zájmy, ekonomika i odlišná víra. Proto jistě stojí za povšimnutí, že existuje téma, které přivedlo ke společnému jednání reprezentanty 196 zemí světa, s osobní přítomností 147 státníků, včetně zvuchých jmen, jakými jsou Angela Merkelová, Barack Obama či Si Ťin-pching.

Stalo se tak v Paříži v prosinci 2015 a tématem byla energetická a klimatická politika planety Země. Je ještě pozoruhodnější, že se tak pestré a početné seskupení shodlo na cíli, kterého je potřeba dosáhnout. Je uveden v článku 2 Pařížské dohody: dosáhnout toho, aby oteplení Země vůči době předindustriální nepřesáhlo 1,5 až 2 °C. Představitelé států naší planety se rozhodli, že dají přednost zachování příznivého klimatu na Zemi před využíváním energie fosilních paliv. Proces přijímání Pařížské dohody jednotlivými státy světa postupně pokračuje. Na zasedání OSN v New Yorku ji dne 22. 4. 2016 za Českou republiku podepsal ministr životního prostředí Richard Brabec, spolu s ním i dalších 174 zástupců dalších zemí.

Vnímáme však význam tohoto závazku, který jsme přijali? Jde o krok, který se již brzy projeví v našich aktivitách, dopravu nevyjímaje. Proto jistě stojí za to uvědomit si

(umět si spočítat), co výše uvedené 1,5 až 2 °C znamenají. Není to složité, stačí k tomu znalost učiva ze základní školy.

Uhlíková stopa

Podle zákona zachování hmoty se žádná hmota nemůže ztratit – jen se přeměňuje. To platí i o spalování fosilních uhlovodíkových paliv – uhlí, nafty i zemního plynu. Žádný uhlík, který je v nich obsažen, se neztratil. Jen se přestěhoval z podzemí, kde byl léta uskladněn v podobě geologických zásob, na oblohu ve formě oxidu uhličitého. Ještě v 18. století, v době předindustriální, bylo v zemském obalu zhruba 3 500 miliard tun CO₂. Od té doby začali lidé hojně spalovat uhlí, následně ropné produkty a zemní plyn, a tím zvyšovat CO₂ v zemském obalu. Nejde o malé množství, jen za rok 2015 přibýlo v atmosféře dalších 32 miliard tun CO₂ a celkově dosáhlo hodnoty 5 000 miliard tun, tedy 1,4 násobek oproti době předindustriální.

Tak velká změna již není bez následků. Plyný obal Země plní funkci tepelné izolace (podobně jako oblečení u člověka) – ovlivňuje teplotu jejího povrchu. Čím je plyný obal mohutnější, tím je střední teplota Země vyšší, projevuje se skleníkový efekt. Tato informace není novinkou, švédský vědec



Cílem vlakového zabezpečovače ETCS je poslušný vlak. Vlak, který jede, jen když je mu to dovoleno, tam, kam smí, tak rychle, jak má nařízeno, a zastaví v místě, kde zastavit má.

a pozdější nositel Nobelovy ceny Stewe Arhenius definoval zákonitosti oteplení Země v důsledku produkce CO₂ spalováním fosilních paliv již před zhruba 120 lety. Avšak až poté, co se nám podařilo ohřát Zemi o cca 1 °C vůči době předindustriální a vnímáme nepříznivé důsledky změny klimatu, chystáme se změnit své energetické chování.

Mnoho času nám nezbyvá. Při uvažování lineární závislosti mezi množstvím CO₂ v zemském obalu a střední teplotou Země lze spalováním fosilních paliv do ovzduší vypustit přibližně už jenom 750 miliard tun oxidu uhličitého k dosažení cílového oteplení 1,5 °C, respektive cca 1 500 miliard tun CO₂ k dosažení cílového oteplení 2 °C. Přitom, jak už bylo zmíněno, za rok 2015 přibýlo v zemském obalu dalších 32 miliard tun CO₂. Tedy pokud bychom své energetické chování nezměnili a i v dalších letech pálili uhlí, ropu a zemní plyn stejně intenzivně jako vloni, máme před sebou již jen 23 (respektive 47) šťastných let dosavadního energetického blahobytu, na který jsme si zvykli. Pak již navždy nic, nula, ani kousek uhlí, ropy či plynu. Pokud nemá být oteplení Země zvýšeno nad dohodnuté limity, nebude dovoleno fosilní paliva používat. Bohatství nedočerpaných geologických zásob uhlí, ropy a zemního plynu se promění v neprodejné zbytky.

Nebude to snadné. Přivykli jsme pohodlí, které máme díky energii z fosilních paliv. Na každého občana České republiky připadá 102 kWh denní spotřeby fosilních paliv, každému z nás někde hoří ohýnek o výkonu přes 4 kW.

Jedním z postižených oborů bude doprava. Energie pro dopravu je v České republice z 97 % závislá na uhlovodíkových palivech. Z toho činí cca 90 % ropné produkty, 1 % plyn a 6 % biopaliva. Fosilní paliva budou zapovězena a potenciál růstu rozlohy orné půdy pro pěstování biopaliv je vyčerpán. Prvořadou úlohou polí a zemědělců je nasýtit obyvatelstvo, a nikoliv jen jeho automobily.

Zbývá elektřina. Ta je výrobitelná i z obnovitelných zdrojů, tedy je do budoucna zajistitelná. Avšak elektřina se v současnosti v České republice podílí na spotřebě energií pro dopravu pouhými 3 %. Přitom zde však zajišťuje 18 % přepravních výkonů osobní dopravy a 20 % přepravních výkonů nákladní dopravy. Příčina této vysoké efektivity elektrické vozby je dána kombinací dvou skutečností:

- Spalovací motory přeměňují v mechanickou práci zhruba jen 36 % vstupní energie, zhruba dvě třetiny energie paliva se proměňuje ve ztrátové teplo, avšak elektromotory pracují s účinností přes 90 %, tedy využívají vstupní energii ve srovnání se spalovacími motory 2,5krát lépe.
- Elektrická vozba je aplikována především v kolejové dopravě, zejména na železnici. Ta se díky nízkému odporu valení (ocelová kola) a nízkému aerodynamickému odporu (schopnost vozidel tvořit vlak, tedy využívání výhod jízdy vozidel v zákrytu). Proto se ve srovnání se silniční automobilovou dopravou vyznačuje přibližně třetinovou spotřebou trakční energie pro vykonání stejné přepravní práce.

