

Veřejná podpora přesunu zboží na železnici

19. prosince 2016 schválila Evropská komise dva italské programy veřejné podpory určené k povzbuzení přesunu nákladní dopravy ze silnice na železnici a moře. Evropská komise shledala, že navržená opatření jsou v souladu s pravidly státní podpory Evropské unie, přispějí ke snížení znečištění a kongescí při zachování hospodářské soutěže na jednotném trhu.

První program s rozpočtem 255 milionů eur poskytuje dotace provozovatelům železniční dopravy, přičemž je otevřený všem železničním společnostem působícím na italském nákladním trhu. Největší přínos se očekává zejména v jižní Itálii, kde je nerovnováha mezi železniční a silniční dopravou nejvýraznější. Úroveň podpory, kterou mohou příjemci získat, je založena na snížení poplatků za použití dopravní cesty a porovnání externích nákladů mezi železniční a silniční dopravou. Druhý program má rozpočet 138 milionů eur a je určen zasilatelům, kteří zahájí nové námořní přepravy nebo vylepší stávající námořní trasy.

Cílem evropské dopravní politiky je převedení 30 % současné silniční nákladní dopravy nad 300 km na železniční nebo vodní dopravu. K 30% přesunu se přihlásila i česká vláda svým usnesením č. 978/2015. Hovoří o tom i vládou schválená koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030. Ta oproti podobným dokumentům z minulosti navrhuje i konkrétní kroky, díky kterým by mělo být možné přesun uskutečnit. Dokument se dotýká i problematiky přepravy jednotlivých vozových zásilek, která je přímo svázána s budoucností ČD Cargo a má zároveň širší dopady nejen do dopravního sektoru, ale i na zaměstnanost v regionech. Zároveň se v dokumentu praví, že: „Železniční dopravu nelze dlouhodobě stavět na málo efektivních technologiích a na přepravě jednotlivých vozových zásilek. Do budoucna se těžiště nákladní železniční dopravy při přepravě menších objemů přesune na multimodální dopravu, tzn. v rámci spolupráce jednotlivých druhů dopravy.“

Věřím, že tentokrát nezůstane jen u teoretických návrhů řešení, ale že se podaří přejít od slov ke konkrétním činům. Příklad z Itálie dokazuje, že to jde.

Michal Roh



V letošním roce bude společnost ČD Cargo pokračovat v likvidaci nepotřebných nákladních vozů a také lokomotiv. Jedná se o technicky i legislativně poměrně náročný proces, na jehož konci není jen šrot odprodáný do hutí, ale i vyzískaný materiál, který upotřebíme např. při opravách dalších vozů. Foto: Michal Roh

Jsmo rovnocenným partnerem orgánům státní správy

Ve veřejných i odborných médiích se už téměř rok objevují zmínky o sdružení železničních dopravců ŽESNAD.CZ. Jeho výkonným ředitelem je Ing. Oldřich Sládek. Ten se díky dlouholeté praxi může pochlubit hlubokými odbornými znalostmi železničního prostředí. Požádali jsme ho proto o rozhovor, ve kterém by stručně zhodnotil dosavadní činnost ŽESNADu a nastínil i jeho další cíle.

► Sdružení ŽESNAD.CZ zanedlouho oslaví rok od svého založení. S jakými cíli bylo sdružení založeno a jak se je daří naplňovat?

Základním cílem bylo zrovnoprávnit postavení nákladních dopravců, pokusit se napravit dlouhodobě neřešené problémy typu kapacity rozhodujících tratí, cen za dopravní cestu, za trakční energii a s nimi spojenými způsoby odúčtování. Řešit finanční a technologické problémy s evropskými směrnici a z nich vyplývajícími požadavky (ETCS, TSI apod.), infrastrukturní problémy a další. Myslím si, že jsme nasadili vysoké tempo práce a být zásadní výsledky práce se začnou ukazovat nejdříve tak po roce 2019, už teď se podařilo několik věcí. Namátkou mohu jmenovat změnu smlouvy o nákupu trakční energie s ČD, koordinaci

implementace TSI TAF se SŽDC nebo spolupráci s Drážním úřadem ve vztahu ke sjednocení některých provozních předpisů.

Co je ale podstatné. Od první vteřiny existence sdružení se stanovilo, a také se to dodržuje, že řešíme cokoli – politické, legislativní, technické, techno-

aby byl ŽESNAD.CZ akceschopný, pracovitý a nerozhádaný. Tento zákaz se daří stoprocentně dodržovat, z čehož mám velkou radost.

► Název ŽESNAD.CZ nápadně připomíná název podobného sdružení autodopravců. Byl to záměr?



logické a administrativní problémy, ale nikdy ne obchod! Striktně se zakázala, byť i sebemenší zmínka o obchodních procesech a záležitostech. A to nejen kvůli obavám z možného kartelu a právních postihů, ale hlavně proto,

Ano i ne. Hledal se název, který by vystihoval naše sdružení, leč všechny možné navrhované názvy už byly někde registrovány. Nakonec název spolku vymyslel prezident spolku pan Samek a ano, inspiroval se.

► Kolik má v současné době ŽESNAD.CZ členů a jaké procento trhu v železniční nákladní dopravě reprezentuje?

Máme několik kategorií členů, a proto můžu být členem například i já, fyzická osoba – podnikatel. ŽESNAD.CZ sdružuje 14 nejvýznamnějších železničních nákladních dopravců, které reprezentují odhadem 98 % nákladního železničního trhu a hlásí se další zájemci. Co je ale podstatné, většina členů má zájem o aktivní členství a aktivně působí v našich pracovních skupinách, které jsme zřídili k řešení konkrétních problémů. Společně pracují státní, polostátní i soukromé železniční společnosti a celý systém dobře funguje. Především proto, že v řadách spolku je mnoho schopných a erudovaných odborníků, kteří práci pro ŽESNAD.CZ dělají navíc vedle svého běžného zaměstnání. Patří jim velké poděkování. Je mezi nimi pocho-pitelně i řada zaměstnanců ČD Cargo, které samo o sobě je jedním z nejaktivnějších dopravců ve sdružení.

► Myslíte si, že se ŽESNAD.CZ podařilo stát respektovaným partnerem orgánům státní správy, zejména Ministerstvu dopravy apod.?

Pokračování na str. 2

Jsmo rovnocenným partnerem orgánům státní správy

Dokončení ze str. 1

Domnívám se, že ano a znovu na tomto místě musím poděkovat všem, kteří s námi ochotně spolupracují. Rád bych namátkou vyzdvihl Drážní úřad České republiky, odbor železniční, vodní

a kombinované dopravy O130 Ministerstva dopravy České republiky nebo například odbor strategie O26 SŽDC.

► **Cíle sdružení se dají rozdělit na dlouhodobé a krátkodobé. Můžete nám je přiblížit?**

Krátkodobé cíle jsou například aktivní spolupráce na podobě různých vyhlásek nebo již výše zmíněné oblasti odúčtování trakční energie, dále otevření problému poplatků za obnovitelné zdroje energie v oblasti železniční dopravy. Dlouhodobé jsou třeba naše

snahy o podobu Prohlášení o dráze nebo připomínky k infrastrukturním stavbám. Více informací lze najít na www.zesnad.cz.

► **Dráze jste zasvětil celý svůj profesní život. Nelitoval jste se někdy?**

Dráha je radostí i prokletím zároveň. Ale to asi platí podobně jako v jiných oborech. Já jsem ale měl v životě štěstí, že se mi můj koníček stal zároveň i zdrojem obživy.

Přípravil Michal Roh
Foto: Michala Bílková

Naše vize a cíle nejsou jen prázdná slova

K tomu, aby jakákoliv společnost působící na konkurenčním trhu nejen přežila, ale mohla se i úspěšně rozvíjet, potřebuje jasné, konkrétní a především dosažitelné vize a cíle. ČD Cargo v tomto směru rozhodně není žádnou výjimkou, trh nákladní železniční dopravy lze bez nadsázky označit jako vysoce konkurenční. Obrazně řečeno je jistě dobré vědět, kam naše koleje ve středně a dlouhodobém horizontu vedou.

Je podle mého názoru zcela logické a správné, že chceme rozšiřovat kvalitu a nabídku našich služeb či jejich teritoriální působnost. Že se hodláme stále více zaměřovat na nové a dynamicky se rozvíjející tržní segmenty a technologie, včetně modernizace vozidlového parku o nové interoperabilní lokomotivy. Že budeme usilovat o zvyšování produktivity našich kapacit a celkové zefektivnění provozních činností s cílem vytvořit dlouhodobě stabilní a konkurenceschopnou společnost, která myslí na rozvoj svých zaměstnanců. Za všemi těmito cíli si pevně stojím.

Vize a cíle naší společnosti tedy jasné a konkrétní jsou. K tomu, aby byly zároveň i dosažitelné, je však třeba každodenního profesionálního a zodpovědného přístupu každého z nás, a to na jakémkoli pracovišti a jakékoliv pozici. V opačném případě zůstanou jen na papíře, a to by pro budoucnost ČD Cargo nevěstilo nic dobrého.

