Cargovák
10
2017
Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Autonomie dorazila i na železnici

Není to tak dávno, co jsem se na tomto místě zamýšlel nad rozvojem nových technologií v automobilovém průmyslu. Konkrétně šlo o projekt autonomních nákladních automobilů. Již v roce 2018 by se na vybraných dálnicích mohly objevit kamiony provozované v režimu tzv. platooningu, tzn., že se bude jednat o autonomní kamiony bez řidičů. Hrozí, že železniční doprava začne v blízké budoucnosti přicházet o své konkurenční výhody, mezi které patří efektivita přeprav velkého objemu zboží na větší vzdálenost.

Železnice by měla reagovat co nejrychleji. Zatím můžeme pouze sledovat, jak se evropské železnice snaží zavést jednotný systém zabezpečení ETCS. Prozatím mi to jako moc úspěšný projekt nepřijde. O to více mne zaujal článek uveřejněný ve slovenském technickém magazínu SME Tech, kde bylo podrobně popsáno zavedení tzv. autonomních vlaků v Austrálii a co je příznivé, jedná se o vlaky nákladní.

Těžební společnost Rio Tinto zahájila na západě země provoz svého robo-vlaku, určeného na přepravu železné rudy z dolů do zpracovatelského závodu, resp. do přístavu. Autonomní vlak přepraví tisíce tun železné rudy na vzdálenost okolo 100 km bez strojvedoucího na lokomotivě. Zahájení ostrého provozu předcházel zkušební provoz, kdy pouze část pohybu lokomotivy byla řízena počítačem bez lidského zásahu. Do konce příštího roku uvažuje firma o zavedení autonomního provozu na zbylé části sítě. Předcházet tomu však bude ještě další testování a také složitý legislativně-schvalovací proces.

Uvidíme, zda se podaří systém autonomních vlaků dále rozšířit. Ale věřím tomu, že ano. Otázkou zůstává, kdo bude průkopníkem a pozdějším lídrem "vlakové autonomie" v Evropě a v České republice. Podle některých odborníků se nejedná o tak složité technické řešení, ale je potřeba najít odvahu o něm začít hovořit.

V poslední době bývá médii často skloňováno téma nedostatku kvalifikovaných pracovníků představující pro zaměstnavatele závažný problém, ČD Cargo nevyjímaje. To je také hlavní důvod, proč spolupracujeme se středními a vysokými školami nebo rozdáváme náborové letáky. V souvislosti s výše uvedeným by však naše spolupráce s univerzitami mohla dostat zcela jiný rozměr.

Michal Roh

U příležitosti konání oslav 10. výročí vzniku naší akciové společnosti byl z Prahy do Ústí nad Labem vypraven **protokolární vlak**, v jehož čele stanula lokomotiva víc než symbolická – **Vectron 383.004** připomínající svým polepem nejen toto významné výročí, ale i dlouholetou historii železniční nákladní dopravy u nás.

Foto: Michal Hroch

Už vznik pily ve Ždírci je úzce spjatý se železnicí

Podíl přeprav dřeva na celkové přepravě ČD Cargo stále roste. Jedním z nejvýznamnějších zákazníků, pro něhož vozíme dřevo je společnost Stora Enso Wood Products s.r.o. se sídlem ve Ždírci nad Doubravou. Právě zde se 9. září letošního roku konal den otevřených dveří, na kterém se prezentovala i naše akciová společnost. Nejen o spolupráci s ČD Cargo jsme hovořili s ředitelem závodu ve Ždírci, panem Pavlem Urbanem.

Můžete nám krátce představit Vaši firmu?

Novodobá historie pily ve Ždírci nad Doubravou se začala psát roku 1995, kdy bývalou pobočku Východočeských dřevařských závodů koupila firma Holzindustrie Schweighofer, a tím odstartovala nejdynamičtější rozvoj závodu. Dalším významným mezníkem byl rok 2001, kdy se 100% vlastníkem stává jeden z největších světových koncernů papírenského a dřevozpracujícího průmyslu, společnost Stora Enso. Ta ve 35 zemích světa zaměstnává asi 26 tisíc zaměstnanců. Ročně vyrobí 5,7 mil. tun celulózy a přes 10 mil. tun papíru. My jsme součástí divize Wood Products, jejíž prodeje dosáhly v loňském roce v přepočtu hodnoty 43,2 miliard Kč.

Význam dřeva jakožto stavebního materiálu stále stoupá. Díky společenskému trendu zodpovědného zacházení s přírodními zdroji a díky rozvoji nových technologií se nejstarší stavební materiál v dějinách lidstva ocitá opět na výsluní.

Kolik dřevní hmoty ročně zpracujete a kolik řeziva vyrobíte?

V České republice provozuje společnost Stora Enso dva výrobní závody. Jeden ve Ždírci nad Doubravou a druhý v Plané u Mariánských lázní. Jejich celková pořezová kapacita je více než 1 600 000 m^3 kulatiny. Stora Enso Wood Products Ždírec vytěžila v roce 2016 700 000 m^3 dřeva, pro představu tolik dřeva by bylo potřeba na výstavbu zhruba 5 000 celodřevěných domů. Za den zpracujeme průměrně 4 000 m^3 kulatiny, celkově pak za rok 970 000 m^3 této suroviny. Maximální rychlost naší linky je 120 m/min a ročně vyrobíme 570 000 m^3 dřevěných produktů.

Pavel Urban

Naše podnikání je korektní a etické. V souladu s pravidly udržitelného rozvoje využíváme obnovitelnou surovinu a na jednom místě ji efektivně zpracujeme a beze zbytku využijeme. Máme vlastní kogenerační jednotku zásobující elektřinou a teplem naše výrobní jednotky apod. Nová je i peletárna.

Jakou roli hraje při přepravě dřeva i vašich výrobků železnice?

Samotný vznik pily ve Ždírci nad Doubravou úzce souvisí s otevřením železniční tratě z Pardubic do Havlíčkova Brodu v roce 1871. V následujícím roce byla v blízkosti zdejšího nádraží zahájena výstavba parní pily, která se postupem času změnila v jednu z nejmodernějších pil v Evropě.

Železnici považujeme za ekologickou, rychlou, flexibilní a také velmi bezpečnou formou přepravy zboží.

Pokračování na str. 2

Už vznik pily ve Ždírci je úzce spjatý se železnicí

Dokončení ze str. 1

Má téměř nezastupitelnou roli při přepravách surové dřevní hmoty do našich závodů, při vývozu řeziva a pelet, hraje zásadní roli při zajištění kompletní přepravy druhotných surovin – – pilin a dřevní štěpky. V širším kontextu rozvětvená železniční síť po celé Evropě umožňuje dopravit železniční vozy v podstatě kamkoliv. Zboží přepravujeme ve vnitrostátních i mezinárodních relacích, využíváme nabídky ČD Cargo jak pro přepravy jednotlivých vozových zásilek nebo skupin vozů, tak i ucelených vlaků.

K tradičním přepravám z pily ve Ždírci nad Doubravou patří přepravy dřevní štěpky v kontejnerech Innofreight. **Foto: Michal Roh ml.**

Jak hodnotíte spolupráci s ČD Cargo? Co myslíte, že by se mělo zlepšit?

ČD Cargo je v převážné většině schopno plnit naše nároky v potřebné kvalitě i kvantitě. Poskytuje nám požadované typy vozů, zajišťuje individuální správu a provozování firemních vleček. Letitou spoluprací, znalostí našich přepravních potřeb a také díky operativní komunikaci, je schopno vykrýt naše přepravní požadavky. V neposlední řadě k tomu přispívá i rozvoj informačních systémů a elektronické komunikace. Na svém portálu poskytuje, velmi přehlednou a v plném rozsahu informativní formou, základní i odborně potřebné informace. Velkým přínosem je elektronické objednání a podání vozů k přepravě, které zjednodušuje a zefektivňuje poskytované železniční služby nejen nám, ale i našim dodavatelům.

Další zlepšení služeb představuje zajištění většího počtu vozů typu Habb a zařazení velkokapacitního klanicového vozu Rnoos-uz do vozového parku ČD Cargo.

Jak byste zhodnotil zářijový den otevřených dveří na vaší pile?

Den otevřených dveří na pile Stora Enso ve Ždírci nad Doubravou musím hodnotit jako velice povedenou akci. Enormní zájem veřejnosti, v průběhu dne prošlo areálem závodu bezmála 2 500 návštěvníků, byl prvním milým překvapením nejen pro nás, ale i pro naše partnery a všechny zúčastněné. Perfektně připravený a zorganizovaný program celého dne nabídl všem návštěvníkům možnost nahlédnout do zákulisí práce s obnovitelnými zdroji surovin od jejich zpracování a následného vyrobení finálního produktu, přes interní i externí logistiku až k možnostem využití dřeva a biomasy v běžném životě. Den otevřených dveří měl za cíl seznámit širokou veřejnost s naší činností, firemní kulturou, využíváním obnovitelných zdrojů surovin, a to se myslím povedlo.

Dodejme, že krátkou informaci o dni otevřených dveří na pile ve Ždírci nad Doubravou naleznou čtenáři uvnitř tohoto čísla Cargováku.

Text a neoznačené foto: Michal Roh

Nová posila lokomotivního parku ČD Cargo

V roce 2016 začalo v barvách ČD Cargo jezdit pět vícesystémových lokomotiv Vectron. Po potřebném zaškolení jízdního personálu a dokončení homologace v jednotlivých zemích, našly lokomotivy své uplatnění při vozbě tranzitních vlaků především v severojižním směru. Brzy se ukázalo, že tyto lokomotivy potřebují své další „sestřičky“. Proto společnost ČD Cargo uplatnila své opční právo na dodávku dalších tří lokomotiv.

Oproti první pětici je na lokomotivách z opce aplikováno několik nových prvků – čelní kamery pro zlepšení sledování situaci na trati, střešní kamery pro kontrolu stavu sběračů a wifi připojení pro strojvedoucí, primárně pro zajištění spojení při využití informačních systémů využívaných v provozu.