Výsledkem (součinem) obou těchto hodnot (2,5krát vyšší účinnost a třikrát nižší trakční odpor) je 7,5násobná spotřeba energie v silniční automobilové dopravě ve srovnání s elektrickou železnici.

Není logické interpretovat tuto skutečnost jako souboj dvou přepravních módů. Spíš je potřeba vnímat ji jako návod ke spolupráci. Krátké operativní přepravy jsou místem optimální aplikace silniční automobilové dopravy, pravidelné



Nejen vlaky osobní přepravy, ale i nákladní vlaky musejí jezdit rychle a včas. Nástrojem k tomu jsou moderní vysoce výkonné elektrické lokomotivy.

a dlouhé přepravy jsou doménou výhodného použití železnice. Nejde jen o trend z oblasti energetiky, ochrany životního prostředí a klimatu, ale i o trend odpovídající demografickému vývoji. Nezaměstnanost přestala být tématem. Aktuální realitou je nedostatek pracovních sil. Jen v důsledku demografického vývoje (do starobního důchodu odcházejí silné ročníky z 50. let minulého století, do zaměstnání přicházejí po absolvování školního vzdělání slabší ročníky z 90. let minulého století) ubyl za posledních 15 let v České republice zhruba milion pracovních sil. Jeden mladý člověk nastupující do zaměstnání musí být schopen nahradit dva starší pracovníky odcházející do penze, taková je realita. Pokud nechce pracovat 16 hodin denně, musí pracovat s dvojnásobnou produktivitou.

Nákladní doprava je obor, kde lze i tento požadavek doby naplnit. Dálkový nákladní vlak dokáže, ve srovnání se silniční dopravou, přepravit zboží s násobě nižší spotřebou energie (a do budoucna zcela nezávisle na potřebě fosilních paliv) a šetrně k přírodě i k životnímu prostředí, ale též s výrazně nižší potřebou pracovních sil – jeden strojvedoucí dokáže nahradit práci až 50 řidičů nákladních automobilů.

V roce 2011 vydala Evropská komise programový dokument KOM (2011) 144 „Plán jednotného evropského dopravního prostoru“. V něm mimo jiné stanoví cíl převést nákladní dopravu ze vzdálenosti nad 300 km ze silnic na železnici. V prosinci loňského roku se k této iniciativě přidala i Česká republika. Usnesení vlády České republiky č. 978/2015, kterým přijala Národní plán snižování emisí, stanoví Ministerstvu dopravy úkol převést do roku 2030 ze silnice na železnici 30 % přepravy zboží. S přihlédnutím k současné dělbě přepravních výkonů nákladní dopravy (železnice 20 %, silnice 72 %) a jejich rostoucího trendu (roční zvýšení o cca 2 %) zvýšit přepravní výkony nákladní železniční dopravy ze současných 15,3 miliard netto tkm/rok (úroveň roku 2015) na 41,7 miliard netto tkm/rok v roce 2030, tedy na 2,73násobek.

Je to reálné? Zvládne železnice takové výkony, zejména v superpozici s osobní železniční dopravou, která dynamicky narůstá (v posledních šesti letech v průměru o 5 % ročně)? Zvládne. Musí, lidská společnost to potřebuje. Takový je zákon služby na železnici již od pradávna. Avšak bez zásadních investic do všech čtyř strukturálních subsystémů želez-

nice (INS- tratě, ENE – elektrické napájení, CCS - řízení a zabezpečení a RST – vozidla) by to nešlo.

Subsystém INS

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1316/2013 definuje evropské nákladní železniční koridory (Rail Freight Corridors, RFC). Je velký úspěch české železniční diplomacie, že čtyři z devíti RFC koridorů procházejí přes Českou republiku. Propojení českých zájmů s evropskými je základním předpokladem k racionálnímu využití evropských fondů k rozvoji železniční sítě. Zásadním krokem je dát do pořádku labskou pravobřežní trať Kolín – Děčín, která je rozhodující tepnou nákladní dopravy v České republice. Přínosem pro zkvalitnění nákladní dopravy bude zřízení druhé traťové koleje na trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň. S tím souvisí i nově uvažované ponechání původní tratě mezi Chocní a Ústím nad Orlicí nákladní dopravě (po odklonění rychlé osobní dopravy na novou trať). Strategický význam pro nákladní dopravu má koridor RFC 9 Rýn – Dunaj. Jeho součástí jsou i dva důležité nákladní tahy, které dosud byly poněkud stranou investičních aktivit. Na druhou kolej i elektrizaci čekající trať z Plzně do Domažlic i spojnici z Hranic na Moravě do Horní Lidče. V rámci modernizace budou už také řešeny pro dopravu nákladních vlaků délky 740 m.

Subsystém CCS

Zásadní technologickou inovací české železnice, která právě probíhá, je instalace jednotného evropského vlako-

vého zabezpečovače ETCS. Momentálně je dokončována výstavba stacionární části ETCS na trati Kolín – Česká Třebová – Břeclav a v zápětí budou následovat tratě Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné, Česká Třebová – Přerov a Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín. V návaznosti na dokončování stavebních prací budou technikou ETCS kompletně vybaveny tratě 1 až 4 národního tranzitního koridoru a postupně se bude rozšiřovat na všechny tratě celostátní.

Podstata funkce ETCS 2. aplikační úroveň je řízení jízdy vlaku podle rychlostního profilu, předaného vlaku z traťové části ETCS digitálním rádiovým spojením EIRENE s technologií GSM-R (nikoliv podle návěstních znaků návěstidel). To je zásadní přínos ke zvýšení bezpečnosti železniční dopravy – cílem je eliminovat nehody vzniklé chybou strojvedoucího, tedy přehlédnutím či nerespektováním návěsti. K dalším přínosům ETCS náleží zvýšení propustné výkonnosti tratí a uzlů, jakož i úspory energie. Těch je v praxi dosaženo optimálním řízením vlaku se znalostí rychlostního profilu na velkou vzdálenost před vlakem. Nutnou podmínkou funkčnosti systému ETCS je vybavení vozidel příslušnými palubními jednotkami. Tento proces je v České republice právě zahajován, podle Národního implementačního plánu ERTMS budou potřebná vozidla vybavována technikou ETCS souběžně s budováním této techniky na příslušných tratích. Cílem je využívat přínosy moderního způsobu zabezpečení jízdy vlaků co nejdříve a v plném rozsahu. Jde o nemalé investice, a tak je důležité, aby přinášely prospěch co nejdříve.



