

Vyhnout se v Cargováku tématu pandemie Covid-19 v tuto dobu opravdu nejde, ale snažili jsme se, aby březnové číslo bylo plné dalších zajímavých informací. Hned v úvodním článku se dozvíte podrobnosti o kooperaci naší firmy s akciovou společností České přístavy. Dlouhodobě spolupracujeme v Mělníku a od ledna letošního roku také v Kolíně. Zdejší přístav, nebo chcete-li trimodální logistické centrum má z našeho pohledu velký potenciál. Děkuji tímto ředitelce PJ Praha, Haně Zdechované, za zajímavý tip na reportáž. Náhradní autobusová doprava je vcelku známým pojmem, ale slyšeli jste někdy o náhradní kamionové dopravě? Tak by se totiž dala, samozřejmě s trochou nadsázky, nazvat část přepravy energosádrovce z elektrárny Prunéřov na západ Čech. Práce dispečerů by se měla v blízké budoucnosti výrazně změnit. Nejen o těchto změnách se dočtete v pokračování seriálu o jednotkách organizační struktury – tentokrát jsme navštívili Českou Třebovou. V březnovém Cargováku najdete i avizovaný materiál týkající se změn v oblasti čerpání dovolené a chybět nebude ani volnočasová část věnovaná tentokrát proměněnám železniční tratě v úseku Rokycany – Plzeň od autora Libora Lorence.

Za redakční tým přeje příjemné čtení

Michal Roh



U zastávky Vlčí Důl-Dobranov zachytil Jan Masařík téměř první jízdu červeného retro „brejlovce“ 750.338. Podrobnosti ze života této lokomotivy se dozvíte v článku Antonína Němečka uvnitř magazínu. A pro dva z čtenářů, kteří nás budou kontaktovat, bychom tu měli poslední nástěnné kalendáře ČD Cargo s motivem reklamních a retro lokomotiv naší společnosti.

## O terminál v Kolíně je velký zájem

smířit, že v roce 1997, kdy se naše činnost začala rozvíjet, pracovali v Mělníku tři zaměstnanci a měli jsme zde úplně opuštěný přístav bez lodí a bez železničních vozů. V provozu už nebylo ani kontejnerové překladiště, které myslím provozovala společnost Eurokai. Klíčové pro nás byly dvě věci.

*Pokračování na str. 2*

### OBSAH

#### 03

#### Náhradní kamionová doprava

Nesjízdnost železniční tratě mezi Davolicemi a Hájkem omezuje obchodní aktivity ČD Cargo. Museli jsme si však poradit a energosádrovec do Vřesové dopravit.



#### 08

#### Proměny tratě Rokycany – Plzeň

Železniční trať mezi stanicemi Rokycany a Plzeň prošla v posledních letech výraznými změnami. Odbočovala z ní také celá řada vleček, mimo jiné do ejpovické hrudkovny.



**Přístavy a železnice mají dlouhou společnou historii. Vždyť právě první labské přístavy v severních Čechách vznikaly pro překládku hnědého uhlí z železničních vozů do lodí, které ho odvážely do nenasatných kotlů saských továren. Význam přístavů pro říční nákladní dopravu v posledních letech výrazně poklesl, jejich důležitost jako trimodálních logistických center však narůstá. O současných možnostech spolupráce přístavy – železnice, stejně jako o dalších tématech, jsme hovořili s předsedou představenstva akciové společnosti České přístavy, Ing. Miloslavem Černým.**

► **Můžete nám představit společnost České přístavy?**

Za počátek historie naší akciové společnosti lze považovat datum 26. května 1992, kdy byl schválen privatizační projekt týkající se majetku Státní plavební správy. Bohužel v té době se nenašel žádný velký investor, dneska bychom řekli strategický a hlavní akcionáři se začali formovat až v průběhu roku 1997. Bohužel v té době společnosti chyběli zákazníci. Československá plavba labská (ČSPL) se soustředila na plavbu nákladními loděmi

z Děčína po Labi na sever a vnitrozemské úseky téměř osiřely. Začali jsme shánět peníze, dotace, investovat, rozjíždět developerské projekty. Možná vás bude zajímat, že jsme participovali i na vý-

stavbě sídla společnosti ČD Cargo. Naše firma totiž vlastní poměrně rozsáhlé pozemky v pražských Holešovicích a podílí se na jejich rozvoji a revitalizaci. Ale pojdme zpět k vodě. Nemohl jsem se



Ing. Miloslav Černý, předseda představenstva České přístavy, a.s.

Foto: Michael Tomeš



# O terminál v Kolíně je velký zájem

Dokončení ze str. 1

Jednak to, že se nám podařilo získat dva významné obchodní partnery – operátory přeprav kontejnerů Maersk a P & O a pak také úspěch při žádání o evropské dotace. Konkrétně na rozvoj mělnického terminálu se nám podařilo získat 9 mil. EUR z kohezního fondu CEF. Postupně jsme zde upravili další manipulační plochy, postavili jeřábovou dráhu, zrekonstruovali a také zprovozili vlečkové koleje a také zabezpečili přístav před povodněmi. Vyřešit bylo nutné i napojení přístavu na silniční infrastrukturu. I to se nám ve spolupráci se SFDI podařilo.

## ► V jakých lokalitách dnes provozujete přístavy?

V současné době provozujeme 4 přístavy na Vltavě – v Holešovicích, Libni, na Smíchově a v Radotíně. Poslední jmenovaný vlastně leží na Berounce a uvažovali jsme o jeho rozšíření a revitalizaci. Má velice výhodnou polohu ve vztahu k silniční infrastruktuře, bohužel jeho napojení na železnici bylo velice problematické. Na Labi provozujeme přístavy v Mělnice, Kolíně a Ústí nad Labem (tzv. centrální přístav). Kontejnerový terminál v Ústí v současné době pronajímáme společnosti METRANS. V blízké budoucnosti bychom však i v této lokalitě chtěli vybudovat terminál s otevřeným přístupem. Možná spíše než o přístavech však bude lepší hovořit o multimodálních terminálech. V této souvislosti musím zmínit, že provozovatelem terminálů v Pardubicích a Kolíně je naše sesterská společnost T-PORT.



Obsluhu vlečky nového terminálu v Kolíně zabezpečuje ČD Cargo.

Foto: České přístavy

► **Jak v současné době vnímáte úlohu říční nákladní dopravy?**

Říční nákladní doprava má přepravcům co nabídnout. Nepatří sice k nejrychlejším, je však levná, tichá a také ekologická. V České republice je to bohužel horší s její spolehlivostí, protože do vodních cest se u nás třicet let neinvestovalo. Všichni jen slibovali a slibují. Našimi předky od Rakouska-Uherska budovanou vodní cestu ponechává stát znehodnocenou absencí pouhých jednotlivostí na dolním Labi mezi Střekovem a státní hranicí a skandální překážkou mezi splavnými úseky Hamburk – Chvaletice a Přelouč

– Kunětické, ačkoliv je celá, jinak kvalitní Labská vodní cesta Hamburk – Pardubice, začleněna do hlavní sítě TEN-T. Nejproblematictější je úsek dolního Labe mezi zřetadly ve Střekově a státní hranicí. Bez vybudování minimálně jednoho plavebního stupně v tomto úseku nelze očekávat jakýkoliv rozvoj říční nákladní dopravy ve zbytku sítě. Přitom je to velká škoda, protože zbylá část Labe až do Chvaletic a Vltava do Prahy je splavná pro nákladní lodě téměř celoročně. A není to tak dávno, co bylo po Labi přepravováno hnědé uhlí do elektrárny Chvaletice v objemu přes 3 mil. tun ročně. Téměř nezastupitelný význam má vodní doprava například při přepravě nadrozměrných zásilek, například různých technologických celků. Mimochodem jejich komplety před další přepravou po vodě nabízíme ve speciální hale v mělnickém přístavu. Naše rejdarská divize disponuje několika nákladními loděmi, které využíváme například pro odvoz odpadních zemín z Prahy apod.

## ► Co nám můžete říct ke spolupráci s ČD Cargo?

Spolupráce našich společností si velice vážím. Dlouhodobě spolupracujeme v terminálech v Mělnice (prostřednictvím společností Star Container a RCO) a v Pardubicích, od ledna letošního roku pak i v Kolíně. Vyhovuje nám forma spolupráce, při které my vystupujeme jako provozovatelé terminálů s otevřeným přístupem a ČD Cargo jako dopravce, který dokáže zajistit nejen obsluhu terminálových vleček, ale pro naše klienty i dálkovou železniční přepravu. S vaším bývalým panem předsedou Bednářem jsme se několikrát setkali v mělnickém terminálu a ujistil mne, že České přístavy považuje za jednoho ze strategických partnerů ČD Cargo. Řešit jsme museli i méně populární záležitosti, jako například stížnosti občanů na hluk z železničního provozu a doufám, že se nám to podařilo vyřešit ke spokojenosti městských orgánů i občanů. Přispělo k tomu i nasazení tichých modernizovaných posunovacích lokomotiv.

► **Akciová společnost České přístavy patří dlouhodobě k ekonomicky nejstabilnějším firmám v České republice.**



Akciová společnost České přístavy patří dlouhodobě k ekonomicky nejstabilnějším firmám v České republice.

