Cargovák

11
2016

Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Máme zákazníkům co nabídnout

10. listopadu 2016 se v Mikulově konala tradiční konference ČD Cargo pořádaná pro významné obchodní partnery a spolupracující společnosti. O jejím programu jsme čtenáře již informovali. Většina zákazníků jela do Mikulova autem po dálnici D1. Teplota se pohybovala okolo nuly, podél silnice ležel lehký sněhový poprašek a všichni se doslova modlili, aby zvláště v zúženích nedošlo k nějaké nehodě, která by příjezd na konferenci zkomplikovala. Na dálnici panoval tradičně silný provoz kamionů. Nákladní automobily především z Rumunska, Maďarska a Polska vezly, tak jako v jiné dny, zboží svým zákazníkům. Pevně věřím, že všichni naši zákazníci, kteří v tu chvíli seděli za volanty svých osobních automobilů, se během jízdy zamýšleli nad tím, jak navýšit objem přeprav po železnici a jak ulehčit přetížené dálnici.

Zdánlivě nejjednodušším řešením by mohla být Ro-La, neboli doprovázená přeprava kamionů na speciálních železničních vozech. Tento systém však již funguje pouze v alpském tranzitu a jeho zavedení je u nás bez iniciativy a pomoci státu nereálné z mnoha důvodů.

I tak je ale možností celá řada. Například pro tranzitující zásilky s chemickými produkty nabízí ČD Cargo velice atraktivní ceny, nehledě k vyšší bezpečnosti těchto přeprav po železnici. Akční ceny nabízíme i na přepravu jednotlivých vozových zásilek. Stačí se podívat na www.1vagon.cz. Díky společnostem s kapitálovou účastí v Lovosicích a v Brně jsme partnery operátorů kombinované dopravy a v obou zmíněných terminálech od počátku jejich činnosti převažovala manipulace s intermodálními jednotkami nikoliv v maritimní, ale právě v kontinentální dopravě. Obchodní jednání na rok 2017 se již rozběhla a uvidíme, zda se nám, společně s obchodními partnery, podaří alespoň částečně snížit počet kamionů na našich silnicích.

Michal Roh

Personální změny

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 257. zasedání konaném dne 18. října 2016 vzalo na vědomí oznámení pana Ing. Karla Prince o vzdání se pracovní pozice ředitele jednotky organizační struktury Středisko oprav kolejových vozidel České Budějovice ke dni 31. října 2016. S účinností od 1. listopadu 2016 obsadilo do pracovní pozice ředitele jednotky organizační struktury Středisko oprav kolejových vozidel České Budějovice pana Ing. Přemysla Páska, který byl úspěšným kandidátem ve výběrovém řízení.

Lokomotivy Vectron, které si ČD Cargo pořídilo v letošním roce, **se pomalu rozjíždějí po Evropě**. Prozatím zkušebně, ale od prosince bychom se s nimi v zahraničí měli setkávat pravidelně. Na spoj do německého Rostocku odjíždějící z Brna ve večerních hodinách v úterý 18. října 2016 byl zkušebně nasazen stroj 383.005. Do přístavu v Rostocku dorazil vlak s návěsy druhý den krátce po poledni. Objektiv fotografa **Michala Roha ml.** jej zachytil před zastávkou Oderin, v traťovém úseku Lübbenau – Berlin. Návrat vlaku následující den zkomplikovala mimořádná událost u stanice Libice nad Cidlinou, a proto musela být využita trasa po levém břehu Labe a přes Prahu. V celé trase byl vlak veden strojvedoucími ČD Cargo.

Bude rok 2017 zlomovým pro ČD Cargo?

Nejen o driverech aktuálního hospodářského výsledku, ale i plánu na příští rok jsme si povídali s Ing. Martinem Šimkem, finanční ředitelem ČD Cargo, a.s.

Jste rok a půl na pozici finančního ředitele, jak byste toto období zhodnotil? Co považujete za svůj úspěch a co naopak nedopadlo dle Vašich očekávání?

V práci neposuzuji svůj osobní úspěch, ale úspěchy celé společnosti. Pro mě se úspěšnost firmy odráží ve třech základních předpokladech – spokojený vlastník, zákazník a zaměstnanec. Vlastník je spokojený, pokud se mu zhodnocují investované prostředky, případně firma naplňuje jiný účel, pro který byla vytvořena. Zákazník je spokojený, pokud za svoje peníze dostane zboží/službu v požadované kvalitě, rozsahu a čase. Takový zákazník je ochotný nakoupit znovu a firmu doporučit dalším potenciálním zákazníkům. Spokojenost zaměstnance se odráží v jeho motivaci k pracovním výkonům a celkovým ztotožněním se s firemní vizí a kulturou. Pak zaměstnanec odvádí kvalitní práci a nemá potřebu hledat si jinou.

Pro dlouhodobou stabilitu společnosti je třeba naplnit všechny tyto předpoklady, i když jdou v mnoha ohledech proti sobě. České dráhy mají nemalá očekávání o ekonomických výsledcích své největší dceřiné společnosti, zákazníci od ČD Cargo chtějí komplexní zajištění přepravy za co nejnižší cenu a naši sociální partneři požadují pro zaměstnance zlepšení pracovního zázemí a vysoké finanční ohodnocení s řadou benefitů. Dostát všem těmto závazkům je o to těžší, že ČD Cargo operuje ve vysoce konkurenčním prostředí na tuzemském dopravním trhu, kde nám postupně klesá tržní podíl. Pokles tržeb z hlavní činnosti se prozatím zastavit nepodařilo, což vnímám jako největší problém a výzvu do budoucnosti.

Přesto nebudeme rok 2016 z ekonomického pohledu hodnotit neúspěšně. Co je podle Vás driverem hospodářského výsledku?

Pozitivní dopad do hospodaření ČD Cargo má aktuální vývoj některých makroekonomických parametrů, především kurz CZK/EUR, nízké úrokové sazby a levná nafta i elektrická energie. Čerpáme také efekty z interních projektů, např. fleet managementu, interního opravárenství apod. Pozitivně se projevuje vyšší sleva za železniční dopravní cestu pro segment jednotlivých vozových zásilek a investice do dceřiných společností v zahraničí, které rozvíjí svoji činnost především v Polsku a Německu, z čehož těží i ČD Cargo. Ztrátu tržeb z vlastní přepravy se tedy pro tuto chvíli podařilo plně kompenzovat úsporou nákladů a vyššími tržbami z doplňkových služeb. Musíme se

Ing. Martin Šimek

však chystat na období, kdy k nám makroekonomika nebude tolik nakloněna.

Aktuálně probíhá příprava podnikatelského plánu na příští rok. Jaké budou základní předpoklady pro jeho naplnění?

Také v příštím roce bude hlavním cílem zastavit pokles tržeb z přepravy na tuzemském dopravním trhu. Budeme dále pokračovat v expanzi na zahraniční trhy, chceme se více zaměřit na Slovensko, Maďarsko a Rakousko. Konkurenceschopnost ČD Cargo musíme posílit rozvojovými investicemi. Před námi je stále dořešení ztrátovosti segmentu jednotlivých vozových zásilek, ve kterém bychom měli dosáhnout vyrovnaného hospodaření. Velmi důležitý bude také výsledek kolektivního vyjednávání. Máme v plánu pokračovat v realizaci dalších interních projektů s cílem zefektivnit plánování kapacit ve vazbě na technologii přeprav, zjednodušit a zpřesnit kalkulace obchodních případů, zefektivnit hospodaření s lokomotivami atd.

I to byl asi jeden z důvodů obnovení činnosti projektové kanceláře?

Ano, hlavním úkolem projektové kanceláře je zastřešit všechny realizované projekty, které nám mají pomoci naplnit definovanou strategii. Projektový manažer nese odpovědnost za plnění harmonogramu a cílů jemu svěřených projektů, včetně celkového vyhodnocení a udržitelnosti jejich přínosů do budoucna. Projektová kancelář by měla být také iniciátorem nových projektů k odstranění slabých míst, eliminaci rizik a využití potenciálních příležitostí naší společnosti.

Vývoj některých makroekonomických parametrů je velmi obtížné predikovat. Příští rok dojde s velkou pravděpodobností k opuštění intervenčního režimu České národní banky, jak významný dopad to bude mít pro ČD Cargo?

Pokračování na str. 2

Bude rok 2017 zlomovým pro ČD Cargo?

Pokračování ze str. 1

Aktuálně nejpravděpodobnější scénář České národní banky předpokládá ukončení intervencí na kurz CZK/EUR v druhé polovině příštího roku. Není však jasné, kdy přesně k exitu dojde, jakým způsobem bude devizový trh uvolňován a jaká je reálná výše kurzu CZK/EUR bez intervencí. Prozatím tedy není možné přesně zkalkulovat dopad do hospodaření ČD Cargo. Lze však očekávat snížení tržeb v řádech až několika stovek milionů korun, které nebude provázeno adekvátním poklesem nákladů. Jedná se tedy o přímý dopad do hospodářského výsledku společnosti. V krátkodobém horizontu můžeme tento dopad částečně eliminovat derivátovými obchody, ale je to pouze dočasné řešení. Část kurzového rizika musíme přenést na zákazníky např. aplikací kurzových doložek do smluv. Musíme však být také více efektivní, abychom mohli nabídnout zákazníkovi konkurenceschopnou cenu bez ztráty marže.

Zmínil jste vyšší míru investic. Do čeho bude ČD Cargo primárně investovat?