Balíza na trati SŽDC. Tak jako je stavba podpěr budoucího trakčního vedení signálem budoucí elektrizace trati, je osazování balíz předvojem aplikace systému ETCS. Svým charakteristickým tvarem a zbarvením dávají balízy zřetelnou informaci o tom, jak na české železnici postupuje budování nového moderního vlakového zabezpečovače.

Subsystém ENE

Typickým znakem české železniční sítě je její nerovnoměrné zatížení. Tratě evropské sítě TEN-T, které reprezentují jen 27 % délky sítě železnic v České republice, zajišťují 90 % dopravních výkonů nákladní železniční dopravy. Z této skutečnosti vyplývá strategie dalšího rozvoje nákladní dopravy v České republice:

- zajistit zvýšení dopravní výkonnosti hlavních dvojkolejných tratí magistralního charakteru, na které se přepravní poptávka koncentruje,
- zapojit do dopravních aktivit i některé další tratě, které jsou dosud pro své nevhodné parametry stranou zájmu dopravců.

Rozvoj elektrizace železnic je důležitým faktorem pro naplnění obou těchto směrů. Na hlavních tratích, v minulosti elektrizovaných stejnosměrným systémem 3 kV, pracují pevná trakční zařízení na mezi svých možností. Před půl stoletím byla dimenzována pro tehdejší lokomotivy o výkonu 2 MW, dnes jsou standardem vozidla o výkonu 6 MW. Limitem se stala přenosová schopnost trakčního vedení. Vznikají v něm velké úbytky napětí a zbytečné ztráty energie, zvyšují se korozní účinky bludných proudů. Logickým řešením je přechod na jednotný střídavý systém 25 kV 50 Hz. Ten pomůže nejen tolik potřebnému zkvalitnění napájení na hlavních koridorových tratích, ale i rozšíření elektrického provozu na další tratě, dosud bez elektrizace. Elektrizace systémem 25 kV je totiž levnější než elektrizace systémem 3 kV. Proto je opuštění zásady „stejnosměrného severu“ tak důležité. Přechod na levnější systém 25 kV například vytváří ekonomické předpoklady pro elektrizaci tratí Praha / Nymburk – Mladá Boleslav – Turnov – Liberec – Hrádek nad Nisou / Černousy, která je klíčem k zapojení železnice severu Čech do plnění úkolů v oblasti přesunu nákladní dopravy ze silnic na koleje.

Subsystém RTS

Základní roli při přesunu nákladní dopravy ze silnic a dálnic na železnice musí sehrát pozitivní motivace dopravců. Železnice jim musí nabídnout rychlost, spolehlivost a dochvilnost. Klíčem k těmto hodnotám je rychlost jízdy nákladních vlaků. Ty se pohybují na stejných kolejích, na kterých probíhá intenzivní taktový provoz vlaků osobní přepravy – dálkových i regionálních. Není snadné mezi nimi provést i nákladní vlaky. Je neúnosné, aby nákladní doprava celé hodiny stála a čekala, až pomine ruch dopravy osobní, po dálnicích jezdí kamiony celý den a nikde nečekají.

Řešení existuje. Nákladní vlak musí být schopen držet se těsně za rychlíkem. Rozjet se ihned po jeho odjezdu a držet se těsně za ním. Pravda, nákladní vlaky nemohou využívat traťovou rychlost 160 km/h, ale také nemusí zastavovat pro výstup a nástup cestujících ve stanicích – cestovní rychlost kolem 90 km/h udržet umí. K tomu jim ale nestačí tradiční měrný výkon 1 kW/t (tedy například 2 000 kW na 2 000 t) z dob, kdy postačovala jízda rychlostí kolem 60 km/h, potřebují zhruba 3 kW/t (6 000 kW na 2 000 t). Jistě, moderní, vysoce výkonné interopereabilní lokomotivy, schopné rychle se pohybovat s nákladními vlaky nejen na území jednoho státu, ale na území Evropy, a to bez zdržování se v pohraničních stanicích, nejsou levnou záležitostí. Avšak umějí vydělávat peníze: vysokou produktivitou vozidel i personálu, neboť rychlá jízda je cestou k vysokým denním proběhům, nízkou spotřebou energie a nízkými náklady na údržbu. Rozhodujícím způsobem přispívají ke zvýšení atraktivity železniční

nákladní dopravy růstem její kvality. Rychlost a dochvilnost jsou základními hodnotami, které přepravce zajímají. Nejen cestující, ale i zboží chce cestovat rychle a včas. Také ho u cíle cesty někdo čeká a těší se na něj. Železnice se v České republice už naučila hýčkat cestující a výsledkem je meziroční nárůst přepravních výkonů – na atraktivních rychlíkových linkách o desítky procent ročně, v celosíťovém průměru setrvala od roku 2009 zhruba o 5 % ročně. Nákladní železniční doprava dokáže to samé, neboť i zboží spěchá k cíli své cesty a musí být dopraveno v pořádku a včas.

Pohled vpřed

Výše popsaná technická inovace všech čtyř strukturálních systémů konvenčních železnic cílená k potřebám kvalitní a efektivní přepravy zboží je založena na reálných technických řešeních, která jsou k dispozici a lze je aplikovat. Rovněž jsou podmínky pro financování příslušných rozvojových projektů jak z fondů EU (zejména CEF), tak i komerčního bankovníctví. Společnost železnici věří, proto do ní investuje. Takovou důvěru nelze zklamat.

Byla by chyba hovořit jen o technice současnosti, sluší se pohlédnout i vpřed. Dvě zajímavá témata se v blízké budoucnosti pro nákladní dopravu rýsují a je potřeba je uchopit a dát jim reálnou podobu.

V minulosti zajišťovala železnice přepravu kusových zásilek, vozových zásilek i ucelených vlaků. V současnosti prokazuje své přednosti zejména v oblasti dopravy ucelených vlaků, které jsou určitou paralelou k EC/IC vlakům v oblasti přepravy osob: také jezdí na velké vzdálenosti, rychle, na stanovených linkách a v pravidelném taktu. Avšak v oblasti osobní přepravy existuje kromě segmentu dálkové dopravy i segment osobních zastávkových vlaků. Paralelou k nim jsou v oblasti nákladní dopravy automobily rozvázející kontejnery hvězdicovitě v okolí vlakových terminálů kombinované přepravy. Na moderní železnici zatím takový segment nákladní dopravy chybí. Úkol pro technické inovace je vytvořit funkční a ekonomicky rentabilní systém snadné a rychlé horizontální překládky kontejnerů a výměnných nástaveb vhodný i pro nejmenší terminály, aby bylo možné vytvořit rozvázkové nákladní vlaky, které se stanou paralelou k osobním zastávkovým vlakům. Pro klid v ulicích měst i na venkovských silnicích je to naléhavě potřeba.