Foto: České přístavy

► **Od ledna letošního roku spolupracujeme i v novém terminálu v Kolíně. Co vše se zde odehrává?**

O terminál v Kolíně je nyní velký zájem. Je to dáno především jeho výhodnou polohou v blízkosti hlavního města a napojením jak na železniční koridory, tak na hlavní silnici. Využití je samozřejmě možné i vodní cestu. Naším prvním zákazníkem se stala společnost ČD Cargo Logistics, pro kterou jsme zajistili překládku prázdných kontejnerů z vlaku na auta a po naložení kontejnerů kalamitním dřevem jejich opětovnou překládku na železniční vozy. První vlaky s prázdnými kontejnery přijely do Kolína 4. a 6. ledna, v následujících dnech odtud odjízďely ložené. I v tuto chvíli představuje největší objem přeprava dřeva v kontejnerech do Číny, ale rádi bychom se zaměřili i na další segmenty, například automotive. Kalamitní dřevu tu nebude věčně a musíme diverzifikovat rizika. Dnes je v Kolíně k dispozici plocha 14 tis. m<sup>2</sup>, ale v blízké budoucnosti předpokládáme další rozšíření terminálu. V Kolíně také velmi oceňujeme flexibilitu a rychlost

obsluhy naší vlečky, která má pozitivní vliv jak na oběh železničních vozů, tak na kapacitu terminálu.

## ► Jak vidíte spolupráci Českých přístavů a ČD Cargo do budoucna?

Osobně věřím, že se spolupráce bude i nadále intenzivně rozvíjet. Mají-li se naplnit cíle Evropské unie o převedení části přeprav nad 300 km na ekologičtější způsoby dopravy, je to nezbytné. Budoucnost vidím v kombinované dopravě a v rozumné dělbě práce mezi jednotlivými dopravními módy. České přístavy nechtějí hrát roli operátorů, ale chtějí být provozovateli terminálů s otevřeným přístupem. Spolupráce s ČD Cargo je tedy pro nás klíčová.

Připravil: Michal Roh



Pohled na přístav Mělník

Foto: České přístavy

# Testování strojvedoucích v Děčíně

V době, kdy se k vám dostává toto číslo Cargováku je již testování na Covid-19 běžnou součástí života našich zaměstnanců. Jiná situace však byla v polovině února, kdy německá vláda ze dne na den vyhlásila povinnost prokázat se při cestách z České republiky, Slovenska a Tyrolska do této země negativním testem. Tato povinnost se samozřejmě dotkla i našich strojvedoucích a znamenala obrovskou komplikaci. Každá jízda do Německa musela být hlášena přes registrační systém a strojvedoucí museli mít negativní test, ne starší než 48 hodin.

Situace si vyžádala rychlé jednání, aby nebyla ohrožena plynulost přepravy zboží našich zákazníků. „V rámci

sdržení ŽESNAD.CZ jsme se ve spolupráci s naším poskytovatelem pracovních lékařských služeb – Dopravním



Testování strojvedoucích v Děčíně

zdravotnictvím, a.s., a společností Agelab dohodli na provizorním testování nejen našich strojvedoucích v prostora

rách restaurace v budově děčínského hlavního nádraží,“ informuje o začátcích testování ředitel odboru personálního ČD Cargo, Ing. Mojmír Bakalář a doplňuje: „Na dočasném poskytnutí prostor jsme se velice rychle domluvili se Správou železnic a v průběhu nedělního dopoledne (14. února pozn. redakce), jsme otestovali více než 40 strojvedoucích.“ Od 16. února pak ve stejných prostorách testování zajišťovala firma MEDICA SEVER s.r.o., a to v čase od 6 do 18 hodin. Každý zaměstnanec se před nástupem na plánovaný výkon nechal otestovat a po vyhodnocení testu obdržel certifikát v anglickém jazyce s výsledkem. V rámci efektivity probíhal souběžně i komerční provoz, ale železničáři se mohli samozřejmě nechat

otestovat bez objednání a s okamžitou předností. Žádný z testovaných strojvedoucích ČD Cargo neměl pozitivní výsledek a nebylo tak nutné přijímat další epidemiologická a pracovní opatření.

Přechod v Děčíně patří k našim nejvytíženějším, proto je důležité, že se mimořádnou situací podařilo urychleně vyřešit. Poděkování v této věci patří, kromě již zmíněného Mojmíra Bakaláře, i Oldřichu Sládkovi, výkonnému řediteli sdržení ŽESNAD.CZ nebo Janu Sechterovi, náměstkovi ministra dopravy České republiky, kteří v této záležitosti intenzivně komunikovali i se saskou stranou.

Michal Roh

Foto: ŽESNAD.CZ



# Retro lokomotiva 750.338 ČD Cargo

S rozdělením Českých drah v roce 2007 na osobní a nákladní dopravu vstoupilo v platnost i nové barevné řešení nátěrů hnacích vozidel všech řad. Jak u ČD, tak i u dceriné společnosti ČD Cargo dominuje na všech hnacích vozidlech primárně modrá barva.

V posledních letech se však na našich tratích začaly objevovat i lokomotivy v odlišných nátěrech nebo s reklamními polepy. Každopádně cestující veřejnost i některé zákazníci zaujme ur-

„brejlovce“ 754.066 nebo elektrickou lokomotivu „eso“ 362.078. U dopravce IDS Cargo za poslední dva roky vznikl velmi povedený retro nátěr na „bobině“ 140.042 a později i na „nákladní bobině“ 121.065, která nakonec obdržela poměrně nevšední nátěr, ve kterém byla krátce po výrobě představena široké veřejnosti.

Také u dopravce ČD Cargo se postupně začaly retro lokomotivy objevovat. Mezi prvními se představila „jednička laminátka“ (230.001), posléze „hrbatá“ 130.027, „šestikolák“

šířit výjimky i na vozidla v motorové trakci. Jako první motorová lokomotiva v původních barvách přišla ze ŽOS Zvolen brněnská sedmsetpadesátka inventárního čísla 163 (750.163). Nakonec bylo rozhodnuto, že v pořadí druhý „brejlovec“ v retro nátěru bude celočervená 750.338 a těšit se můžeme i na lokomotivu řady 742.

Ale vraťme se zpět ke stroji 750.338. Tento „brejlovec“ pod číslem T 478.3338 byl z ČKD Praha převzat do tehdejšího stavu ČSD LD Chomutov 27. října 1976. Další historický mezník přišel v roce 1994, když stroj prošel v ŽOS Česká Třebová rekonstrukcí, při které byl původní parní agregát PG 500 pro vytápění souprav osobních vozů nahrazen alternátorem. Od 26. ledna 1994 lokomotiva již s novým označením 750.338 opět brázdila koleje na výkonech chomutovského depa, převážně v čele osobních vlaků podél řeky Ohře. K 1. červenci 2004 byla přidělena do stavu DKV Ústí nad Labem a její působení se změnilo na město pod Ještědem, tedy Liberec, kde setrvala více-



„Brejlovec“ 750.338 ve službách ČD, byl vyfotografován v srpnu 2002 v čele osobního vlaku Chomutov – Karlovy Vary.



750.338 již v korporátních barvách ve službách ČD Cargo Nymburk, se soupravou prázdných „rajek“ z Brniště do Berouna u Pertoltic pod Ralskem v dubnu 2020.

četit vybočení od zažitého stereotypu, kdy se místo zcela běžné lokomotivy na vlaku, ukáže barevně zajímavý stroj. V době dnešních technologií, lze téměř okamžitě fotografii přes mobilní telefon nejen pořídit, ale i okamžitě sdílet přes různá média a internetové profily jednotlivců nebo dokonce firem. V tento okamžik se z původně obyčejné fotografie snadno a rychle stává svým způsobem i reklamní materiál.

Prosazování těchto nátěrových výjimek však přišlo postupně, u dopravce ČD můžeme zmínit celočerveného

182.168 a v neposlední řadě i ústecká „uhelka“ 122.001. Reakce na sebe nenechala dlouho čekat a rázem se všechny možné internetové galerie začaly plnit pěknými fotografiemi těchto vozidel, což dalo možnost vzniknout i různým fotografickým soutěžím, pod vedením odboru podpory a prodeje ČD Cargo. Výsledkem je mimo jiné i nástěnný kalendář na rok 2021 s retro nátěry a reklamními polepy lokomotiv ČD Cargo.

Jelikož ohlas na retro nátěry byl víc než pozitivní, vyvstala myšlenka roz-



Od prosince loňského roku se „brejlovec“ 750.338 pyšní slušivým červeným retro nátěrem. Petr Holub ho 17. února 2021 vyfotil v čele manipulačního vlaku u Kytlice.

méně až do roku 2007, kdy připadla do stavu nově vzniklé společnosti ČD Cargo, pod správu údržby hnacích vozidel SOKV Ostrava. Během několika let prošla provozní jednotkou Břeclav, posléze Hradec Králové a následně Nymburk, který spadá pod správu údržby SOKV Ústí nad Labem. Od roku 2019 probíhají v ŽOS Zvolen

hlavní opravy lokomotiv řady 750 ČD Cargo, a tak v druhé polovině roku 2020 přišla na řadu i právě výše zmíněná 750.338. Oprava, a to včetně nátěru, byla dokončena na sklonku roku 2020 a poslední den roku 2020 stroj překročil státní hranice Slovenské a České republiky a dorazil do Břeclavi k přejímce. Později byl přepraven z OKV Břeclav do SOKV Ústí nad Labem. První nasazení však přišlo až později, když v noci z 12. na 13. února byl uveden do provozu a ráno 13. února vystaven na vlak Mn 86121 z Děčína do Brniště. Směna na Mn 86121-86120 vyšla toho dne na strojvedoucího pana Jiřího Ročně, pro kterého je práce zároveň i koníčkem. Nutno dodat, že celá směna nakonec proběhla bez závad a stroj si s celkovou zátěží 643 tun z Děčína do České Lípy resp. do Brniště hravě poradil. Od 15. února 2021 je lokomotiva nasazena v aktivní službě na pracovišti ČD Cargo Děčín.

Závěrem nezbyvá než stroji i personálu popřát mnoho kilometrů bez nehod a závad.

Text a neoznačené foto: Antonín Němeček

## Přepravy energosádrovce z Prunéřova do Vřesové a „náhradní kamionová doprava“

V roce 2020 byly zahájeny přepravy energosádrovce z elektrárny Prunéřov, resp. ze stanice Kadaň-Prunéřov do Nového Sedla u Lokte. Surovina je dovážena do kalcinační jednotky, která je v areálu elektrárny ve Vřesové provozována jako společný podnik firem Sokolovská uhelná a německé Lindner AG. Jednotka primárně odbírá energosádrovec vzniklý odsířením zdejší elektrárny, nicméně pro výrobu sádry dále zpracovávané v mateřském závodě v německém Dettelbachu nakupuje energosádrovec i z dalších zdrojů.