První lokomotiva z opční dodávky s označením 383.006 byla zástupci společnosti Siemens s.r.o. předána do užívání 21. září 2017 na železničním okruhu VÚŽ ve Velimi. V daný okamžik již měla lokomotiva jízdní povolení pro tratě v České republice, Rakousku a Německu. O víkendu se pak již vydala s ucelenkou cisteren do Německa. I když design prvních pěti Vectronů měl úspěch u široké veřejnosti a stal se cílem fotografů a předlohou pro výrobce železničních modelů, došlo u nového stroje ke změně polepu, jenž s trochou nadsázky zobrazuje schopnost ČD Cargo realizovat přepravu jednotlivých vozových zásilek.

Ještě než byla lokomotiva přepravena do České republiky, proběhla na území Německa přejímka vozidla v závodě Siemens se sídlem v Mnichově-Allachu. Součástí přejímky z výroby byla i jízdní technicko-bezpečnostní zkouška v reálných podmínkách.

Další opční lokomotivy budou následovat. Objevit by se pak měly na dalších výkonech nejen do Německa, ale i Rakouska a dalších zemí.

Zdeněk Štěpánek

Zatímco 30. září 2017 se nový Vectron ještě proháněl po zkušebním okruhu u Velimi, ... **Foto: Vojtěch Ramík**

... v pátek 13. října 2017 už mířil s uceleným vlakem cisteren do stanice Pirna. **Foto: Michal Roh**

Personální oddělení odpovídá

Slyšel jsem, že za mne ČD Cargo zaplatí můj závazek u ČD, který mám z výcviku na strojvedoucího. A prý bude vyplácen nově i náborový příspěvek?

Je to pravda?

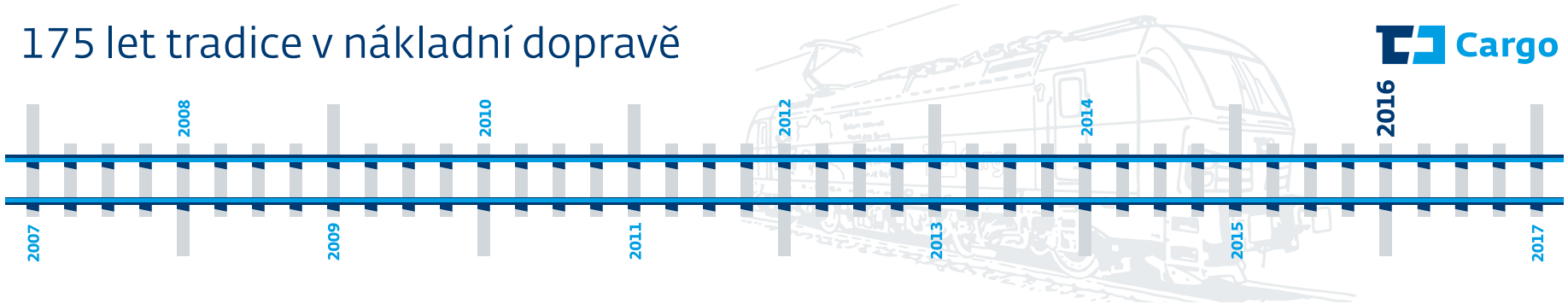
Ano je. Při ukončení pracovních poměrů je ve většině případů sepisován se zaměstnancem závazek vzniklý v důsledku ukončení pracovního poměru dle ustanovení § 50 zákoníku práce, do kterého se započítávají veškeré „pohledávky“ za zaměstnancem, např. i ztráty mobilních telefonů, „nevynošené“ OOPP, ale tyto přebírat nelze.

Naše společnost strojvedoucí potřebuje, a tak jsme ochotni převzít a uhradit i jejich případné závazky bez omezení jejich výše. Přebíráme ovšem pouze ty závazky, které vyplývají z kvalifikačních dohod. Každý případ se, co do délky závazku u ČD Cargo, posuzuje individuálně. Takže pokud budete o nástupu k ČD Cargo uvažovat a jednat, je nezbytně nutné nám kvalifikační dohodu, kterou jste s ČD uzavřel, doložit, aby bylo možno na převzetí závazku pracovat a ihned po podpisu pracovní smlouvy u nás i konat.

Co se týká výplaty náborového příspěvku pro strojvedoucí, tak je připraven k projednání na představenstvu materiál, který by výplatu náborového příspěvku rozšířil i na další zaměstnání. Naše mateřská společnost již obdobný dokument přijala a ve vybraných zaměstnáních bude vyplácet náborový příspěvek ve výši 50 000,– Kč. Tím v náboru uchazečů o práci v ČD Cargo nemáme zrovna lehkou pozici! I v ČD Cargo musíme na tyto situace pružně reagovat a trhu práce se tak přizpůsobit.

Věra Drncová

175 let tradice v nákladní dopravě



ČD Cargo – rok 2016

Vlaky akciové společnosti ČD Cargo bylo v roce 2016 přepraveno 65,4 mil. tun zboží, což je o 1 mil. tun méně než v předešlém roce. Znamená to meziroční pokles cca 1,5 %.

K největšímu poklesu došlo u vnitrostátních přeprav, naopak nárůst zaznamenal export z České republiky. Bohužel ani v roce 2016 se nepodařilo zastavit propad přeprav jednotlivých vozových zásilek i přesto, že k zastavení poklesu a k získání nových přeprav, byla přijata řada opatření, jako např. realizace reklamní kampaně www.1vagon.cz s výhodnou cenovou nabídkou, zřízení pozic regionálních obchodních manažerů apod.

V roce 2016 obohatila lokomotivní park ČD Cargo nová lokomotivní řada 383. Snímek **Petera Schwarze** zachytil dva z nových strojů při technicko-bezpečnostní jízdě na Slovensku.

Za asi nejvýznamnější událost tohoto roku lze označit dubnový podpis smlouvy mezi ČD Cargo a společností Siemens Česká republika o dodávce pěti lokomotiv Vectron. Byla tak zahájena nová etapa v dějinách ČD Cargo spojená s modernizací lokomotivního parku. Již 31. května se v úseku Velim – Poříčany konala technicko-bezpečnostní zkouška první lokomotivy s číslem 383.001. Na veletrhu Czech Raildays v Ostravě tuto první interoperabilní lokomotivu pokřtil fotbalista Antonín Panenka. 26. září 2016 byl Vectron 383.002 nasazen na vlak s automobily mezi Žilinou a Hamburkem, 2. října dojel tentýž stroj do rumunské stanice Curtici. 19. října se lokomotiva 383.005 objevila se silničními návěsy v přístavu Rostock. Od 11. prosince 2016 jsou Vectrony turnusově nasazeni na vlaky s automobily mezi Slovenskem, Českou republikou a Německem. 21. prosince dojel Vectron 383.003 s vlakem ČD Cargo do rakouské stanice Gratwein-Gratkorn. Vectron byl i tématem historicky první fotosoutěže vyhlášené ČD Cargo.

Lokomotivní park však neobohatila pouze řada 383, ale vrátila se do něj i řada 163. Nákup 23 lokomotiv od Českých drah byl završen v prosinci 2015 a od ledna se „peršingy“ začaly objevovat na pravidelných vlacích ČD Cargo. Část jich je dislokována v SOKV Ústí nad Labem a využívána např. na uhelných vlacích, polonizované lokomotivy byly přiděleny SOKV Ostrava a jsou využívány i naší polskou dceřinkou. S vozidlovým parkem souvisí i znovuzahájení šrotace nepotřebných nákladních vozů. V roce 2016 byly také plně implementovány změny v systému provádění technických prohlídek.

1. ledna 2016 byla do organizační struktury doplněna funkce bezpečnostního ředitele a v přímé působnosti předsedy představenstva vznikl odbor hospodaření s kolejovými vozidly, kterému se dnes neřekne jinak než „flít“. JOS řízení provozu Česká Třebová je od 1. ledna přímo podřízeno odboru plánování kapacit. Ke stejnému datu zanikla provozní pracoviště v Kralupech nad Vltavou a Praze-Uhříněvsi. 1. srpna byly zřízeny pozice regionálních obchodních manažerů (viz výše). Velké personální změny nastaly ve vedení provozních jednotek k 1. říjnu 2016, kdy došlo k rozsáhlé a dlouhodobé rotaci ředitelů provozních jednotek.

Na poli mezinárodním jsme se na konci dubna zúčastnili veletrhu Trans-Russia v Moskvě, 13. května podepsali zástupci ČD Cargo a Litevských železnic memorandum o spolupráci zaměřené zejména na intermodální přepravy. Start další spolupráce s čínskými partnery se konal 24. června, kdy předseda představenstva Ivan Bednárik podepsal smlouvu o strategické spolupráci s Zhengzhou International Hub Development and Construction Co., zaměřenou opět na rozvoj přeprav kontejnerů. Zanedbávány nebyly ani vztahy se západními partnery. Podepsáno memorandum o zlepšení česko-bavorského železničního spojení apod.

Šrotace nepotřebných nákladních vozů běžela v roce 2016 naplno.
Foto: Zdeněk Štěpánek

Střídání mírné zimy a suchého léta mělo za následek kůrovcovou kalamitu, která zasáhla zejména lesní porosty v Jeseníkách. ČD Cargo se na likvidaci kalamity aktivně podílí. Kalamitní přepravy znamenají nejen vyšší přepravní tržby, ale přinášejí i celou řadu problémů spojených s nedostatečnou kapacitou nakládacích míst a železničních tratí, s nedostatkem kvalifikovaných pracovníků nebo nedostatečným úklidem nakládacích ploch. V roce 2016 odvoz dřeva výrazně komplikoval souběh výlukových prací na tratích v okolí Jeseníků a Krnova.

29. června 2016 se z Rostocku vydal na cestu první vlak s návěsy LKW Walter, jehož přeprava do Brna byla plně v režii ČD Cargo. Jednalo se o velice významný krok, jehož výsledkem je dnes realizace již sedmi párů vlaků v této relaci s pokračováním do rumunského Curtici. V Praze se opět objevily kontejnery Innofreight, ve kterých byla do úložiště v jihočeských Mydlovarech odvážena zemina vytěžená v prostorech bývalého nádraží Praha-Bubny.