Druhé téma souvisí s vysokorychlostními tratěmi. Jejich vybudování nemine ani Českou republiku. To by byla nejen evropská, ale i světová rarita, a tak negativně populární jistě být nechceme. Ano, konvenční nákladní vlaky na vysokorychlostní tratě nepatří, překážely by rychleji jedoucím vlakům. Ale to neznamená, že vysokorychlostní tratě nemohou plnit důležitou roli v oblasti přepravy zboží. Přepravní časy jsou díky rychlosti 300 km/h natolik atraktivní, že na nich může železnice získat početnou klientelu mající zájem o přepravu balíčkového zboží. Do vozů vysokorychlostního vlaku nemá smysl sypat uhlí, ale lze do nich navážet zboží na euro-paletách. Terminály ve velkých aglomeracích, navzájem propojené sítí nákladních expresů pohybujících se rychlostí 300 km/h jsou reálnou vizí, technika je k dispozici. Návrat železnice ke kusovým zásilkám, či spíše návrat kusových zásilek k železnici je velmi atraktivní příležitostí. Nejspíš nám budou naši následovníci vyčítat, že jsme včas nepřizpůsobili žižkovské nákladové nádraží novým technologiím.

Text: Jiří Pohl

Foto: Siemens, Jiří Pohl

Logistika v Trutnově a Českých Budějovicích

V portfoliu služeb akciové společnosti ČD Cargo není jen přeprava zboží po železnici, ale i široká škála dalších doplňkových služeb. Ty jsou zákazníkům nabízeny v rámci komplexnosti nabídky. Patří sem zejména tyto služby:

- svoz a nakládka zboží do železničních vozů
- uložení a zajištění zboží (včetně nadrozměrných nákladů) na železničních vozech
- vykládka ze železničních vozů a rozvoz zboží do míst určených zákazníkem
- úprava nebo překládka nákladu a zajištění zboží v případech, kdy je přeprava vozové zásilkou dočasně pozastavena z důvodu ložné nebo technické závady
- jeřábové práce
- služby ve vnitrostátní motorové silniční nákladní dopravě
- manipulace s použitím čelních vysokozdvizných vozíků
- služby spojené se skladováním zboží, včetně souvisejících služeb

K nejlépe vybaveným střediskům doplňkových služeb u ČD Cargo patří střediska v Trutnově a Českých Budějovicích. Ta se také mohou pochlubit celou řadou referencí. Můžeme si na nich představit širší nabízených činností. Další podrobnosti, včetně nabídky služeb v dalších střediscích ČD Cargo, naleznete na www.cdcargo.cz. Pokud vás nabídka zaujme, neváhejte nás kontaktovat.

Středisko Trutnov

Technické vybavení:

- autojeřáby 2x AD 20, 1x AD 28, 1x AD 080
- 2x silniční valníkovaný zaplachtovaný návěs se shrnovací střechou nosnost 24 t
- 1x třístranný sklápěč Tatra nosnost 12 t
- 1x Avia kontejnerová nástavba pro volně ložené zboží, pracovní stroje a zaplachtovaný valník nosnost 6 t
- nakladače pro vykládku železničních vozů
- čelní nakladače
- vysokozdvizné vozíky do 3,5 t



Reference:

AŽD Praha s.r.o., montážní závod Kolín

- usazování „domků“ u přejezdů jeřábem při modernizaci zabezpečovacího zařízení na trati Trutnov – Teplice nad Metují, včetně zajištění skladování „domků“ před montáží v areálu v Kalné Vodě

GW Train Regio a.s.

- zajištění náhradní autobusové dopravy při nepřetržitě výluce na železniční trati Trutnov – Svoboda nad Úpou

KERAMTECH s.r.o. Žacléř

- překládka všech surovin (živec, sklářské písky, jíly apod.) z železničních vozů na nákladní automobily v Kalné Vodě a odvoz do výrobního závodu v Žacléři. V zimním období i odvoz hotových výrobků do Kalné Vody a následná nakládka na kamiony.

Technické služby Trutnov s.r.o.

- instalace vánočního stromu pomocí jeřábu na náměstí v Trutnově

PepsiCo CZ s.r.o.

- překládka stolních vod TOMA z železničních vozů do kamionů v železniční stanici Praha-Libeň a následný rozvoz do skladů v Praze nebo blízkém okolí

SKANSKA

- nakládka kolejových polí ve Velkém Meziříčí k dalšímu





použití na stavbě v Batelově. Kromě vlastní nakládky jsme zajistili i přípravu a zajištění nákladu, včetně posunu lokomotivou ČD Cargo.

Správa KRNAP

- nakládka kmenů listnatých stromů do kontejnerů k následné přepravě do Číny

Stavatelství Litoměřice, a.s.

- demontáž kolejových polí dvěma jeřáby v železničních stanicích Trutnov střed, Česká Skalice a Jaroměř. Jednalo se o kolejová pole z modernizované tratě Jaroměř – Trutnov.

Kontakt:

Pavel Urban

T: +420 602 237 485

M: pavel.urban@cdcargo.cz

Středisko České Budějovice

Technické vybavení:

- autojeřáb s nosností 25 t
- portálový jeřáb s jeřabovou dráhou v délce 60 m, únosnost 32 + 5 t
- vysokozdvížné vozíky do 3,5 t
- PÚZ pro vykládku sypkých materiálů a hmot



Reference:

Armáda Nizozemí

- překládka kontejnerů, vojenského materiálu a techniky pro nizozemskou armádu v železničních stanicích Podbořany a Polečnice

LB MINERALS, s.r.o.

- překládka bentonitu dováženého ze Slovenska. Překládka ze železničních vozů na nákladní automobily se uskutečňuje v Českých Budějovicích. Následnou silniční dopravu do Borovan si zajišťuje zákazník sám.



Kühne + Nagel, spol. s r.o.