Sádra se z energosádrovce vyrábí procesem nazývaným kalcinace a podstatou této ekologické výroby je skutečnost, že jednou získaná přírodní surovina v podobě těžného vápence se přes výrobu elektrické a tepelné energie vrací do stavebnictví a dále do lidských obydlí jako finální produkt s vysokou přidanou hodnotou. Celý proces se dá popsat tak, že při spalování hnědého uhlí vznikají oxidy síry, které byly dříve vypouštěny do ovzduší. Po roce 1990 však bylo přistoupeno

k odsířování, kdy jsou za pomoci vápence předem vyčištěné a odfiltrované plyny zkrápěny vápencovou suspenzí, která na sebe váže škodlivé oxidy síry. Tím vzniká vlastní energosádrovec, neboli hemihydrát síranu vápenatého. Použitý vápencový materiál není likvidován na skládkách, ale slouží jako surovina v dalším výrobním procesu. Ergosádrovec je chemicky velmi čistý ma-

teriál s čistotou 97 až 98 %, a to na rozdíl od dřívě těžného sádrovce v přírodních lomech, který má čistotu maximálně 70 až 75 %. Z toho také vyplývá, že výroba sádry je v současné době nejen ekologická, ale výsledný produkt je výrazně kvalitnější, než tomu bývalo dříve.

Železniční přeprava z Kadaně-Prunéřova do Nového Sedla u Lokte, vzdá-

leného po kolejích jen 60 km, je zdánlivě jednoduchá. Bohužel jen zdánlivě, protože dvojkolejná a nedávno elektrizovaná a modernizovaná trať někdejší Buštěhradské dráhy je přerušena sesuvem náspu u Dalovic. Tento sesuv je reliktem 100 let staré historie, kdy při stavbě druhé koleje byly použity technologie a postupy, které již bohužel nevyhovují dnešní intenzitě provozu a hmotnosti vozidel. Místo je průběžně opravováno již třetím rokem, od května 2020 je provoz dlouhodobě přerušeno a k jeho obnovení by mělo, podle posledních informací ze Správy železnic, dojít nejdříve v květnu letošního roku.

Proto muselo být nalezeno řešení, které by pomohlo tuto překážku odstranit. Nejdříve byly přepravy realizovány odklonem, jenže v tomto případě existuje jen jedna odklonová trasa, a to násobně delší přes Ústí nad Labem, Prahu, Plzeň a Cheb. Proto bylo ve spolupráci spediční firmy Carbosped a ČD Cargo nalezeno řešení jiné, a to poměrně velmi netradiční. Ergosádrovec v kontejnerech Innofreight XM ložených vždy po šesti

na Innovagonech 80' je každé pondělí jako ucelený vlak dopraven z Kadaně-Prunéřova do Ostrova nad Ohří, kde je přistaven na vlečku provozovanou firmou KDS Cargo. Zde je potom energosádrovec přesypáván do kamionů a „po ose“ odvážen k příjemci ve Vřesové. Pro úplnost je ale třeba uvést, že překládka by musela být prováděna i v případě přímých železničních přeprav až do Vřesové, neboť kalcinační závod není vybaven vlečkou a poslední míle musí být i zde zajištěna nákladními automobily.

Výše uvedené řešení není ideální, nicméně je za daných okolností, kdy je jedna z nejdůležitějších tratí vedoucích ve východozápadním směru dlouhodobě neprůjezdná, zřejmě jediným možným. Každopádně se tímto způsobem opět prokazuje, že železniční doprava může být konkurenceschopná i na kratší vzdálenosti, a to včetně překládky na silniční vozidla. A i za ztížených podmínek dokázala železniční doprava výrazně odlehčit provozu na silnici I/13 v úseku Prunéřov – Ostrov nad Ohří.

Text a foto: Martin Boháč



Překládka energosádrovce v Ostrově nad Ohří



# Jednotky organizační struktury ČD

## Řízení provozu Česká Třebová

Řízení provozu Česká Třebová (ŘP) je specifickou výkonnou jednotkou se samostatnou řídicí a rozhodovací pravomocí v oblasti organizování a zajišťování jízd vlaků ČD Cargo s přímým řízením vlaků dálkové dopravy a v oblasti dirigování vozů. Řídicí a metodická pravomoc ŘP je upřesněna ve Směrnici pro organizování drážní dopravy ČD Cargo, a.s., a v Prováděcím nařízení ke Směrnici pro organizování drážní dopravy ČD Cargo, a.s.

### Zajímavosti z Řízení provozu

12 pracovišť dispečerů  
829 vlaků (průměrně za 24 hodin)  
2 258 informací v IS DISC nutných k zabezpečení jízd vlaků za 24 hodin  
60 297 vlkm (průměrně za 24 hodin)

Řízení provozu vzniklo již 1. června 2007 pod tehdejším odborem nákladní dopravy a přepravy ČD, a.s. Od 1. prosince 2007 do 31. ledna 2012 bylo samostatným odborem O11 GŘ ČD Cargo a k 1. únoru 2012 bylo vyčleněno z GŘ jako samostatná jednotka organizační struktury. Organizační změnou platnou od 1. ledna 2013 došlo k dokončení centralizace a úpravě dispečerských obvodů a za neméně důležitý mezník lze považovat 1. září 2020, kdy vzniklo první pracoviště HDP EPROV. Řízení provozu sídlí v České Třebové na náměstí Jana Pernera 1787, naproti železniční stanici. V současné době se ŘP člení na dvě oddělení, z nichž první zajišťuje provozní řízení vlaků a druhé řídí provoz nákladních vozů.



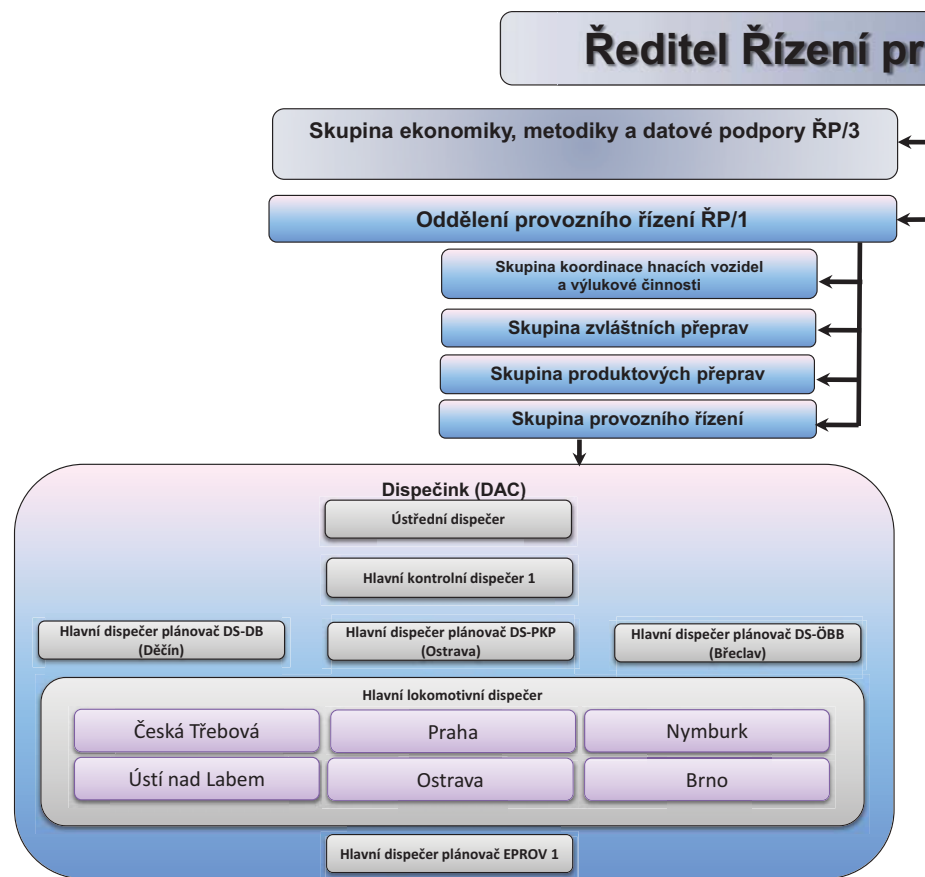
Úkolem dispečera dálkové dopravy je zákazníkem požadovaný vlak naplánovat v infrastruktuře, oživit náležitostí, přepravit v požadované kvalitě a jeho jízdu bezprostředně podrobit prvotní analýze.

Foto: Michal Roh



Součástí struktury Řízení provozu Česká Třebová jsou i pracoviště Dispostelle v Děčíně, Břeclavi a Bohumíně, které organizují předávku vlaků na příslušných hraničních přechodech a spolupracují s dispečery navazujících dopravců.

Foto: Michal Roh ml.



## ROZHOVOR S ŘEDITelem ŘÍZENÍ PROVOZU ČESKÁ TŘEBOVÁ

Ředitelem Řízení provozu Česká Třebová je od 1. dubna 2019 pan Martin Svojanovský. Otázky, které jsme mu položili, jsou zaměřeny na budoucnost dispečerského řízení našich vlaků.

► Kam směřuje Řízení provozu Česká Třebová a jak bude vypadat dispečink v roce 2030?