Tohoto scénáře se však nebojím. Jsem optimistou, přestože obhajovat naši vedoucí pozici na trhu nákladní železniční dopravy v České republice či hlouběji pronikat na zahraniční trhy rozhodně není snadné. Mějme však na paměti ještě jednu důležitou veličinu, která se ve vizích a cílech neobjevuje – hrdost na firmu. Vzhledem k historii, velikosti, počtu zaměstnanců, převezným tunám, schopnosti čelit konkurenci či přizpůsobovat se novým technologiím či zákaznickým potřebám máme být v ČD Cargo rozhodně na co pyšní. Je jen třeba si občas vzpomenout a slovíčkem z vizí a cílů dát konkrétní a hodnotný obsah.

Martin Šimek,
finanční ředitel ČD Cargo
Foto: Jan Čížek



„Nové interoperabilní lokomotivy Siemens Vectron mají při naplňování cílů ČD Cargo své nezastupitelné místo – zejména pokud se týká expanze na zahraniční trhy. Lokomotivy samy o sobě však žádné, byť vedením sebelépe definované, cíle ne naplní. Jejich efektivní využití a maximální vytížení tak plně závisí na kvalitě práce celé řady zaměstnanců; od obchodníků přes dispečery, strojvedoucí až třeba po údržbáře.“

Výměnná stáž ústředních dispečerů

V průběhu listopadu a prosince 2016 se po dohodě vedení ČD Cargo a ZSSK CARGO uskutečnila výměnná stáž ústředních dispečerů obou železničních dopravních podniků.

Vzhledem k poměrně napjaté situaci v předávce ucelených vlaků s rudou a uhlím nejen na rameni Ostrava – Košice, ale především na úseku PKP – SŽDC – ŽSR – MÁV – CFR, se nejednalo pouze o zdvořilostní návštěvu, ale o další stupeň posílení spolupráce zaměstnanců odpovědných za vrcholové řízení provozu na styčných ramelech. Současně měla stáž za cíl poznání obvodů, základního systému práce a odchylek v jednotlivých provozních činnostech, včetně navázání užšího kontaktu mezi konkrétními zaměstnanci. Všichni totiž dobře víme, že jinak spolupracují lidé, kteří se znají jen po telefonu a jinak lidé, kteří se znají osobně a navíc mají představu o prostředí a dalších okolnostech souvisejících s prací partnera.

Praktickou realizaci výměnné stáže zajistilo řízení provozu Česká Třebová po dohodě s pracovištěm dispečinku ZSSK CARGO v Košicích. Jako první se na týdenní pobyt do Košic vydal 7. listopadu 2016 ústřední dispečer pan Jaroslav Zúda. Po příjezdu do Košic a ubytování v hotelu Gloria vykonal v rámci poznání tři dvanáctihodinové

směny na pracovišti ústředního dispečera ZSSK CARGO.

Dispečink řízení provozu v Košicích pod vedením ústředního dispečera doplňují pracoviště kontrolního dispečera obvodu Košice a tři pra-

coviště lokomotivních dispečerů. Do struktury řízení provozu jsou dále zahrnuta samostatná pracoviště v Trnavě, Žilině, Zvolenu a Čiernej nad Tisou. Zaměstnanci dispečinku pracují obdobně jako u ČD Cargo

v nepřetržitém turnusovém režimu. Ve čtvrtek 10. listopadu se pan Zúda, v doprovodu slovenských kolegů, vypravil do Čiernej nad Tisou. Zde se kromě obecného seznámení s překladištěm seznámil s prací místních stroj-

mistrů a ústředního dispečera – vedoucího směny pro obvod Čierna nad Tisou.

V následujících týdnech se vystřídali v České Třebové dva slovenští kolegové. Postupně přijeli pánové Ján Buša a Jaroslav Ivanoc. Naši kolegové již přijeli vybaveni výpočetní technikou se slovenskými informačními systémy, a tak mohli přímo v praxi sledovat pohyby vlaků a zájmových zásilek v obou informačních systémech. Jen místo Čiernej nad Tisou jsme naše hosty důkladně seznámili s uzlem Česká Třebová. Jako zatím poslední se vydal do Košic pan Jiří Škovroň, a to v termínu od 28. listopadu do 2. prosince 2016. Samozřejmě po práci vznikl prostor i pro neformální setkání jednotlivých zaměstnanců. Košice jsou zajímavé město a také Česká Třebová má svým hostům co nabídnout. Uskutečnili se komentované prohlídky obou měst, přišel na řadu i bowling a posezení se širším okruhem kolegů.

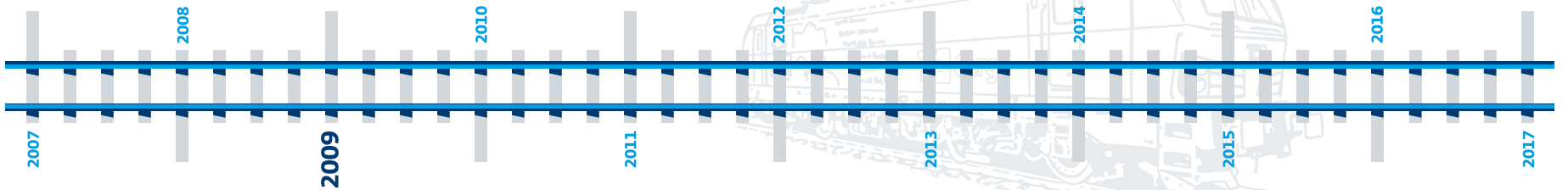
Vzájemná stáž splnila svůj účel beze zbytku. Lidé se poznali osobně na pracovištích i mimo ně. Zlepšila se komunikace mezi oběma dispečinky a povedlo se vysvětlit i některé stávající nesrovnalosti. Je naším společným zámerem v osobním setkávání ústředních dispečerů pokračovat i v jarních měsících roku 2017.

Evžen Gryc
Foto: Archiv ZSSK Cargo



Ústřední dispečer ZSSK Cargo Ján Buša

175 let tradice v nákladní dopravě



ČD Cargo – rok 2009

Další rok existence samostatné společnosti ČD Cargo nebyl jednoduchý. Naplno se totiž projevil dopad hospodářské krize.

V roce 2009 tak bylo přepraveno 68,3 mil. tun zboží, což představovalo

mzdy o 15 %. Zlepšilo se vyřízení vlaků (meziročně o 5 %), utlumily se na minimum neproduktivní výkony ve vlakové dopravě i u posunu. Narostl podíl přepraveného zboží (v tunách) na 1 zaměstnance o 15 % a snížil se podíl jízdy lokomotivních vlaků na celkové uje-

parku můžeme ještě jmenovat zahájení měření skutečné spotřeby elektrické energie na lokomotivách ČD Cargo. Stroj 230.028 byl tehdy jako první vybaven měřákem spotřeby elektřiny. V rámci zkoušek jsme v čele některých kontejnerových vlaků v relaci Děčín st. hr. – Praha-Uhriněves mohli spatřit vicesystémovou lokomotivu Siemens německé řady 189. Od počátku listopadu přebíralo ČD Cargo od společnosti Pars Nova Šumperk modernizované lokomotivy řady 230. Z výčtu technických vylepšení těchto lokomotiv stojí za zmínku zejména dosazení dvou kompresorů 3 DSK 100 s lepšími technickými parametry.

Za velký obchodní úspěch lze považovat příjezd prvního kontejnerového vlaku s autodily z přístavu Koper do výrobního závodu HMMC v Nošovicích. Na konci března pak proběhly zkušební jízdy tří vlaků s vyrobenými automobily Hyundai i30 z Nošovic do bavorského Kelheimu. V srpnu téhož roku pak byla na vlečce zahájena pře-



Nakládka modernizovaných vozů řady Talls na vlečce společnosti Provoďinské pisky

Foto: Michal Roh



V roce 2009 se ČD Cargo dařilo v přepravě obilnin. Přepravili jsme jich cca 1,5 mil. tun. Na snímku ze 17. července obsluhuje lokomotiva 742.194 vlečku síla v Nebanicích.

Foto: Michal Roh ml.

meziroční pokles objemu přeprav o 17,9 mil. tun, tedy o více než 20 %. O 21 % poklesl i přepravní výkon, který v roce 2009 činil 12,6 mld. tunokilometrů. Rovněž tržby byly výrazně nižší – meziročně o 2,8 mld. Kč méně (-15,7 %). Nejvíce se krize dotkla přeprav pro hutnický a automobilový průmysl a také pro stavebnictví. K tomuto neradostnému úvodu do historie roku 2009 je však nutné říci, že společnost ČD Cargo na tom na evropském železničním trhu nebyla zdaleka nejhůře, a to zejména díky přijatým obchodním a protikrizovým opatřením. Pro srovnání můžeme uvést, že dopravci Rail Cargo Austria poklesl přepravní výkon o 20 %, polskému PKP Cargo o 25 %, francouzskému SNCF Fret o 26 %, italské Trenitalia o 33 % a konečně rumunské CFR Marfa o 40 %.

Meziroční výpadek v tržbách přiměl společnost k přijetí celé řady úsporných opatření. Po dohodě s odborovými organizacemi došlo ke snížení počtu pracovních míst o 14 %, přibližně 40 manažerům byly sníženy



První vlak se svitky plechů dorazil na vlečku HMMC v Nošovicích.