- překládka beden se strojním vybavením. Bedny byly z Německa do Českých Budějovic přepraveny po silnici. V Českých Budějovicích jsme provedli jejich nakládku na železniční vozy a zajistili následnou expedici po železnici do Ruska.

Josef Šulda

- vykládka písku pro nově vybudované beachvolejbalové hřiště v Českých Budějovicích

Kontakt:

Juraj Novák

T: +420 606 871 450

M: juraj.novak@cdcargo.cz

Most přes průliv Öresund a chystaný tunel pod průlivem Fehmarn

Most přes průliv Öresund mezi Dánskem a Švédskem tvoří poslední článek řetězce, který „suchou nohou“ umožnil spojení pevninské Evropy a Skandinávie. Takové spojení bylo naposledy možné za velké doby ledové před několika tisíci lety, ale tenkrát samozřejmě nebyl nikdo, kdo by jeho výhod využil. Dnešní varianta suchozemského propojení centrální a severní části Evropy vyžadovala ještě druhé obdobné veledílo, most přes Velký Belt (dánsky Storebæltsbroen). Jde o visutý most překonávající průliv mezi městy Korsør a Nyborg a spojující dva největší dánské ostrovy, Sjælland a Fyn. Most, dlouhý 18 km, byl dokončen v roce 1998 a zahrnuje čtyřproudou dálnici a dvoukolejnou železniční trať. Jeho otevřením bylo dosaženo suchozemského spojení Kodaně s Evropou, nicméně Skandinávie zůstávala stále „za vodou“.

Kzacelení této poslední mezery bylo nutno dobudovat most přes Öresund (dánsky Øresundsbroen) s podobnými parametry, jaké má jeho bratr přes Velký Belt. Mezistátní dohoda mezi Švédskem a Dánskem o výstavbě suchozemského spojení byla podepsána v roce 1991 a stavba byla zahájena o čtyři roky později, v srpnu 1995. Most byl v hrubé stavbě dobudován 13. srpna 1999 a slavnostně byl otevřen 1. července 2000, když pásku přestřihla společně dánská královna Markéta II. a švédský král Karel XVI. Gustav. Pravidelný silniční provoz zde byl zahájen

ještě téhož dne ve 23 hodin a první vlak vyjel z Malmö do Kodaně v 6:09 ráno 2. července 2000. Most se stal sám o sobě velmi oblíbenou turistickou atrakcí a celosvětově byl zpopularizován například dánsko-švédským kriminálním televizním seriálem *Most*, který byl zatím odvysílán ve třech sériích (v České republice je třetí série právě vysílána). Náklady na vybudování mostu byly skutečně enormní a před zahájením stavby byly odhadovány na 4 miliardy dánských korun (tehdy zhruba 681 milionů amerických dolarů) na podmořský tunel, 1,4 miliard dánských



Intermodální vlak dopravce Hector Rail přejel Öresundský most a předměstím Kodaně míří do Německa.



Většinu výkonů zde zajišťuje DB Cargo. Na snímcích vidíme jeho, do Německa mířící intermodální vlak a v opačném směru jedoucí vlak konvenčních vozových zásilek, vedený šestnápravovou EG 3103. Jde o jednu ze třinácti lokomotiv řady EG 3100, vyrobených v roce 2000 Siemensem pro tehdejší DSB Goods pro dopravu těžkých vlaků přes Öresundský most, kde na rampách dosahuje stoupání až 15,6 promile.

korun (239 milionů amerických dolarů) na umělý ostrov a konečně 6,3 miliardy dánských korun (1 miliarda amerických dolarů) na mostní část, tedy celkem necelých 12 miliard dánských korun. Jak už to ale bývá, byl i u této stavby rozpočet výrazně překročen a celkové náklady dosáhly dvouapůlnásobné výše, 30 miliard dánských korun (téměř 6 miliard amerických dolarů). Každopádně dle tvrzení oficiálních míst z obou států most generuje vyčíslitelné úspory a přínosy, které zaručují návratnost investice kolem roku 2035. Most je nejdelším mostem na světě, který spojuje dva různé státy.

Komunikace po mostě vedené – tedy čtyřproudá silnice a dvojkolejná elektrifikovaná železniční trať – překonávají v návazných úsecích na pevnině a přes moře vzdálenost celkem 16 kilometrů, z čehož je z dánské strany zhruba 3,5 km vedeno podmořským tunelem v hloubce 10 metrů pod dnem průlivu. Tunel ústí na povrch na 430 metrů dlouhém umělém ostrově, odkud silnice i železnice stoupají na zavěšenou mostovku (železnice v dolním patře, silnice v horním). Most je dlouhý 7 845 metrů a zhruba uprostřed je vytvořen průjezd pro proplování námořních lodí o světlosti 57 metrů a výšce obou pylonů 204 metrů. Poměrně komplikovaná varianta most/tunel musela být zvolena proto, že pro zachování možnosti průjezdu velkých a největších námořních lodí by musela být světlost mostu mnohem větší, čímž by patřičně narostla i výška příslušných pylonů. Takové řešení však nebylo realizovatelné z důvodu možné kolize s leteckou dopravou, neboť na dánské straně most ústí v bezprostřední blízkosti kodaňského letiště Kas-

trup (kde se nachází i první železniční zastávka na dánské straně). Proto bylo rozhodnuto vést část trasy pod vodou, čímž nebyl narušen provoz ani námořní, ani letecké dopravy.

Historie úvah a plánů na pevninské spojení Dánska a Švédska je samozřejmě mnohem starší než posledních pětadvacet let, kdy se tato idea začala zhmotňovat. První představy o spojení dánského Sjællandu se švédskou Skánií se začaly objevovat již v osmdesátých letech 19. století, ale tehdejší technologie ani finanční zdroje obou severských království neumožňovaly toto veledílo realizovat. Ve třicátých letech 20. století se s pokrokem ve stavitelství objevily první – alespoň teoreticky – proveditelné projekty, nicméně jejich realizaci umožnila teprve léta na sklonku milénia. Dnes, v době všedního každodenního provozu, přejede denně přes most 10 000 automobilů a 20 000 cestujících 280 osobními vlaky, včetně meziměstské a zároveň mezinárodní rychlodráhy Kodaň – Malmö.