Dnes k řízení a organizaci využíváme původní model převzatý ještě z doby unitární železnice na přelomu tisíciletí. Ten funguje již dlouhá léta a nutno říci, že za tu dobu morálně i technologicky zastaral. Proto ve spolupráci s dalšími odbory GŘ postupně realizujeme novou koncepci systému plánování dálkové vlakové dopravy, při jejíž tvorbě jsou zohledněny nejdůležitější současné vlivy, ať již ekonomického a technologického rázu nebo vlivy vycházející z aktuálního rozvoje informačních systémů a nových metod realizace obchodních případů. Strategie je rozvržena do několika postupných kroků a cílem je nastavit komplexní, technologicky výkonný a provozně spolehlivý stavební

nicový model řízení provozní práce postavený na ekonomické základně a zákaznickém přístupu, za použití IS EPROV. V nových podmínkách ČD Cargo se po pevném GVD bude jednat o druhý základní prvek plánování provozní práce. Logickým vyústěním je tedy vznik pracoviště provozního dispečera EPROV, který ve směně odpovídá za plánování pomocí tohoto systému a průběžně řeší všechny mimořádnosti v této oblasti.

Provozní plánování všech vnitros-

tátních a některých zahraničních přeprav se postupně přesouvá nad hranice stávajícího plánovacího dispečersko-operativního systému do střednědobého časového horizontu v rozmezí 10 dnů – 12 hodin před požadovanou jízdou vlaku a přibližuje se těsně k operativnímu řízení. Plánování ostatních tranzitních přeprav a výchozích a končících vlaků ve stávajícím pojetí je nutné, do doby plné kompatibility systému EPROV, zajišťovat za pomoci stávajících pracovišť,

a to zejména pracovišť produktových plánovačů a územně příslušných Dispostelle. A tak jak se bude systém EPROV postupně rozvíjet a zahrnovat další přepravy, bude postupně klesat význam práce dispečera i produktového plánovače v této oblasti. Při dalším náběhu a rozšiřování objemu systémem plánovaných vlaků se počet pracovišť dispečerů EPROV bude zvyšovat, zatímco již nepotřebná pracoviště klasických lokomotivních dispečerů (plánovačů) se budou ve stejném poměru rušit, až do předpokládané úrovně cílového stavu. Ten zahrnuje přibližně stejný počet dispečerů EPROV pro plánování a dispečerů pro operativní řízení náležitostí ve směně. Z hlediska personální práce se jedná o postupný přerod funkcí do nového systému řízení bez nárůstu položek.

Největší význam práce lokomotivního dispečera bude přesunut z oblasti plánování vlaků do činností zajišťujících úkoly a ekonomiku v oblasti operativní práce s hnacími vozidly a strojními četami. I nadále však dispečer musí plnit také všechny úkoly související s pohybem vlaků, včetně prvotní

analýzy a odpovídající zpětné vazby. Každá činnost směřovaná do zavádění nových technologií práce má svá úskalí. Dokážeme vhodnými nástroji a komunikačními prvky překonat léty zakořeněné návyky i technologické modely, ale já v současnosti vnímám jako největší riziko fakt vyplývající ze stárnutí dispečerského aparátu. V současné době dosahuje průměrný věk dispečera 53,5 let. Po celou dobu přechodové fáze a k dosažení cílového stavu je potřeba pro úspěšnou realizaci plánovaných záměrů doplňovat dispečerský aparát vhodnými zaměstnanci s potřebnou úrovní znalostí výpočetní techniky a základních dopravních procesů.

► A jak tedy bude dispečerský aparát Řízení provozu ČD Cargo v roce 2030 vypadat?

Jsem na počátku cesty, ale předpokládám, že bude pružný, dynamický a prozákaznický orientovaný. Schopný kvalitně a ekonomicky naplánovat provozní práci a operativně reagovat na všechny mimořádnosti.

Evžen Gryc



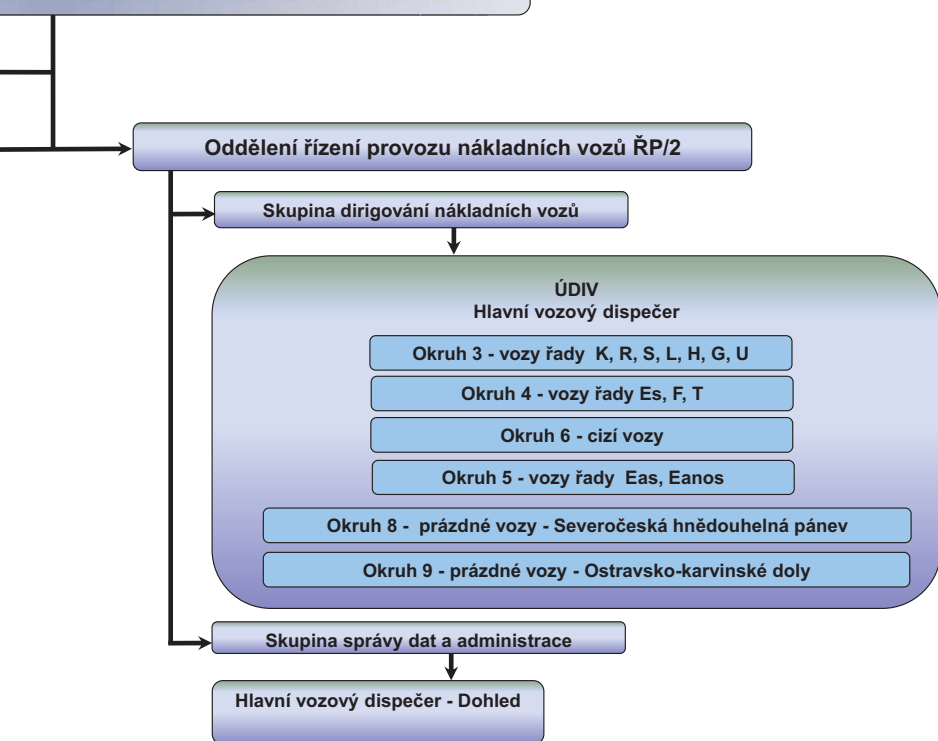
Martin Svojanovský

Foto: Michal Roh



# Cargo (3. část)

## Provozu Česká Třebová



Skupina zvláštních přeprav má na starosti provozní zabezpečení vojenských přeprav, přeprav radioaktivního zboží apod. Foto: Ladislav Eric

*Když Tě řádky zaujaly, zajdi si k nám, svět je malý.  
Potřebujem omladit, dispečerem můžeš být.*

**Trvale hledáme zájemce o práci dispečerů.**

**Nejlépe z řad vedoucích směn, případně dalších zaměstnanců společnosti ČD Cargo.**

Pokud máte zájem si naše pracoviště prohlédnout, případně u nás v budoucnu pracovat, můžete si domluvit návštěvu na +420 724 158 807 (Ing. Evžen Gryc).



Skupina dirigování nákladních vozů má také dvě odlučená pracoviště. Dispečer v Ústí nad Labem 8 (uhlákový) řídí přístavbu vozů na nakládku do hnědouhelného revíru v severních Čechách a stará se o plynulý návrat prázdných souprav po vykládce zpět. Druhé odlučené pracoviště v Ostravě dispečer 9 (uhlákový) se stará o přístavbu vozů na nakládku v ostravské oblasti, a to nejen pro OKD, ale i pro další významné zákazníky. V neposlední řadě řídí sestavování ucelených souprav na předání vozů jiným dopravcům. Foto: Michal Roh ml.

## Oddělení řízení provozu nákladních vozů je členěno do dvou skupin:

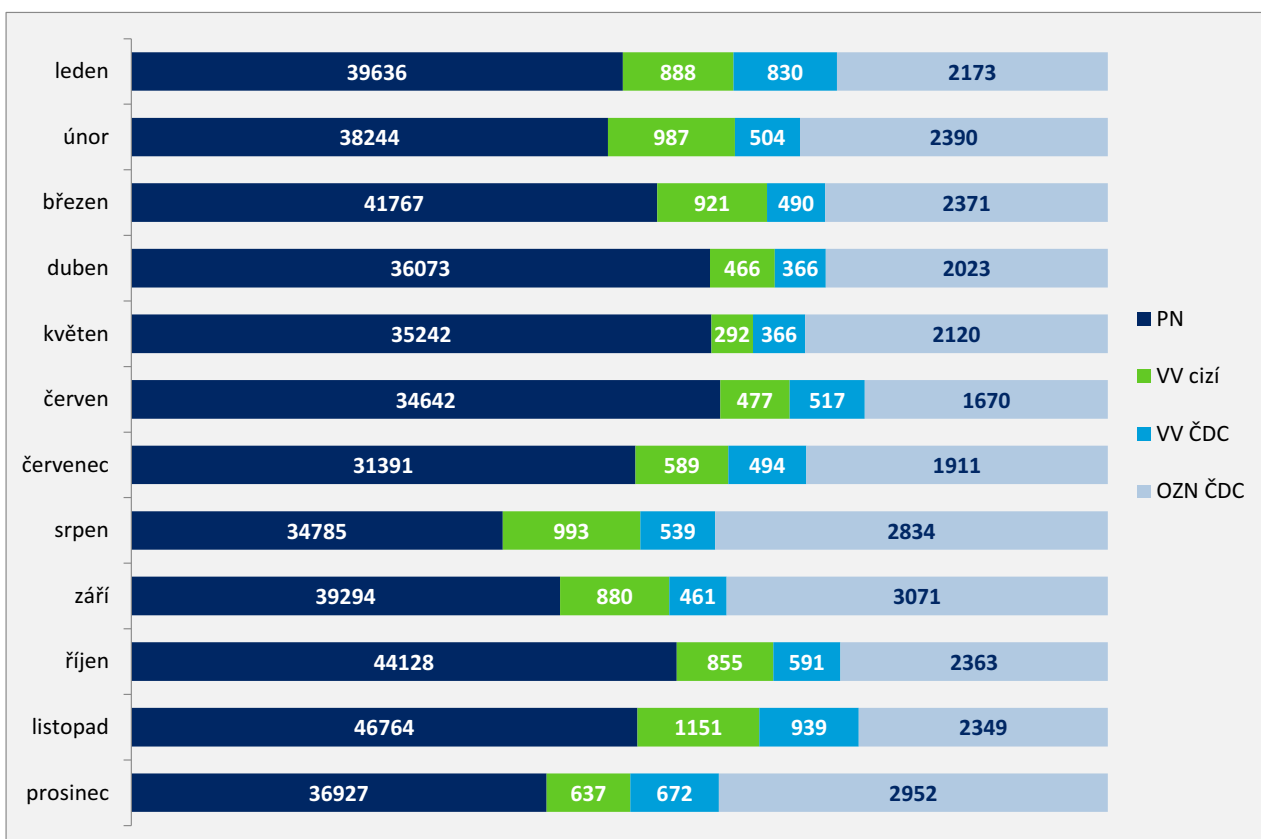
### 1. Skupina dirigování nákladních vozů