Opět jsme se podíleli na řadě zajímavých přeprav. V lednu jsme přepravili hnací vůz Twindexx Vario Bombardier na zkušební okruh do Velimi, v závěru tohoto měsíce dorazil do České republiky, konkrétně do Bechyně, zvláštní vojenský vlak ze Slovinska přepravující část techniky Armády České republiky, která se zúčastnila zimního cvičení BLED 2015 zaměřeného na ochranu schengenských hranic. V květnu ožila trať Čelákovice – Mochov přepravou těžkého transformátoru. Lokomotiva ČD Cargo se 28. května objevila v čele muzejního poštovního expresu do Prahy-Malešic. 7. června 2016 se lokomotiva ČD Cargo po delším čase podívala na vlečku Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou, kam přivezla písek do tramvajových písečníků. A nejednalo se o ojedinělou přepravu, brzy přibyly kolejnice a také tramvajový vůz. Velmi zajímavá byla i přeprava historických vozů z osoblažské úzkorozchodné dráhy na opravu do dílen v Krnově. I tu zajistilo ČD Cargo.

Michal Roh

Na broušení kolejnic jsme poskytovali pracovníky pro řízení sledu – jednalo se o úplně novou nabídku ČD Cargo.
Foto: Michal Roh

„Peršingy“ řady 163 začaly postupně dostávat nový korporátní lak.
Foto: Vladimír Čáslav

Autobus ČD Cargo byl dopravcem GWTrain Regio objednán jako náhrada za vlaky při výluce na trati Trutnov – Svoboda nad Úpou. **Foto: Michal Roh**

Strojvedoucí – „ta“ třetí

V čísle loňském listopadovém Cargováku jste se mohli seznámit s adeptkami, které se PJ Praha připravovali pro zaměstnání strojvedoucí – paní Katarzynou Renatou Martečíkovou a Dagmarou Adamcovou. Obě ženy již po úspěšném ukončení výcviku běžně vykonávají v rámci PP Nymburk veškeré činnosti strojvedoucího.

Když se při naší podzimní náborové akci hlásily do výběrového řízení i další ženy, moc jsem jim fandila. Musím ale přiznat, že konkrétně u paní **Veroniky Holacké** jsem měla pochybnosti, zda tato drobná dáma pracující v obchodě vše, co souvisí s přípravou na strojvedoucí, zvládne. Nakonec zvládla výcvik úplně předpisově, všechny zkoušky úspěšně „dala napoprvé“ a výcvik ukončila do jedenácti měsíců od svého nástupu! Plně si zasloužila gratulaci nejen od ředitele PJ Brno Tomáše Štose, ale i vedoucího skupiny řízení lokomotivních čet Radima Cimbálka. Od 1. července 2017 byla zařazena do zaměstnání strojvedoucí v PP Brno Maloměřice.

V pořadí naší třetí paní strojvedoucí jsme trochu vyzpovídali.

Veronika Holacká

Foto: Michal Roh

Jak „ženská“ s maturitou v oboru veřejnoprávní ochrana, poté vedoucí prodejny přijde k rozhodnutí, že zkusí vézt nákladní vlak?

„Vlastně úplně náhodou. Manžel mi vyprávěl, že slyšel od známých, že u ČD Cargo nabírají strojvedoucí. Původní zaměstnání jsem chtěla měnit, tak jsem si řekla, že zavolám na personální oddělení a zjistím, jestli je vůbec možnost, aby mě na strojvedoucího vzali. A ono to vyšlo. U osobních pohovorů jsem se dověděla, co práce strojvedoucího obnáší, čeho mohu dosáhnout a co pro to budu muset udělat, a protože jsem spíše technický typ člověka, pro tuto práci jsem se přímo nadchla.“

Pokud souhlasíte, prozradíme čtenářům, že jste vdaná a máte dva syny ve věku 11 a 13 let. Jaká reakce na Vaše rozhodnutí byla u Vás doma?

„Ano, jsem vdaná 15 let. Manžel Erik i synové Vítek a Erik mě doma maximálně podporovali a jejich reakce byla velmi kladná. U příbuzných a známých to bylo spíše velké překvapení a někdy i nevěřícnost, že jsem schopná to zvládnout.“

Pokud by bylo možno zhodnotit průběh výcviku, co by z Vašeho pohledu bylo možno ubrat a naopak přidat?

„Nic bych neměnila. Vše co bylo potřeba, jsem se dověděla v kurzech a hlavně na pravidelných konzultacích a přípravách ke zkouškám. Pokaždé, když jsem potřebovala něco vysvětlit nebo ukázat na hnacím vozidle, vždy se mi věnovali skvělí školitelé strojvedoucí instruktoři. I při jízdním zácviku byli kolegové strojvedoucí vždy ochotní a trpěliví a předávali mi bez zábran své bohaté zkušenosti.“

Jak jste se „poprala“ s ostatními účastníky výcviku opačného pohlaví?

Foto: Zdeňka Trávníčková

„Z mého pohledu bylo vše úplně v pohodě a žádné negativní ohlasy na to, že jsem žena, jsem nezaznamenala. Možná jsem měla štěstí v tom, že skupina lidí ve výcviku vytvořila výborný kolektiv, který táhl za jeden provaz. Společně jsme absolvovali kurz a společně jsme se připravovali i ke všem zkouškám a všichni jsme zkoušky úspěšně zvládli ve stejném termínu. “

Jaké výkony zajišťujete?

„Zatím sbírám zkušenosti, takže zajišťuji výkony na posunu v ŽST Brno Maloměřice. Vím, že musím dále pracovat na svém odborném růstu, takže mě čekají časem výkony na trati, možná přeškolení na elektrickou trakci, ale jsou to další výzvy, na které se už teď těším“

Vaše první pocity, když jste zůstala na stanovišti sama a za sebou několik tisíc tun nákladu? – pokud se tak již stalo…

„Na první samostatnou směnu jsem se hodně těšila, i když jsem věděla, že všechno už bude jen na mě. Tato práce mě hodně baví, takže jsem spokojená.“

Příprava na práci strojvedoucího není jednoduchá pro muže, natož pro ženy. A tak před paní Veronikou smekám onen pomyslný klobouček a přeji jí, ať se jí na ČD Cargo líbí a v pohodě a v klidu jezdí na našich lokomotivách bez nehod.

Věra Drncová, za spolupráce vedoucího skupiny ŘLČ PJ Brno Ing. Radima Cimbálka

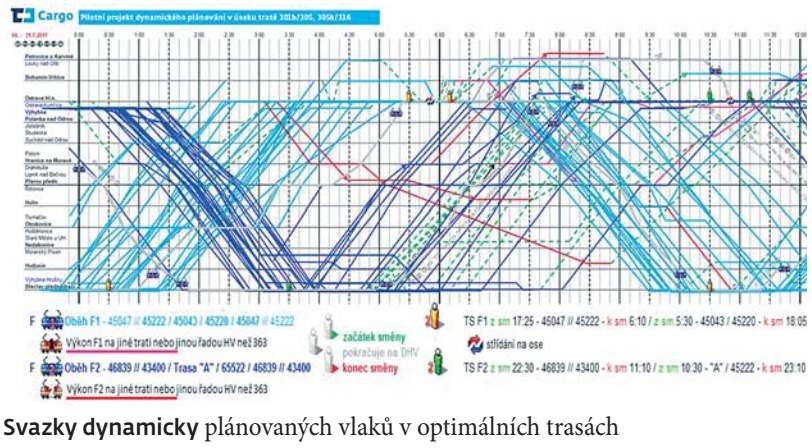
Hledáme nové cesty

Dnes si již neumíme naši práci představit bez informačních systémů. Jsme jimi doslova obklopeni. Proto je i logické, že se snažíme v oblasti řízení dopravy upřednostňovat plánování provozní práce prostřednictvím IS a tím omezit „operativu“ a vliv lidského činitele.

Vždyť člověk je tvor omylný a chybující. Jenže je taky předvídavý a tvůrčí. Nahradit jeho činnost v dopravě vhodným a všepokrývajícím informačním systémem není jednoduché, je to komplexní a složitý úkol, nebál bych se použít slova výzva.

V současné době je vyvíjen IS OBIS, systém, který má v sobě zahrnout obchod, ekonomiku i provoz v plné šíři realizace jednotlivých obchodních případů. Vzhledem k požadované kvalitě budoucích vstupů do systému a také vedeni snahou o zajištění lepších ekonomických výsledků, jsme na řízení provozu v České Třebové přistoupili k pilotnímu programu změny plánování provozní práce formou dynamického plánování zatím bez softwarové podpory. Cílem dynamického plánování je vyhledat správné postupy, ověřit je v praxi a pojmenovat rizika při zadávání provozních požadavků pro plánované zavádění a tvorbu provozní části informačních systémů plánování dopravy a současně hledat cesty k dosažení zlepšení provozních ukazatelů (oběh HV, využití strojvedoucích) při stávajícím stavu.