Z hlediska železniční nákladní dopravy hraje most velmi významnou roli, neboť – jak již bylo zmíněno výše – zacelil poslední mořskou mezeru mezi pevninskou Evropou a Skandinávií. V roce 2001, v prvním celém roce provozu mostu po jeho otevření, po něm byly přepraveny železniční 3 miliony tun zboží, zatímco v roce 2011 to bylo již 6,2 milionu tun. Tento nárůst je realizován dvěma způsoby, jednak samozřejmě zvyšováním počtu nákladních vlaků a taktéž zvyšováním jejich hmotnosti (při zlepšování jejich vytížení). Nejvýznamnějšími komoditami přepravovanými přes Öresund jsou hutní výrobky, papír, součástky a komponenty pro výrobu automobilů a nedoprovázená intermodální přeprava, zejména návěsů. Konvenční i intermodální nákladní vlaky vyjíždějí směrem Skandinávie několikrát denně z Gentu, Duisburgu, Dortmundu a Hamburku-Maschenu a samozřejmě obráceně. Důležitým zlomem bylo zavedení 835 metrů dlouhých vlaků mezi seřaďovacími stanicemi Hamburk-Maschen a Fredericia, které zahájilo další epochu zlepšování vytížení nákladních vlaků mezi kontinentem a Skandinávií. Tlak ze strany přepravců je především na zvyšování nápravového tlaku a z toho plynoucího zlepšování vytížení železničních vozů, což je požadováno zejména severským papírenským průmyslem, a v oblasti intermodálu jde o zvětšování průjezdných profilů a prostorové průchodnosti intermodálních jednotek, především ve směru Francie.

Ovšem jeho potenciál tohoto pevninského spojení do Švédska není ještě zdaleka vyčerpán, a to proto, že současné spojení s Evropou v kombinaci s mostem přes Velký Belt přeci jen není směrově úplně ideální, a vytváří ve směru Kodaň – Hamburk poměrně značnou zajižďku v délce zhruba 150 kilometrů. Proto je chystána výstavba ještě třetího suchozemského spojení dánských ostrovů s evropskou pevninou, a to tentokrát přímo s Německem. Jde o spojení přes průliv Fehmarn Belt, široký 18 km, kterému se německy říká Fehmarnbelt-Querung a dánsky Femern Bæltforbindelsen. Mělo propojit německý ostrov Fehmarn – podle kterého nese průliv i spojení svůj název – a dánský ostrov Lolland. Oba ostrovy jsou již dnes s pevninskými částmi svých mateřských zemí suchozemsky propojeny: ostrov Fehmarn silničním a železničním mostem a ostrov Lolland kombinací tunelu a mostu přes ostrov Falster, a to opět pro silniční i železniční dopravu, a dále na severovýchod na ostrov Zealand a do Kodaně. Tato trasa je



německy známá jako Vogelfluglinie a dánsky jako Fugleflugtslinjen, neboli česky Trasa tažných ptáků, kteří tudy údajně každé jaro a podzim migrují z a do teplých krajín.

Původní plány předpokládaly, že spojení bude pro pravidelnou dopravu otevřeno v roce 2018. V roce 2012 byl oznámen jako rok dokončení rok 2021 a v roce 2015 se hovořilo již o roce 2024. V úvodních studiích byl uvažován most přes celý průliv, ale v prosinci roku 2010 oznámila dánská státní firma Femern A/S, která se projektem a přípravou stavby zabývá, že jako vhodnější variantu vidí tunel v celé délce. Tato varianta následně získala v lednu 2011 většinovou podporu v dánském parlamentu. Teprve ale po čtyřech letech, v únoru 2015, byl v dánském parlamentu předložen návrh zákona o stavbě tohoto spojení a na základě tohoto návrhu podala dánská vláda – s podporou vlád Německa a Švédska – oficiální žádost k Evropské komisi o dotace z fondů Evropské unie v celkové výši 13 miliard dánských korun (1,7 miliard euro). V červnu 2015 pak Evropská komise rozhodla o uvolnění částky 589 milionů euro Dánsku, a to v rámci programu Connecting Europe Facility (CEF), čímž bylo umožněno rozeběhnout projekční a přípravné práce v plném rozsahu.

Pro nově vzniklé nákladní železniční spojení přes Fehmarn a Öresund jsou navrženy velmi velkorysé provozní a technické parametry, při jejichž splnění se z něho stane skutečně kapacitní a výkonná dopravní tepna. Určitým problémem ale je, že parametry návazných tratí na obou stranách budou ve všech případech horší a velkorysé dimenzování nového tunelu je tak poněkud sporné. Pro průchodnost jednotek intermodální dopravy – především návěsů – je uvažován profil P/C 450 (2,60 m x 4,83 m), který je stejný i na Öresundském mostě a je už dnes částečně využitelný alespoň na některých švédských hlavních tratích. Délka vlaků by měla dosahovat až 1 050 metrů, ale opět bez návaznosti na okolní tratě. V Dánsku je chystána úprava tratí směrem Kodaň na 1 000 metrů, ale jinak je zde norma délky 835 metrů (což je ale na evropské poměry i tak jedna z nejvyšších hodnot). Ve Švédsku je standardem 730 metrů, ale za určitých okolností je povoleno až 880 metrů; této délce jsou uzpůsobeny i seřaďovací stanice Malmö a Hallsberg. A konečně třetí významný parametr, nápravový tlak, je stanoven na 25 tun, což je v Evropě maximální hodnota, se kterou se lze zatím setkat jen velmi vzácně. Například v Německu jde zřejmě jen o trať Hamburg-Hansaport – Maschen – Uelzen – Lehrte – Beddingen (Salzgitter), kde je tento nápravový tlak dovolen v kombinaci s maximální hmotností 10 tun na běžný metr. Na této trati jsou tyto parametry nutné kvůli těžkým železnorodným vlakům, jezdícím z Hamburku do hutí v Salzgitteru.

Po zprovoznění německo-skandinávského spojení přes Fehmarn tak dojde k vytvoření skutečně kapacitního a výkonného severojižního koridoru pro osobní a zejména nákladní přepravu. V něm by měla páteřní úlohu hrát železnice a s ní by zase měla primát držet intermodální doprava, která se zde na přepravních výkonech podílí významnou měrou již dnes.

Text a foto: Martin Boháč

Mapa: Milan Koska



Letecký pohled na Öresundský most z přistávajícího letadla směr Kodaň

Legislativní okénko

Změny ve Smluvních přepravních podmínkách ČD Cargo, a.s.