Nad rámec investic do udržení provozuschopnosti stávajícího parku železničních kolejových vozidel je v plánu pořízení dalších moderních vícesystémových lokomotiv a nákladních vozů, které ve svém parku ČD Cargo má jen v omezené míře. Jedná se např. o vozy pro technologii Innofreight. Hledáme univerzální technologie pro využití k přepravám většího spektra komodit a minimalizace času a nákladů na doplňkové služby. Dále jsou v plánu rozsáhlejší stavební investice v rámci středisek pro opravy kolejových vozidel a modernizace manipulační a strojní techniky. U každé investice však bude posuzována její návratnost a celkový přínos pro ČD Cargo, respektive Skupinu ČD Cargo, jelikož investice si na sebe budou muset vydělat.

Jakým způsobem budou tyto investice financovány?

Rozvojové investice nad úroveň výše odpisů + zisku máme v plánu financovat z dodatečných externích zdrojů a plánujeme využít aktuálně příznivých podmínek na finančních trzích. Budeme volit kombinaci amortizovaného a neamortizovaného dluhu, abychom diverzifikovali riziko nedostatku likvidity v budoucnosti.

V letošním roce probíhá po Velkém Oseku další vlna likvidace zbytných nákladních vozů. Získané prostředky můžeme také použít na obnovu našich lokomotiv a nákladních vozů. Budeme ve šrotaci dále pokračovat?

Fyzická likvidace zbytného majetku byla zpožděna vlivem řady legislativních a ekologických omezení, které se již podařilo vyřešit. V letošním roce byla zlikvidována zhruba polovina z prvního tisíce pojízdných nákladních vozů. Dokončena již byla likvidace 226 nepojízdných vozů v lokalitě Čechy a zahájena likvidace nepojízdných 253 vozů v lokalitě Ostravsko. Připravena je také druhá tisícovka pojízdných nákladních vozů a předpokládám, že do budoucna budeme ve šrotaci postupně u morálně a technicky zastaralých vozů pokračovat. Připravený je také kontingent hnacích vozidel v počtu přibližně 100 kusů. Ve šrotaci tedy budeme pokračovat nejen v příštím roce. Získané finanční prostředky budou investovány do modernizace a komponentních oprav nákladních vozů, na které budou používány také zpětně vyzískatelné díly z likvidovaných vozů.

Co byste chtěl na závěr vzkázat našim zaměstnancům?

Chtěl bych jim poděkovat za pracovní nasazení, se kterým zvládli nad rámec své standardní pracovní náplně mimořádné situace v letošním roce. Ať se jednalo o zajištění přepravy kalamitního dřeva z Jeseníků a nafty z německého Krailingu, již zmíněnou likvidaci zbytných nákladních vozů, nebo upgrade SAPu či právě probíhající audit mezitímní účetní závěrky k 30. září 2016 s novým statutárním auditorem a mnoho dalšího.

Pro příští rok bych si přál, aby ČD Cargo mělo spokojené vlastníky, zákazníky i zaměstnance, ale nebude snadné toto přání naplnit.

Připravila: Petra Čermáková

Odklony přes Žamberk

V březnu 2016 zahájila Správa železniční dopravní cesty komplexní rekonstrukci traťového úseku Ústí nad Orlicí – Letohrad v délce 13 km.

První ranní odklon dne 8. června 2016 tvořila ucelená souprava kotlových vozů z Kostelce u Heřmanova Městce.

Rekonstrukce zahrnovala odvodnění železničního spodku, modernizaci železniční stanice v Lanšperku, včetně vybavení novým zabezpečovacím zařízením, které bude připraveno na spuštění dálkového řízení provozu. Poslední rekonstrukce zde proběhla v letech 1975 – 1976 a po těchto 40 letech bylo potřeba provést zásadní kroky ke zvýšení bezpečnosti, zvýšení rychlosti a komfortu pro cestující. Dále byly rekonstruovány všechny železniční zastávky, 45 mostních objektů (některé slouží již od roku 1874) a 12 železničních přejezdů. V celém úseku byla provedena oprava trakčního vedení, a to včetně stanice Lanšperk.

V druhé polovině letošního května byla zavedena odklonová vozba všech relačních, ale i spojů v režimu ad hoc v úseku z Týniště nad Orlicí přes Žamberk do Letohradu, která trvala až do 26. června 2016. Pracoviště ČD Cargo v Hradci Králové a v Týništi nad Orlicí denně vystavovalo lokomotivy řad 742 a 750 převážně ve dvojicích na odklonovou vozbu, která především na sklonově náročném úseku z Litic nad Orlicí do Žamberka, resp. z Letohradu do Žamberka, dala strojům ČD Cargo pořádně zabrat. Během denní směny od 6 hod do 18 hod se podařilo odklonit až 4 páry nákladních vlaků. Kromě jednotlivých kusových zásilek pro oblast Letohradska a Králicka, byly pravidelné relační spoje využívány i pro svoz vytěžené kulatiny z oblasti Hanušovicka. Ta byla nakládána v nákladišti Podlesí, Červený Potok, ale i v dopravně Králíky. Dále byly na odklonovou trasu převedeny ucelené soupravy směřující na hraniční přechod Lichkov/Międzylesie.

Text a foto: Antonín Němeček

Podvečerní odklonový vlak z Międzylesie do Břeclavi projíždí 8. června 2016 stanicí Potštejn.

Přepravy dřeva v Ašském výběžku

Do poloviny 90. let minulého století bylo možno vídat pravidelné nákladní vlaky přes pohraniční přechodovou stanici Vojtanov, tak i přes Aš do Selbu. Postupný úpadek nákladní dopravy nejen v České republice, ale i v sousedním Německu měl za následek ukončení veškeré mezinárodní dopravy.

Ta byla postupně převedena na jiné hraniční přechody a také na silnici. Do Aše zůstal zachovaný pouze jeden pár manipulačních vlaků, jehož trasování bylo postupně omezeno, až zůstal veden pouze podle potřeby. Zásadní zlom přišel v GVD 2009/2010, kdy se začala nově po kolejích přepravovat dřevní štěpka. Nepravidelných jízd manipulačních vlaků z Chebu do Aše začalo postupně přibývat, až byl opět zpravidelněn spoj Mn 87300/87301. Kromě výše zmíněné komodity, štěpky, došlo k rozšíření přeprav např. o dřevo, které je v Aši nakládáno, ale také vykládáno, resp. překládáno na nákladní automobily a odváženo za hranice našeho státu. Největším zákazníkem ČD Cargo se v této oblasti stala pila Ivančik s.r.o. působící v okolí města Aš a zaměřující se na výrobky ze dřeva. V současné době je do Aše přepravováno i dřevo z oblasti Jeseníků. Jízdu manipulačního vlaku zajišťuje provozní pracoviště Cheb s lokomotivami řady 742 z SOKV Ústí nad Labem. Podle potřeby bývá jízda místní obsluhy rozšířena i na 5 dní v týdnu, dle aktuálního počtu vozů. Za týden se mnohdy v Aši vystřídá i více než 30 vozů.

Manipulační vlak do Aše vedla 11. srpna 2106 lokomotiva 742.454 v netradičním nátěru.

Text a foto: Antonín Němeček

Lokomotivy ČD Cargo i pro ženy

Většina čtenářů zaregistrovala, že společnost ČD Cargo hledá nové strojvedoucí. Hlásí se především muži, ale podle statistiky Drážního úřadu je známo, že licenci strojvedoucího vlastní v České republice 30 žen, a tak výjimka potvrzuje pravidlo. Mnozí si jistě vzpomenou na první strojvůdkyni ČD Cargo, Andreu Matějíčkovou. Ta sice u naší společnosti již nepracuje, ale její lokomotivy vytetované na zádech jsou nezapomenutelné.

V naší společnosti máme v současné době v zaměstnání strojvedoucí v přípravě tři ženy. Jedna se připravuje v PJ Brno a na to, co může ženy přivést k profesi strojvedoucí, jsme se zeptali dvou adeptek tohoto povolání z PJ Praha – paní **Katarzyny Renaty Martečíkové** a **Dagmar Adamcové**.

„Vystudovala jsem železniční školu (technik pro železniční vozidla), ale bohužel doba po ukončení studia ženám v této profesi příliš nepřála,“ sděluje paní Martečíková a dodává: *„takže teď, když se naskytla příležitost, neváhala jsem ani minutu. Jsem spíše takový klučičí typ. Navíc pocházím z železničářské rodiny a pokračuji tak v rodinné tradici.“* Dalším impulsem může být např. pozitivní vztah ke strojům. Ten byl i jedním z důvodů, proč se o pozici strojvedoucího rozhodla ucházet paní Adamcová: *„Stroje jsem měla ráda od malička, ale za můj příchod na Cargo může víceméně náhoda. V profesním životě jsem potřebovala změnu, a to radikální. Získání licence strojvedoucího tak můžu považovat za začátek nové životní etapy.“*

Práce strojvedoucích je považována spíše za chlapskou, proto mne zajímalo, jak ženy-strojvůdkyně přijali jejich kolegové v přípravném kurzu i ostřílení strojvedoucí. Paní Dáša s úsměvem na rtech říká: *„Nejprve se nás kolegové ptali, co nás to napadlo, proč jsme si vybraly zrovna tohle povolání. Ale pak jsme si svými výsledky pomalu získávaly jejich respekt. Dnes musím říct, že kolegové jsou vstřícní a ochotni vždy pomoct a že nás prostě berou.“* Podobně je to i v rodině, ujistila nás Katka, která se kvůli svému novému zaměstnání i přestěhovala: *„Rodina se už musela přizpůsobit, když jsem byla na dvouměsíčním internátním kurzu v České Třebové. Dříve jsem pracovala jako kvalitářka v třísměnném provozu, takže turnus pro mne bude zcela určitě lepší.“* Stejně tak se vyjádřila i Dáša. Shodou náhod mají obě dva syny ve stejném věku a i u nich mají silnou podporu.