V nepřetržitém provozu pracují ve směně 4 dispečerů, kteří mají přiděleny okruhy vozů, se kterými hospodaří (6 000 – 8 000 vozů). Pro svoji práci využívají IS ÚDIV (Ústřední dirigování vozů). Dispečer směřuje vozy k nakládkám, řeší problémy s náhradou za vyřazené vozy, zařazuje vozy do vyčleňovacích smluv, směřuje vozy, u kterých propadá revize k prohlédnutí vozmištem, komunikuje s vozovými disponenty ve stanicích, řeší duplicitu u vozů, kontroluje výsledek automatické optimalizace, která směřuje část vozů k nakládkám a zajišťuje i další činnosti spojené s dirigováním vozů na vozové výpomoci a do pronájmu. Dispečer 6 „cizinec“ pracuje s cizími vozy, které vstupují na naše území k vykládce, tranzitují přes naše území a také se stará o vozy, které jsou k nám směřovány na nakládku, a v neposlední řadě zajišťuje plnění vozových výpomocí při nedostatku vozů ČD Cargo k nakládku v České republice (denně se na území České republiky nachází 1 500 cizích vozů). Pracoviště HVD3, HVD4, HVD5 a HVD6 je umístěno přímo v budově ŘP. V síti ČD Cargo je 49 podřízených obvodů vozových disponentů.

### 2. Skupina správy dat a administrace

Zajišťuje v IS ÚDIV kontrolu popř. opravu a nápravu chybných dat předávaných z jiných IS (PRIS, PDV, DISC-OR, CNP, CVA, ZEVO-K) a je obsazena jedním dohledovým dispečerem v nepřetržitých směnách a jedním specialistou na denních směnách. V současnosti pracoviště působí i jako HelpDesk ČD Cargo pro tabletizaci strojvedoucích a vlakových čet, při zablokování SIM na O2, při ztrátě služebního tabletu a řeší problémy týkající se běžných činností v aplikaci strojvedoucího (ASC) a evidenčního systému pro tablety (MDM).

## Požadavky na přepravu 2020 (vozy)



PN – přihlášky nakládky

VV cizí – vozová výpomoc cizími vozy

VV ČDC – vozy ČDC odesílané k nakládku do ciziny

OZN ČDC – vozy ČDC odesílané k nakládku dle zvláštní dispozice

\*) V grafu nejsou obsaženy prázdné P vozy a tranzitní vozy

Zdroj dat: ÚDIV

Graf: Petr Smýkal  
Organizační schéma: Leoš Minář



# Změny v oblasti dovolené



Zásadní novela zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce (dále jen ZP), provedená zákonem č. 285/2020

Sb., přinesla řadu významných věcných i legislativně technických změn, mimo jiné i úpravy v oblasti dovolené.

V naší společnosti s dovolenou „v hodinách“ v IS EGJE pracujeme již 6 let, ale vzhledem k výše uvedené novele, která zásadním způsobem změnila celou koncepci dovolené, jsme museli přijmout nový režim, který je změnou ZP, s účinností od 1. ledna 2021, nastaven.

## Výměra dovolené

Roční výměra dovolené se i nadále uvádí v týdnech. Je dána ZP nebo může být upravena i v kolektivní smlouvě.

V ČD Cargo je dle podnikové kolektivní smlouvy (PKS) stanovena roční výměra dovolené pro zaměstnance se stanovenou týdenní pracovní dobou (TPD) takto

- 5 týdnů pro týdenní pracovní dobu 36 hodin s přepočtem na hodiny tj. 180 hodin
- 5 týdnů pro týdenní pracovní dobu 37,5 hodin s přepočtem na hodiny tj. 188 hodin
- 6 týdnů pro týdenní pracovní dobu 40 hodin s přepočtem na hodiny tj. 240 hodin.

A tato výměra není žádnou změnou legislativy v oblasti dovolené dotčena, výměra dovolené se nikomu nekrátí.

## Vznik práva na dovolenou

Do 31. prosince 2020 platilo, že nárok na výměru dovolené na kalendářní rok měl zaměstnanec, který odpracoval 60 dní v roce a při odpracování 21 dnů měl zaměstnanec nárok na 1/12 dovolené.

Nová koncepce dovolené opustila princip dovolené za odpracované dny a vznik práva zaměstnance na dovolenou je založen na odpracované stanovené nebo sjednané kratší týdenní pracovní době, od níž se odvozuje i délka dovolené. ZP nyní rozeznává pouze dovolenou za kalendářní rok a její poměrnou část.

## Co se pro účely dovolené považuje za výkon práce?

Pro určení délky dovolené, pro vznik samotného práva na dovolenou je rozhodné, které doby se počítají jako výkon práce a které nikoliv (tzv. „náhradní doby“). V zájmu zajištění účelu dovolené se vedle faktického výkonu práce zaměstnancem pro zaměstnavatele za výkon práce považují i některé překážky v práci.

Skutečnosti, které se realizují v rozvržené pracovní době, se vzhledem k rozsahu jejich zápočtu pro účely dovolené jako výkon práce rozdělují do tří skupin.

V první skupině jsou skutečnosti, které se započítávají jako výkon práce zcela – jedná se především o samotný výkon práce a dále také např.:

- doba čerpání dovolené,
- doba čerpání náhradního volna za práci přesčas nebo ve svátek atd.

Druhou skupinu tvoří naopak důležité osobní překážky v práci na straně zaměstnance, které jsou vymezené v ustanovení § 216 odst. 2 ZP.

Jedná se např. o:

- dočasnou pracovní neschopnost, vyjma pracovní neschopnosti vzniklé v důsledku pracovního úrazu nebo nemoci z povolání,
- karanténu,
- rodičovskou dovolenou s výjimkou rodičovské dovolené, kterou čerpá zaměstnanec po dobu, po kterou je žena oprávněna čerpat mateřskou dovolenou atd.

Třetí a zcela specifickou skupinou je neomluvená absence, která se logicky nepovažuje ani pro účely dovolené za odpracovanou dobu.

Taxativní výčet a určení zápočtu dob je uvedeno v opatření ředitele odboru personálního č. 16/2020 k dovolené.

## Krácení dovolené

Do 31. prosince 2020 se krátila dovolená z důvodu dlouhodobé nemoci. Krátit dovolenou o 1 až 3 dny za neomluvenou absenci, zameškanou směnu není od 1. ledna 2021 možné. Zaměstnavatel dovolenou zaměstnance může při neomluvené absenci krátit, ale jen o počet skutečně zameškaných hodin zaměstnance.

## Dovolená za kalendářní rok

Právo na dovolenou za kalendářní rok nově získá zaměstnanec, který splní následující podmínky:

- nepřetržitě trvání pracovního poměru alespoň po dobu 4 týdnů (tj. 4 x 7 po sobě jdoucích dnů) a
- odpracování alespoň 4 násobku stanovené nebo kratší TPD, v níž je zaměstnanec zařazen a z níž je rozvržena jeho pracovní doba do směny; z uvedeného vyplývá, že do odpracované doby zásadně nelze započítávat práci přesčas.

Obě výše uvedené podmínky musí být splněny kumulativně, i když se tak nemusí stát současně. Není-li však žádná nebo některá z nich splněna, právo na dovolenou v příslušném kalendářním roce zaměstnanci vůbec nevznikne.

Délka dovolené za kalendářní rok činí u konkrétního zaměstnance součin délky jeho stanovené nebo kratší TPD a výměry dovolené (v týdnech), která zaměstnancům přísluší.

Platí tedy, že pokud zaměstnanec v daném kalendářním roce splnil obě výše uvedené základní podmínky, bude mu příslušet dovolená za kalendářní rok, jejíž délka se podle ustanovení § 216 odst. 5 ZP zaokrouhluje na hodiny nahoru, a činí v příkladech:

při TPD a	výměra 5 týdnů	výměra 6 týdnů
40 hodin	200 hodin	240 hodin
37,5	187,5 = 188	225
36	180	216
30	150	180
20	100	120
10	50	60

V průběhu roku nám vlastně právo na dovolenou za kalendářní rok bude vznikat každý měsíc, po příslušném odpracování pracovní doby „zálohově“ formou tzv. poměrné části dovolené.

## Poměrná část dovolené

Jestliže zaměstnanci nevznikne právo na dovolenou za kalendářní rok, protože nebude pracovat po dobu 52 týdnů, buď

z toho důvodu, že pracovní poměr vznikl nebo skončil v průběhu kalendářního roku, a netrval tak po dobu alespoň 52 týdnů, nebo proto, že během 52 týdnů zaměstnanec neodpracoval v průměru připadajícím na týden stanovenou nebo sjednanou kratší týdenní pracovní dobu, přísluší mu poměrná část dovolené za kalendářní rok, pokud odpracoval aspoň 4 týdny.

Délka této poměrné části dovolené činí jednu dvaapadesátinu 1/52 (do 31. 12. 2020 to byla jedna dvanáctina 1/12) dovolené za kalendářní rok za každou odpracovanou celou stanovenou nebo sjednanou kratší týdenní pracovní dobu. Proto také mohla být zrušena dosavadní dovolená za odpracované dny, aniž by to bylo na škodu zaměstnanců, a někdo by byl krácen na svých právech na dovolenou.