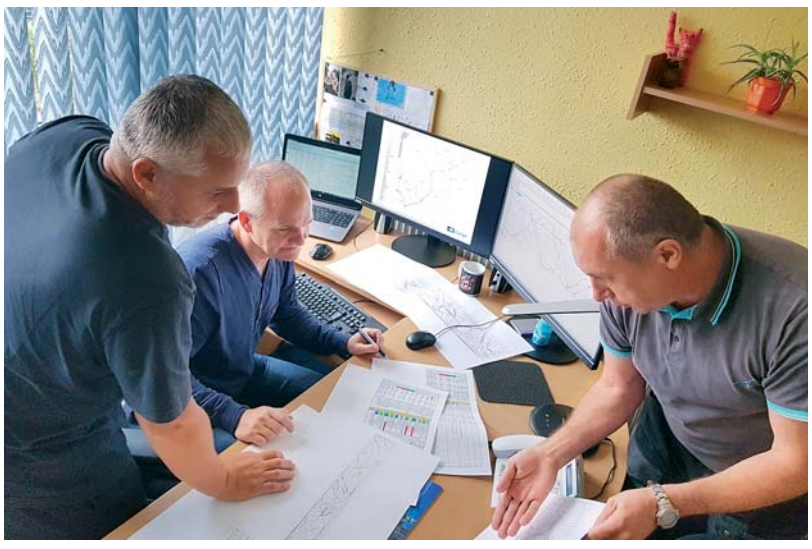
Pro realizaci pilotního programu byl vybrán úsek (Polsko) – Ostravsko – – Břeclav – (Rakousko, Slovensko), a to z důvodu jeho významu a různorodosti provozu. Zatím se tak stalo bez eliminace KADRů u stávajících tras. V první etapě programu byly pro měsíce červenec a srpen do programu zahrnuty čtyři nástupy strojních čet PJ Ostrava, přičemž dva nástupy jsou s trasou a vazbami blízkými pevnému GVD. Další dva nástupy jsou pro volné trasy na úrovni vlaků Ad hoc. K takto připraveným nástupům byly plánovány a řazeny vhodné vlaky pro zajištění optimálního průvozu a párovosti.



Svazky dynamicky plánovaných vlaků v optimálních trasách

Principem dynamického plánování je stav, kdy vlak čeká nebo je připraven k nástupu čety. Jinými slovy strojvedoucí nastoupí na svůj výkon a má bez zbytečných prostojů připraven vlak i garantovanou trasu k odjezdu, včetně okamžitého výkonu v obratové stanici. Vlaky jsou řazeny do tabulky plánovaných nájezdů a vyhodnocuje se praktická realizace přepravy v různých časech a kombinacích jízd. Součástí programu je také hledání optimálního času pro plánování a trasování vlaků do úseku. Tato činnost samozřejmě není jednoduchá. Vyžaduje zvýšené úsilí produktových specialistů i dispečerů, opakované rozbory a zvýšený dohled analýzy i vedoucích zaměstnanců a v neposlední řadě úzkou spolupráci s dalšími organizačními složkami.

Pilotní program pokračoval i v měsících září a říjnu. Na základě vyhodnocení průběhu pilotního programu byly obě trasy Ad hoc vlaků přesunuty do noční směny s cílem přizpůsobit se reálným zátěžovým proudům a přednostně využít kapacity dané GVD. Program dynamického plánování potvrdil očekávané klady, ale ukázal i rizika, ke kterým patří zejména nutnost projednání s partnerskými dopravci a speditéry. Se SŽDC by se mělo zjednodušit projednání kolejí určených na krátkodobé (3 – 6 hod.) čekání vlaků. „Pilot“ ukázal další náměty s uplatněním při tvorbě, resp. úpravách informačních systémů. Současně potvrdil předpoklad, že ručně bez softwarové podpory a komplexního řešení již od vzniku obchodního případu lze v požadované kvalitě plánovat dynamickou formou omezený počet vlaků na vybraném rameni, nikoliv vlaky v celosíťovém rozsahu. Tohoto stavu lze dosáhnout pouze za využití kvalitního informačního systému, který zahrne všechny vazby již od vzniku přepravního požadavku k samotné realizaci přepravy.


Prvotní analýza na pracovišti dispečera

U dynamicky plánovaných výkonů byly po dvou měsících pilotního programu vyhodnoceny úspory v řádu několika procent ve výkonu čet. Někdo by řekl, je to střípek, při několika vlacích pouze malá ukázka, zanedbatelné procento možných úspor z celkových výkonů.

Ale je to cesta. Cesta nejen k možným úsporám, ale hlavně k tomu, aby při tvorbě IS byly zadávány požadavky stavitelům systému s maximální logikou (tedy i s vědomím eliminace možných rizik), tak aby konečný komplexní IS vyhovoval všem požadavkům kladeným na provoz.

Evžen Gryc

Velké oslavy v Ústí nad Labem

Konečně nadešel dlouho očekávaný okamžik. Okamžik oslav 10. výročí vzniku naší akciové společnosti. Ta sice vznikla až 1. prosince, ale přeci jen začátek října je pro pořádání podobných akcí příhodnější. A opravdu, nakonec se i počasí umoudřilo a v SOKV Ústí nad Labem, které oslavy hostilo, občas vykouklo i sluníčko. A tak si přibližně dvoutisícovka návštěvníků, VIP hostů, zákazníků, zaměstnanců a dětí, mohla v klidu vše užít. A myslím, že si každý přišel na své.

Pro účastníky akce byl z Prahy vypraven protokolární vlak, v jehož čele stanula lokomotiva víc než symbolická, Vectron 383.004 propagující právě desáté výročí vzniku ČD Cargo. Cestující kromě malého občerstvení obdrželi i symbolickou památeční jízdenku a nakonec se jízda do Ústí zdála všem krátká. Protokolární vlak sestavených z vlastních lehátkových vozů řady Bc zajel až do areálu depa, což byl sám o sobě zajímavý zážitek. Zde už na všechny čekal bohatý program.

Venkovní expozici vévodil historický „štokr“ 556.0506, zástupce řady, která končila parní provoz ČSD v nákladní dopravě a vedle ní stojící nejnovější přírůstek v našem lokomotivním parku – Vectron 383.006 s reklamním polepem na přepravu jednotlivých vozových zásilek. Druhá jmenovaná lokomotiva byla doslova obležena návštěvníky, kteří si chtěli prohlédnout stanoviště strojvedoucího a strojovnu. Opomenout nesmíme ani vystaveného „sergeje“ T 679.1600, lokomotivu určenou pro vozbu těžkých nákladních vlaků. Výše uvedené stroje na akci zapůjčilo Depo historických vozidel v Lužné u Rakovníka. Raritou byla i střídavá „laminátka“ S 489.0001, se kterou se zde z důvodu odlišnosti trakčních soustav nemůžeme v Ústí běžně setkat. K vidění však byla celá řada dalších kolejových vozidel a chybět nesměl ani krytý vůz s expozicí o historii ČD Cargo. Ten se těšil značnému zájmu dospělých i dětí.

Oslav v Ústí nad Labem se zúčastnilo okolo dvou tisíc lidí. **Foto: František Chovanec**

Jako první z protokolárního vlaku vystoupil předseda představenstva Ivan Bednárik, kterého srdečně přivítal ředitel SOKV Ústí nad Labem, Karel Skalický.

Před dvanáctou hodinou se účastníci akce sešli před improvizovaným pódiem, ze kterého zazněly proslovy generálního ředitele a předsedy představenstva ČD Pavla Krtka, předsedy představenstva ČD Cargo Ivana Bednárika, ředitele SOKV Ústí nad Labem Karla Skalického a předsedy podnikového výboru Radka Nekoly. Zatímco Pavel Krtek vyzdvihl dosavadní výborné hospodářské výsledky společnosti a popřál Cargu další „odvezené“ desítky let, Ivan Bednárik zmínil i 175letou tradici železniční nákladní dopravy v České republice. Proslovy pak završil Radek Nekola symbolickým vypuštěním balonků nesoucích Vectrona. Bohužel s ohledem na povětrnostní podmínky daleko nedoletěl, což předseda podnikového výboru sám vtipně okomentoval. Pan Bednárik ještě poté vyhlásil výsledky fotosoutěže „Život v ČD Cargo“ a předal výhru jejímu vítězi. Stal se jím pan Jakub Javorek, strojvedoucí v přípravě z PJ Ostrava.

V čele protokolárního vlaku stanul Vectron 383.004.

Pamětní jízdenka z protokolárního vlaku

Pokračování na str. 2

Na výstavě se vedle sebe sešli zástupci parní a nejmodernější elektrické trakce. **Foto: Jakub Dvořák**

Bezplatnou kyvadlovou dopravu na trase SOKV Ústí nad Labem – Ústí nad Labem hl. n. zajistily mateřské České dráhy.

Velké oslavy v Ústí nad Labem

Dokončení ze str. 1

O něco později dorazil do Ústí nad Labem ministr dopravy, pan Dan Ťok, který si v doprovodu pana Bednárika prohlédl areál SOKV. Ale nebyl sám. I ostatní návštěvníci měli příležitost projít si naše opravárenské zázemí a z komentáře zaměstnanců SOKV se dozvědět celou řadu zajímavostí.

Po celý den přivážela do depa malé i velké návštěvníky Regionova ČD vypravovaná v intervalu 40 minut z ústeckého hlavního nádraží. U improvizovaného nástupiště si pak mohli vzít informační letáky informující o možnostech zaměstnání u ČD Cargo. Na akci přijeli vlakem nejen žáci základních, ale také středních škol. Tak třeba se jim u nás zalíbí. Odpoledne pak patřilo rodičům s dětmi a dalším dospělým návštěvníkům. Prohlédnout si bylo možné výstavu historických automobilů, pozornost budila ukázka techniky drážních hasičů. Malí návštěvníci nejvíce toužili po svezení se na posunovací lokomotivě nebo alespoň historické drezíně zapůjčené panem Václavem Zahrádkou. Využít bylo možné i „služeb“ zahradní železnice. Děti si spolu s rodiči také mohli zahrát hru se zajímavými kvízovými otázkami. Přitom se ukázalo, jak moc byli všichni pozorní například při prohlídce vystavených lokomotiv. Důležité bylo, že se všichni dobře bavili a děti měly radost i z propagačních předmětů, které si odnášely domů.

Pátek 6. října 2017 vstoupil do historie společnosti ČD Cargo jako den velkých oslav 10. výročí vzniku této firmy. Poděkování proto patří všem, kteří se na zabezpečení akce podíleli, samozřejmě všem zaměstnancům SOKV Ústí nad Labem a v neposlední řadě i podnikovému výboru OSŽ, který významnou měrou přispěl ke zdárnému průběhu oslav. Uvidíme, zda se pořádání podobných akcí stane hezkou tradicí.

Vítejte v expozici věnované ČD Cargo. **Foto: Jiří Vorel**

Lákadlem nejen pro děti byla projížďka v kabině posunovací lokomotivy.

Děti měly velkou radost z upomínkových předmětů.