Katarzyna Renata Martečíková

Dagmar Adamcová

Všichni strojvedoucí v přípravě, včetně našich dvou adeptek, jsou nejprve zaškolováni na motorové lokomotivy. Proškolení na elektrickou trakci probíhá až později, po získání dalších zkušeností. *„Po ukončení zácviku a složení všech zkoušek nás čeká nejprve práce na místních výkonech, tzn. na posunu v opravně vozů, na některé záloze na seřaďovacím nádraží apod. Teprve poté uvidíme, zda se letmo podíváme i na okolní tratě např. do Mladé Boleslavi,“* říká Katka. Po výčtu možných výkonů jsem si nemohl odpustit otázku na případný strach. *„Není to o strachu, ale spíše o pocitu odpovědnosti. Koneckonců je to podobné, jako když jsem poprvé s respektem řídila auto. A respekt při této práci je opravdu třeba, vždyť za lokomotivou máte stovky tun zboží, které musíte spolehlivě přepravit. Nemůžete proto připustit, aby vás strach nějak paralyzoval,“* přiblížila nám své pocity Dáša Adamcová.

„Příprava na práci strojvedoucího není jednoduchá. Musíte jí něco obětovat a něco pro ni udělat,“ dodávají obě ženy svorně a závěrem všem váhajícím zájemcům o toto zaměstnání poslaly prostřednictvím našich facebookových stránek i svůj vzkaz. Určitě se na něj podívejte. A mně nezbývá než oběma ženám popřát úspěšné složení všech zkoušek a hlavně tisíce kilometrů bez nehod.

Text a foto: Michal Roh

ČD Cargo zavádí u nákladních vozů tiché špalíky

K brzdění nákladních vozů se dlouhodobě používají špalíky z šedé litiny. Ty zdrsňují oběžné jízdní plochy kol a následný valivý pohyb dvojkolí po kolejnici způsobuje hluk. Tento hluk je z biologického, resp. medicinského hlediska škodlivý svou nadměrnou intenzitou.

Účinek hluku je subjektivní (obtěžující, rušící soustředění a psychickou pohodu) a objektivní, jenž má měřitelné dopady v podobě poškození sluchu. Hluk je proto považován za škodlivý faktor mající negativní vlivy na člověka při běžných denních aktivitách, tak i v době spánku. Při průjezdu vlaku tak rozdíl mezi ustálenou hladinou hluku pozadí a hladinou vyvolanou průjezdem vlaku může být až o 40 dB vyšší.

Pro snížení hlukové zátěže byly vyvinuty kompozitní špalíky. Ty se tvarově od klasických litinových neliší, rozdíl je pouze v jejich hmotnosti a složení. Materiálové složení kompozitů výrobci taji, mimo jiné i z konkurenčních důvodů. Nicméně lze je obecně pojmenovat jako špalíky

z umělohmotných materiálů nebo jako tzv. „tiché“. U nově vyráběných nákladních vozů jsou používány výhradně kompozitní špalíky typu K, v případě starších vozů je špalík z litiny nahrazen typem LL. Již samotné zkoušky těchto špalíků ukázaly snížení hladiny hluku o 6 – 10 dB. Výsledek je samozřejmě závislý i na dalších vlivech, jako je například stav železničního svršku, intenzita brzdění nebo technický stav pojezdu jednotlivých vozů ve vlaku. U špalíku LL byla cesta vývoje a zkoušek poměrně složitá.

V roce 2010 byl v rámci evropských států spuštěn projekt European Train, během kterého byly testovány LL špalíky v reálných provozních podmínkách, včetně vlivu horka, sněhu i mrazu. Společnost ČD Cargo se do projektu v prvopočátku též zapojila, avšak pomalý rozjezd „evropského vlaku“ spojil jednoho z výrobců LL špalíků se společností ČD Cargo a došlo k sestavení vlastní testovací soupravy. Po dvou letech byly zkoušky završeny homologací špalíku typu LL u evropské brzdařské komise. V tu dobu skončil i projekt European Train a výsledky byly prakticky shodné. Ukázalo se, že použitím LL špalíků se hluková zátěž pro okolí nejenom snížila, ale i samotná životnost špalíku se až 3krát prodloužila. Z druhé strany cena LL špalíku je zhruba na dvojnásobku ceny za litinový špalík. Navíc musejí být použita kola snášející velké teplotní zatížení, jež je vyvoláno třením špalíku o jízdní plochu kola. Kromě toho LL špalíky vyvolávají nutnost reprofilace jízdní plochy dvojkolí, která je spojena i s úpravou výšky okolku kola. Provoz vozu s LL špalíky vyžaduje kontroly stavu brzdy v pravidelných kilometrických intervalech, což u litinových není nutné.

I přes omezující faktory je z důvodu prokázaného snížení hlukové zátěže předepisována postupná výměna litinových špalíků za typ LL. Zejména okolní západní státy již tento proces intenzivně zahájily, i díky dotační podpoře. ČD Cargo v současné době započalo první skupinu vozů vybavovat tichými špalíky, a to s cílem nastavení informačních systémů, předpisů a zejména samotných procesů pro typovou výměnu špalíků. Výměna bude prováděna ve vlastních opravárenských kapacitách v okamžiku přistavení vozu do opravy. Lze očekávat, že podobně i v České republice bude možné využít pro tyto účely evropských peněz z některého dotačního titulu.

Text a ilustrační foto: Zdeněk Štěpánek

Představujeme jednotky organizační struktury ČD Cargo (10. část)

SOKV Ostrava

Předposlední díl našeho seriálu nás zavede na sever Moravy, do Střediska oprav kolejových vozidel v Ostravě.

Středisko oprav kolejových vozidel Ostrava vzniklo 1. prosince 2007 jako jedna ze tří jednotek organizační struktury zabývajících se opravárenstvím a údržbou kolejových vozidel. Její součástí je několik podřízených jednotek – Opravny kolejových vozidel (OKV) v Ostravě, Břeclavi, Třinci, Přerově a v Brně. Celkem je na těchto pracovištích zaměstnáno 464 zaměstnanců. V samotné Ostravě jsou pracoviště dvě – opravna hnacích vozidel (v sídle SOKV) a opravna nákladních vozů v Ostravě-Mariánských horách. Z celkového počtu zaměstnanců je samozřejmě nejvíce dělnických profesí – opravářů kolejových vozidel a elektromechaniků. V majetku SOKV je i administrativní budova PJ Ostrava na Nádražní ulici. Samotné objekty SOKV se nacházejí na adrese Ostrava-Přívoz, Přednádraží 35.

Nejpočetněji zastoupenými lokomotivami v SOKV Ostrava jsou „kocouři" řady 742.

Ve správě SOKV Ostrava bylo k 31. říjnu 2016 celkem 365 lokomotiv. Z toho 46 lokomotiv je neprovozních a dlouhodobě odstavených. V areálu depa Ostrava a Břeclav čekají na likvidaci. Nosnými řadami v Ostravě jsou „esa" 363 a také lokomotivy řady 130. Nejvíce zastoupenou řadou jsou „kocouři" 742. Těch má SOKV Ostrava ve stavu přesně stovku. K zajímavým řadám provozovaným v Ostravě patří „šestikoláky" řad 181 a 182, se kterými se můžeme setkat nejen v postrkové službě v Jablunkovském průsmyku, ale i např. na uhelných vlacích do elektrárny Opatovice nad Labem. Škoda, že těchto lokomotiv nemá ČD Cargo více, využití by se pro ně jistě našlo. Pro těžký posun jsou na Ostravsku využíváni poslední tři provozní „čmeláci" řady 771. Nejvíce lokomotiv je udržováno v opravnách hnacích vozidel v Ostravě a Břeclavi. S ohledem na rozsáhlost obvodu depa je však poměrně velká část lokomotiv udržována v depech Českých drah, konkrétně v Olomouci, České Třebové a v Brně. Lokomotivy střídavé trakce (230, 240), které brázdí tratě na Vysočině a jižní Moravě, jsou udržovány a opravovány v OKV Břeclav.

V ostravském depu jsou udržovány i polonizované lokomotivy řad 130 a nově i 163, které jsou využívány nejen na tratích SŽDC, ale i na infrastruktuře PKP-PLK, kde na nich jezdí strojvedoucí naší dceřiné společnosti Koleje Czeskie a jejich smluvních partnerů. V praxi to znamená, že na lokomotivách je nutné udržovat dva vlakové zabezpečovače, dva systémy vysílaček apod. Unikátním pracovištěm v rámci skupiny ČD je pak opravna vlakových zabezpečovačů. Pracoviště bylo v minulosti převzato od SŽDC a provádějí se zde jak pravidelné prohlídky různých typů vlakových zabezpečovačů, tak i jejich opravy. A nutno dodat, že zájem je i z řad dalších dopravců značný.

Linka na opravu nárazníků v OKV Břeclav

Z investic, které byly v SOKV Ostrava v posledních letech provedeny, je třeba jmenovat rekonstrukci a dvou opravárenských hal pro opravy hnacích vozidel, včetně výměny zastaralého portálového jeřábu v jedné z hal. Díky výměně jeřábu je nyní možné zvedat těžší břemena. Také obsluha je jednodušší – jeřábník nemusí lézt nahoru do kabiny jeřábu, ale zařízení pohodlně ovládá dálkově. Významnou investicí v letošním roce byla instalace linky na opravu nárazníků v Břeclavi. Investicí, která se připravuje, je rekonstrukce střechy opravny nákladních vozů v Mariánských horách. Ta významně zasáhne do její činnosti, která bude minimálně na dva měsíce zastavena. Část vozů bude nutné opravovat v Třinci, část v areálu opravny hnacích vozidel Ostrava a ostatní správkové vozy musí být rozptýleny mezi ostatní opravny ČD Cargo.