**Příklady výpočtu 1/52 dovolené za kalendářní rok a výpočet poměrné části měsíční dovolené**

A. Zaměstnanec pracuje 36 hodin v týdnu, má stanovenou výměru dovolené 5 týdnů, hodinový přepočet výměry dovolené je 180 hodin.

- TPD vydělíme týdny kalendářního roku a vynásobíme výměrou dovolené, tj.  $36 : 52 = 0,6923076923076923$  počítáme s 3 desetinnými, tj.  $0,692 \times 5 = 3,46$  hodin.

Určená 1/52 dovolené za kalendářní rok je vypočtena na 3,46 hodin týdně.

- Počet hodin týdně vynásobíme počty celých odpracovaných týdnů (7 kalendářních dnů) v měsíci, měsíc leden má 4 týdny, výsledná délka se zaokrouhluje nahoru tj.  $3,46 \times 4 = 13,84$  hodin = po zaokrouhlení 14 hodin.

Poměrná část dovolené v lednu 2021, při 36 hodinové TPD s výměrou 5 týdnů, je 14 hodin.

B. Zaměstnanec pracuje 37,5 hodin v týdnu, má stanovenou výměru dovolené 5 týdnů, hodinový přepočet výměry dovolené je 187,5 hodin, což je zaokrouhleno na 188 hodin.

- TPD vydělíme týdny kalendářního roku a vynásobíme výměrou dovolené, tj.  $37,5 : 52 = 0,7211538461538462$  počítáme s 3 desetinnými, tj.  $0,721 \times 5 = 3,605$  hodin

Určená 1/52 dovolené za kalendářní rok je vypočtena na 3,605 hodin týdně.

- Počet hodin týdně vynásobíme počty celých odpracovaných týdnů (7 kalendářních dnů) v měsíci, měsíc leden má 4 týdny, výsledná délka se zaokrouhluje nahoru tj.  $3,605 \times 4 = 14,42$  hodin = po zaokrouhlení 15 hodin.

Poměrná část dovolené v lednu 2021, při 37,5 hodinové TPD s výměrou 5 týdnů, je 15 hodin.

C. Zaměstnanec pracuje 40 hodin v týdnu, má stanovenou výměru dovolené 6 týdnů, hodinový přepočet výměry dovolené je 240 hodin.

- TPD vydělíme týdny kalendářního roku a vynásobíme výměrou dovolené, tj.  $40 : 52 = 0,7692307692307692$  počítáme s 3 desetinnými, tj.  $0,769 \times 6 = 4,614$  hodin týdně

Určená 1/52 dovolené za kalendářní rok je vypočtena na 4,614 hodin týdně.

- Počet hodin týdně vynásobíme počty celých odpracovaných týdnů (7 kalendářních dnů) v měsíci, měsíc leden má 4 týdny, výsledná délka se zaokrouhluje nahoru tj.  $4,614 \times 4 = 18,456$  hodin = po zaokrouhlení 19 hodin.

Poměrná část dovolené v lednu 2021, při 40 hodinové TPD s výměrou 6 týdnů, je 19 hodin.

Změna ve výpočtu výměry i nároku na dovolenou se projevila po instalaci lednové verze mzdového a personálního informačního systému EGJE, po zúčtování mzdy za měsíc leden.

Zcela oprávněně jsme všichni ve výplatních lístcích očekávali, že zde budeme mít i správná data o dovolené, na která jsme byli z minulých dob zvyklí.

Skutečnost je taková, že se na výplatních sice objevila výměra dovolené v týdnech, ale tak nějak nám u některých zaměstnanců „nesedí“ údaj u položky „Dovolená nárok v hod“ a poté i v položce „Dovolená zůstatek“.

Požádali jsme o vysvětlení řešitele IS EGJE. Sdělil nám, že řešení nového režimu výpočtu nároku na dovolenou se stanoví přesně z odpracované doby.

Pokračování na str. 7

Z IS EGJE						
Dov01 - Dovolená : 85d						
Období 2021-01						
Dovolená Nepřítomnosti Detaily neomluvené nepřítomnosti Poznámky(0)						
Čerpání	Částečné započítatelné překážky/Krácení za NA	Přepočítat nárok	Přenačíst	Test ukončení		
Dovolená	Nárok	Čerpání	Krácení	Zůstatek	Celk. zůst.	
-běžného roku	188,00	21,44	0,00	166,56	166,56	
-běž. roku k akt. období	15,00	21,44	0,00	-6,44	-6,44	
-minulého roku	0,00	0,00		0,00	0,00	
-minulého roku - dny	0,00	0,00		0,00	0,00	
-od před. zaměst.	0,00	0,00		0,00	0,00	
-dodatková	0,00	0,00		0,00	0,00	
-ostatní	0,00	0,00		0,00	0,00	
CELKEM	188,00	21,44	0,00	166,56	166,56	
Předp. do konce roku	188,00	21,44	0,00	166,56	166,56	

Režim čerpání dovolené: 7 - Hodiny (dle CZ ZP od 2021)  
 Typ nároku dovolené: 2 - Zvýšená výměra 5 týdnů  
 Odpracované hodiny: 171,47

Zaměstnanec v lednu odpracoval 171,47 hodiny, mohl čerpat jen 15 hodin poměrné části dovolené (2 řádek z IS EGJE „-běž. roku k akt. období“). Čerpal 21,44 hodin a na stejném řádku je uveden záznam o přečerpané dovolené – 6,44 hodin. Z roční výměry dovolené 188 hodin se odečetlo čerpaných 21,44 hodin a k čerpání zůstává 166,56 hodin dovolené.

Z IS EGJE						
Dov01 - Dovolená : 85d						
Období 2021-02						
Dovolená Nepřítomnosti Detaily neomluvené nepřítomnosti Poznámky(0)						
Čerpání	Částečné započítatelné překážky/Krácení za NA	Přepočítat nárok	Přenačíst	Test ukončení		
Dovolená	Nárok	Čerpání	Krácení	Zůstatek	Celk. zůst.	
-běžného roku	188,00	21,44	0,00	166,56	166,56	
-běž. roku k akt. období	29,00	21,44	0,00	7,56	7,56	
-minulého roku	0,00	0,00		0,00	0,00	
-minulého roku - dny	0,00	0,00		0,00	0,00	
-od před. zaměst.	0,00	0,00		0,00	0,00	
-dodatková	0,00	0,00		0,00	0,00	
-ostatní	0,00	0,00		0,00	0,00	
CELKEM	188,00	21,44	0,00	166,56	166,56	
Předp. do konce roku	188,00	21,44	0,00	166,56	166,56	

Režim čerpání dovolené: 7 - Hodiny (dle CZ ZP od 2021)  
 Typ nároku dovolené: 2 - Zvýšená výměra 5 týdnů  
 Odpracované hodiny: 321,50

Přečerpaní dovolené v lednu 2021 – 6,44 hodin se v evidenci IS EGJE „srovnalo“ při vyúčtování mzdy za měsíc únor 2021. Na obrázku vidíme, že se „nábolem hodnot za leden a únor“ zvýšil počet odpracovaných hodin na 321,50, zvýšil se i nárok „-běž. roku k akt. období“ na 29 hodin a máme zde kladný zůstatek dovolené 7,56 hodin. K tomuto zůstatku jsme došli následovně:

Poměrná část dovolené za leden a únor je 29 hodin a zaměstnanec vyčerpal v lednu 21,44 hodin, výsledkem je zůstatek 7,56 hodin.

Cargo		202102		poř.č. 1	
010823	Služebna				
85					

PV 1 -		Stav BNV:		Datum:		Hod	
Průměr pro PPÚ							
Dovolená nárok	5 týdnů						
Dovolená nárok v hod	188,00						
Dovolená z minulého roku	0,00						
Dovolená čerpání	21,44						
Dovolená krácení	0,00						
Dovolená zůstatek	166,56						

SLM	Název SLM	PV	Sazba	Hod	Kč
10002	Skutečný fond pracovní doby	1		150,03	0,00
10005	Norma prac. doby-měsíční mzda	1		150,03	0,00

Zaměstnanec za měsíc únor nečerpal žádnou dovolenou a data zůstávají stejná jako v lednovém výplatním lístku. Výměra dovolené 188 hodin, čerpání dovolené 21,44 hodin a zůstatek dovolené 166,56 hodin se shodují s daty v IS EGJE.



# Změny v oblasti dovolené

Dokončení ze str. 6

Ostatní výpočet je založen na předpokladu, zda zaměstnanec splní v dalších obdobích podmínky (odpracované dny) pro nárok na dovolenou. Výpočet hodin dovolené se vždy bude upřesňovat podle měsíců, za které již bude znám odpracovaný počet hodin. Proto může v jednotlivých měsících docházet k „houpání“ nároku na dovolenou.

## Problémy a jejich řešení?

Uvedený obrázek se váže k lednu 2021 a je příkladem evidence dovolené v IS EGJE. Tyto údaje se poté přenáší do výplatnic.

Norma pracovní doby u tohoto zaměstnance byla v lednu 148,70 hodin, dotyčný skutečně „odpracoval“ jen 138

hodin, tzn. o 10,70 hodin méně. Tato doba odpovídá dle podkladů k výpočtu mzdy čerpání dovolené z loňského roku v rozsahu 3,20 hodin a náhradě mzdy za svátek v rozsahu 7,5 hodiny.

Podle dosud nastavených pravidel řešitelé IS EGJE se tato doba vůbec nezapočetla do odpracované doby pro dovolenou a tímto se „ponížil“ nárok dovolené běžného roku ze 180 hodin na 177 hodin, což z našeho pohledu není vůbec správné. I tento příklad je jedním z bodů, který intenzivně řešíme.

V současné době intenzivně konzultujeme s řešiteli IS EGJE nové výklady k oblasti dovolené a snažíme se najít společné řešení nastavení nového režimu a výpočtů v oblasti dovolené.