Archiv ČD Cargo

tých vlakových kilometrech o 28 %. Pozitivní informací bylo i snížení ceny za použití dopravní cesty s platností od 1. ledna 2009 o 20 %.

V únoru 2009 byla ukončena dodávka modernizovaných vozů řady Talls – výsypných vozů s otvírací střechou, které byly nasazeny na přepravy sklářských písků z Jestřebí. Celkem jich bylo pro ČD Cargo dodáno 60. Z událostí týkajících se vozidlového

kládka ocelových svitků. Aktivní spolupráce ČD Cargo s Korejci již v době přípravy projektu na výstavbu vlečky začala přinášet ovoce a podíl automobilů expedovaných ze závodu po železnici stále roste. Provozovatelem vlečkového areálu je od počátku firma Raillex, společnost s kapitálovou účastí ČD Cargo.

Úspěšně jsme zrealizovali řadu dalších zajímavých přeprav. Do jaderné elektrárny v Temelíně jsme v březnu přepravili čerstvé palivo, v létě jsme se podíleli na zajištění návratu části mise KFOR z Kosova. Na vlastním hlubinovém voze jsme ze ŠKODY Plzeň přepravovali Castory – speciální nádoby na vyhořelé jaderné palivo.

V červenci 2009 se uskutečnila zkušební nakládka řeziva a štěpky na nové pily firmy LESS v Čáslavi. Ta poté začala služeb ČD Cargo využívat ve

stále větší míře. Na vlečce betonárky Betonika plus v Lužici nad Vltavou jsme uskutečnili zkušební nakládku betonových trubek do vozu řady Laaps. Služby terminálu ČD-DUSS v Lovosi-

kazníky dosud využívající silniční dopravu z Německa a České republiky na Ukrajinu a do zemí za ní ležících. Jednalo se o společný projekt se slovenským dopravcem ZSSK Cargo. O mož-



Ke stěžejním patřila přeprava pohonných hmot na Letiště Praha. V roce 2009 byla jejich část realizována po trati Pražského Semmeringu.

Foto Michal Roh ml.

cích vyzkoušela společnost Schreiner Transport GmbH vlastní nové manipulovatelné silniční návěsy. Všechny tyto akce probíhaly s cílem oslovit nové zákazníky a podchytit jejich potenciál. Se stejným záměrem jsme s výhodnou zavádecí cenou začali oslovovat i zá-

nostech navýšit přepravy z České republiky do přístavu Koper jednalo vedení ČD Cargo se zástupci managementu Slovenských železnic 24. listopadu.

Na konci měsíce srpna 2009 udělil polský drážní úřad UTK dceřině společnosti Koleje Czeskie, sp. z o. o. licenzi nákladního dopravce. Rozhodnutím Celního ředitelství České Budějovice bylo společností ČD Cargo 24. září 2009 vydáno osvědčení AEO – Oprávněný hospodářský subjekt, jakýsi celní certifikát kvality.

V říjnu projednávalo představenstvo společnosti průběžnou studii zaměřenou na rozvoj logistických center v České republice, včetně informace o průběhu výstavby skladové haly ČD Cargo v Lovosicích. Původním záměrem ČD Cargo bylo vybudování trianglu logistických center, konkrétně v Lovosicích, Brně a Ostravě. O správnosti tohoto záměru svědčí fakt, že terminály kontejnerové dopravy v prvních dvou uvedených lokalitách se úspěšně rozvíjejí, zatímco na Ostravsku aktivity rozvíjí dopravce AWT v terminálu v Pas-

Michal Roh



V rámci protikrizových opatření musela být optimalizována činnost v seřadovacích stanicích. Praha-Libeň

Foto Michal Roh

V září roku 2009 vyšlo první číslo interního magazínu ČD Cargo. O tom, že se bude jmenovat Cargovák rozhodli jeho čtenáři v anketě.

Archiv ČD Cargo

Nové přepravy volně loženého cementu

Akciová společnost Cement Hranice patří mezi čtyři hlavní výrobce cementu v České republice. Majetkově je součástí italské cementářské skupiny Buzzi Unicem S.p.A., která je aktivní ve třinácti zemích téměř všech kontinentů. Obchodní aktivity hlavního akcionáře se netýkají pouze cementářské výroby, ale také výroby betonu a těžby kameniva. V sortimentu hranické továrny je sedm druhů cementu.

Výrobní historie závodu v Hranicích započala 14. dubna 1954, kdy byla slavnostně zapálena první pec na výrobu slínku. Další dvě rotační pece následovaly v průběhu května a června téhož roku. Poslední čtvrtá pec byla zprovozněna v roce 1960, čímž byla dosažena výrobní kapacita závodu 1 400 tun slínku denně. Jen pro představu, dnes je zde jedna pec s denní kapacitou výpalu 3 000 tun. Organizačně byla cementárna nejdříve slou-



Přístavba první skupiny vozů Raj na manipulační kolej ve stanici Praha-Krč

čena s Moravskoslezskými vápenicemi a od roku 1957 pak existovala jako národní podnik Hranická cementárna a vápenice. Na konci osmdesátých let 20. století se hlavním úkolem stala

změna technologie s vybudováním nové výrobní linky na výpal slínku suchým způsobem. Po realizaci finančně náročného projektu došlo k privatizaci závodu a vstupu zahraničního kapitálu firmy Italcementi. V roce 1991 došlo k založení Cementu Hranice, a.s., a v následujícím roce byla dokončena nejen rozsáhlá modernizace závodu, ale současně došlo ke změně majitele, jímž se stala Ciments Francais. Další vlastnická změna proběhla o pět let později, tentokrát se akciová společnost stala majetkem německého koncernu Dyckerhoff. Získáním majoritního podílu italské společnosti Buzzi Unicem S.p.A. v německém Dyckerhoffu se Cement Hranice vrací do italských rukou, a to v roce 2004.

Železniční doprava je již po desítky let důležitým způsobem dopravy volně loženého cementu k zákazníkovi. Hranická cementárna má vlastní vozový park tvořený vozy řady Uacs, známými „cibulemi“. Ročně s námi hranická ce-

mentárna přepraví cca 170 tisíc tun cementu. Ke stěžejním patří přepravy pro výrobce střešních krytin CEMBRIT v Šumperku a do betonárek společnosti ZAPA beton, která rovněž patří do skupiny Buzzi Unicem S.p.A, zejména pak

do stanice Středokluky. ČD Cargo se podílí i na zajišťování přeprav cementu na Slovensko.

Spolupráce Cementu Hranice a ČD Cargo se intenzivně rozvíjí a obě firmy hledají možnosti další spolupráce. Jeden z dlouhodobých projektů byl úspěšně završen 28. února letošního roku, kdy do stanice Praha-Krč přijel první ucelený vlak šestnácti vozů s cementem z Hranic na Moravě. Na manipulační koleji je pak cement přefoukáván z železničních vozů do autocisteren a převážen do betonárky ZAPA na Kačerově. Zahájení přeprav, jejichž objem by měl ročně dosáhnout až 50 000 tun, předcházela řada náročných jednání nejen se zákazníkem, ale i s Českými drahami. Díky úspěšnou realizaci patří i provozní jednotce Praha, která pro tuto přepravu, zejména pak pro vykládku připravila technologii.

Text: Alena Pilařová Makešová
Foto: Michal Roh



Do pestrobarevné autocisterny ZAPA se vejde obsah dvou „cibulí“ železničního vozu.



Vyhodnocení jízdy prvního vlaku proběhlo v železniční stanici Praha-Krč za účasti obchodu i provozu ČD Cargo a zástupců firem Cement Hranice a ZAPA beton.

Když železniční vagón přestane být potřebný, kam s ním?

Na tuto otázku umí společnost ČD Cargo odpovědět, i když v předchozích letech to nebylo zrovna jednoduché. Staré a vysloužilé vozy, které svým technickým stavem nevyhovují podmínkám bezpečného provozu a svými parametry ani stavbou neplní požadavky na současné i budoucí přepravní účely, jsou postupně fyzicky likvidovány.

Před zahájením likvidace je provedeno předání vytipovaných vozů smluvní společnosti, která disponuje potřebnou technologií pro realizaci zakázky. Důležitými podmínkami pro provádění likvidace je dodržování pravidel ochrany životního prostředí a splnění legislativních požadavků. Vozy se pomocí hydraulických stříhacích nůžek a autogenu přeměňují na hromady

tříděného šrotu, nekovového materiálu a skupinu dílů vyzískaných pro opravy provozovaných vozů. Železný odpad je nakládán a přepravován po železnici do hutí a naopak vytěžené upotřebitelné díly, jako např. dvojkolí, pružnice nebo tažné a narážecí ústrojí, jsou odesílány do SOKV k dalšímu uplatnění.

V loňském roce se podařilo sešrotovat přes 1 200 nákladních vozů a v roce 2017 počítáme minimálně se srovnatelným objemem. Vedle skupiny pojízdových nákladních vozů proběhla a proběhne šrotace i takových vozů, u nichž by jakákoliv manipulace byla nemožná až nebezpečná. U těchto vozů byl dopad krádeží jednotlivých kovových součástí natolik rozsáhlý, že označení za „torza“ je plně vystihující.