Ředitelem SOKV Ostrava je Ing. Jiří Tylich

Ing. Jiří Tylich se narodil v roce 1955. Vystudoval střední průmyslovou školu strojní v Přerově, obor strojírenství. Ve studiu dále pokračoval na Vysoké škole dopravy a spojů v Žilině, kde v roce 1979 úspěšně ukončil studium oboru provoz a údržba kolejových vozidel. Po skončení školy nastoupil do zaměstnání k ČSD, v lokomotivním depu Přerov. Po absolvování ZVS přešel na oddělení lokomotivního hospodářství Provozního oddílu Přerov. Od začátku roku 1987 vykonával funkci provozního náměstka v lokomotivním depu Přerov a po organizační změně v odvětví lokomotivního a vozového hospodářství začal od 1. ledna 1997 pracovat ve funkci vrchního přednosty depa kolejových vozidel Ostrava. Od vzniku společnosti ČD Cargo v roce 2007 zastává pozici ředitele SOKV Ostrava. Je ženatý a má dvě dospělé děti. Mezi jeho zájmy patří literatura faktu.

Jedno z pracovišť kontroly vlakových zabezpečovačů

Ing. Jiřího Tylicha jsme tradičně požádali o odpověď na dvě otázky:

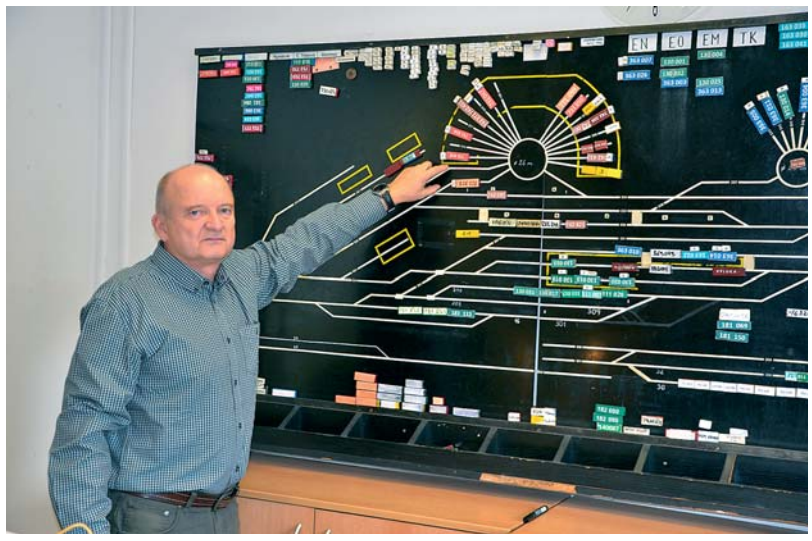
Potýkáte se zde na Ostravsku s nějakými specifickými problémy?

Za poměrně velký problém, který se však dle mého názoru netýká jen Ostravska, považuji anonymní poškozování nákladních vozů. Nejčastěji jsou poškozovány podlahy, klanice, skříně vozů atd. Je tedy zřejmé, že k poškození vozů došlo při vykládce u zákazníků, nikoliv při samotné přepravě. Nejvíce poškození vzniká při přepravách dřeva a šrotu. Když se nám takový vůz vrátí, musíme jej za nemalé peníze opravit. A bohužel, většinou není tyto náklady komu přeúčtovat. Možná by stálo za zamyšlení, jak zlepšit kontroly technického stavu vozů při navracení zpět po vykládce nebo nakládce. Pokud není viník poškození usvědčen hned při převzetí vozu, pak dodatečně s časovým odstupem už není prakticky žádná šance zavinění prokázat. Dalším problémem, který je nutné řešit opět nejen na Ostravsku, je získávání nových mladých zaměstnanců do dělnických profesí, např. svářečů. Pokud se nějaký o práci u nás zajímá, dost často se stane, že ho jiná firma přeplatí. Svoji roli také hrají náklady na dojíždění, když už noví zaměstnanci nedostávají jízdní výhody.

Jaké aktuální úkoly před Vámi stojí?

Za nejzásadnější považuji dva úkoly. Prvním je likvidace 253 zrušených vozů, které v současné době stojí ve velmi zuboženém stavu v obvodu stanice Ostrava. Musíme dohlížet na to, aby firma, která bude vozy likvidovat, udělala vše podle podepsané smlouvy a například nám předala veškerý požadovaný výzisk náhradních dílů a aby předané množství kovového odpadu odpovídalo skutečnosti.

Druhým úkolem je pak zprovoznění linky na opravu nárazníků v Břeclavi. Oprava nárazníků byla v minulosti výsadou specializovaných opraven nákladních vozů zprivatizovaných v 90. letech minulého století. S rozvíjením revizních oprav vozů v rámci pracovišť – – opraven vozů jednotlivých SOKV narostla potřeba opravených nárazníků. A tím se před námi objevil prostor pro vytvoření pracoviště, na kterém si nárazníky opravíme sami. Pro realizaci pracoviště bylo vybráno OKV Břeclav, kde byl k dispozici vhodný prostor. Návrh pracoviště, potřebné stroje – lisy, jeřáby, stoly, jejich rozmístění jsme si připravili sami. Součásti návrhu pracoviště je i rámcová technologie oprav, která přebrala malou část z původního předpisu pro opravu nárazníků a nově obsahuje požadavky vycházející z normy pro nárazníky a technických podmínek jednotlivých typů nárazníků. Nejdůležitějším strojem a zároveň i nejdražším, je zatěžovací zkušební lis na zkoušení celých nárazníků (druhý v Česku). Menší lis je určen k demontáži a montáži nárazníků. Pro čištění dílů, které to budou vyžadovat je na pracovišti instalována myčka. Celé pracoviště je obsluhováno dvěma otočnými sloupovými jeřáby. Pro práci s jednotlivými díly, k nátěru opraveného nárazníku slouží pracovní stoly, některé vybavené otočnou deskou. Kapacita pracoviště pokryje potřebu opravených nárazníků pro revizní opravy vozů prováděné na opravnách jednotlivých SOKV, včetně poměrně malé potřeby opravených nárazníků pro výměnu při poškození u běžných oprav vozů. Uvedením tohoto pracoviště do plného provozu se ČD Cargo stane soběstačné v opravách nárazníků pro vlastní potřebu a zároveň dojde k úspoře nákladů za opravený nárazník.



Ředitel SOKV Ostrava Ing. Jiří Tylich před unikátní tabulí s pozicemi lokomotiv na pracovišti strojmistrů

Text a foto: Michal Roh

Personální pracoviště

V Ostravě je personální pracoviště společné nejen pro PJ, ale i pro SOKV, a tak již bylo představeno spolu s PJ v Cargováku číslo 6/2016. Paní Pavlu Olbrechtovou (602 289 202), Leu Jeřábkovou (602 158 637), Marii Bardoňovou (725 824 003) a Naďu Karáskovou (724 851 001) najdete v budově PJ ulice Nádražní 88/192, v přízemí vlevo. V případě e-mailové komunikace doporučujeme využít zástupné e-mailové schránky O10persOVAPJ@cdcargo.cz.

Představujeme profese ČD Cargo (21)

V dnešním vydání opět pokračujeme v seznamování našich čtenářů se zaměstnáními, která se ve společnosti vyskytují nebo o kterých se předpokládá, že se mohou vyskytnout.

Zaměříme se na zaměstnání **opravář kolejových vozidel (KZAM 72332),** které je organizačně zařazeno v SOKV.

Příklady pracovních činností v tomto zaměstnání:

- práce při opravách, revizích a preventivních prohlídkách ŽKV (železniční kolejové vozidlo),
- demontáže, opravy a montáže spalovacích motorů všech druhů,
- vyvazování a zavazování převodovek,
- kontrola a opravy tažného a nárazecího ústrojí,
- údržba, vyzkoušení a seřízení brzdových zařízení ŽKV.

Pro zařazení do tohoto zaměstnání je jako nejnižší doporučené vzdělání stanoveno střední odborné vzdělání s výučním listem.

Odborná způsobilost **opraváře kolejových vozidel** je stanovena zkouškami ZPZ – obsluha zařízení.

Z hlediska zdravotní způsobilosti je **opravář kolejových vozidel** posuzován dle zařazení do kategorie pracovního rizika 2 (stanovené vyhláškou č. 432/2003 Sb.)

Zaměstnancům, kteří jsou zařazeni do zaměstnání **opravář kolejových vozidel,** přísluší dle Katalogu zaměstnání mzdové rozpětí od tarifního stupně 5 po tarifní stupeň 9, tj. v základním měsíčním tarifu od 16 100,– Kč do 21 930,– Kč. Konkrétní mzdové zařazení záleží na konkrétních vykonávaných činnostech. Průměrná měsíční mzda vyplacená v tomto zaměstnání za období leden až září 2016 je ve výši 22 040,– Kč.

Do zaměstnání **opravář kolejových vozidel** je zařazeno 449 zaměstnanců, z toho je 446 mužů a 3 ženy. Věkový průměr v tomto zaměstnání je 47 let.

O práci **opraváře kolejových vozidel** jsme hovořili s panem **Jiřím Kuboškem**, který je dlouholetým zaměstnancem na železnici. Organizačně je pan Kubošek zařazen do opravny hnacích vozidel (OHV) Ostrava, která je součástí SOKV Ostrava.

Co všechno činnost opraváře kolejových vozidel obnáší?

Provádíme všechny mechanické práce na lokomotivách, výměnami zdrží počínaje a opravami spalovacích motorů konče. V případě motorů dokážeme vyměnit písty, zaběhnout motor a další činnosti. Je to poměrně těžká práce s ohledem na velikost a hmotnost nářadí a součástek, se kterými pracujeme. A musím si postesknout, že „mančaft“ stárne, chtělo by to náš tým omladit. Já pracuji na opravně motorových lokomotiv, na údržbě „elektrik“ pracují další kolegové.

Na železnici pracujete již od roku 1973. Jak se za tu dobu změnila vaše práce?