Z IS EGJE						
Dov01 - Dovolena : 85						
Období : 2021-01						
Dovolena	Nepřítomnosti	Detaily neomluvené nepřítomnosti		Poznámky(0)		
Čerpání	Částečné započítání překážky/Kráčení za NA	Čerpání	Prepočet nárok	Přenašit	Test ukončení	
Dovolena	Nárok	Čerpání	Kráčení	Zůstatek	Celk. zůst.	
-běžného roku	177,00	0,00	0,00	177,00	177,00	
-běž. roku k akt.období	14,00	0,00	0,00	14,00	14,00	
-minulého roku	3,20	3,20		0,00		
-minulého roku - dny	0,00	0,00		0,00		
-od před. zaměst.	0,00	0,00		0,00		
-dodatková	0,00	0,00		0,00		
-ostatní	0,00	0,00		0,00		
<b>CELKEM</b>	<b>180,20</b>	<b>3,20</b>	<b>0,00</b>	<b>177,00</b>		
Předp. do konce roku	180,20	3,20	0,00	177,00		

Režim čerpání dovolené: 7 - Hodiny (dle CZ ZP od 2021)  
 Typ nároku dovolené: 2 - Zvýšená výměra 5 týdnů  
 Odpracované hodiny: 148,70

Tento zaměstnanec pracuje v režimu 36 hodin v týdnu, má stanovenou výměru dovolené 5 týdnů, hodinový přepočít roční výměry dovolené je 180 hodin.

Současné pracujeme i na úpravě výplatního lístku tak, aby údaje k dovolené byly zcela jednoznačné a nevyvolávaly žádné pochybnosti o tom, že dochází

ke zkrácení výměry dovolené a zůstatku nároku na dovolenou k čerpání.

Legislativní úpravy v oblasti dovolené, účinné od 1. ledna 2021, jsou

nejen pro nás, ale i ostatní zaměstnavatele a řešitele informačních personálních a mzdových systémů stále nedořešenou oblastí.

Pro popis nového režimu v oblasti dovolené by nám asi nestačilo ani speciální číslo Cargováku. Další informace k dovolené, včetně konkrétních případů, jsou zpracovány v opatření ředitele odboru personálního č. 16/2020, které je zveřejněno v úložišti interních norem.

Mohu slíbit, že vás budeme průběžně o řešení v této oblasti informovat. V rámci naší rubriky „Zaměstnanec oddělení odpovídá“ jsme rovněž připraveni odpovědět na vaše dotazy.

Děkujeme vám všem za pochopení.  
**Věra Drncová**

# Alpské železniční úpatní tunely (dokončení)

V únorovém Cargováku jsme si podrobně popsali postup výstavby alpských tunelů ve Švýcarsku. Dalšími budovanými tunely jsou tři rakouské, resp. rakouskoitalské, které by měly být do provozu uvedeny v letech 2025 – 2028. Dva z nich leží v trase někdejší Jižní dráhy Vídeň – Terst a třetí pak povede pod Brennerským průsmykem z Rakouska do Itálie.

Prvním uvedeným do provozu by měl v roce 2025 být 27 km dlouhý Semmeringtunnel pod stejnojmenným průsmykem. Tento tunel nahradí náročný horský úsek, často uváděný jako první horská železnice světa z roku 1854. Na něj pak v roce 2026 naváže 33 km dlouhý Koralmutunnel mezi Štýrským Hradcem a Klagenfurtem, a v roce 2028 konečně dojde na otevření 55 km dlouhého Brennerského tunelu, budovaného již od roku 2007. Tím se prozatím historie budování alpských úpatních tunelů uzavře, i když určitě ne definitivně, neboť stavby dalších tunelů jsou v Evropě chystány a projektovány. Jedním z nich by se v budoucnu měl stát i zhruba 30 km dlouhý Krušnohorský tunel mezi Chabařovicemi a Pirnou na plánované vysokorychlostní trati z Prahy do Drážďan.

Tyto velkolepé stavby bezpochyby přinášejí a přinesou železniční dopravě výrazné zlepšení možností při propojení evropského severu a jihu jednoduchým a rychlým překonáním Alp.



Záchranný vlak SBB

Foto: Dario Häusermann, SBB

A zvláště spojnice přes Semmering a Koralm by mohla být velmi zajímavá i pro české dopravce, neboť České republice výrazně „přiblíží“ Jadran a Itálii, a do jisté míry tak naplní dávný československý sen o výstavbě tunelů z jižních Čech do Terstu.

Ovšem je nutno si přiznat, že toto efektní a velkolepé řešení má i několik úskalí. Jednak jde samozřejmě o enormně dlouhé doby výstavby, průměrně zhruba 2 – 3 km za rok. Což by



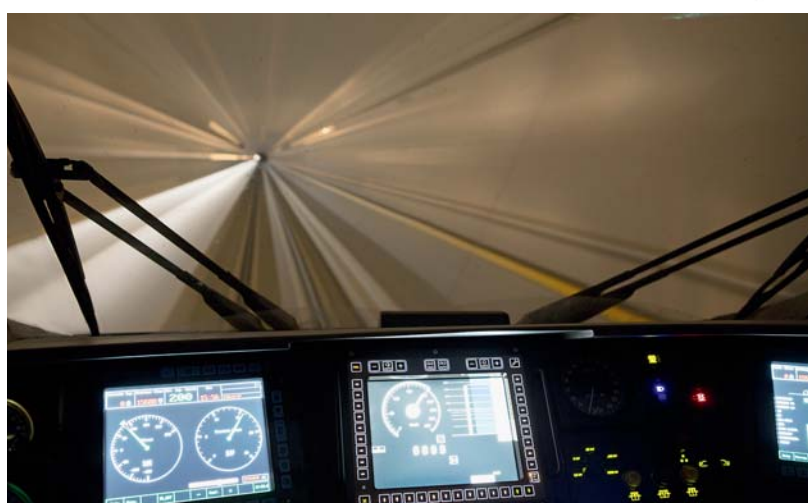
telně a neopomenutelně každodenní náklady. To potvrzuje nedávno zveřejněná tisková zpráva, podle které ÖBB objednaly u firmy Stadler pět takovýchto vlaků v celkové hodnotě 60 mil. EUR, tedy zhruba 1,5 miliardy korun. A v neposlední řadě je to i citlivost tunelů na jakékoli další vlivy způsobené provozem, a to nejen extrémní události typu nehod nebo požárů, ale například i běžné znečištění od projíždějících vlaků, resp. převáženého nákladu.

Ale největším slabinou je – z hlediska nákladní dopravy – že tyto tunely jsou primárně určeny pro hustou osobní dopravu, a to i vysokorychlostní. Vysokorychlostní osobní doprava v kombinaci s velmi dlouhým úsekem bez možnosti předjíždění pomalejších nákladních vlaků (ty mohou dosahovat

maximální rychlosti 100, případně 120 km/h, kdežto vysokorychlostní vlaky jsou v těchto tunelech provozovány rychlostí až 250 km/h) znamená výrazné omezení propustnosti těchto tunelů. Toto sice za současných objemů železniční nákladní dopravy ještě neřešitelný problém nepředstavuje (s výjimkou zatím nedokončeného Lötschberského tunelu, kde nákladní vlaky stále využívají původní horskou trať), ovšem v případě proklamovaných navýšení relativních podílů i absolutních výkonů evropské nákladní železniční dopravy už se o problém s velkou pravděpodobností jednat bude. A v neposlední řadě jde i o parametry a výkonost návazné infrastruktury, ale to je již trochu jiné téma.

Proto je třeba z hlediska nákladní dopravy pohlížet na tyto svým způsobem nesporně divy současné stavební i dopravní techniky s určitou opatrností a nevidět v nich automatický nástroj pro zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy na evropském trhu nákladní dopravy. Na druhou stranu však v Evropě nelze očekávat, že někdy dojde k vybudování samostatné železniční sítě pro nákladní dopravu, jako je tomu například ve Spojených státech, a tak vždy bude nutná nějaká míra koexistence a tím samozřejmě i kompromisů mezi osobní a nákladní dopravou.

Martin Boháč



Pohled ze stanoviště strojvedoucího vysokorychlostního vlaku při rychlosti 200 km/h  
 Foto: Dario Häusermann, SBB

u konvenčních tunelů nepředstavovalo žádný problém, ovšem u tunelů takto dlouhých to znamená dobu až dvou desetiletí i více. Dále jde o skutečně vysoké náklady, a to nejen na ražbu samotného tunelu a výstavbu potřebné infrastruktury, ale i na provoz, neboť na takto komplikované a na bezpečnost mimořádně citlivé provozní zařízení nelze v žádném případě pohlížet jako na provozně bezúdržbové a beznákladové. Jedním z aspektů provozu těchto dlouhých tunelů je nutnost neustále držet v jejich blízkosti záchranné vlaky i s vycvičenou posádkou, schopné v nejkratším možném čase v tunelu zasáhnout. Pořízení a provoz těchto vlaků včetně posádky generuje nezanedbat-



Přeprava zboží horskými průsmyky je trakčně velice náročná. Lokomotivy 383.009 a 187.344 s vlakem SteelPallets u stanice Spital am Semmering.

Foto: Erich Nährer



# Železniční proměny (13.)

## Železniční trať Rokycany – Plzeň

Železniční trať Rokycany – Plzeň je součástí původního úseku České západní dráhy (BWB) vedoucí z německého Brodu nad Lesy do Prahy-Smíchova. Její výstavba byla součástí mezistátních smluv uzavřených mezi Rakouskem a Bavorskem.