Vedle probíhající likvidace nákladních vozů jsou ke zrušení připravovány

i vysloužilé lokomotivy. Podle rozhodnutí Ministerstva životního prostředí je na likvidované lokomotivy pohlíženo jako na autovraky. Proto je jejich likvidace posuzována jako specializovaná činnost, pro kterou jsou stanoveny zvláštní podmínky, bez jejichž splnění nelze proces likvidace spustit. Musí být stanoveny konkrétní technologické postupy pro likvidaci jednotlivých řad lokomotiv, zvláštní nároky jsou kladeny i na prostory pro demontáž vozidel. Například musí být zajištěny zachytivé vany pro případný únik ropných látek, pracoviště musí mít zpevněnou plochu, musí zde být instalovány nádoby na nebezpečný odpad. I přes složitou přípravu je spuštění likvidace lokomotiv v tomto roce reálné.

Text: Zdeněk Štěpánek



Přístavba nepotřebných vozů ke šrotaci do areálu Elektrárny Opatovice nad Labem

Foto: Michal Roh ml.

Navazujeme na memorandum

V lednu 2017 proběhlo v litevském Vilniusu jednání mezi ČD Cargo a Litevskými železnicemi, které svým obsahem navázalo na memorandum o spolupráci mezi námi a Litevci, podepsané v loňském roce v Praze.

Šeštoka. Konkrétně se také začalo hovořit o možnosti předávky vlaků mezi Litevskými železnicemi a naší dceřinou společností Koleje Czeskie. Po jednání proběhla návštěva nového intermodálního terminálu vybudovaného na okraji Vilniusu.



Jednání česko-litevské delegace.

Cílem lednové návštěvy bylo projednání konkrétních případů spolupráce.

Jednou z realizovaných přeprav byl transport naší armády na cvičení v Litvě, bylo tedy již o čem hovořit. Následovaly další body programu. Hodně se diskutovalo o zbožových tocích a také o alternativní cestě pro zboží z Číny vedoucí přes stanici

Další jednání o výše uvedených tématech proběhne na veletrhu Transrussia v Moskvě. Dodejme ještě, že při přepravách do Litvy je aktivní i společnost ČD Logistics, která do této země zajišťuje přepravu elektrických jednotek Škoda pro osobní dopravu.

Text: Michael Andrlé
Foto: Lietuvos geležinkeliai

Představujeme profesu ČD Cargo (23)

V březnovém čísle se zaměříme na zaměstnání odborný ekonom (KZAM 26312), které je organizačně zařazeno v úseku aparátů JOS.

Jedná se o specifické zaměstnání, jehož hlavními pracovními činnostmi jsou zabezpečení úkolů v rámci zajištění všech pracovních činností stanovených organizačním řádem v oblasti ekonomické, jako např.:

- krátkodobé rozpočtování,
- střednědobé plánování a hodnocení investic,
- vypracovávání prognóz příjmů a výdajů,
- sestavování, analyzování a výklad ekonomických údajů,
- zpracování podkladů pro výběrová řízení,
- zodpovědnost za evidenci a čerpání sociálního fondu.

Pracovní činnosti odborných ekonomů jsou skutečně různorodé.

Pro zařazení do tohoto zaměstnání je jako nejnižší doporučené úplné střední všeobecné vzdělání. V oblasti odborné způsobilosti je předpokladem všeobecný přehled ve finanční sféře, účtování atd. Z hlediska zdravotní způsobilosti je odborný ekonom posuzován dle kategorie pracovního rizika 1 (stanovené vyhláškou č. 432/2003 Sb.). Zaměstnancům, kteří jsou zařazeni do

zaměstnání odborný ekonom, přísluší dle Katalogu zaměstnání mzdové zařazení do tarifního stupně 16 s možností zařazení ve smluvní mzdě.

Do zaměstnání odborný ekonom je zařazeno 6 zaměstnanců, z toho jsou 2 ženy a 4 muži. Věkový průměr v tomto zaměstnání je 53 let.

Pan Pavel Souček pracuje u naší společnosti od roku 2004. Organizačně je zařazen do skupiny ekonomiky, práce a mzdy v aparátu PJ Praha. Položili jsme mu tři tradiční otázky.

► **V ČD Cargo jste měl možnost pracovat v SOKV i v PJ. Jaký vnímáte rozdíl mezi těmito jednotkami z pozice odborného ekonomy?**

Do Středisek oprav kolejových vozidel přešla téměř všechna ekonomická oddělení z bývalých dep, kdežto ekonomika provozních jednotek byla budovaná, jak se říká „na zelené louce“. Zaměstnanci z dep tak nadále vykonávali svoji běžnou práci, jen pod jinou hlavičkou. U zaměstnanců nově vzniklých PJ pak záleželo na jejich vztahu k ekonomice. Pro mne práce ekonomika SOKV byla odbornější a rozmanitější, což dokládá i fakt, že osobní náklady v PJ Praha představují v současnosti cca 80 % z celkových nákladů, oproti cca 35 % v SOKV v době mého působení. To, co trochu závidím



Pavel Souček

SOKV je, že jsou ve velké většině ve svých budovách a prostorách, tedy ve vlastnictví ČD Cargo. K tomu mají příslušné technické oddělení, které zajišťuje jejich servis. U PJ Praha je to opak – téměř ze 100 % se nacházíme v pronajatých prostorách a drobná údržba budov spadá pod ekonomiku.

► **Jaké problémy aktuálně řešíte?**

Jednou ze záležitostí, která přísluší ekonomice PJ k řešení, je uzavírání smluv o nájmech prostor pro naše zaměstnance. V současné době sídlí pracovníci PJ Praha v téměř šedesáti objektech. S rozsahem obvodu je to konec

konců logické, ale co nás trápí je počet subjektů, se kterými musíme jednat a uzavírat nájemní smlouvy. Jejich počet se v závěru loňského roku rozšířil o SON (Správa osobních nádraží), které vznikly převodem části majetku z ČD na SŽDC. Na stávající prostory tak bylo nutné uzavřít nové dodatky, což vzhledem k „flexibilitě“ pronajímatelů nebylo zrovna rychlé, navíc umocněné přechodem některých zaměstnanců z RSM na SON, resp. nástupem nových. Příslušnou legislativou jsou sice vymezeny povinnosti pronajímatele a nájemce z hlediska drobné údržby nebytových prostor, ale řada

budov by skutečně potřebovala větší opravy či rekonstrukce, což je věcí pronajímatele – bohužel budovy, ve kterých sídlíme, jsou na okraji zájmu ČD i SŽDC. Každým rokem vynakládáme finanční prostředky na drobné opravy ke zlepšení pracovního prostředí našich zaměstnanců, ale stále při rozhodování je v podvědomí to, že zhodnotíme cizí majetek. Tuto situaci by bylo třeba vrcholově řešit.

► **Nepřijde Vám někdy práce s čísly jednotvárná?**

Já se ekonomikou železnice zabývám celý svůj profesní život, prošel jsem ekonomikou SZ dílen, SDC, DPOV, DKV a nyní ČD Cargo. Říkám ale o sobě, že jsem spíše provozní ekonom, vždycky mě bavilo být co nejlíže provozu a provozním zaměstnancům, řešit s nimi věci, které mají vztah k ekonomice a naopak. Mohu tak porovnávat ekonomiky – v ČD Cargo tleskám v oblasti IT velkém rozvoji ekonomických úloh, v této oblasti jsme se od vzniku ČD Cargo výrazně posunuli. Říkám, že posunem vpřed je vždy spolupráce, komunikace, výměna názorů či zpětná vazba. Uvítal bych proto častější možnost dalšího rozšiřování znalostí či výměny názorů s příslušnými odbory či JOS.

Michal Roh
Věra Drncová
Foto: Michal Roh

Zájmy a záliby zaměstnanců ČD Cargo (5)

Automatická kresba

Životní osudy přivedly jednu z našich kolegyní, paní Marcelu Raymovou, k velmi zajímavé zálibě, již je automatická kresba. Tato technika kresby se od ostatních liší v mnoha ohledech. Jejím hlavním předpokladem je však otevřená mysl a schopnost vnímat a cítit energie, které při kresbě přicházejí.

V současném hektickém světě plném spěchu a stresu se najde jen velmi malé procento lidí, kteří se dokáží na chvíli zastavit, zamyslet a procítit daný okamžik. A protože téma esoteriky, alternativní medicíny a léčivých bytostí považují za velice zajímavé, oslovila jsem Marcelu, aby nás všechny trochu více zasvětila do tohoto světa plného energie.

► **Existuje nějaká definice automatické kresby?**

Podle mého názoru neexistuje. Každý ji může vnímat odlišně. Automatická kresba je vhléd do duše na fyziologické, emoční a duchovní úrovni. Pomocí kresby se mi otevřela brána do nekonečné říše láskyplných energií, různých světů, andělů a mnoha dalších pomocníků, díky kterým je kresba přesnější a vystihuje vše, co je v našich životech zvláště důležité. Jde o zachycení aktuálních pocitů, trápení, problémů, ale i radosti a krásy duše na papír pomocí propisky nebo pastelky. Vždy se v kresbě zobrazí to, co je v daný okamžik nejdůležitější a zároveň jsou kresbou zhmotněné i energie pomáhající s řešením problémů. Výsledkem je obrázek, který vyzařuje energii s různou dobou působení. Obecně platí, že do-

kud vám obrázek něco říká, líbí se vám, máte potřebu se na něj dívat, pak má stále co nabídnout. Harmonizuje tělo i duši.