Já jsem vyučený opravář kolejových vozidel, resp. mechanik. Podobně jako u osobních automobilů se však i u lokomotiv výrazně navyšuje podíl elektronických součástí. Mohlo by se zdát, že práce pro mechaniky bude méně. Ale opak je pravdou. Musím také říct, že práce opraváře je hodně rozmanitá a pořád se musím učit něčemu novému, co přináší praxe. Každá lokomotivní řada je jiná, takže si vždycky musíme poradit. Ve volném čase se věnuji modelářství, takže tam jsem pak opravář v měřítku 1:87.

Co může být příčinou závad na lokomotivách?

Příčin je celá řada. Já ale příčinu mnoha závad vidím v nedostatečném zácviku strojvedoucích. Mašina není simulátor, reakční doby skutečné lokomotivy jsou jiné. Motor je potřeba zahřát, je nutné dodržovat předepsanou technologii práce, aby motor co nejvíce vydržel a lokomotiva nemusela zbytečně do opravny. Zrovna tu s kolegy řešíme protočená všechna kola u jedné lokomotivy, i to mohlo být způsobeno špatnou prací strojvedoucího.

Věra Drncová
Michal Roh
Foto: Michal Roh

Zájmy a záliby zaměstnanců ČD Cargo (2)

Kulturistikou za zlatem

V dnešním díle seriálu o zájmech a koníčcích zaměstnanců ČD Cargo jsem se jela podívat do Olomouce, kde jako vedoucí posunu pracuje pan Patrik Šerý, jehož velkým koníčkem je kulturistika.

Jak dlouho se kulturistice věnujete a kdo Vás k tomuto sportu přivedl?

Kulturistice se věnuji už od mládí, cca od dvanácti let. Nasměroval mne k ní můj otec, který se však nevěnoval kulturistice, ale boxu. Stejně jako v každém sportu, je i v kulturistice nutná a velmi důležitá příprava těla, konkrétně mám na mysli cvičení a posilování. A právě zde jsem pochytil od táty mnoho cviků, kterými jsem sám začal. Postupem času jsem se ve cvičení osamostatnil a zaměřil přímo na kulturistiku. Mým životním vzorem a motorem k vyšším kulturistickým cílům je Arnold Schwarzenegger. V jeho akčních filmech z postkomunistického období se mi velmi zalíbil a to ve mně posilovalo chuť začít na sobě pořádně pracovat. Kulturistikou v podstatě žiji. Genetika těla vám může dopředu napovědět, zda se kulturistice můžete vydat naproti nebo s ní raději vůbec nezačínat. I má přítelkyně Marcela tomuto sportu podlehla a nyní je to už pět let, co se mu věnuje naplno. Rád bych zmínil, že i Marcela je velmi úspěšná a stala se v roce 2014 1. vicemistryní Moravy a Slezska.

V současné době je velmi vyhledávaným sportem fitness cvičení. Mohl byste mi prozradit, v čem spočívá hlavní rozdíl mezi kulturistikou a fitness?

Ano, máte pravdu. Do fitness zařízení chodí čím dál více lidí, ať už se jedná o mladší či starší ročníky. Mohu to potvrdit z vlastní zkušenosti, protože jsem majitelem jednoho fitness ve Štěpánově. Kulturistika je ale pro sportovce

s velkou trpělivostí. Každý si představuje, že uvidí výsledky cvičení po několika málo dnech/měsících. Opak je pravdou. Závodníci se musí samotné přípravě věnovat řádově několik let, aby dosáhli požadovaného výsledku. Odhaduji, že jen pouhé procento návštěvníků fitness se věnuje přímo kulturistice. Valná většina cvičí a posiluje pro lepší pocit nebo ze zdravotních důvodů. Kulturistika se zaměřuje na prezentaci těla a jednotlivých svalů. Trénink kulturistiky je postaven na kaloriích. Přebytek energie dáváte do posílení těla a odbourávání vody z něj. Na rozdíl od fitness cvičení jde o úbytek váhy, resp. nadbytečného tuku z těla. Kulturistika, tak na rozdíl od fitness, zdraví moc neprospívá. Je to bohužel obtížný sport obzvlášť těsně před závody, kdy má průměrný závodník kolem 5 % tuku v těle (hranice závažných onemocnění se pak pohybuje okolo 3 %). S tím souvisí i požívání různých typů zakázaných anabolik a steroidů, které mohou poškodit játra nebo ledviny, příp. způsobit u mužů impotenci. Pokud se při závodech zjistí, že si někdo k výslednému efektu svalů napomohl steroidy, má okamžitý distanc na tři roky. Poté se už ani spousta závodníků na scénu zpět nevrátí.

Když víte, že je kulturistika zdraví nebezpečná, proč se tomuto sportu věnujete?

Čistý fanatismus! Kulturistika mi přirostla k srdci. Je to moje vášeň a i po těch mnoha letech mě to baví. Pokřik z publika na závodech mě posiluje a motivuje dál. Nejde mi o vítězství, ale především o absolvování samotného závodu. Je tam skvělá atmosféra a cítím se v této společnosti lidí velmi dobře. Samozřejmě mě těší jakýkoliv úspěch v podobě umístění na stupni vítězů. Vždy však záleží na porotě, která soutěžící hodnotí velmi subjektivně. Kulturistikou napomáhám formaci svého těla a do jisté míry jde i o estetiku.

Mluvil jste o závodech a porotě. Co je nejvíce hodnoceno a jaké existují závodní kategorie?

Kategorie závodů jsou dle váhy do 75 kg, do 82 kg, do 90 kg, do 100 kg. Je to různé – záleží na pořadatelské zemi. Dále máme věkovou kategorii. Do 23 let jsou junioři, do 40 let jsou senioři a od 40 let jsou masters. Konají se závody mužů, žen nebo i párů. Poslední kategorií je kombinace dvou faktorů – výšky a váhy.

Faktorů, které se hodnotí při závodech, je několik: symetrie těla, hloubka svalu optickým měřením a také dokonalost Jan Tana nástřiku. V porotě sedí minimálně dva kulturisté a další tři porotci jsou už mimo obor.

Co Vaše dosavadní úspěchy?

Na území České republiky jsem absolvoval asi 30 mezinárodních závodů, kterých se zúčastnili závodníci například z Polska, Slovenska, Rakouska, Litvy nebo Maďarska. Mimo republiku jsem absolvoval v rakouském St. Poltenu 11. září 2016 IFBB International Austria Cup, kde jsem soutěžil v kategorii Masters Classic Bodybuilding open a získal zde 1. místo, na které jsem opravdu hrdý. Ale jak už jsem řekl v úvodu – pro mě je odměnou za tvrdou přípravu především absolvování závodu. To mi přináší nejvíce radosti.

Závěrem rozhovoru by současný mezinárodní šampion rád poděkoval vedení PJ Olomouc za podporu a kolegům na pracovišti za držení palců při závodech.

Text: Michala Bílková
Foto: Sbírka Patrik Šerý

Mimořádná přeprava výsypných vozů Facc po lokálce Kadaň – Kaštice

V posledním zářijovém týdnu projely mimořádně zavedené vlaky ČD Cargo místní trať Kadaň – Kaštice, kde je jinak provozována pouze sezonní turistická osobní doprava.

Nejprve lokálkou projel 26. září 2016 vlak z Chomutova do Kaštic, který sem navezl dva prázdné vozy Faccs a 30. září 2016 byly vozy odvezeny z Kaštic zpět do Chomutova. Tato, na první pohled zvláštní přeprava prázdných vozů, měla ve skutečnosti prozaický důvod: pronájem vozů na sypání štěrku ve vyloučené trati mezi Žatcem a Podbořany, které na místo prací nešlo dopravit jinak, než právě po části místní dráhy, přezdívané „Doupovka“.

Historie této tratě se začala psát již 18. srpna 1881, kdy Plzeňsko-březenská dráha (EPPK) otevřela odbočku ze své hlavní tratě z Kaštic do Krásného Dvora. O tři roky později byla tato krátká místní trať zakoupena Rakouskou společností místních drah (ÖLEG) a prodloužena do Radonic u Kadaně. Toto prodloužení skýtalo zajímavý obchodní potenciál, jelikož se v té době v okolí dráhy nacházela řada hnědouhelných šachet, pro které nová dráha znamenala výrazné zlepšení odbytu. Dalšího prodloužení se dráha dočkala až v roce 1902, kdy byl zahájen provoz v úsecích Kadaň-Prunéřov – Vilémov u Kadaně a Radonice u Kadaně – Doupov společností Kadaňské místní dráhy (Kaadner Lokalbahn, KL); úsek z Kaštic do Radonic byl v té době již zestátněn. Na trať navazovala řada vleček, většinou ke zmíněným uhelným šachtám.

Odvoz „sypáků“ zachycený 30. září 2016 mezi Krásným Dvorem a Chotěbudicemi

Do života tratě výrazně zasáhly dvě události po skončení 2. světové války: odsun zdejšího německy mluvícího obyvatelstva a vznik Vojenského výcvikového prostoru Hradiště 1. února 1953, jehož součástí se stala i obec Doupov a přilehlý úsek tratě z Kadaňského Rohozce. Pravidelná doprava byla v tomto úseku zastavena 30. dubna 1955 a z tratě se stala vlečka provozovaná až do let 1970 – 1972.

Na zbytku celé místní sítě byla provozována pravidelná osobní i stále slábnoucí nákladní doprava, a to až do 10. prosince 2006. Od té doby trať zatím přežila několik pokusů o úplné zastavení dopravy i úplné zrušení a každou letní sezónu na ní funguje turistická osobní doprava. Ta bývala doplňována příležitostnou nákladní dopravou v podobě vojenských transportů z různých míst České republiky i zahraničí do Kadaňského Rohozce. Bohužel útlum nákladní dopravy v posledních letech poznamenal i tuto trať. Vojenské transporty sem přestaly jezdit v létě roku 2010 a v dalších letech skončily i další, víceméně náhodné přepravy.