A co na to jeden z organizátorů?
Karel Skalický, ředitel SOKV Ústí nad Labem

Mé hodnocení s týdenních odstupem je jednoznačně kladné a celou akci považuji za opravdu vydařenou. Její organizace nebyla úplně jednoduchá a s přípravami jsme začali s několikaměsíčním předstihem. Ale díky vynikajícímu přístupu všech hlavních organizátorů zde na místě a to kolegů z SOKV, PV OSŽ a agentury Chemcosport jsme ji dobře připravili a snad v očích veřejnosti i obstáli. Je třeba si uvědomit, že neustále bylo v prostoru výstavy více než 70 výborně označených pořadatelů z řad zaměstnanců SOKV, PJ, PV OSŽ a našich bývalých zaměstnanců, kteří nezištně přiložili ruku k dílu a pomohli jako průvodci na jednotlivých exponátech výstavy. Jediné, co jsme ovlivnit nemohli, bylo počasí a s ním spojenou návštěvnost, která byla pro všechny předem velkou neznámou. Ale nakonec i to počasí se v rámci možností umoudřilo, a byť nebylo ideální, nemělo na návštěvnost velký vliv. Zájem o výstavu byl mimořádně velký a hned od rána proudily do areálu davy zájemců. V každém případě nás překvapilo množství dětí ze všech druhů škol z celého regionu a velmi nás pak potěšila jejich radost výstavy i z tematických dárků, které si každé z nich odneslo. Závěrem chci ještě jednou poděkovat všem pořadatelům, bez jejichž skvělého přístupu a pomoci by akce takového rozsahu nemohla proběhnout.

Vítěz fotosoutěže Jakub Javorek přebírá ocenění od předsedy představenstva pana Bednárika.

A jak se u nás líbilo návštěvníkům?
Jakub Dvořák, dospělý návštěvník z České Lípy

Akce byla moc fajn a užil jsem si ji. A hlavně bylo fajn, že jsem se mohl podívat do jinak nepřístupných míst, jako byly strojovny a stanoviště lokomotiv a taky do správkárny. Rád vlaky fotografuji a jsem rád, že jsem měl možnost se akce zúčastnit. Moc děkuji organizátorům.

Lukáš Novotný, dětský návštěvník z Ústí nad Labem

Ty balónky a mašinky jsou fakt super.

Michaela Šachová, studentka obchodní akademie z Prahy

Na akci jsem přijela se svým tátou, který s ČD Cargo spolupracuje. Trochu jsem se jako dívka bála příliš technického prostředí, ale musím říct, že sednout si místo strojvedoucího na velkou elektrickou lokomotivu je úžasný pocit.

Text: Michal Roh
Neoznačené foto: Michala Bílková

Prohlídku ústeckého depa si nenechal ujít ani ministr dopravy Dan Ťok.

Papírový model Vectrona den před akcí v SOKV Ústí nad Labem
Foto: Věra Drncová

Zajímavosti z odklonové vozby

Série výluk na „žatecké“

Trať v jízdním řádu označená jako 160 spojující Plzeň a Žatec je každoročně „bičována“ sérií nekonečných výluk. Nejinak tomu bylo v letošním roce, kdy v druhé polovině školních prázdnin pokračovala modernizace železničního uzlu Žatec, což si vyžádalo téměř měsíční nepřetržitou výluku v úseku Žatec – Podbořany. To značně omezovalo možnost obsluhy nejen samotné stanice Podbořany, ale i „lokálek“ do Toužimi a Bochova.

Jelikož přístavba a odsun vozů ze „žatecké“, včetně zátěží z „lokálky“, nebylo možno vozit standardní trasou ve směru Most, dopravce ČD Cargo na dobu výluky prodloužil pravidelný spoj Mn 87600/87601 Plzeň – Kaznějov až do stanice Blatno u Jesenice. Běžně lze na tomto výkonu do Kaznějova vídat některou z plzeňských 742, nicméně po dobu výluky bylo na tento výkon pravidelně nasazeno „dvojče“ 742. Zpravidla se jednalo o tzv. „batohy“, což jsou modernizované lokomotivy 742.111 + 329 a 137 + 243 toho času nasazované v PP Plzeň. Zřídkakdy byla na tento výkon nasazena původní (nemodernizovaná) řada 742. Nasazení dvojice lokomotiv bylo ve většině případech nutností. Jednak „manipulák“ běžně vozí např. hnojiva do Třemošné, dřevo z Kaznějova, ale po dobu výluky byl vytěžován i méně častou nakládkou dřeva v Žihli nebo přepravami mletého vápence z Berouna (vlečka Čertovy schody), určeného pro Agropodnik v Podbořanech. V Blatně u Jesenice byla „zavřená“ mostecká 742.018, která operativně prováděla obsluhu Jesenice, Toužimi, Bochova a Podbořan. Do poslední zmíněné destinace obsluha zajížděla operativně, buď v časných ranních hodinách, anebo pozdě odpoledne, po návratu z „lokálky“. Vzhledem k jízdám prodlouženého Mn od Plzně, byla zdejší obsluha posléze omezena na vybrané dny: pondělí, středu a pátek. K přepravám mletého vápence nutno dodat, že tyto přepravy nejsou v této oblasti úplnou novinkou, spíš lze hovořit o návratu na scénu, neboť ještě v roce 2007 bylo možné běžně v soupravách manipulačních vlaků vídat „rajky“ např. do Štědré. Později tato komodita přešla na silnice, aby téměř po deseti letech došlo k opětovnému návratu na koleje. Kromě jednotlivých vozových zásilek z Berouna, ČD Cargo do Podbořan dopravilo i dvě ucelené soupravy z vápenky Vitošov.

Dvojice modernizovaných 742.111 + 329 SOKV České Budějovice PP Plzeň projíždí 30. září 2017 s prodlouženým Mn 87600 traťový úsek Mladotice – Žihle, tedy úsek, který je mimo výluk a odklonů bez pravidelné nákladní dopravy.

Velenické odklony

Nepřetržitě od 19. srpna 2017 do 10. září 2017 byly z důvodu stavebních prací v úseku Linz Hbf. – Horní Dvořiště všechny nákladní vlaky odkloněny přes PPS České Velenice.

Poslední roky často diskutovaná rentabilita elektrifikace tratě České Budějovice – České Velenice státní hranice dostává při nepřetržitých výlukách na „sesterské“ trati z Český Budějovic do Horního Dvořiště, zcela jiné rozměry. V běžném provozu je zde veden pouze jeden pár průběžných nákladních vlaků, který navíc ve vybrané dny provádí i obsluhu zdejších železničních stanic Nové Hrady a Borovany, případně z Českých Velenic provede motorová lokomotiva „odskok“ na neelektrifikovanou trať do Třeboně. Z těchto důvodů bývá za lokomotivou řady 340 řazen i stroj nezávislé trakce dle aktuálního stavu v SOKV České Budějovice, což může být řada 708, 709, 743 nebo i 749. Není-li k dispozici řada 340, je na tento výkon nasazena „běžná laminátka“ řady 230 nebo 240, přičemž dieselová lokomotiva ještě navíc provede přetah do rakouského Gmündu, v tomto případě se jedná výhradně o tzv. „velké traktory“ 743 nebo 749.

V době nemožnosti využití PPS Horní Dvořiště bývá velenická trať využívána jako odklonová. Zpravidla zde bývají vedeny dva páry směsných průběžných vlaků České Budějovice – – Linz. Na rozdíl od tratě do Horního Dvořiště, zde z důvodu méně náročných sklonových poměrů postačuje sólo lokomotiva 340 (230 nebo 240), tedy odpadá nutnost sestavování „dvojčete“ a též přepřahu na dvousystémovou lokomotivu v Českých Velenicích. Kromě těchto dvou párů „směsek“, jsou zde vedeny i vlaky v režimu Ad hoc, zpravidla jde o známé relace sody do Rakovníka a strusky do Prahy-Radotína. Méně často je zde možno zachytit i relaci do Mladé Boleslavi, příp. jinou přepravu (např. obilí apod.) V případě odklonů do Veselí nad Lužnicí, není třeba lokomotiv řady 340, a proto vlaky vedou turnusové dvojice 230 nebo 240, v úseku přes Třeboň samozřejmě za pomoci nezávislé trakce, tedy lokomotiv 743 a 749.

Text a foto: Antonín Němeček

Podvečerní přípřež 240.139 a vlakové 340.062 projíždí kolem vzorně udržovaného strážního domku nedaleko Petříkova s ucelenou soupravou z Českých Velenic do Českých Budějovic (relace Praha-Radotín). Po patnácti minutách na odhlášku následoval ještě průjezd odkloněné „směsky“ s 340.055.

Oslavy 15. výročí firmy Innofreight

V úterý 12. září 2017, přesně v den patnáctého výročí založení rakouské firmy Innofreigt, se v jejím terminálu ve štýrském městě Sankt Michael in Obersteiermark, konaly oslavy této významné události.

V roce 2002 založená firma si klade za cíl nabídnout zákazníkům Innovativní technologie umožňující získat nové železniční přepravy. Tyto snahy se za oněch patnáct let podařilo naplnit více než beze zbytku.

Celou akcí, ke které patřil i nezbytný narozeninový dort nebo tradiční závod maratonského běžce s rudným vlakem z Eisenerzu, moderoval pan Peter Wanek-Pusset, který je spolu s Bernhardem Grentnerem jedním ze dvou zakladatelů a jednatelů firmy. Ve svém proslovu poukázal mimo jiné na fakt, kolik jízd kamionů bylo za dobu používání intermodální technologie Innofreight nahrazeno přepravou po kolejích a kolik tisíců a možná milionů tun CO_2 tak nebylo vypuštěno do zemské atmosféry. Tím firma Innofreight aktivně přispívá k boji proti globálnímu oteplování. A příroda jakoby chtěla tyto zásluhy firmě potvrdit, neboť toho dne zde bylo na první polovinu září skutečně chladné a především deštivé počasí.

