

## Cargo

### KRÁTCE

#### Spolupracovali jsme při natáčení reklamy

ČD Cargo se významnou měrou podílelo na natáčení reklamního spotu pro americkou centrálu společnosti GE. Natáčení realizovala společnost NEW WAVE location. Realizaci reklamního spotu o délce přes jednu minutu předcházela řada přípravných prací, protože požadavky zadavatele se neustále měnily. Bylo nutné zajistit sestavu krátkého vlaku a jeho jízdu po tratích pražského uzlu. Souprava byla sestavena z vysokostěnných vozů s vápenecem, z plošinových vozů a z vozů ložených kontejnery. Vápenec byl do vozů naložen proto, aby kaskadéři mohli skákat z mostu přímo do jedoucího vlaku. Na plošinové vozy si filmaři nainstalovali motorky a čtyřkolky. Pronásledovaný hrdina na jedné z nich pak z jedoucího vlaku ujel. Vlastní natáčení s ČD Cargo trvalo dva dny – první den proběhla zkouška, druhý den ostré natáčení. Pro ostré natáčení jsme vlak odvezli do Kladna, kde se poblíž zastávky Kladno město realizovaly záběry, ve kterých kaskadéři skákali do jedoucího vlaku. Poté vlak odjel do stanice Praha-Smíchov, kde se natáčela scéna opuštění jedoucího vlaku jedním z protagonistů na motorce. Další den se ve spolupráci s Českými drahami natáčely záběry ve stanici Praha Masarykovo nádraží. Vápenec byl poté přepraven k vykládce do Kynšperku nad Ohří, kde byl použit na zpevnění cest. Díky za náročnou a operativní realizaci akce patří všem zainteresovaným zaměstnancům Provozní jednotky Praha.

MARTIN KAŠPAR

#### Tablety pomáhají při inventarizaci vozů

Každoročně je v období podzimních měsíců prováděna inventarizace veškerého majetku společnosti ČD Cargo. Zatímco hnací kolejová vozidla jsou rok co rok dokladově fyzicky sepisována, u nákladních vozů jsou dohledávané takové, které jsou delší dobu bez pohybu. Konkrétně pro loňskou inventarizaci bylo zvoleno kritérium pro dohledání vozů, které jsou více než čtyři měsíce bez pohybu. Aplikovaná metoda soupisu inventarizace nákladních vozů byla rozšířena o fyzický soupis všech vozů ve vlastnictví ČD Cargo. Znamená to, že se každý vůz označený značkou ČDC (ČDC-R) musí dohledat, nafotit a zdokumentovat. Naposledy takto vykonaný soupis proběhl v roce 1995. Nyní bylo k inventarizačnímu soupisu použito mobilní zařízení ve formě tabletu, který je vybaven operačním programem Android a nainstalovanou speciální aplikací umožňující záznam evidovaného výskytu vozu včetně pořízení fotografií. Aplikace dále zajišťuje přenos pořízených informací přímo do systému SAP, kde probíhá porovnání s údaji AM modulu (správa investičního majetku) a Kartotékou nákladních vozů. Na úrovni provozních jednotek a středisek oprav kolejových vozidel jsou ustaveny inventarizační týmy, kterým se od poloviny října do poloviny prosince 2014 podařilo sepsat 70 procent z celkového počtu 26 tisíc vozů ČDC. Fyzická inventarizace bude ukončena tehdy, až bude zdokumentován poslední nákladní vůz. Využití moderní technologie ale nekončí završením inventarizace, nýbrž má širší uplatnění například pro zdokumentování stavu vozu při výstupu z opravy či vlečky.

ZDĚNEK ŠTĚPÁNEK

### NÁKLADNÍ DOPRAVA V KRAJÍCH

V novém seriálu Železničáře se budeme věnovat nákladní dopravě v jednotlivých krajích naší republiky. Začneme v Praze, kde přeprava nákladů prošla bouřlivým vývojem v kontextu s rozvojem nejen železné dráhy, ale i metropole samotné. Od první „koňky“, vybudované pro svážení dřeva a uhlí, přes stavbu unikátního nákladového nádraží na Žižkově a několika nákladních spojek až po postupný útlum vlivem zániku průmyslových podniků a následných urbanistických změn hlavního města. Přesto nákladní doprava po železnici na území Prahy nezanikla a pro některé přepravce je stále nezastupitelná. Zásadní význam mají zejména kontejnerové terminály v Uhříněvsi a na Žižkově.



# Hlavním městem proudí různé komodity



První železnici byla železnice koňská o rozchodu 1 066 mm otevřená Pražskou železniční společností v roce 1830. Jejím úkolem byla především přeprava dřeva z lánských lesů, později i přeprava uhlí z kladenské pánve do Prahy. Velký význam měly pro Prahu železniční tratě Severní státní dráhy z Olomouce do Prahy (1845) s pokračováním dále na sever (1850) do Děčína a Drážďan. Po první světové válce padlo rozhodnutí oddělit osobní dopravu v pražském uzlu od nákladní. Prvním krokem bylo dokončení spojovací nákladní tratě z Vršovic přes Malešice do Libně v roce 1919 a dokončení spojky z Vítkova na horní libeňské nádraží v roce 1926. Z pohledu nákladní dopravy bylo důležité také dokončení tratě z Malešic do nového nákladového nádraží v Praze na Žižkově v roce 1936.