V úseku z Vilémova u Kadaně do Krásného Dvora a Kaštic je novodobá historie nákladní dopravy ještě mnohem skromnější. Zaznamenána je pouze jedna odklonová jízda manipulačního vlaku Žatec – Plzeň okolo roku 2009, též z důvodu výluky hlavní tratě, a před tím v roce 2004 manipulačního vlaku z Kadaně do Krásného Dvora a zpět. Ten byl zaveden ale jen z důvodu vystěhovávání dopravní kanceláře v Krásném Dvoře a sestával pouze z lokomotivy řady 742 a služebního vozu, ve kterém byl celý „náklad“ odvezen do Chomutova. Ale to již byla opravdu jen kuriozita, protože pravidelná nákladní doprava zde skončila v první polovině 90. let minulého století.

Návoz výsypných vozů na výluku 26. září 2016 v úseku Vitčice – Chotěbudice

Vzhledem k popsaným podmínkám, kdy zde nejsou pravidelné vlaky ani plánovány, muselo být před jízdou učiněno několik provozních opatření. Kromě přerušení výluky ze stanice Kaštice, ke kterému muselo dojít v obou případech přistavení i odvozu prázdných „sypáků“, šlo především o zavedení jízd všech vlaků v úseku Krásný Dvůr – Kaštice a zpět jako PMD (posun mezi dopravnami). Kromě ČD Cargo takto místní drahou projely i stavební firmy přepravující na výlukové práce v dotčeném úseku svou pracovní techniku, například podbíječky.

Realizace těchto přeprav každopádně potvrdila několik věcí: jednak schopnost ČD Cargo aktivně se zapojovat do výlukových a stavebních prací na síti SŽDC, tedy do činností, které jsou v jistém smyslu nad rámcem jeho hlavních obchodních aktivit. A v druhé, nikoli v neposlední řadě, i význam místních tratí, které přesně v takovýchto případech poskytují alternativní trasy a kapacitu tratím hlavním.

Text: Martin Boháč
Foto: Ladislav Fric

Mimořádné události na železnici (5)

V předcházejících dílech zabývajících se mimořádnými událostmi jsme se trošku podrobněji podívali na celkovou problematiku z pohledu obecného hodnocení a část jsme věnovali definici mimořádných událostí a jejich rozdělení dle závažnosti.

Připomenuli jsme si také jednu z nezávažnějších skupin mimořádných událostí, kterou jsou srážky drážních vozidel. V dnešním pokračování bychom si přiblížili další velmi závažnou skupinu mimořádných událostí, kterou je vykolejení drážních vozidel.

Vykolejením drážního vozidla se rozumí nedovolené opuštění styčné plochy kola vozidla temene kolejnice. Tolik legislativní definice. Služební předpis SŽDC D17 uvedenou definici upřesňuje a to tak, že za vykolejení drážního vozidla se nepovažuje:

a) vjetí drážního vozidla na zařízení, jehož činností se drážní vozidla zastavují nebo se snižuje jejich rychlost,

b) povolená manipulace s drážním vozidlem při použití speciálního zařízení, na němž se drážní vozidla přepravují nebo vykládají, měří nebo zkoušejí,

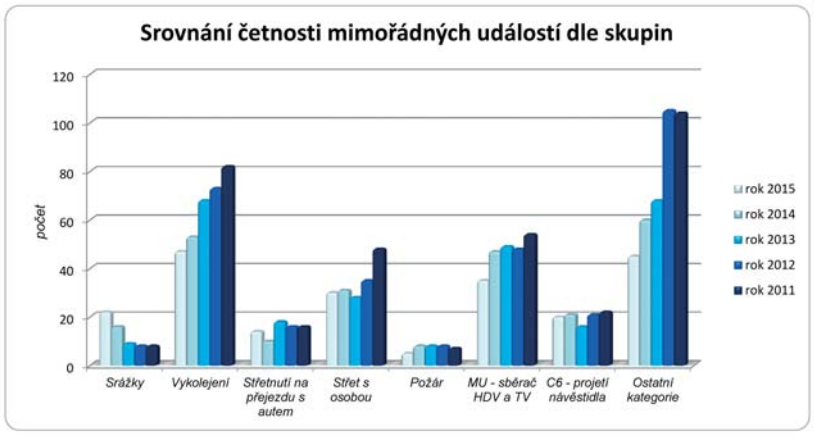
c) vedení nebo nesení drážního vozidla jiným předpokládaným způsobem.

Z uvedeného vyplývá, které případy nejsou za vykolejení považovány, i když byla splněna podmínka, že došlo k přerušení styku plochy kola drážního vozidla s temenem kolejnice. K bodu a) lze přiřadit například zastavování drážních vozidel prostřednictvím zarážek nebo činnost kolejových brzd při posunu na spádovišti. K bodu b) pak třeba přepravu drážních vozidel normální stavby po úzkokolejné dráze, nebo použití výklopníku k vyložení drážního vozidla.

Vykolejení drážních vozidel je dlouhodobě nejpočetnější skupinou mimořádných událostí v celkové evidenci. Současně je to skupina, kdy průměrně každou druhou mimořádnou událost vzniklou v souvislosti s provozováním drážní dopravy naší společností, zaviní zaměstnanci ČD Cargo. Z tohoto důvodu je nutné vykolejení věnovat zvýšenou pozornost, včetně podrobného rozboru jednotlivých příčin vzniku. Z rozborů a evidence je jednoznačně zřejmé, že nejčastější příčinou vzniku vykolejení je nesprávně postavená posunová cesta pro zamýšlenou jízdu posunového dílu. Sem lze zahrnout nesprávně postavené výhybky, výkolejky či přestavení výhybek pod jedoucími drážními vozidly. To vše má v největší míře na svědomí selhání lidského činitele při organizování a provozování drážní dopravy.

V dalším pokračování seznámíme čtenáře se závažnými nehodami, které byly způsobeny vykolejením drážních vozidel.

Text a ilustrační foto: Jan Hnilica



Zvláštní zpráva Evropského účetního dvora:

Železniční nákladní doprava v EU „stále není na správné cestě“

3. díl – Železniční síť Evropské unie (koridory)

Auditoři Evropského účetního dvora se ve své zprávě poměrně důkladně věnovali také problematice dopravní cesty a s ní souvisejícími činnostmi, aspekty a problémy. A právě o zjištěních a doporučeních, která se týkají koridorů, bude dnešní díl o stavu železniční nákladní dopravy v Evropské unii.

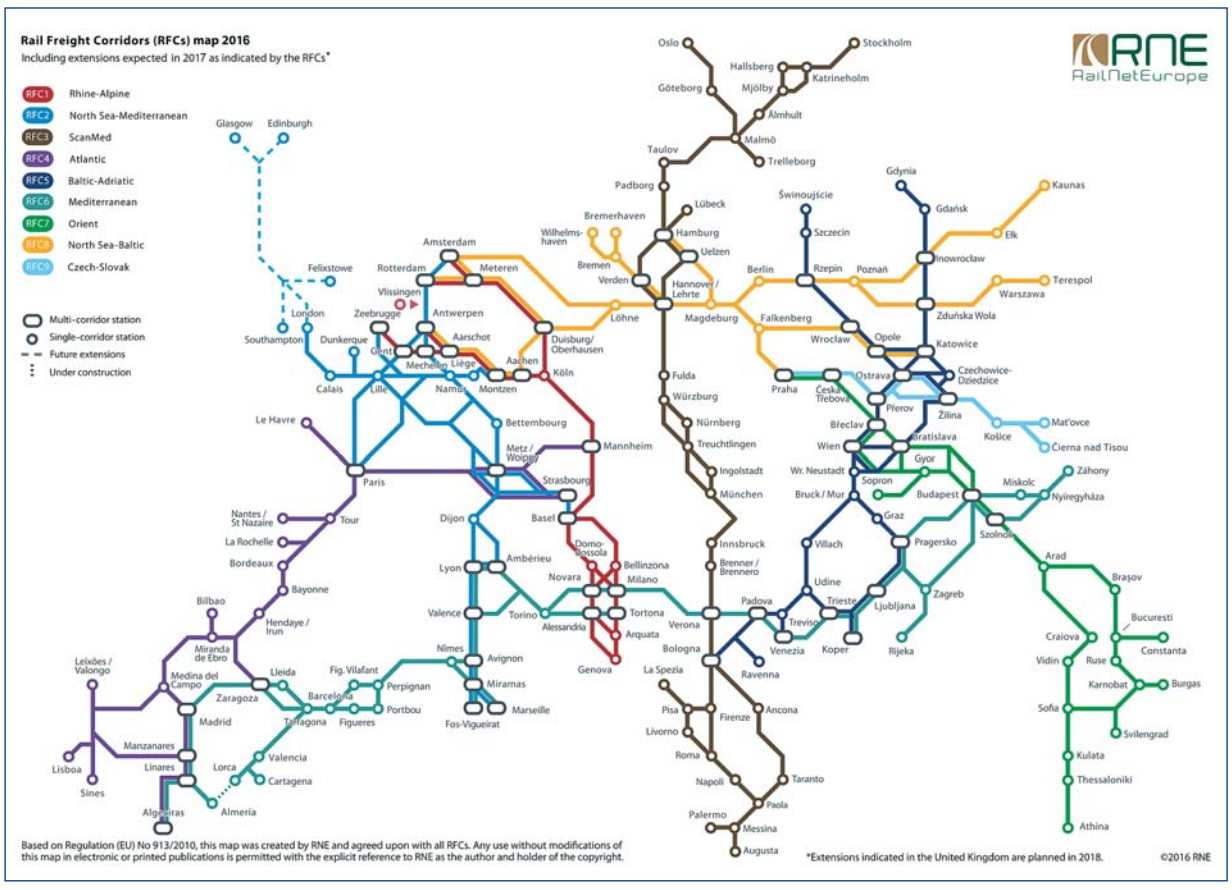
Železniční síť Evropské unie

V Evropské unii existuje síť přibližně 216 000 km aktivních železnic. Ta by mohla představovat udržitelnou alternativu k silniční dopravě, zejména na střední a dlouhé vzdálenosti, kde má železniční nákladní doprava potenciál být konkurenceschopnější. Při cestách na střední a dlouhé vzdálenosti vlaky obvykle překračují nejméně jednu hranici. Celkové náklady na mezinárodní cestu vlaku se v Evropě liší a závisí zejména na vnitrostátních poplatcích za přístup na dopravní cestu, případně na dalších faktorech. Zejména při cestách na střední a dlouhou vzdálenost jsou rovnoměrněji rozděleny významné pevné dodatečné náklady související s tzv. první a poslední mílí (například nakládka a vykládka v terminálech). Celkové náklady na tunokilometr na tyto vzdálenosti tak mohou být u železniční nákladní dopravy nižší, než kdyby se totéž zboží přepravovalo po silnici. Železnice spolu s vnitrozemskými vodními cestami je v některých zeměpisných oblastech také nejhospodárnějším způsobem dopravy u některých druhů zboží, jako pevná nerostná paliva, suroviny a chemické výrobky.