Akce v Rakousku se zúčastnil i předseda představenstva ČD Cargo pan Ivan Bednárik. Na snímku s oběma jednateli firmy Innofreight. **Foto: Petr Kadeřávek**

Na akci se jako jeden z nejdůležitějších partnerů firmy Innofreight, a to i v celoevropském měřítku, prezentovalo ČD Cargo zastoupené předsedou představenstva Ivanem Bednárikem a obchodní ředitelkou Vlastou Slavíkovou. Zaslouženou pozornost budila na akci lokomotiva Siemens Vectron 383.003 ČD Cargo s nově vyrobenými vozy a kontejnery, které byly zároveň součástí prezentace pro účastníky akce. Nových 80stopých innovozů bylo dvanáct (Sggrrs 31 54 4854 036 – 047), z čehož plyne, že počet vlastních vozů tohoto typu v parku ČD Cargo dosáhl již sedmačtyřiceti.

Představené kontejnery ČD Cargo byly dvojího typu. Jednak modré WoodTainery XXM pro přepravy uhlí a koksu; přímo zde vystavené kusy budou použity pro přepravy uhlí pro ŠKO-ENERGO Mladá Boleslav. Až do spuštění těchto přeprav bude část vozů, již dopravených do České republiky zatím sloužit k prezentačním účelům. Část těchto modrých „XXM“ kontejnerů sloužila během ceremoniálu jako reklamní plocha, na které byla sérií fotografií demonstrována celá patnáctiletá historie firmy. Celkem 36 bílých WoodTainerů XL bude nejprve využito pro přepravy cukrové řepy již během letošní podzimní řepné kampaně, a to v již tradičních přepravách pro cukrovar v Hrušovanech nad Jevišovkou. Pro umožnění vykládky řepy proudem tlakové vody, což je v cukrovarech historicky obvyklý způsob vykládky, jsou tyto kontejnery vybaveny bočními dveřmi.

Prezentace nejmodernější techniky ČD Cargo v Rakousku rovněž demonstrovala aktivní zájem o vstup na zdejší trh železniční nákladní dopravy, pro který již naše firma získala licenci a splnila další nezbytné formální podmínky. Přeprava výše zmíněných dvanácti nových modrých innovozů, z nichž devět bylo loženo řepnými XL kontejnery a zbytek zmíněnou částí kontejnerů XXM, proběhla uceleným vlakem ve čtvrtek 14. září v trase St. Michael – – Břeclav, ovšem z důvodů výluk na trati přes Semmering odklonem po tratích přes Selzthal a dále divokou soutěskou řeky Enže do St. Valentinu. Odtud vlak po úvrati pokračoval po dnes již čtyřkolejné Westbahn do Vídně, kde se napojil na pravidelnou trasu směr Břeclav. Pro vedení vlaku byla samozřejmě využita vystavená lokomotiva 383.003.

Na závěr lze ještě uvést, že trať Selzthal – St. Valentin není jinak dálkovou nákladní dopravou příliš využívána, a prakticky jedinými přepravami jsou, kromě místní nakládky dřeva, jen vlaky přepravující železnou rudu z dolů u Eisenerzu. Odtud směřují vlaky do dvou směrů rozdělujících se v přípojné stanici Hieflau. Směrem na sever pokračují vlaky dopravce Cargoserv sestavené ze šestinápravových samovýsypných vozů s rudou pro linecké železárny. Západním a poté jižním směrem přes Sezthal pak jedou vlaky pro železárny v Donawitz. Jejich dopravu zajišťuje dopravce RCA a tyto vlaky jsou sestaveny z plošinových vozů, na kterých jsou pevně usazeny Rocktainery Innofreight, konstruované právě pro přepravy takto těžkých substrátů.

Martin Boháč

Vlak ČD Cargo odvážející z Rakouska nové kontejnery se 14. září 2017 blíží k Selzthalu. **Foto: Martin Boháč**

Železnice v Evropě 9. díl (Itálie)

Počátky budování železniční sítě v Itálii se datují do období, kdy byla tato země ještě rozštěpená na mnoho menších států. První trať propojila 3. října 1839 Neapol se 7,64 km vzdáleným Portici.

Průmyslové a zejména vojenské potřeby vedly ke zbudování trati mezi Milánem a Benátkami (1846). V prosinci 1853 byla zprovozněna trať mezi Turínem a Janovem, jež svými dalšími úseky umožnila mezinárodní propojení Itálie s Francií a Švýcarskem.

Italské království, které vzniklo v roce 1861, s sebou přineslo souvislé propojení existujících autonomních tratí od severu k jihu. V roce 1872 bylo v Itálii okolo 7 000 km tratí rozdělených mezi 4 koncesionáře. Pokus italské vlády o vytvoření jednotné správy vedl v roce 1875 k jejímu pádu. Nicméně zhoršující se ekonomická situace jednotlivých koncesionářů a celoevropská tendence k unifikaci vedly následně k zestátnění dvou největších společností (SFAI a SFR). Do roku 1880 činila délka italské sítě 10 510 km.

Lokomotivy nového dopravce Mercitalia na trati Verona – Bolzano

Foto: Norbert Horváth

Italské státní dráhy (FS-Ferrovie dello Stato Italiane) vznikly 1. července 1905 a již o rok později měly ve vlastnictví 13 075 km tratí, z nichž 1 917 km bylo dvojkolejných. Do vínku dostaly zastaralý vozový park – prvními opatřeními byl nákup nových lokomotiv (567 kusů), osobních vozů (1 244 kusů) a 20 263 kusů nákladních vozů. První světová válka respektive poválečný stav přinesl vedle obnovy též nutnost začlenění nových území (odlišné železniční vybavení a pravidla) získaných na severu země od Rakouska. Druhá světová válka pak ponechala infrastrukturu i vozový park v neprovozuschopném stavu. V šedesátých letech se zahájila příprava projektu vysokorychlostních tratí, stavební práce na první trati (Florenc – Řím) byly odstartovány 25. června 1970, dokončeny až však na začátku let devadesátých (1992). Slavné Pendolino, dosahující rychlosti 250 km/h zahájilo svoji éru též na této trati – následující modely ETR 450 a ETR 500 dosáhly rychlosti až 300 km/h. K vysokorychlostnímu propojení Říma s Neapolí došlo v roce 2005.

Současná italská železniční síť představuje 19 394 km tratí, z nichž standardního rozchodu je 18 071 km, zbývající část je úzkorozchodná. Více jak polovina tratí je elektrifikována, převažuje stejnosměrná napájecí soustava 3kV (11 921 km), střídavou soustavou 25 kV, 50 Hz je pak pokryto 1 296 km. Vysokorychlostní tratě dosahují délky 926 km.

Modální podíl železnice, z pohledu celkových přepravených tunokilometrů se v Itálii pohybuje okolo 14,5 %. Ročně je po železnici přepraveno přibližně 20 miliard tunokilometrů zboží. V osobní dopravě je pak ročně přepraveno přibližně 50 miliard osobokilometrů.

Společnost Trenitalia byla vytvořena 1. června 2000, fakticky se však jedná o pokračovatelku FS, která, jak již bylo uvedeno výše, vznikla v roce 1905. Trenitalia je plně vlastněna státem (respektive státní společností FS), z důvodu evropské legislativy však došlo k jejímu vzniku a následně 1. července 2001 k oddělení správy infrastruktury do společnosti RFI (Rete Feroviaria Italiana). Skupina FS v sobě zahrnuje několik klíčových společností – vedle již zmíněného manažera infrastruktury RFI (spravuje 16 700 km železniční sítě) je zde osobní dopravce s názvem Trenitalia, dále pak nákladní dopravce Mercitalia Rail (do konce roku 2016 fungující pod názvem Trenitalia Cargo), poradenská a projektová společnost Italferr, správcem majetku, IT a dalších služeb je společnost Ferservizi, čtenářům pak jistě bude známá společnost Grandi Stazioni jejímž smyslem je obnova velkých nádraží. Skupina FS je pátý největší zaměstnavatel v Itálii, zaměstnává 69 000 pracovníků, ročně přepraví 600 milionů cestujících a 64 milionů tun zboží.

Italsko-slovinská pohraniční přechodová stanice Nova Gorica

Foto: Michal Roh

Podíl FS na trhu osobní dopravy je 88 %, v dopravě nákladní pak přibližně 61 %. Mercitalia Rail vlastní 25 000 železničních vozů a přes 500 lokomotiv, každý den vypraví okolo 450 vlaků. Roční obrat Mercitalia Rail byl v roce 2016 jedna miliarda EUR. Italský stát provádí též zahraniční akvizice a vyvíjí expanzní aktivitu. V roce 2011 se stal výhradním akcionářem jednoho z největších evropských dopravců firmy TXLOGISTIK AG – své aktivity zejména v kombinované dopravě tak vyvíjí ve Švýcarsku, Rakousku, Dánsku a Švédsku. 18. ledna 2017 pak FS koupil za 45 milionů EUR řeckého státního dopravce TrainOSE. Italové jsou též aktivní v Británii, kde za pomocí dceřiné společnosti Trenitalia UK koupili v lednu tohoto roku soukromého osobního dopravce NXET.

Mezi konkurenty italského státního dopravce patří z převážné většiny státní dopravci okolních států.

V roce 2016 byl druhým největším italským dopravcem Captrain Italia (vlastník francouzský SNCF) se zaměřením na přepravy s Rakouskem, Francií, Švýcarskem a Slovinskem. Své aktivity vyvíjí i rakouský Rail Cargo Carrier – Italy, německý DB má v Itálii hned tři společnosti s tím, že dopravcem je DB Cargo Italia. Pozadu nezůstává ani švýcarský státní dopravce s dceřinou společností SBB Cargo Italia. K čistě soukromým společnostem patří společnost CFI, která vlastní 650 vozů, 14 lokomotiv a zaměstnává okolo 140 zaměstnanců.