#### Prim hraje kombinovaná doprava

Dnes se z pohledu jednotlivých komodit v Praze nejvíce daří kombinované dopravě. Nacházejí se zde dva kontejnerové terminály. Ten v Uhříněvsi patří společnosti Metrans, žižkovský pak společnosti Rail Cargo Operator – CSKD. Odtud odjíždějí ucelené vlaky s kontejnery především do Hamburku a Přerova. Po železnici jsou odtud odesílány i kontejnery ve formě jednotlivých vozových zásilek. Veškeré činnosti související s nákladní dopravou by však z Žižkova měly být v blízké budoucnosti vymístěny a výše uvedený operátor bude nucen uvažovat o výstavbě nového terminálu. Na druhé příčce mezi komoditami, které se nakládají ve stanicích pražského uzlu, je železný šrot ložený do vozů především na vlečce společnosti Kovošrot Group CZ odbočující ze stanice Praha-Hostivař. Firma Luboš Podaný nakládá kovový odpad v Praze-Krči, firma Cerva CZ pak v Praze-Libni atd. Ve vosech národního nákladního dopravce ČD Cargo se přepravuje také sběrový papír (Praha-Běchovice, Praha-Strašnice). Železniční doprava, resp. společnost ČD Cargo, je tak přímo napojena do ekologického systému třídění a nakládání s odpady. Z oblasti chemických produktů představuje nejvýznamnějšího zákazníka společnost Brenntag Česká republika, na jejíž vlečce v Horních Počernicích je nakládáno a vykládáno velké množství vozů ložených různými chemikáliemi. Nejedná se tedy o klasického „chemického“ zákazníka, který odebírá zboží především v ucelených vlacích.

#### Pražské nákladní zajímavosti

Na území Prahy se nachází cca 220 km železničních tratí včetně různých traťových spojek, přičemž cca 140 km je elektrifikovaných a 120 km dvou- a vícekolejných. Významnými stavbami pražského uzlu byla také dvě seřadovací nádraží. To ve Vršovicích je bohužel už minulostí a pro potřeby nákladní dopravy dnes plně dostačuje kapacita seřadovací stanice v Libni.

**Nakládky za rok:**  
cca 2,3 mil. tun zboží  
**Vykládky za rok:**  
cca 2,5 mil. tun zboží

1. Libeň, 2. Žižkov, 3. Malešice, 4. Hostivař, 5. Uhříněves, 6. Vršovice, 7. Radotín, 8. Satalice, 9. Krč, 10. Ruzyně



**SATALICE.** Do stanice Praha-Satalice ČD Cargo ročně dopraví více než 250 vozů se stlačeným plynem pro firmu Flaga s.r.o. FOTO MICHAL ROH ML. (3x)

#### Nákladními centry jsou Malešice a Radotín

Ale ucelené vlaky s pohonnými hmotami samozřejmě Prahou dosti často projíždějí. Jedinou stanicí v Praze, ve které se čas od času nakládalo dřevo, je Praha-Zbraslav ležící na jižním okraji města na trati tzv. Posázavského pacifiku, tedy tratě se silnou rekreační dopravou. V této stanici bývalo ještě v nedávné minulosti nakládáno i jiné zajímavé zboží – různé výbušniny a třaskaviny. Z firem, kterým ČD Cargo nabízí speciální služby „šité na míru“, musíme zmínit společnost MITAS, pro kterou zajišťujeme přepravy vyrobených pneumatik do skladu v Brandýse nad Labem. Ze stanice Praha-Vršovice odjíždějí kryté nákladní vozy ložené různým humanitárním materiálem určeným pro charitativní organizaci Diakonie v Broumově. Stanice Praha-Ruzyně je odeslací pro termínované zásilky společnosti Lagermax mířící do Ostravy.



**ŽIŽKOV.** Jedním z kontejnerových terminálů na území Prahy je nádraží Žižkov.

K stanicím s nejsilnější vykládkou patří Praha-Radotín, která je přípojná pro vlečku jednoho z nejvýznamnějších zákazníků ČD Cargo – společnost Českomoravský cement, a Praha-Malešice. V druhé jmenované stanici jsou největšími zákazníky Pražská teplárenská a Feron. První zákazník odebírá černé uhlí, druhý pak různé hutní materiály. Do stanice Praha-Malešice je zapojena i vlečka logistického terminálu České pošty a každý večer odtud odjíždějí rychlé nákladní vlaky přepravující poštovní zásilky do Olomouce a Ostravy. Zajímavostmi jsou zásilky stlačených plynů do stanice Praha-Satalice nebo materiálů pro pražský Dopravní podnik do různých stanic, především pak do Prahy-Hostivaře.

#### Vývoj hlavního města snížil objem přeprav

Přesto je objem zboží vyloženého nebo naloženého v Praze bohužel nevelký. Důvodů je několik. Po politicko-hospodářských změnách v roce 1989 se výrazně změnila struktura průmyslu v Praze. Dříve průmyslové čtvrti Libeň nebo Vysočany se postupně proměňují v obytné zóny, stejně jako Holešovice, Modřany nebo Smíchov. Se zánikem továren souvisí i zánik vleček. Změnila se i struktura zboží dopravovaného z/do metropole. Také lokality pro výstavbu nových logistických a skladovacích center na počátku devadesátých let 20. století byly v okolí Prahy vybírány spíše podle vhodnosti napojení na silniční síť než na železnici. I to má samozřejmě nepříznivý dopad na stav železniční nákladní dopravy v Praze a jejím okolí.

MICHAL ROH