► **Kdy jste se automatické kresbě začala věnovat a čím to všechno začalo?**

Úplně na začátku bylo reiki (způsob alternativní medicíny). Naučila jsem se pracovat s energiemi a nesmírně důležitá byla pro mě i zpětná vazba lidí, na kterých jsem se „učila“ předávat energii a líčit. Pomaloučku jsem se utvrzovala v tom, že to co cítím na těle, ale i to, co mi přichází formou myšlenky nebo jen lehoučkého pocitu, to



vše je pravdivé a mohu tomu důvěřovat. Viděla jsem na vlastní oči, jak rychle a snadno tato energie lidem pomáhá. Ale tohle mi nestačilo, hledala jsem dál. Potřebovala jsem „tvořit“ něco vlastního, dát do toho kus sebe. V roce 2011 jsem natrefila na velmi zajímavý a obohacující andělský seminář

paní Evy Motyčkové. To byl pro mne průlom a právě díky jejím úžasným meditacím jsem poznala svůj vnitřní hlas, který mne vede i cestou kresby. Později přišel můj druhý velký učitel, Jaroslav Prokeš, jenž mne učil, jak kresbě porozumět a pracovat s ní jako terapeut. A právě to mě utvrdilo v pokoře, protože věřte nebo ne, tuto schopnost máme v sobě každý, jen se tomu otevřít.

► **Můžete našim čtenářům přiblížit techniku automatické kresby?**

Začínala jsem zhruba před 5 lety spíše dětskou kresbou, postupně se to všechno nějak zmenšovalo a je to více o detailech. Cílem každé kresby je ja-

Vhledy

Obrázky pro duši.
Teď možná našel jsi to, co tě potěší.

Napříč časem, různými životy
cestuje duše, snad jsi to právě ty.
Spočini si na chvíli, docela maličkou,
snad se i ohlídní za svoji cestičkou.

Došel jsi daleko, však konce tu není.
Vždyť cesta samotná je Boží dění.
Dovól mi nahlédnout do Tvoji duše,
slíbuj, že s Tvým svolením
nakouknou tíše.

Pomohu nakreslit to, co teď cítíš,
směr, kterým putuješ i to, co v srdci
svém vidíš.

Na pomoc přileti Světelné Bytosti,
které když požádáš, pomohou ke štěstí.

Zachytím dimenze, vesmírné dění,
to vše Ty prožíváš v pozemském snění.
Krása a velikost, moudrost Tvé duše
promluví z obrázku docela tíše.

Samotné kreslení otvírá brány
jejímiž průchody dary jsou dány.
Dochází k léčení duše i těla.
zbav se všech těžkostí, které duše už
dávno odhodit chtěla.

Pomohu nacítit co srdce si žádá,
skrz kresbu přichází pro Tebe rada.
V obrázku zachytím, co Tvá duše už
dávno zná,
leč v běžném životě pro starost ne-
pozná.

Podej mi ruku svou a plně mi důvěřuj,
s radostí život svůj ke světlu nasměřuj.

Cestu Tvou prozářím být na
malou chvíli,
možná že zjistíš pak, že ušel jsi mili.

Děkuji bytostem, které nás vedou.
ty si jen pamatuj – JSOU STÁLE
S TEBOU!

Marcela Raymová

povzbuzení a podpory. Toto všechno kresba zachycuje. Kreslím dva druhy kresby. První pomocí pera nebo propisky. Tam jsou energie vyšší, spíše se

mi zobrazuje dění na planetě a s ním související vesmírné bytí. Je tam rozsáhlejší časové rozpětí. Druhou technikou je vykreslování pastelkami. Ty nám poslouží pro lehčí orientaci v obrázku. Jsou jakýmsi pomocníkem při „hledání“ v mapě. Každá barva má svůj význam, ale celkový obraz je individuální (to platí i pro lidi, každý může barvy vnímat odlišně).

► **Dozvěděla jsem se, že jste pořádala před časem výstavu svých obrázků. Můžete nám ji přiblížit?**

Ano, je to tak – vyzkoušela jsem jaké to je jít s kůží na trh. Na konci listopadu 2016 mi bylo umožněno pořádat výstavu automatické kresby. Přípravy trvaly poměrně krátkou dobu. Vystavovala jsem jen zlomek své tvorby – asi dvacet obrázků. Vernisáž proběhla v pražské kavárně na Hradčanské, kde si umělci mohou vernisáž uvést i sami. V mém případě se jednalo o rodinný kruh a okruh blízkých přátel. Z výstavy jsem měla opravdu skvělý pocit a jsem ráda, že jsem si to vyzkoušela.

► **Kreslíte jenom pro své blízké nebo Vás oslovují i neznámí lidé?**

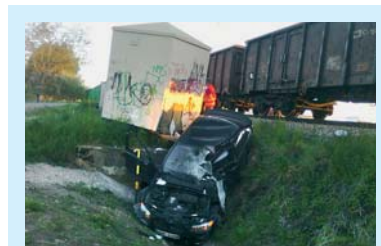
Samotné kreslení je pro mě darem. S každým náhledem do citění a samotného bytí jiného člověka, jsem si na kratičkový moment mohla prožít zpracování životních událostí i z jiného úhlu pohledu. Každý obrázek mě nabíjí a obohacuje novými zkušenostmi. Tuto možnost nabízím i druhým. Kontakty většinou probíhají přes známé a jejich známé. Kreslím pro radost a nechávám věcem volný průběh. Některé z mých obrázků můžete také vidět na facebookové sociální síti v profilu vhlady.

Michala Bílková

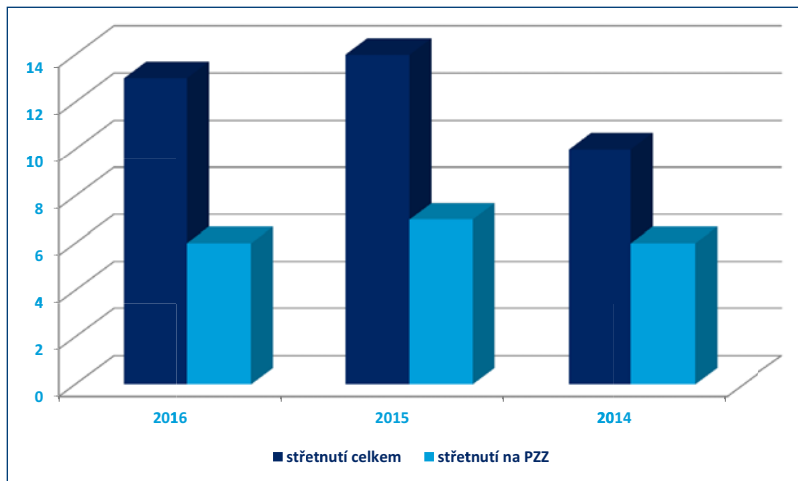
Mimořádné události na železnici (9)

Další ze skupiny mimořádných událostí je díky rozsáhlé medializaci v poslední době velmi známá. Jedná se o střetnutí drážních vozidel s vozidly silničními na železničních přejezdech. Přesnější definice, vyplývající ze služební předpisu SŽDC D17, zní: „Střetnutí drážních vozidel se silničními vozidly na úrovňovém křížení dráhy s pozemní komunikací je najetí drážního vozidla na vozidlo definované zákonem o provozu na pozemních komunikacích a naopak“.

Média se věnují mimořádným událostem souvisejícím především s provozováním osobní dopravy či událostem, při nichž dochází k vážnějším následkům. Všichni jistě máme v paměti nehodu z 22. července 2015, kdy v železniční stanici Studénka došlo



9. května 2011 v 18:53 hod. se za jízdy mezi železničními stanicemi Včelná a České Budějovice střetl vlak Rn 44512 na železničním přejezdu P5580 se světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3SBI s osobním automobilem značky BMW 318i. Řidič osobního automobilu a spolujezdec utrpěli újmu na zdraví a výsledná škoda z této mimořádné události dosáhla částky 1,7 mil. Kč.



v 7:41 hod. ke střetnutí vlaku Ex 512 se silničním motorovým vozidlem, tvořeným nákladním automobilem SCANIA P124 420 s návěsem KRONE. Při této nešťastné události byly usmrceny 3 a zraněno 25 osob. Ke dni ukončení šetření mimořádné události byla výsledná škoda odhadována na 156,7 mil. Kč. Od té doby se především na internetu, ale také v televizi objevilo mnoho záběrů z kamerových systémů umístěných na přejezdech, které prokazují zásadní nekázeň řidičů silničních vozidel. Reportáže obsáhle informují o možnosti přeražení sklopeného břevna závory světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení v situaci, kdy je silniční vozidlo uzavřeno mezi sklopenými břevny závory. Tato činnost je obsažena i v bezpečnostním doporučení Drážní inspekce určeném Ministerstvu dopravy jako „úkol“ rozšířit povědomí řidičů silničních motorových vozidel o této možnosti. Předem se omlouvám, ale toto mi přijde úsměvné a zároveň velmi smutné, protože si



23. dubna 2014 v 11:07 hod. došlo v železniční stanici Všetaty ke střetnutí vlaku Pn 66301 se zadní částí autobusu zasahující do nebezpečného pásma přejezdu P2724. Autobus stál před výstražníkem uzavřeného železničního přejezdu P2675. V době vzniku mimořádné události byl železniční přejezd P2724 vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3ZNI typu AŽD 71 s polovičními závory, přejezd P2675 pak měl závory úplné. Při mimořádné události nedošlo k újmě na zdraví ani k ekologické havárii a celková vzniklá škoda byla odhadnuta ve výši 300 tis. Kč.

myslím, že se řeší až následky a ne příčina toho, jak se silniční vozidlo v popisované situaci vůbec mohlo ocitnout. Ale nechtě si každý sám udělat svůj vlastní názor.