K zajímavostem patří, že v lednu 2017 Skupina FS založila tzv. Polo Mercitalia, jehož cílem bude nabízet integrovaná přepravní a logistická řešení. Polo Mercitalia se skládá ze společností Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, TX Group Logistik, CEMAT (společnost zaměřená na kombinovanou, zejména námořní dopravu), Mercitalia Transport & Services, Mercitalia Terminal, TerAlp a TLF. V současnosti má nově vzniklý útvar 4 000 zaměstnanců a v rámci svého plánu na období 2017 – 2026 chystá investice ve výši jedné miliardy EUR do nákupu nového vozového parku. Taktéž se chystají investice do nových terminálů v důsledku zprovoznění Gotthardského úpatního tunelu a koridoru Rýn-Alpy. Budoucnost je spatřována v navýšení tržního podílu železnice jako celku.

Michal Vítěz

Memorandum o vzájemné spolupráci

V Pekingu se ve dnech 20. – 21. září 2017 konalo 26. zasedání CCTT (Coordinating Council on Trans-Siberian Transportation) neboli Koordinačního výboru Transsibiřských přeprav, kterého se zúčastnilo i ČD Cargo, jakožto řádný a dlouholetý člen této mezinárodní asociace dopravců, operátorů kombinované dopravy, speditérů a dalších společností. O významu a důležitosti akce vypovídá i to, že do daleké Číny přicestovalo celkem 250 účastníků z mnoha zemí.

Hlavním bodem zasedání byly informace o vývoji přeprav po Transsibiřské magistrále mezi Čínou a Evropou. Jde o velmi významný projekt, který je výrazně podporován vládami všech participujících států. ČD Cargo považuje přepravy po „New Silk Way" nebo chcete-li nové hedvábné stezce, za velmi perspektivní, a to jak ve východních, tak západních relacích.

Zajistit realizaci těchto přeprav však není jednoduchý úkol. Je potřeba mít řadu silných a spolehlivých partnerů. Proto za velký úspěch považujeme podpis Memoranda o vzájemné spolupráci s jedním z největších hráčů v oblasti kombinovaných přeprav, společností UTLC. **Memorandum bylo podepsáno ve třech vyhotoveních, z nichž jedno je platné i pro dceřinou společnost Koleje Czeskie.**

Zástupci ČD Cargo měli také možnost prezentovat naši společnost a dokázat tak na konkrétních případech, že v konkurenci velkých evropských hráčů rozhodně nehrajeme druhé housle a že na trhu máme své nezastupitelné místo.

Vlasta Slavíková

Ze zahraničí

ŘECKO

Řecký dopravce v italských rukou

Italské železnice FS dokončily převzetí řeckého národního dopravce Trainose. Transakce v hodnotě 45 milionů EUR byla oficiálně ukončena 14. září na Italsko-Řeckém summitu. Prodej Trainose byl však zahájen již 18. ledna, následně nicméně musel být schválen Evropskou komisí. FS spatřuje velký potenciál v propojení řeckých přístavů se Střední Evropou. V roce 2016 Tainose přepravil 1,1 milionu tun zboží a 15,6 milionu cestujících (z toho 10,1 milionu bylo na příměstských vlacích). V minulém roce byl u řeckého dopravce generován příjem ve výši 120 milionu EUR a zisk dosáhl 3,3 milionu EUR. Dopravce má 672 zaměstnanců, pronajímá si okolo 1 160 vozidel a provozuje přibližně 350 osobních a nákladních vlaků denně. Zahraniční aktivity FS v současnosti tvoří 15 % příjmů, cílem je zvýšit mezinárodní obrat z 1 miliardy na 4 miliardy EUR do roku 2026.

DÁNSKO

Dánsko financuje vybavení ETCS pro nákladní lokomotivy

Dánský manažer infrastruktury Banedanmark uvedl, že grantový program ve výši 55 milionů dánských korun (8,8 milionů dolarů), který má pomoci železničním nákladním dopravcům financovat instalaci palubního zařízení ETCS na svých lokomotivách, vstoupí v platnost dne 1. října 2017. Evropská komise (EK) schválila v červenci systém financovaný vládou poté, co došla k závěru, že opatření jsou "přiměřené, v souladu s pravidly Evropské unie pro státní podporu".

Dopravci budou moci předkládat žádosti o financování do 31. října 2020, ačkoli granty budou přiděleny podle zásady "dotaci získá ten, kdo dřív přijde". Podle pokynů EK bude systém financování pokrývat nejvýše 50% způsobilých nákladů na konverzi. Dotace až 1,2 milionu dánských korun bude přidělena k vybavení první lokomotivy dopravce (první instalace ve své třídě) a až 500 000 dánských korun pro každou další jednotku. Schéma zahrnuje jak zařízení ETCS, tak i nákup specifických přenosových modulů (STM) pro komunikaci se stávajícím signalizačním systémem.

SLOVENSKO

Třináct dopravních projektů získalo podporu z Evropské unie

Třináct dopravních projektů ze Slovenska s celkovým grantem víc než 153 mil. EUR získalo na konci července podporu Evropské unie a dostalo se do užšího výběru Evropské komise mezi plánované investice v rámci nástroje na propojení Evropy. Ze železničních projektů je mezi podpořenými např. implementace GSM-R do sítě ŽSR v úseku Varín – Košice – Čierna nad Tisou, modernizace železniční tratě Devnská Nová Ves – Kúty št.hr., dostavba seřaďovací stanice Žilina-Teplička nebo dodání a instalace ETCS do hnacích vozidel řady 361.

Michal Vítěz, Michal Roh

Sportovní hry ČD Cargo 2017

Jubilejní, již 10. ročník této oblíbené sportovně-společenské akce se uskutečnil 7. září 2017 v multifunkčním sportovně-relaxačním areálu hotelu Sport ve Zruči-Senci u Plzně.

Do tohoto překrásného areálu se sportovní hry vrátily opět po několika letech, ale pamětníci si jistě vzpomenou, že prvních pět ročníků se konalo právě zde.

I přes nepřízeň počasí se při slavnostním zahájení shromáždilo téměř šest desítek odhodlaných sportovců ze tří desítek firem z řad obchodních partnerů doplněných zástupci ČD Cargo, především obchodních manažerů. Společně s moderátorem sportovních her Davidem Kozohorským, krátce po desáté hodině dopolední slavnostně odstartovala sportovní zápolení obchodní ředitelka Vlasta Slavíková. I zlověstně temná mračna se nakonec rozestoupila a počasí přeci jen ukázalo svoji přívětivější tvář.

Pro sportovní nadšence bylo tentokrát připraveno sedm disciplín, z toho většina takových, které si mohl vyzkoušet každý i bez předchozí sportovní průpravy. Pravda, u tenistů a stolních tenistů bylo vidět, že se této disciplíně věnují pravidelně, byť jen na rekreační úrovni. Pétanque, minigolf, plážový volejbal či hra jenga pak byla opravdu pro každého. Poslední disciplína se poněkud vymykala oproti ostatním – – jízda na elektrickém býkovi vyžadovala odvahu, stabilitu a pohybovou koordinaci. Bylo téměř nemožné absolvovat během dne všechny disciplíny, a tak k těm nejoblíbenějším patřil pétanque a zdánlivě nenáročná jenga.

Vlasta Slavíková, ředitelka odboru obchodu zahajuje jubilejní 10. sportovní hry ČD Cargo.

I v pohodové atmosféře byl znát sportovní duch a snaha každého o co nejlepší výsledek. Není však podstatné, kdo a jak se umístil. Cílem sportovních her je primárně prohlubování a utužování vztahů se zákazníky, kteří oceňovali nejen možnost odpoutat se od každodenních pracovních povinností a stresů, ale i možnost neformálně prodiskutovat některá témata plynoucí ze vzájemných obchodních vztahů. A toto poslání sportovní hry dlouhodobě bezezbytku naplňují.

Nebyla by to však ta správná sportovní akce, aby neměla svoje vyvrcholení v podobě předávání pohárů a cen těm nejlepším. Této úlohy se opět ujala obchodní ředitelka Vlasta Slavíková spolu s členem představenstva pověřeným řízením úseku provozu Zdeňkem Škvařilem. Závěrečné loučení se neobešlo bez příslibu na další ročník, který se bude opět stěhovat do Železných hor. Na rozbor celodenních sportovních výkonů a vášnivé diskuze individuálních výkonů pak zbylo ještě dostatek prostoru u závěrečného občerstvení.

Marek Kindl z Vápenky Čertovy schody se pokouší zkrotit elektrického býka.

Takže sportu zdar a za rok opět na shledanou!

Text: Zdeněk Šiler
Foto: Archiv ČD Cargo

Den otevřených dveří v depu České Budějovice

Letošní Den otevřených dveří v lokomotivním depu České Budějovice se uskutečnil v sobotu 16. září. I přes chladné a deštivé počasí jej navštívilo přibližně čtyři tisíce lidí.

Stalo se již tradicí, že se návštěvníci této akce mohli svézt parním vlakem vypraveným ze železniční stanice České Budějovice se zastávkami v lokomotivním depu a na teplárenské vlečce. Nostalgické vozy ČSD řady Bam 5113 byly zaplněné do posledního místečka. Pro návštěvníky byl připraven bohatý program. Prohlédnout si bylo možné vozidla Českých drah i ČD Cargo, nejen malé návštěvníky zaujalo také modelové kolejiště, kde kromě husté osobní i nákladní dopravy bylo možné spatřit i model zámku Hluboká nad Vltavou. Dlouhé fronty čekajících se tvořily u místa, ze kterého bylo možné se svézt po areálu SOKV na stanovišti strojvedoucího motorové lokomotivy. Výstava fotografií ze železničního prostředí zaujala především starší děti a dospělé. V rámci dne otevřených dveří však probíhala řada dalších aktivit. Například výstava hasičské techniky SŽDC, kdy největší zájem u malých návštěvníků vzbudil záchranářský člun.

O zábavu nejmenších návštěvníků bylo postaráno různými soutěžemi. Starší děti mohly zdokonalit své vědomosti například poznáváním lokomotiv, rodiče s menšími dětmi si mohli zahrát pexeso s drážní tématikou. Pro nejmenší návštěvníky bylo připraveno skládání puzzlí nebo sestavování polepených papírových krabiček, ze kterých šel seřadit celý nákladní vlak, včetně lokomotivy. Dětem bylo také umožněno vyzkoušet si pracovní oblečení posunovače včetně pracovní helmy, červeného praporku a reflexní vesty. Nejzajímavější atrakcí pro dětské návštěvníky byla podomácku vyrobená mašinka, která shazovala připravené kuželky. Promítaly se pohádky o mašinkách.