K 1. květnu 2016 vydala akciová společnost ČD Cargo změnu č. 5 Smluvních přepravních podmínek (SPP). Předmětem této změny bylo zejména doplnění článku 7.5 týkajícího se vztahu „spotřebitele“ a ČD Cargo při řešení případných spotřebitelských sporů mimosoudní cestou prostřednictvím České obchodní inspekce. Toto doplnění textu vyplynulo z novely zákona č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele. Další změny byly vyvolány aktuálním vývojem v nákladní dopravě, např. zavedení sepisování odevzdávkových a návratových listů i na vozy a zásilky přistavované na všeobecné nákladkové a vykládkové koleje, konkretizace podmínek pro přepravu ucelených vlaků a skupin vozů, doplnění vzorového textu pro zápis kovového šrotu v nákladním listu a stanovení údajů, které má obsahovat vážný lístek při kládání k reklamaci.

V průběhu přípravy této změny SPP zároveň probíhal proces novelizace mezinárodní vyhlášky UIC 502-1 k mimořádným zásilkám, jejíž výsledek nebyl v době uzávěrky 5. změny SPP ještě znám. Po vydání této novelizované vyhlášky byla proto zpracována další změna SPP, která do kapitoly 3.7 SPP příslušné novinky v oblasti mimořádných zásilek promítá. Současně došlo v této změně k doplnění povinnosti přikládat vážný lístek k reklamaci jak příjemcem, tak odesílatelem, ve vzoru Přihlášky nakládky byl upřesněn text odkazující na všeobecně platné přepravní

podmínky a v pokynech pro vyplňování nákladního listu byl upraven výklad ke sloupčům 24, 27 a 83. Změna č. 6 SPP bude účinná k 1. červenci 2016.

Příslušné změny jsou v úplném znění textu barevně odlišeny. Aktuální znění Smluvních přepravních podmínek ČD Cargo, a.s., je přístupné pro registrované zákazníky na internetové adrese „www.cdcargo.cz–Čím se řídíme–Přepravní podmínky“.

Aktualizace Seznamu stanic a Mezinárodního kilometrovníku DIUM

K 1. červenci 2016 dochází zároveň k pravidelné aktualizaci seznamu stanic s výpravním oprávněním pro nákladní přepravu v České republice. Mezi hlavní změny patří doplnění železniční stanice Brantice a zrušení výpravního oprávnění ve stanici Chotiměř a Litoměřice horní nádraží. Seznam stanic je k dispozici na internetové adrese „www.cdcargo.cz–Applikace–Stanice a disponenti“. Současně ke stejnému termínu dochází k návazné aktualizaci Mezinárodního kilometrovníku DIUM CZ a rovněž DIUMů ostatních zemí. Tyto mezinárodní kilometrovníky jsou pro registrované zákazníky přístupné na internetové adrese „www.cdcargo.cz–Čím se řídíme–Tarify–Mezinárodní kilometrovníky DIUM“.

Jiří Vorel

Foto: Martin Ševčík

Aktuality

Přeprava lokomotiv řady 07 BDŽ do Polska

Ve sváteční neděli 1. května přepravilo ČD Cargo v trase Lanžhot st. hr. – Bohumín-Vrbice st. hr. zásilku tří lokomotiv řady 07 BDŽ čísel 074, 078 a 085, směřujících k zákazníkovi v polských Gliwicích. Jedná se o jedny z mnoha nadbytečných strojů, kterých se BDŽ (Bulharské železnice) kvůli své obtížné



hospodářské situaci v posledních letech zbavují; u nás a na Slovensku se u řady soukromých dopravců lze setkat se střídavými „plecháči“ řady 242 a 242.5, původem též od BDŽ.

Přeprava lokomotiv proběhla přes Srbsko, Maďarsko, Slovensko a Českou republiku, částečně formou zvláštních vlaků, částečně byly lokomotivy zařazeny do vlaků pravidelných. Na Slovensku přepravu zajistil soukromý dopravce Lokorail, který lokomotivy zařadil do uceleného vlaku hutních výrobků. V Kútech byla zásilka předána ČD Cargo, která ji dále jako zvláštní vlak přepravila do Polska.

ČD Cargo ve Mšeně



Na železniční síti České republiky je relativně dost tzv. „lokálků“, kde se dnes s nákladními vlaky téměř nesetkáme. Jednou z nich je např. úsek tratě ze Mšena do Katusic na Mladoboleslavsku, kde pravidelné manipulační vlaky dojezdily již v polovině devadesátých let minulého století. Momentálně je lokomotivami ČD Cargo zajišťována pouze obsluha nákladíště v Katusicích, kam je přepravováno tříděné uhlí a zemědělská hnojiva.

V dopravně Mšeno se lokomotiva řady 742 ČD Cargo objevila v sobotu 9. dubna 2016. Ve dnech 5. a 7. dubna zde byly naloženy kolejovými pásy celkem 4 vozy Res, které odtud



putovaly do Mladé Boleslavi a dále již pak pravidelnými relačními spoji do Mstětic. V této stanici byla zásilka 11. dubna 2016 vyložena.

Dopravce ČD Cargo dokáže bezproblémově zajistit obsluhu i stanic a nákladíšť, kde jinak pravidelná nakládka nebo vykládka neprobíhá.

Memorandum o spolupráci s Litevskými železnicemi podepsáno

23. května se v prostorách pražského hotelu InterContinental uskutečnila akce „Litevská dopravní řešení pro české podnikatele“. Konala se pod záštitou Ministerstva zahraničních věcí Litevské republiky. Účastníkům zde byly prezentovány možnosti moderní logistiky, včetně možného rozvoje kombinované dopravy mezi Českou republikou a Litvou. Na akci vystoupil i premiér Litevské republiky Algirdas Butkevicius, možnosti ČD Cargo zde prezentoval předseda představenstva Ivan Bednárik.

Po úvodních slovech litevského ministerského předsedy a českého ministra průmyslu a obchodu Jana Mládka došlo ke slavnostnímu podpisu Memoranda o spolupráci mezi ČD



Cargo a Litevskými železnicemi. Memorandum předpokládá zřízení společné pracovní skupiny, která vedle vzájemné výměny dat připraví zasilatelskou smlouvu a rozvine projekty zaměřené na rozvoj mezinárodní, zejména intermodální přepravy z východu na západ. Hlavní důraz bude kladen na rozvoj koridorů, jmenovitě RFC 8, vyšší zapojení mořského přístavu Klaipėda a moderního překladiště v Kaunasu, počítá se i s propagačními balíčky, které se budou vztahovat k nákladní přepravě po železnici mezi zeměmi cílového trhu skrze Litvu a Českou republiku.