Ze své praxe a především z dob „unitární železnice“, kdy jsem měl podrobnější přehled o celé železniční síti, znám statistiky, ze kterých vyplývalo, že nejbezpečnější jsou železniční přejezdy zabezpečené „pouze“ výstražnými kříži. Je to poněkud zavádějící, ale faktem je, že nejtragičtější následky přinášejí mimořádné události na přejezdech vybavených některým typem zabezpečovacího zařízení, které účastníky silničního provozu varuje před přijíždějícími drážními vozidly. V drtivé většině je příčinou mimořádné události nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd v době, kdy to je uživateli pozemní komunikace zakázáno. Jsou však známy případy, kdy jednou z příčin či přispívajícím faktorem jsou například nedostatečné rozhledové poměry na železničním přejezdu, pochybení při střetnutí přejezdu zaměstnancem dopravce nebo provozovatele dráhy nebo dokonce překročení maximální dovolené rychlosti při jízdě přes konkrétní přejezd. Všechny tyto činnosti a parametry se po vzniku mimořádné události prošetřují bez ohledu na to, jak jasná se jeví příčina vzniku, a věřte, že například prokazování dávání návěsti „Pozor“ z vedoucího hnacího drážního vozidla při absenci záznamových zařízení se jeví někdy jako nadlidský úkol. Ale dost obecných informací a pouček.

Na závěr je nutné zmínit, že každé

střetnutí drážních vozidel s těmi silničními na železničním přejezdu přináší nepříjemné zážitky pro všechny zúčastněné a v mnoha případech přináší i tragické následky, které jsou v převážné většině výsledkem lidské hlouposti. Osobně bych byl moc rád,



18. července 2014 v 10:38 hod. došlo na železničním přejezdu P7955 v km 96,563 mezi železničními stanicemi Ostrožská Nová Ves a Kunovice, který je vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3SNI – typ VÚD bez závory ke střetnutí vlaku Mn 82103 se silničním vozidlem – osobním automobilem Škoda Octavia. Řidič osobního automobilu následkem střetnutí utrpěl újmu na zdraví s následkem smrti. Celková vzniklá škoda byla vyčíslena na 552 tis. Kč.

aby osvěta k uvedené problematice byla daleko větší a hlavně účinnější a aby si všichni účastníci silničního provozu uvědomili, že na železničním přejezdu mají drážní vozidla vždy přednost a není v silách strojvedoucího zastavit pohyb drážních vozidel na krátkou vzdálenost, tak jak si mnozí představují.

Text: Jan Hnilica
Foto: Archiv ČD Cargo

Přeprava trať 400 kV Mochov – Praha-Řeporyje

Ve dnech 22. až 25. února se uskutečnila neobvyklá přeprava, která potvrdila, že železnice může být za určitých okolností velmi efektivní i na krátké vzdálenosti. Šlo o přepravu transformátoru 400 kV mezi transformovny ČEPS Čechy-Střed a Praha-Řeporyje.

Transformovna Čechy-Střed byla vybudována v roce 1960 a rozdělila naše první vedení 220 kV Výškov (mezi Mostem a Louny) – Opočnick (u Pardubic) na dvě části. Později sem bylo přivedeno vedení 400 kV z transformovny Hradec (u Chomutova), které dále pokračuje východním směrem do Týnce nad Labem (elektrárna Chvalčice) a dále na Moravu. Transformovna Čechy-Střed je na železniční síť napojena krátkou vlečkou odbočující v km

1,091 z místní dráhy Čelákovice – Mochov. Transformovna Praha-Řeporyje vznikla v roce 1975 a byla připojena na starší vedení 400 kV Hradec – Prosenice (u Přerova) a později sem byla přivedena i jedna z větví vedení 400 kV z jaderné elektrárny Temelín. Úlohou této transformovny je zásobovat elektrickou energií jihozápad Prahy a její vznik byl přímo vyvolán v sedmdesátých letech zahájenou výstavbou sídliště Jihozápadního města (Nové Butovice, Lužiny a Stodůlky) a též rozvojem cementárny v Lochkově (dnes Českomoravský cement). Tato rozvodna je vybudována na náhorní planině jižně od pražského drážního okruhu a bohužel přímým železničním napojením nedisponuje.

Vzhledem k absenci kolejového napojení transformovny Řeporyje musela být přeprava realizována v kombinaci

silnice – železnice s překládkou v železniční stanici Praha-Řeporyje. Ta je od stejnojmenné rozvodny vzdálena sice jen cca 2,5 km, ale po silnici bylo nutno ujet vzdálenost téměř dvojnásobnou. Železniční část přepravy probíhala takto: prázdný 24nápravový hlubínový vůz pro přepravu transformátorů rakouské firmy Felbermayr a dva doprovodné vozy, obytný a krytý pro různé pomůcky a nástroje, byly ve dnech 20. – 22. února 2017 přepraveny běžnou vlakotvorbou z Lince přes Horní Dvořiště, České Budějovice a Prahu-Libeň do Čelákovic. Z této stanice byly vozy mimořádně zavedeny obsluhou přistaveny na vlečku transformovny Čechy-Střed, kde bylo trať nakládáno až do pátku 24. února. Dlouhá doba nakládky jen dokresluje náročnost celé akce. Naložená souprava byla z vlečky do stanice Čelákovice přesunuta v poledne 24. února, kde čekala na „noční skok“ do Prahy-Řeporyje. Ten, realizovaný mimořádně zavedeným vlakem Pn 90000 Čelákovice – Praha-Řeporyje, začal odjezdem z Čelákovic ve 23:26 hod. v pátek 24. února. Pomalou a opatrnou jízdou dojel vlak do Prahy-Radotína, odkud pokračoval ve 3:17 hod. 25. února úvratí zpět ku Praze, do Prahy Smíchova. Zde následovala druhá úvratí a ve 3:53 hod. odjezd po trati někdejší Pražsko-duchcovské dráhy do cílové stanice Praha-Řeporyje, kam dorazil ve 4:30 hod., tedy ještě před jízdou prvních pravidelných osobních vlaků.

Přeprava byla zajímavá i v dalších

ohledech, mimo jiné i proto, že na posledním úseku z Prahy-Smíchova do Prahy-Řeporyje již delší čas nákladní doprava není provozována. V posledních letech se jednalo jen o občasné návozy tříděného uhlí do Řeporyje. Ty však skončily v roce 2015. Posledním významnějším zákazníkem zde ještě

zala důležitost a nezastupitelnost železnice v Praze a jejím okolí, neboť díky jejímu úspěšnému zvládnutí ČD Cargo nebylo nutné městské komunikace zatěžovat zvláštním silničním nadměrným transportem, který by na některých místech, zejména na Spořilovské spojce, jistě způsobil nemalé kompli-



Přistavení hlubínového a doprovodných vozů k nakládkě v transformovně Čechy-Střed 22. února 2017
Foto: Martin Šarman



Příprava překládky trať v Praze-Řeporyjích 25. února 2017
Foto: Martin Boháč

koncem devadesátých let býval areál stavební firmy IPS, který původně vznikl jako zázemí při budování výše zmíněného Jihozápadního města. To je však již minulost a zdejší vlečka je dávno vytrhána. Jinou zajímavostí bylo použití dvou lokomotiv řady 742 (083 + 173), spojených kabelem dálkového řízení. Takto spojené lokomotivy v Praze běžně nejezdí.

V každém případě přeprava proká-

kace, a to i kdyby byl stejně jako vlak veden v pozdních nočních hodinách. Přiznejme si zároveň, že železnice může dobře plnit svoji roli na přepravním trhu jen v tom případě, že bude zachována dostatečná infrastruktura pro nakládku a vykládku zboží. V Praze-Řeporyjích našťastí manipulační kolej zůstala, včetně vhodné plochy pro takto náročnou překládku.

Text: Martin Boháč

Zvláštní zpráva Evropského účetního dvora

Železniční nákladní doprava v Evropské unii „stále není na správné cestě“

Poplatky za přístup na dopravní cestu (4. díl)

V lednovém vydání Cargováku jste se mohli dočíst několik zajímavých informací týkajících se poplatků za přístup na železniční infrastrukturu. Nyní si uvedeme příklad použití poplatků přímo z praxe.