Zájem návštěvníku byl veliký, a proto se už nyní těším na příští ročník dne otevřených dveří.

Text a foto: Helena Kohoutová

Odborná způsobilost zaměstnanců společnosti

Zákonem č. 319/2016 Sb., se změnil s účinností od 1. dubna 2017 zákon o dráhách č. 266/1994 Sb., kde je v ustanovení § 46s nově uvedeno, že k dosažení a udržení odborné způsobilosti musí být zaměstnanci zajišťující obsluhu, údržbu, opravy a kontrolu dráhy nebo drážních vozidel, kteří vykonávají pracovní činnosti zajišťující bezpečné a plynulé provozování dráhy a drážní dopravy školeni, a jejich odborná způsobilost musí být ověřena odbornou zkouškou. Přípravu k odborným zkouškám a následné pravidelné školení musí zajistit akreditovaná právnická nebo fyzická osoba.

ČD Cargo získalo potřebnou Akreditaci od Drážního úřadu mezi prvními a může proto i nadále po dobu 5 let zajišťovat přípravu k odborným zkouškám a následné pravidelné školení vlastních zaměstnanců.

Věra Drncová

DRÁŽNÍ ÚŘAD
Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2

vydává

OSVĚDČENÍ O AKREDITACI

číslo: **CZ 2017 0002S**

pro právnickou osobu:

ČD Cargo, a.s.
Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 - Holešovice
IČ: 28196678

Předmět akreditace:

Ověřování odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy nebo drážní dopravy, přípravu k odborným zkouškám a následné pravidelné školení podle § 46s odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách") zaměstnanců ČD Cargo, a.s. v rozsahu

- zajišťování bezpečného provozování drážní dopravy a obsluhy DV,
- zajišťování bezpečného provozování dráhy celostátní a regionální, její obsluha, údržba, oprava a kontrola,
- zajišťování bezpečného provozování dráhy místní a vlečky, její obsluha, údržba, oprava a kontrola,
- údržba, oprava a kontrola drážních vozidel.

Tuto akreditaci udělil Drážní úřad na základě posouzení splnění požadavků § 46s odst. 4 zákona o dráhách a souvisejících předpisů.

Toto osvědčení je platné do **30.4.2022**

DRÁŽNÍ ÚŘAD 124

V Praze dne 27.4.2017

Ing. Ondřej Fanta, Ph.D.
ředitel sekce provozně-technické

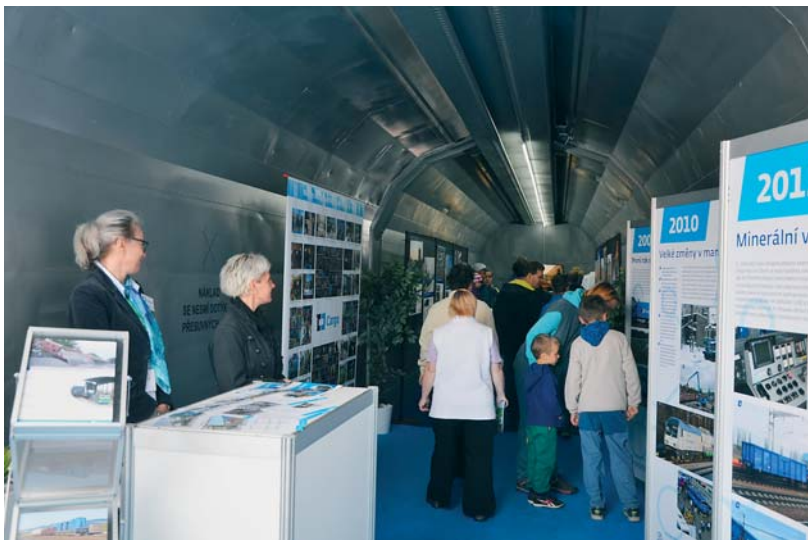
Správní poplatek uhrazen ve výši 3000,- Kč a doklad uložen ve spisu.

Den otevřených dveří na pile ve Ždírci nad Doubravou

Jak jsme již zmínili v úvodním rozhovoru, uskutečnil se v sobotu 9. září 2017 na pile společnosti Stora Enso ve Ždírci nad Doubravou den otevřených dveří.

Podle odhadů se ho zúčastnilo na dva tisíce návštěvníků. Návštěvníci si mohli prohlédnout jednotlivé výrobní objekty za plného provozu, seznámit se s technologií výroby řeziva, dřevěných peletek atd. V rámci dne otevřených dveří si mohli návštěvníci prohlédnout i malou výstavu vozidel dopravce ČD Cargo. Velký zájem zejména mezi dětmi byl o svezení na lokomotivě řady 731. Dospělí návštěvníci si zase pozorně prohlédli expozici z desetileté historie společnosti ČD Cargo i nákladní vozy na přepravu dřeva různých řad. Velký zájem návštěvníků znamenal nejen propagaci dřevozpracujícího závodu, ale i propagaci železnice a služeb ČD Cargo. Za úspěšnou realizaci akce patří poděkování mimo jiné pracovníkům provozní jednotky Brno.

Text a foto: Michal Roh



Také výstavní vůz s expozicí o ČD Cargo se těšil zájmu návštěvníků.

Den otevřených dveří probíhal za plného provozu pily.

Celkový pohled na volnou plochu s vystavenými vozidly ČD Cargo

V posunovací lokomotivě se chtěly svézt nejen děti, ale i dospělí.

Svět tramvají Erwina Cettinea

Liberec a Jablonec nad Nisou

Erwin Cettineo – legenda mezi libereckými fotografy. Již od svých deseti let se věnoval dokumentovaní života okolo sebe a zejména svým oblíbeným tramvajím.

Díky tomu mají Liberec a Jablonec nad Nisou naprosto jedinečnou sbírku fotografií. Tu nyní opatruje liberecký Boveraclub, který z ní nyní sestavil tuto nádhernou knihu. Jsou v ní fotografie postupně od roku 1912 až do 1982. Více než 150 fotografií dokumentující 70 let rozvoje místních tramvají. Úžasná sbírka, kterou se nemůže pochlubit jen tak ledajaké město.

Boveraclub – liberecký spolek dopravních nadšenců vznikl v roce 1987 a za 30 let své existence se mu podařilo zrenovovat a zprovoznit již několik místních tramvají. Krom toho opečovává i další místní historická vozidla, včetně autobusů.

- **Velikost knihy:** čtvercový formát, 210 mm
- **Počet stran:** 180
- **Fotografie:** Erwin Cettineo
- **Text sestavil:** Ing. Tomáš Krebs
- **Vydal:** Boveraclub z.s., Mrštíkova 850/3, 460 07 Liberec 3

Rok vydání: 2017

Více informací naleznete na stránkách spolku: www.boveraclub.com.

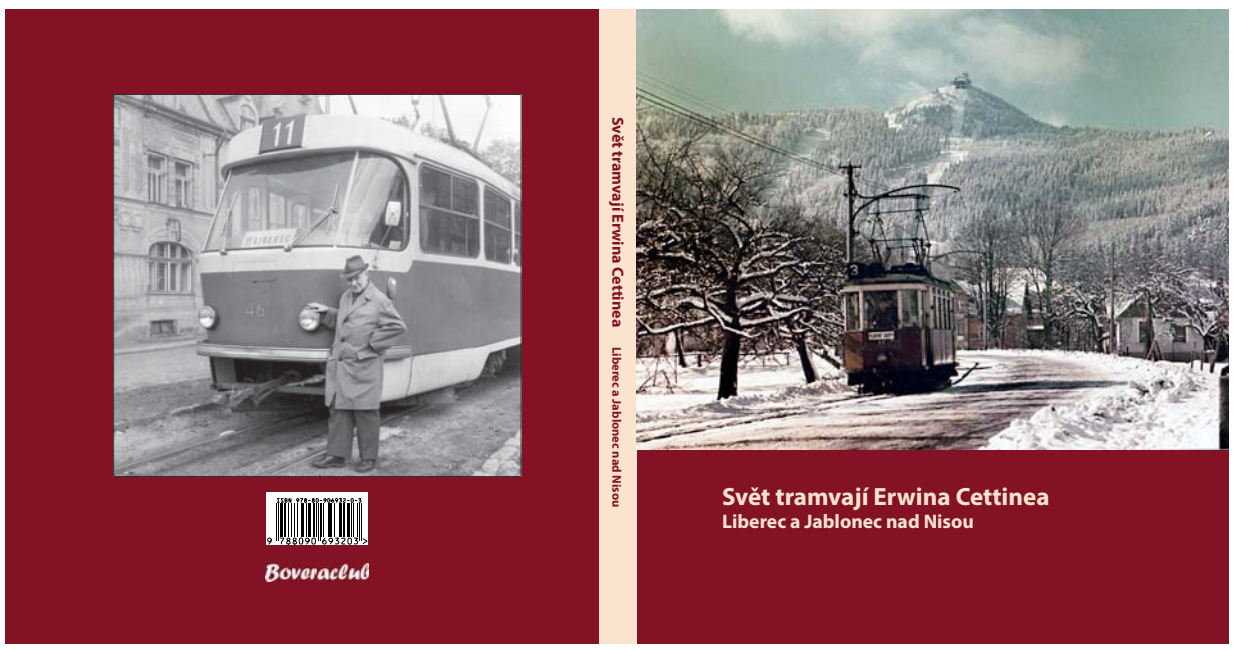


Foto měsíce

Zajímavou koláží představující nám velkou část hnacích vozidel vystavených na akci v Ústí nad Labem jsme se rozhodli vybrat jako říjnové foto měsíce. Koláž nám do redakce zaslal fanoušek železnice **Jakub Dvořák** z České Lípy.

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.