Evropské železniční nákladní koridory

Vedle železničních balíčků a dalších legislativních aktů, které se vztahují obecně na odvětví železniční dopravy, existují dřívější konkrétní legislativní opatření, jež se týkají výhradně dopravy zboží po železnici. V roce 2007 přijala Komise sdělení, v němž navrhovala soubor nových opatření, která by podpořila vytvoření evropské železniční sítě se zvláštním zaměřením na nákladní koridory. Nařízení (EU) č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu pokračovalo v linii stanovené ve sdělení z roku 2007 a stanovilo pravidla pro výběr, organizaci a řízení devíti železničních nákladních koridorů (RFC) a orientační plánování investic do těchto koridorů. Cílem bylo zlepšit koordinaci mezi různými subjekty, pokud jde o řízení provozu a přístup k infrastruktuře a investicím do železniční infrastruktury, a také zlepšit plynulost dopravy v členských státech se zaměřením na dostatečné upřednostnění železniční nákladní dopravy. Nařízení (EU) č. 913/2010 konkrétně vyžadovalo, aby bylo pro každý železniční nákladní koridor vytvořeno jediné kontaktní místo, které by zpracovávalo žádosti o přidělení kapacity infrastruktury pro nákladní vlaky překračující alespoň jednu hranici na trase koridoru. Nařízením se zřídilo devět železničních nákladních koridorů (RFC), z nichž šest je v provozu od listopadu 2013. V době auditu měly zbývající tři začít fungovat v listopadu 2015:

- RFC1 Rýnsko-alpský, zahrnující Nizozemsko, Belgii, Německo a Itálii (listopad 2013)
- RFC2 Severomořsko-středomořský, zahrnující Nizozemsko, Belgii, Lucembursko a Francii (listopad 2013)
- RFC3 Skandinávsko-středomořský, zahrnující Švédsko, Dánsko, Německo, Rakousko a Itálii (listopad 2015)
- RFC4 Atlantský, zahrnující Portugalsko, Španělsko a Francii (listopad 2013)
- RFC5 Baltsko-jadranský, zahrnující Polsko, Českou republiku, Slovensko, Rakousko, Itálii a Slovinsko (listopad 2015)
- RFC6 Středomořský, zahrnující Španělsko, Francii, Itálii, Slovinsko a Maďarsko (datum zřízení: listopad 2013)
- RFC7 Východní a východostředomořský, zahrnující Českou republiku, Rakousko, Slovensko, Maďarsko, Rumunsko, Bulharsko a Řecko (datum zřízení: listopad 2013)
- RFC8 Severomořsko-baltský, zahrnující Německo, Nizozemsko, Belgii, Polsko a Litvu (datum zřízení: listopad 2015)
- RFC9 Česko-slovenský, zahrnující Českou republiku a Slovensko (datum zřízení: listopad 2013)



Jednou z hlavních inovací u železničních nákladních koridorů bylo zřízení jediného kontaktního místa, které provozovatelům umožňuje na jediném místě v rámci jediné operace požádat o trasu v podobě tzv. předem plánované trasy nebo si rezervovat kapacitu pro nákladní vlaky překračující alespoň jednu hranici na koridoru. Tato změna znamená, že provozovatel železniční nákladní dopravy, který chce zorganizovat cestu nákladního vlaku po trase koridoru, již nemusí kontaktovat každého provozovatele infrastruktury v příslušných členských státech jednotlivě. Namísto toho se může se žádostí o trasu obrátit na jediné kontaktní místo. Předem plánovaná trasa pro nákladní vlaky nemůže být zrušena během posledních dvou měsíců před plánovaným odjezdem vlaku.

Mezinárodní předem plánované trasy a navrhovaná rezervní kapacita jsou vyhrazeny pro nákladní vlaky, přičemž přednost mají vlaky překračující alespoň jednu hranici. V případě konfliktu jsou pravidla priority stanovena v rámci pravidel pro přidělování kapacity, který vypracovala výkonná rada železničních nákladních koridorů.

Na některých mezinárodních tratích jezdí nákladní vlaky průměrnou rychlostí pouze kolem 18 km/h. Pramení to i ze špatné spolupráce mezi vnitrostátními provozovateli infrastruktury. V středoevropských a východoevropských členských státech se průměrná rychlost pohybuje mezi 20 a 30 km/h.

Milan Koska

pokračování v příštím čísle

Ze zahraničí

EVROPA

Švédský Xpress

Belgický dopravce B Logistics uvedl do provozu v pořadí již osmý tzv. „zelený“ express. Jde o vysoce kvalitní spojení mezi belgickým přístavem Antverpy a švédským Malmö. Vlaky jezdí třikrát týdně (úterý, čtvrtek, sobota), trasu mezi oběma zeměmi díky minimu posunů a bez přepřahů lokomotivy, překonají za 21 hodin. Koncový rozvoz – „last mile“ zajišťuje ve Švédsku státní dopravce Green Cargo. B Logistics uvádí 95% dodržení fixních jízdních řádů a díky vysoké spolehlivosti, krátkosti jízdní doby i transparentnosti (dohledání polohy zásilky v reálném čase) považují svoji službu za konkurenceschopnou, a to jak vůči námořní, tak i silniční dopravě. Do budoucna je plánováno napojení Dánska a Norska.

EVROPA – ASIE

Asociace Transkaspické mezinárodní dopravní trasy

Na začátku října se uskutečnilo pravidelné setkání Koordinačního výboru pro rozvoj Transkaspické mezinárodní dopravní trasy (TMTM). Jednání se zúčastnily železniční správy Kazachstánu, Ázerbájdžánu, Gruzie a Ukrajiny, přístavů Aktau, Baku a Batumi, spediční i trajekty provozující společnosti. Železniční správy Kazachstánu, Ázerbájdžánu a Gruzie pak podepsaly memorandum o zřízení Mezinárodní asociace transkaspické mezinárodní dopravní trasy. Záměrem sdružení s hlavní kanceláří v Astaně je přilákání tranzitujícího zboží mezi Evropou a Asií. Jsou podnikány kroky zaručující konkurenceschopnost TMTM v porovnání s alternativními cestami. Zejména jde o vytvoření integrovaného logistického produktu pomocí efektivní tarifní politiky, optimalizace nákladů, vytvoření jednotné technologie dopravních procesů a zjednodušení administrativních i celních postupů. Zúčastněné strany se již shodly na zvýhodněných tarifech pro kazašské exportní zboží – obilí, oleje a neželezné kovy.

Michal Vítěz

Losování soutěže NN

V rámci smluvního vztahu připravila NN Životní pojišťovna N.V. pro zaměstnance společností České dráhy, a. s., (ČD), Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC) a ČD Cargo, a. s., (ČDC) soutěž, která probíhala v termínu od 1. do 30. 9. 2016.

Uvedené soutěže se zúčastnilo 287 zaměstnanců naší společnosti, kteří mají aktivní smlouvu životního pojištění či penzijního spoření s příspěvkem zaměstnavatele a byli do 30. 9. 2016 zaregistrováni na klientském webovém portálu Moje NN (www.mojenn.cz).

Losování se konalo **ve čtvrtek 10. listopadu 2016** v sídle ING v Praze 5 – – Smíchově, za účasti zástupců ČD, SŽDC i ČDC. Samostatné losování proběhlo pomocí automatického generátoru náhodných čísel. Podle vygenerovaného čísla se v seznamu se jmény zaměstnanců a čísly smluv NN, vytvořeném pro každou společnost individuálně, dohledal konkrétní výherce. Losování byl přítomen i právní dohled a je z něj pořízen zápis ověřený zástupci všech zúčastněných společností.

Poukaz na zájezd od Čedoku v hodnotě 15 000,– Kč vyhrává pan Petr Muťka, strojvedoucí z PJ Ostrava.

Poukaz na zájezd od Čedoku v hodnotě 10 000,– Kč vyhrává pan Jakub Handschuh, tranzitér přípravář z PJ České Budějovice.

Poukaz na zájezd od Čedoku v hodnotě 8 000,– Kč vyhrává pan Jiří Střelec, vozmistr z PJ Ostrava.

O vlastním předání výhry budeme informovat v dalším čísle Cargováku.

Všem vylosovaným zaměstnancům co nejsrdečněji gratulujeme.

Věra Drncová

Personální oddělení odpovídá

Je pravda, že od prosince jsou zrušeny příspěvky na životní pojištění?

Tato informace není pravdivá.