Náklady na přístup k mezinárodnímu úseku mezi Francií a Španělskem

Mezinárodní železniční úsek spojující Perpignan a Figueras spravuje soukromý koncesionář, který odpovídá za stanovení poplatků za přístup pro vlaky. Celkové náklady na výstavbu této nové trati činí 1,1 miliardy eur, přičemž 162 milionů eur poskytly fondy Evropské unie. Náklad na přístup k infrastruktuře na tomto úseku železnice jsou pro vlaky šestkrát vyšší než by za použití dálnice mezi těmiž dvěma body zaplatil rovnocenný počet nákladních vozidel. Má-li průměrný náklad na vlak ve Francii 475 tun (podle roční zprávy o sledování trhu za rok 2013) vypracované Independent Regulator's Group-Rail (Skupinou nezávislých drážních regulačních orgánů) – IRG-Rail bylo by na dopravu téhož objemu zboží zapotřebí přibližně 12 nákladních vozidel po 40 tunách.

Když se stanoví cena, kterou mají uživatelé za přístup k infrastruktuře zaplatit, nezohledňují se vyčerpávajícím způsobem externalitu vytvořené železniční a silniční dopravou (dopady na životní prostředí a znečištění, přetížení nebo nehody atd.). To dále zvyšuje nevýhody železniční nákladní dopravy ve srovnání se silniční.

Kromě vyrovnávání poplatků za přístup mezi různými způsoby dopravy

lze na podporu železniční nákladní dopravy použít ještě jiná opatření. Patří k nim omezení silniční dopravy pro nákladní vozidla a dotace pro společnosti provozující kombinovanou železniční a silniční dopravu. Takto se například postupuje ve Švýcarsku, kde je modální podíl železniční nákladní dopravy o 170 % vyšší, než je průměr Evropské unie. V Evropské unii lze srovnatelný nárůst pozorovat v Rakousku, které rovněž uplatnilo podobné regulační opatření.



Vzhledem ke složité konkurenční situaci v intermodální dopravě je třeba přihlídnout ke schopnosti odvětví nákladní dopravy platit poplatky za přístup. Pokud z analýzy odvětví nákladní dopravy vyplývá, že tento tržní segment není schopen hradit vyšší poplatky (tj. poplatky přesahující náklady přímo vzniklé v důsledku provozování železniční služby), čl. 32 odst. 1 směr-

nice 2012/34/EU by dokonce zakazoval, aby provozovatel infrastruktury vybíral vyšší poplatky (tj. přírůžky). Při auditu bylo zjištěno, že nízké poplatky za přístup nemotivují provozovatele infrastruktury investovat do obnovy a údržby železničních tratí – viz tyto zjištěné příklady:

Příklad 1: Ve Francii nejsou investice do infrastruktury pro nákladní železniční dopravu pro provozovatele infrastruktury atraktivní, protože jsou

ještě nižší, než mají rozvíjet železniční osobní dopravu.

Příklad 2: Ve Španělsku činily v roce 2013 poplatky za přístup vybrané za nákladní vlaky 3,8 milionu eur, což představuje méně než 1 % celkových příjmů z poplatků za přístup (včetně poplatků, které železniční podniky zaplatily za osobní dopravu).

Závěry a doporučení

Nákladní vlaky musí platit poplatky za každý kilometr použité železniční infrastruktury; v silniční dopravě tomu tak vždy není. Když se stanoví cena, kterou mají uživatelé zaplatit za přístup k infrastruktuře, nezohledňují se vyčerpávajícím způsobem externalitu vytvořené železniční a silniční dopravou (dopady na životní prostředí a znečištění, přetížení, nehody atd.). Pokud jde o náklady na přístup k infrastruktuře, je železniční nákladní doprava ve srovnání se silniční znevýhodněna.

Komise a členské státy by měly podporovat rovné podmínky pro jednotlivé druhy dopravy tím, že v nutných případech zavedou další regulační nebo jiná opatření ve prospěch železniční nákladní dopravy. Pokud se jedná o náklady na přístup k infrastruktuře, je třeba přihlídnout k externalitám, jako je dopad na životní prostředí, přetížení nebo počet nehod, které každý druh dopravy způsobí.

Milan Koska

Ilustrační foto:

www.railpictures.net

Ze zahraničí

SLOVENSKO

Vectron 193.823 EP Cargo ve službách ZSSK Cargo

12. února 2017 se na vlcích slovenského „národního“ dopravce ZSSK Cargo poprvé objevila lokomotiva Vectron, konkrétně stroj 193.823 EP Cargo, se kterým bylo možné se v minulosti setkat na rychlících dopravce RegioJet. Lokomotiva bude nejprve nasazována na postrkovou službu na Štrbské rampě mezi stanicemi Spišská Nová Ves – Štrba – Liptovská Teplá, kde bude probíhat zácvik personálu. Je zcela jisté, že se však podívá i s nákladními vlaky do Polska.

RAKOUSKO

Obnova lokomotivního parku

Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) oznámily plán nákupu 200 nových lokomotiv od společnosti Siemens. Hodnota kontraktu by měla dosáhnout 570 milionů eur. Realizace nákupu byla plánem bývalého šéfa ÖBB Christiana Kerna. Ten nyní zastává úřad spolkového kancléře. Akční rádius nových lokomotiv se zcela jistě neomezí na rakouskou železniční síť a s těmito lokomotivami se tak zcela jistě budeme setkávat po celé Evropě.

ÖBB dále vypsaly soutěž na koupi až 19 použitých diesellových lokomotiv Siemens ER20 Eurorunner, které v Rakousku běžně jezdí jako řada 2016. Dopravce se opět netají tím, že takto získané lokomotivy chce více využívat na vlcích v sousedních zemích, jako např. v České republice, na Slovensku, v Chorvatsku nebo Slovinsku. Protože Siemens již stroje tohoto typu nevyrobí, musí být získány od jiných provozovatelů. Soutěž je proto vypsána na 19 jednotlivých zakázek.

Michal Roh

Evropské železniční ceny pro rok 2017

V úterý 7. února 2017 se v bruselském kongresovém centru konala jedna z nejvýznamnějších evropských železničních událostí – udělení Evropských železničních cen dvou mezinárodních organizací CER (Společenství evropských železnic a manažerů infrastruktury) a UNIFE (Evropská asociace železničního průmyslu).

Vzhledem k tomu, že se jednalo o jubilejní desátý ročník, upustilo se letos od faktického předávání cen v technické i politické kategorii a větší prostor byl věnován ohlédnutí se za minulými ročníky a perspektivám budoucího vývoje.

Slavnostní večer, kterého se zúčast-

nilo více jak 500 hostů z celé Evropy, zahájil Libor Lochman, výkonný ředitel CER a Philippe Citroen, generální ředitel UNIFE. Poté zazněly klíčové projevy v podání místopředsedy Evropské komise a komisaře pro energetickou unii pana Maroše Šefčoviče, nové předsedkyně výboru Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch paní Karimy Delli. Současně předsednictví Rady Evropské unie pak reprezentoval maltský ministr dopravy a infrastruktury pan Joe Mizzi. Několikrát byla zdůrazněna potřeba investic do evropského železničního sektoru, internalizace externích nákladů a upevnění principu – uživatel nese náklady s dopravou spojené. Ve vztahu ke čtvrtému železničnímu balíčku, který byl

v závěru minulého roku schválen, bylo zdůrazněno, že došlo k redukci evropských předpisů (nahradil desítky dalších). Všichni řečníci se dotkli budoucnosti, byl zdůrazněn sociální, ekonomický i ekologický význam železnice. Digitalizace a nové technologie, které nyní nastupují, přinesou zvýšení bezpečnosti, kapacity, dodržování jízdního řádu, ale též snížení nákladů. Futurolog Gerd Leonhard ve své velmi zajímavé přednášce objasnil principy, kterými se bude další vývoj technologií a společnosti řídit. Budoucnost se ponese v duchu ještě větší propojení a potřeby daleko větší spolupráce, než kdykoliv předtím. Ve vztahu k železnicím doporučil hybridní způsob myšlení – udržení současného byznysu, který přináší peníze a zároveň investice do nových technologií, které sice nyní mohou připadat utopisticky, ale za dalších deset let mohou být naprosto reálné (např. autonomní dopravní prostředky, hyperloop). Připomněl čínské přísloví: „Když chcete poznat budoucnost, zeptejte se dětí“.

Setkání se zúčastnili i čeští zástupci. Za ČD Cargo byl přítomen předseda představenstva Ivan Bednárik, který druhý den pokračoval reprezentací skupiny ČD na valné hromadě CER.