Muzejní vlaková pošta

V sobotu 28. května se krátce před osmou hodinou ranní vydal na cestu muzejní poštovní expres NEx 91165. Do cíle své cesty v Praze-Malešicích dorazil po páté hodině odpolední, po zastávkách v České Třebové, Pardubicích a Kolíně. Dopravcem poštovního expresu bylo jak jinak než ČD Cargo.

Jednalo se o společný projekt Muzea vlakové pošty, České pošty a Poštovního muzea, které jízdu muzejní vlakové pošty připomněly 165. výročí vlakové pošty Vídeň – Brno – Praha. Soupravu, v jejímž čele stanula lokomotiva 363.026 ČD Cargo, dále tvořily dva vozy řady Postw. První, muzejní vůz je výjimečný především tím, že má jako jediný z celého vozového parku České pošty zcela zachováno vybavení,



které ke své práci potřebovala posádka vlakové pošty. Druhý vůz byl po zrušení vlakových pošt v roce 1999 zrekonstruován pro potřeby moderní poštovní přepravy a je v současnosti spolu s dalšími využíván logistikou České pošty na trase Praha-Malešice – Pardubice – Olomouc – Ostrava. Ve vozech byly instalovány tři výstavy: Pošta na kolejích 1850 – 2015, Letecká pošta a Poštovní pytel – symbol poštovní přepravy.

Modelová železnice v Pečkách

Ve dnech 27. – 29. května 2016 se v Pečkách, na ploše přibližně 1 200 m², představila modelová a modulová kolejářská a železniční modely. Akci pořádal Spolek železničních modelářů Pečky, mimo jiné za přispění ČD Cargo. O tomto víkendu se v okolí uskutečnilo několik jízd historických vlaků.



Den dětí v pražském Braníku

V sobotu 4. června se na nádraží v pražském Braníku konaly již tradiční oslavy Dne dětí. Pro malé i velké návštěvníky byla připravena výstava současných lokomotiv motorové i elektrické trakce, největším lákadlem však byly jízdy vlakem do zastávky Praha-Modřany. Vozby těchto vlaků se ujaly „čtyřkolák“ 434.2186 a motorová „karkulka“ T 444.162. Účastníci akce se dále mohli svěřit i historickým motorákem, známým



„hurvínkem“, nebo moderním motorovým vozem „regionova“. Ta zajišťovala dopravu vlaku z Braníka přes Krč na Branický most, známý též pod názvem most Inteligence.

Akce se tradičně konala i za přispění ČD Cargo. V rámci podpory tohoto projektu jsme zajistili přístavbu prázdné soupravy pro parní vlak a také zapůjčili krytý nákladní vůz, který sloužil jako improvizované podium pro taneční a pěvecké vystoupení DDM. Účast byla hojná, děti nadšené. Akci lze proto považovat za výbornou propagaci železnice.

Czech Raildays 2016

Ostrava se tradičně v polovině června stává místem setkání železničních odborníků i laické veřejnosti se zájmem o železniční dopravu. V letošním roce se zde konal již 17. ročník veletrhu Czech Raildays, pro ČD Cargo o to významnější, že zde byla představena první z nových lokomotiv Siemens Vectron. Tento moderní stroj nádherně kontrastoval s perfektně zrekonstruovaným motorovým vozem, Stříbrným šípem, jehož renovaci se podařilo v letošním roce dokončit.

V hotelu Clarion se sešli uznávaní odborníci na konferenci, jejímž nosným tématem bylo „Současné pojetí moderní české železnice“. I přesto, že většina přednášek byla zaměřena na infrastrukturu a osobní dopravu, nebylo nezajímavé si je vyslechnout. Za zmínku ovšem rozhodně stojí vystoupení týkající se zabezpečovacího systému ETCS na našich tratích a přednáška Ing. Pohla (zajímavý článek od tohoto autora naleznete uvnitř Bulletinu) na téma čtvrtá průmyslová revoluce a železnice.

Cement na modernizaci dálnice D1 s ČD Cargo

V neděli 19. června 2016 dojel do Vyškova na Moravě první ucelený vlak s 20 vozy cementu určeného na modernizaci dálnice D1 v přilehlém úseku. Tradičním dodavatelem stavebního materiálu na dálnici je společnost Českomoravský cement, která patří k nejvýznamnějším zákazníkům ČD Cargo. Již v květnu dojezdy první ucelené vlaky s cementem do stanice Benešov u Prahy, dodávky do dalších destinací se připravují.

Adresa redakce:

ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c,
170 00 Praha 7 - Holešovice
www.cdargo.cz

Vydavatel: ČD Cargo, a. s.

Redakční rada: Michal Roh, Zdeněk Šiler
Neproděné

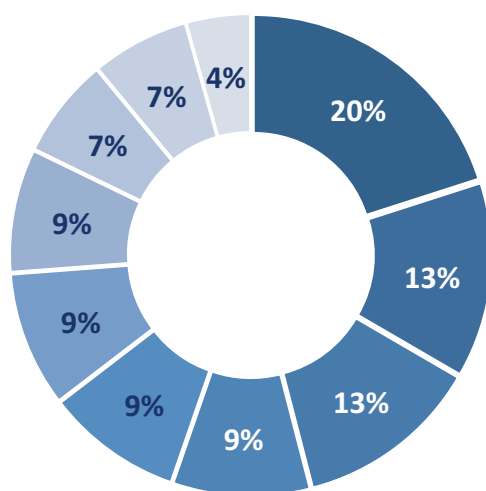
Foto na titulní straně: Broušení kolejí
v mezistaničním úseku Rudoltice v Čechách –
Třebovice v Čechách. (foto Michal Roh)

Cokoliv Kamkoliv

ČD Cargo, 24 hodin denně, 7 dní v týdnu, 365 dní v roce ...



TOP 10 webových stránek za rok 2015 (návštěvnost dle počtu zobrazení)



- Aplikace
- Kontakty
- Katalog nákladních vozů
- Přepravní spojení a tarifní vzdálenosti
- O nás
- Co nabízíme
- Seznam železničních stanic
- Čím se řídíme
- kariéra u nás
- Tiskové centrum

Počet zobrazení stránek