Společnost ČD Cargo, a.s., obdržela od NN Životní pojišťovny N.V. informaci, že vzhledem k legislativním změnám, novelizaci zákona č. 38/2004 Sb., o pojišťovacích zprostředkovatelích a samostatných likvidátorech pojistných událostí, je nucena přistoupit k ukončení prodeje smluv – Kapitálové životní pojištění KZ1C (bývalý produkt 2120) a Kapitálové důchodové pojištění KD1C (bývalý produkt 3220), a to k datu 30. 11. 2016.

Od 1. 12. 2016 nebude možné si u NN Životní pojišťovny uzavřít smlouvu na tyto produkty.

Veškeré smlouvy mezi zaměstnanci a NN Životní pojišťovnou N.V. **uzavřené do 30. 11. 2016** zůstávají v platnosti a zaměstnavatel na ně bude i nadále poskytovat příspěvek ve stanovené výši 750,– Kč dle směrnice PERs-34-B-2009 Poskytování příspěvků na životní pojištění.

Doporučujeme všem zaměstnancům společnosti, aby **od 1. 12. 2016 do vydání změny výše uvedené směrnice,** neuzavírali s NN Životní pojišťovnou N.V. smlouvu na žádný z produktů životního pojištění, neboť na tyto produkty nebude zaměstnavatel až do odvolání příspěvek poskytovat.

Věra Drncová

Osoblažsko

Osoblažsko bývá někdy nazýváno Slezskou Hanou nebo chcete-li polsky Śląska Hana. I přes toto pojmenování se ve skutečnosti jedná o jednu z moravských enkláv[1] ve Slezsku.

Rekonstruovaná lokomotiva 705.913 s osobním vlakem v dopravně Osoblaha

Hanou bývá nazýváno pro svůj rovinatý charakter a úrodnost zdejších polí. Vydejme se nyní společně na Osoblažsko a věřím, že stejně jako já budete příjemně překvapeni rozmanitostí této oblasti s celou řadou zajímavostí.

Milovníkům železnice není zapotřebí představovat Osoblažku, neboli úzkorozchodnou trať (760 mm) spojující Osoblahu s Třemešnou ve Slezsku a tím i s normálněrozchodnou železniční sítí. Na svoji první jízdu se úzkorozchodné vláčky vydaly 14. prosince 1898. Část nákladů na výstavbu pokryla zemská garance, částí přispěly i obec Osoblaha a místní cukrovar, pro který „úzká" představovala levný způsob dopravy zejména cukrové řepy. I přesto, že 20 km dlouhá trať vede nepříliš náročným terénem, ve snaze co nejvíce přimknout trať k terénu stavitelé vybudovali celkem 102 oblouků, z nichž ten nejmenší má poloměr pouhých 75 m. Největší stoupání dosahuje hodnoty až 27 promile a vlak se s ním musí popasovat hned po výjezdu ze stanice Třemešná ve Slezsku. Donedávna se Osoblažka mohla pochlubit ještě jednou zajímavostí, a to nejkratší manipulační kolejí o délce pouhých cca 30 metrů v zastávce s nákladištěm Horní Povelice. Nákladní doprava postupně slábla s válečným nástupem nákladních automobilů a zcela ukončena byla v roce 1997. Posledním zákazníkem byly uhelné sklady v Osoblaze. Vozy s uhlím byly přepravovány na podvalnících, v soupravě musely být zařazeny i brzdicí vozy řady D/ú. Oba rozchody jsou v Třemešné ve Slezsku spojeny podvalníkovou jámou a čelní rampou pro najíždění úzkorozchodných vozidel na normálněrozchodné vozy.

Náhrobky na židovském hřbitově v Osoblaze

Pravidelný provoz na Osoblažce je plně v režii Českých drah a lokomotiv řady 705 s přípojnými vozy Balm/ú. Lokomotiva s číslem 913 prošla v nedávné době modernizací, stroj s číslem 914 je v původním provedení. Oba stroje jsou remizovány v malém depu v Osoblaze. Lokomotiva s číslem 917 je vystavena v Třemešné ve Slezsku a původně osoblažskou „šestnáctku" mohou dnes obdivovat návštěvníci muzea ČD v Lužné u Rakovníka. O provoz turistických vlaků se od počátku nového tisíciletí stará dopravce Slezské zemské dráhy (SZD), který má svoji základnu ve stanici Třemešná ve Slezsku. V jeho vozidlovém parku nalezneme parní lokomotivy U 57.001 původem z Bosny a U 46.002 „rešica" původem z Rumunska. Flotilu doplňuje motorová TU 38.001 vyrobená v roce 1977 a jezdící původně na polské řepařce v Kruszwicy. Pestrý je i vozový park SZD. Ve výletních vlacích bývá zařazen i tzv. „pivák" D/ú 842 z roku 1895. A jak jeho název napovídá, cestující se v něm mohou občerstvit. Elektřinu pro provoz „piváku" dodává elektrocentrála umístěná v rekonstruovaném brzdicím voze D/ú 823. Zatímco vláčky ČD se na svoji jízdu vydávají pravidelně až 6 x denně, vlaky SZD pouze v letní sezóně o víkendech a mimo sezónu ve vybraných termínech. Do konce roku se tak parním vlakem SZD můžete svézt už jen na oslavy Mikuláše (3. prosince) v Osoblaze. Existují plány na prodloužení trati z Osoblahy za hranice do polské stanice Racławice Śląskie. Novostavba by z větší části využila těleso stávající, dnes již neprovozované tratě Głubczyce – Racławice Śląskie. Je třeba postavit pouze asi 3 km dlouhou spojku z Osoblahy k polské obci Sciborzyce Małe. Úzkokolejka by se tím prodloužila o dalších 9 km. Novostavba by zcela určitě přispěla k zvýšení návštěvnosti tohoto regionu, který se bohužel může „pyšnit" i jednou z nejvyšších nezaměstnaností v České republice.

Text a neoznačené foto: Michal Roh

pokračování v příštím čísle

„Strašidelný vlak" dopravce Slezské zemské dráhy projížděl, v čele s lokomotivou U 57.001, po Osoblažce 27. srpna 2016.
Foto: Pavel Schreier

Parní vlak do Sklopísku Střeleč

Provozní pracoviště (PP) Mladá Boleslav pořádá ve spolupráci s odbory každoročně v podzimních měsících pro své zaměstnance, rodinné příslušníky a obchodní partnery jízdu zvláštního parního vlaku. V letošním roce se jízda uspořádaná ke dni železnice uskutečnila v sobotu 15. října a cíl vlaku byl zvolen vskutku zajímavý. Vlak v čele s lokomotivou 310.0134, dvěma osobními vozy „rybáky" a jedním služebním vozem se vydal na jízdu z Turnova do stanice Libuň, kde po vykonání úvratě pokračoval na vlečku firmy Sklopísek Střeleč.

Společnost Sklopísek Střeleč patří mezi největší dodavatele vysoce kvalitních křemenných písků ve střední Evropě. Uplatnění těchto písků je, jak je ostatně patrné i z názvu společnosti, zejména při výrobě extrémně čistého skla. Používá se například k výrobě plochého, technického, nápojového a obalového skla, pro výrobu skelných vláken, vodního skla nebo skelné vlny. S křemennými písky se však můžeme setkat také ve slévárenství nebo stavebnictví, kde jsou základní surovinou například pro výrobu lepících, vyrovnávacích a spárovacích hmot, speciálních maltovin a omítkovin. Písek ze Střelče nalézá svoje uplatnění i v oblasti sportu, je vhodný pro údržbu golfových trávníků nebo na hřištích pro plážový volejbal.

Sklopísek Střeleč je jedním z nejvýznamnějších zákazníků v obvodu PP Mladá Boleslav. Ucelené vlaky se sklářskými písky jsou z Libuně vypravovány několikrát týdně do různých destinací, zejména do stanice Řetenice. Slibně se však rozvíjí i spolupráce při přepravách písků pro tramvaje nejen v Liberci, jak přítomným sdělil vedoucí provozního pracoviště Mladá Boleslav, Ing. Jaroslav Šrajer, který se jako zástupce organizátora celou cestu věnoval všem účastníkům.

V areálu již zvláštní vlak očekávali zástupci firmy, výrobní ředitel Pavel Novák a obchodní ředitel Ing. Zdeněk Novotný, kteří účastníky provedli po areálu pískovny a podali velmi zajímavý a poutavý výklad. Naštěstí se počasí v průběhu exkurze umoudřilo, a tak proběhla více než hodinová prohlídka ke všeobecné spokojenosti. Bezkonkurenčně největší radost však měli nejmladší účastníci, kteří si užívali možnosti řádit na ohromném pískovišti. Za výborně zorganizovanou akci s originálním programem patří pořadatelům velký dík a zcela jistě se všichni těší na příští jízdu se zajímavým cílem.

Parní vlak čeká pod siluetou Trosek na zpáteční cestu do Libuně.

Text a foto: Lubomír Štangler

Foto měsíce

Další „dovolenkové" foto nám zaslal **Julius Přenosil**. Jedná se o **elektrickou lokomotivu** britského privátního **nákladního dopravce Freightliner** řady 90, která v počtu deseti kusů vznikla modernizací někdejší řady 87. Těch bylo v roce 1987 vyrobeno pro British Rail celkem 50 kusů. Snímek byl pořízen letos v srpnu ve skotském Edinburghu.

Vydavatel: ČD Cargo, a. s. Redakční tým: Michal Roh, Michala Bílková, Martin Boháč, Petra Čermáková, Hana Zdechovanová, Zdeněk Šiler, Kamila Chovancová a Věra Drncová.
Tisk, sazba a grafická úprava: DTP Futura, s.r.o., **Adresa redakce:** Redakce Cargováku ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 Holešovice
e-mail: cargovak@cdcargo.cz, www.cdcargo.cz, Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 19835.