Text a foto: Michal Vítěz



Vaše volání má zelenou – paušál až na 2 měsíce zdarma

Ve VPN Family jsme pro vaši rodinu připravili akci – až dva měsíce paušální poplatek na nových SIM zdarma! **Vaše volání bude mít zelenou, když si objednáte SIM kartu ve VPN Family – O2 s tarifem VÍM za 69 Kč, případně MLUVÍM za 109 Kč nebo SIM ve VPN Family – Vodafone s tarifem ZAČÍNÁM za 39 Kč či VOLÁM za 79 Kč. Až dva měsíce pak nebudete platit paušální poplatek a ušetříte.** Pokud si k tarifu objednáte i internet, dáme vám ještě jednorázovou slevu 10 Kč. **Paušály zdarma rozdáváme i kolegům, kteří chtějí převést své stávající telefonní číslo do VPN Family.** Převod je snadný a není nijak zpoplatněn. Ceny VPN Family jsou v porovnání s běžnými ceníky na volném trhu operátorů opravdu výhodné. Přesvědčit se může každý zaměstnanec společnosti ČD Cargo v kalkulačce na portále <https://family.cdt.cz>. Naši zákazníci například s tarifem MLUVÍM za 109 Kč volají zcela zdarma, a to jak na služební telefony Skupiny České dráhy a SŽDC, tak i na pevné linky 972... V tarifu VOLÁM je neomezené volání do sítě Vodafone dokonce už v ceně paušálu 79 Kč.



A pokud jste vy i vaši rodinní příslušníci s našimi službami spokojeni, můžete nás doporučit svým kolegům. Za každého takto doporučeného nového zákazníka VPN Family získáte slevu až 300 Kč! Nezapomeňte ale, že levné volání VPN Family je určeno výhradně vám, zaměstnancům ČD Cargo, a vašim rodinám. Chcete se dozvědět více? Volejte zákaznickou linku 972 326 459 a naši operátoři vám ochotně poradí nebo pomohou s objednávkou. Výhodné mobilní i datové tarify VPN Family si může každý kolega objednat na portále <https://family.cdt.cz> po bezplatné a nezávazné registraci.

Přidejte se k více než 46 000 zaměstnancům a jejich rodinám ve VPN Family. Zeptejte se svého kolegy a ušetříte i vy!



Ukrajina - země i železnice velkých kontrastů

Ukrajina, ač leží téměř v sousedství České republiky, je pro nás zemí v mnoha směrech velmi exotickou. Je to dáno mnoha odlišnostmi v historickém vývoji obou zemí, kdy často velmi dramatické události na Ukrajině výrazně ovlivnily její charakter.

Na dnešním ukrajinském území, jehož samostatná státnost byla po třech letech obnovena v roce 1991, se stýkají vlivy východní i západní evropské civilizace. Východ Ukrajiny je pod vlivem ruským, západ pak pod polským a dalo by se říci i rakouským, což je dáno tím, že tato část země patřila v letech 1772 – 1918 coby Halič k Rakousku. A jelikož celé 19. století bylo obdobím bouřlivého industriálního a civilizačního rozvoje nejen zde, ale na celém světě, vtisklo toto období Haliči výrazný ráz. To se pochopitelně týká především měst, v jejichž centrech si český návštěvník může připadat jako doma. Naopak východ země je mnohem více podoben Rusku, pod jehož přímou správou patřil téměř 200 let, 1793 – 1991; ruský, resp. sovětský vliv je samozřejmě více než patrný i na západě země, když v letech 1939 – 1991 byl součástí SSSR. Ani jazykově není země úplně jednotná, západ se hlásí k ukrajinštině, naproti tomu východ k ruštině. Jediným (opět ale jen do určité míry) jednotícím prvkem celé Ukrajiny je náboženství, které lze jednoduše popsat jako východní křesťan-

ství; ale i zde existuje dělení na západní a východní část. Na západě převažuje řecké katolictví a na východě to je pravoslaví.

Železnice

Historie železnice na Ukrajině je komplikovaná, neboť dnešní Ukrajina se rozkládá na území několika dřívějších státních útvarů, které navíc vznik-



Manipulační vlak tvořený lokomotivou ČME 3 a třemi samovýšpými vozy loženými obilím, přijíždí 19. září 2016 do stanice Verencanka v Černovické oblasti. Východí stanicí tohoto vlaku byla nedaleká Zastavna a každý vůz má brutto hmotnost 91 tun, tedy více než 22,5 tuny na nápravu. To je v této části světa běžné i na vedlejších tratích jako je tato.

kaly a zanikaly postupně v různých historických epochách. Do jakési pomyslné první etapy států můžeme zařadit carské Rusko a Rakousko-uherskou monarchii, které zde až do konce 1. světové války provozovaly tři želez-

niční systémy. První se rozkládal na východě a severu a patřil k ruským (širokorozchodným) železnicím, druhý na jihozápadě, v Haliči, a patřil k rakouským drahám, v posledním období z velké části k drahám Státním (kkStB). Třetí (nejmenší) patřil k drahám uherským (MÁV), a to na dnešní Zakarpatské Ukrajině; dva poslední systémy byly samozřejmě normálněrozchodné.



Smišený vlak Stefanešti (rumunský název stanice Stěpanivka z let 1919 – 1945, který se udržel přes éru SSSR až dodnes) – Černovice, opustil východí stanicí 17. září 2016.

blok, automatické střední spráhlo, podvozky „Diamond“ u nákladních vozů, dlouhé a těžké nákladní vlaky, si UZ (Укрзалізниця) udržely dodnes. Jediným důležitým rozdílem proti severoamerické železnici je rozsáhlý elektrický provoz na hlavních tratích se stejnosměrným (3 kV) i střídavým (25 kV/50 Hz) systémem.

Kromě dlouhých a těžkých nákladních vlaků na hlavních tratích ale UZ dodnes obsluhuje i některé místní tratě manipulačními nebo dokonce i smišenými vlaky. Ty jezdívají především z Černovic na tratích do Storožynce,

Vižnice a Stefanešti, i když pochopitelně přeprava nákladních vozů na nich nemusí být vždy podmínkou. Zejména z posledně jmenovaného uzlu jezdí lokomotiva od smišeného vlaku obsluhovat přílehlé místní tratě směr Kolomyja nebo Verencanka – Zastavna. Ta byla postavena společností Novobukovinských místních drah (NBLB) v roce 1909 a vedla z Verencanky přes Zastavnu do Oken Bukoviny. Dnes je zde provozována pouze příležitostná nákladní doprava, a to právě jen v úseku Verencanka – Zastavna.

Text a foto: Martin Boháč

Foto měsíce



Na konci února loňského roku spustila česká pobočka Úřadu vysokého komisaře OSN pro uprchlíky (UNHCR) kampaň s názvem „Sami jsme byli uprchlíky“, která v době migrační krize měla za cíl upozornit na fakt, že v období komunismu lidé také prchali z Československa. Kampaň se asi z pochopitelných důvodů nsetkala s velkým ohlasem, ale protože jeden z úteků z „komunistického pekla“ se uskutečnil pod uhlím, v nákladním vlaku, byla v rámci kampaně prezentována i fotografie s touto tematikou. Vznikla 15. prosince 2015 na nákladovém nádraží v Praze na Žižkově. Fotografického zpracování kampaně se ujal Miro Minarovych. Dvě různá fotografická provedení stejné situace můžeme porovnat v netradičně pojatém březnovém fotu měsíce. Snímek dole Michal Roh.



Jeden z mnoha rudných vlaků, směřujících na ukrajinsko-slovenskou nebo ukrajinsko-maďarskou hranici, začíná 20. září 2016 stoupat k sedlu Beskid. V jeho čele i na postrku je vždy jedna dvojdílná lokomotiva řady VL 11.

Po 1. světové válce a vzniku nových států se zdejší poměry i na železnici výrazně změnily: východ zůstal ruský (sovětský) se širokým rozchodem. Halič připadla Polsku, které ale anektovalo i část ukrajinského severu, kde došlo ke konverzi ze širokého na normální rozchod, používaný na celé síti PKP. Bukovina připadla Rumunsku a uherská část pod názvem Podkarpatská Rus Československu, které zdejší železnici začlenilo pod ČSD. A konečně třetí změna nastává v průběhu 2. světové války a po ní, kdy bylo celé ukrajinské území Stalinem zceleno a polská, rumunská (severní Bukovina) i československá část se dostávají pod sovětskou nadvládu. SSSR zdejší železnici začleňuje do SŽD a provádí její systematické přebudování na široký rozchod 1 524 (dnes 1 520) mm.

Tento jednotný rozchod a další atributy sovětské železnice (mnohdy mezi válkami převzaté z Německa a především z USA), jako je například auto-

Spokojený výherce fotosoutěže

14. února 2017 se Richard Weber, výherce fotosoutěže „Vyhrajte Vectrona“, svezl na stanovišti této lokomotivy, konkrétně stroje 383.002, z Děčína do Nymburka. Obdrželi jsme děkovaný e-mail, který rádi uveřejňujeme i s fotografií spokojeného výherce.

Dobrý den, ještě jednou bych Vám a všem z ČD Cargo chtěl poděkovat nejen za výhru modelu Vectrona, ale i za včerejší zá-

žitek v podobě jízdy na stanovišti. Jízdu jsem si naprosto užil a dozvěděl se plno nových a zajímavých informací o této lokomotivě. Určitě až uvidím vaše vlaky, tak si hned na tuto jízdu s radostí vzpomenu a pokud se mi podaří nějak hezky vlaky ČD Cargo vyfotit, tak se o fotografie s Vámi rád podělím. Snad bude v budoucnu další fotosoutěž a v ní cena jízdy na stanovišti :-).

Zdraví Richard Weber
Michal Roh

Foto: Ladislav Červenka