Úsek tratě z Prahy do Plzně dlouhý 109,8 km byl do provozu slavnostně uveden 14. července 1862. Z počátku



zde jezdily smíšené vlaky. K 1. lednu 1895 byla dráha zestátněna. Úsek Zdice – Plzeň byl v letech 1921 – 1932

zdvoukolejňován. V námi sledovaném úseku Rokycany – Plzeň byl dvoukolejný provoz zahájen 11. května 1927. V souvislosti s výstavbou dvoukolejky byly rozšířeny také stanice Rokycany a Chrást u Plzně, ve kterých byly postaveny i nové výpravní budovy. V letech 1983 – 1987 proběhla elektrizace úseku Zdice – Plzeň střídavou napájecí soustavou 25kV 50Hz. Na konci roku 2018 došlo v souvislosti s výstavbou přeložky mezi Ejpovicemi a Plzní k opuštění úseku Chrást u Plzně – Plzeň a zároveň k prodloužení odbočné tratě z Ejpovic do Radnice.

jednokolejných tunelů pod terénními útvary Homolka a Chlum s délkou 4 150 metrů a odbočná stanice Ejpovice. Vlastní ražba jižní tunelové trouby s pomocí technologií TBM s razícím štítem začala 23. ledna 2015 u ejpovického portálu a do Plzně dorazil štít 11. června 2016. Ražba severní tunelové trouby u Ejpovic začala na konci září 2016 a byla ukončena 7. října 2017 na plzeňské straně. Již na konci roku 2018 byla zprovozněna ejpovická přeložka s novým staničením 94,155–100,637. V úseku Rokycany – Plzeň byly vy-



Výklopník na vlečce ejpovických hrudkoven

Foto: Archiv města Plzně



Na dnes již také historickém snímku z 14. července 2018 je zachyceno dvojice lokomotiv řady 363.5 s Pn 65521 ve stanici Chrást u Plzně. Foto: Libor Lorenc

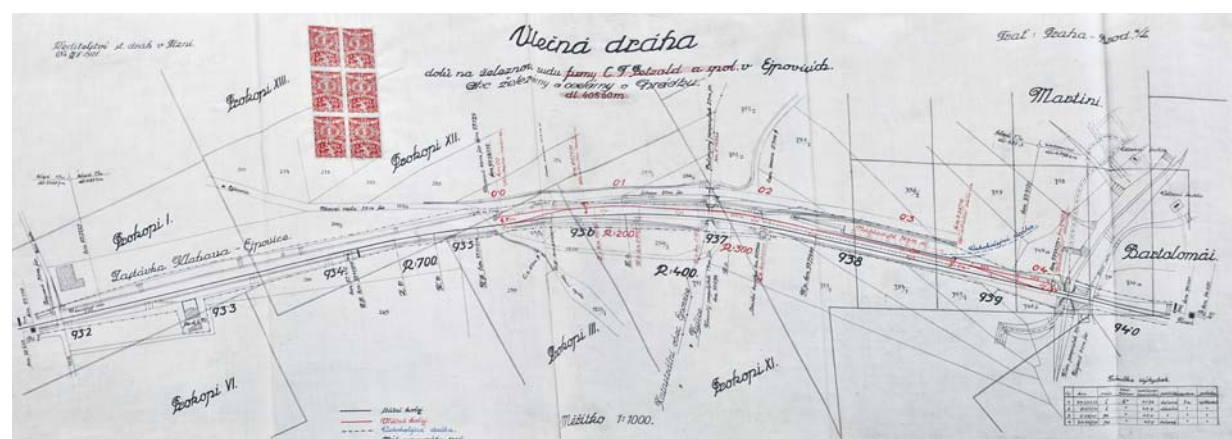
Připomenu podrobně poslední úpravu tratě, která podstatně změnila její technické parametry, včetně zkrácení jízdních dob vlaků. Stavba s názvem „Modernizace tratě Rokycany – Plzeň v km 88,063–108,300“ byla zahájena ve druhé polovině roku 2013. Rozdělena byla na dvě projektové části: modernizaci úseku Rokycany – Ejpovice a úseku Ejpovice – Plzeň, kde její větší část tvoří necelých 6,5 km dlouhá přeložka. Hlavní stavbu tvoří dvojice

budovány vlečkové koleje, z nichž některé již zanikly. Nejstarší průmyslová kolej odbočovala v km 104,5 a byla zřízena pro Papírnu Weiss v srpnu roku 1895. V roce 1925 byla rozšířena jako vlečka. Nedaleko, v km 103,3, byla v lednu 1916 vystavěna průmyslová kolej pro Bukovecký mlýn. Obě byly obsluhované z Plzně. Do papírny Bukovec byly dováženy suroviny pro výrobu papíru a odtud byly vyváženy hotové papírenské výrobky (později pod názvem

Západočeské papírny n. p a ICEC Bukovec). Vlečka do Bukovecké papírny byla zrušena v roce 2004.

V oblasti kolem zmiňované tratě se již v minulosti těžila a zpracovávala železná ruda. V roce 1919 byl mezi obcemi Ejpovice a Kyšice otevřen důl firmy Petzold „Na Klínech“ s vlastní vlečkou. V roce 1923 byl důl odkoupen Škodovými závody. Ruda byla odvážena nákladními vlaky například do hutí železáren v Hrádku, ale také až do Vítkovických železáren v Ostravě. Těžba železné rudy zde byla ukončena v roce

1942. V roce 1951 vzniká národní podnik Železnorudné doly a hrudkovny Ejpovice, který po geologickém průzkumu ložiska obnovuje těžbu. Ta je zahájena v roce 1954 ve velkolomu v Ejpovicích. Vlečka do závodu na zpracování rudy byla napojena ze železniční stanice Chrást u Plzně. Vytěžená ruda z velkolomu byla do závodu dopravována nákladními automobily. Zde se sypala do drtičů a pak v rotačních pecích zahřívala na 1 300 °C. Vznikala tak struska smíchaná s hrudkami vyredukovaného železa, které se po ochlazení magneticky oddělovalo. Hrudky byly odváženy nákladními vlaky do hutí a struska se pomocí lanové dráhy odvážela na nedaleké úložiště. Lanová dráha nadzemně křížila železniční trať Rokycany – Plzeň. Bohužel s rudou, resp. s její kovnatostí byly neustále problémy. Vytěžená ruda se musela upravovat a obohacovat cizí ušlechtilou rudou. Ta byla do Ejpovic dopravována rovněž po železnici, například z Krievého Rogu na Ukrajině. Dováželo se také uhlí z Ukrajiny z Donbasu. Ruda se z vagonů vykládala na rotačním výklopníku. Největší problémy s vykládkou byly v zimě, kdy promrzlost sub-



Plán vlečky dolu firmy Petzold z roku 1921

Sbírka: Libor Lorenc



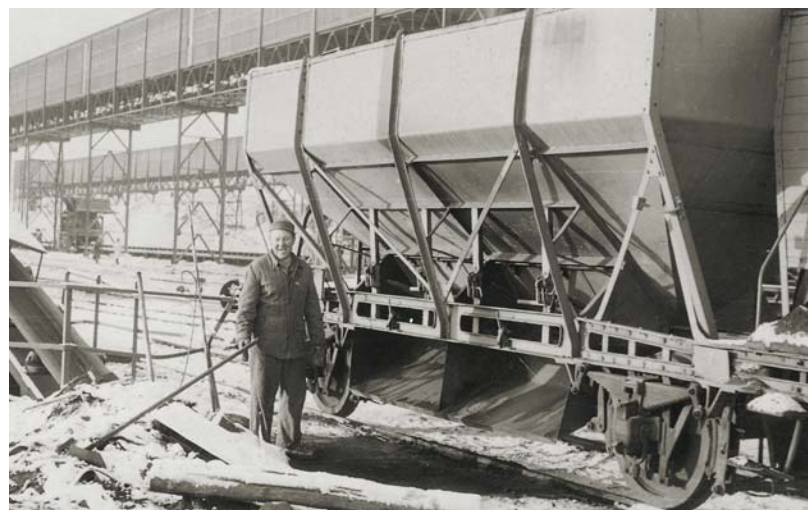
16. dubna 1971 pořídil u Chlumu Miroslav Petr fotografii manipulačního vlaku Mn 8381 v čele s lokomotivou 555.3151.

strátu téměř znemožňovala jeho vykládku a mnohdy musel být vykládán ručně krumpáči za pomoci zaměstnanců a někdy i vojáků. Dokládají to i statistiky: Například v lednu 1963 bylo na vlečku přistaveno 2 936 vagonů a v březnu již 4 388 vagonů. V roce 1967 byl nerentabilní a uměle udržovaný provoz hrudkovny, spolu s těžbou rud, zastaven.

Na místě hrudkoven a v jejich okolí vzniklo několik jiných podniků. Arma-beton n. p. Praha, závod Dýšina vyráběl stropní a střešní panely do délky 24 me-

byl v železničních cisternách plyn přivážen po vlečce. Poslední provozovatel plynárny, firma Flaga s r.o., z důvodu nebezpečnosti tento provoz v roce 2015 uzavřela. Dnes není vlečkový areál bývalých Rudných a nerudných dolů (dnes areál I.P.P.E.) obsluhován.

Ještě se vrátím do samotné stanice Chrást. Stanice měla původně 8 dopravních kolejí, ale také zde byla manipulační kolej s vykládací rampou. Počátkem devadesátých let zde byla postavena vlečka „Stavby mostů“ s portálovým jeřábem pro vykládku prefa-



Železniční doprava byla pro tehdejší Železnorudné doly a hrudkovny Ejpovice nepostradatelná. Foto: Archiv města Plzně

trů. Později se tam vyráběly prvky pro skeletové haly ARMADO s r.o. a nedávno také betonové segmenty pro nově budovaný železniční tunel. V roce 1974 zde byl vystavěn areál mrazírenského závodu. Sem ve speciálních isothermických vozech mířily mražené produkty a ryby z překladišť v Děčíně a Čiernej nad Tisou. Plynárny zde v roce 1972 postavily přečerpávací stanici propan-butanu s nádržemi, kam

brikátů na výstavbu dálnice D5. Kolejiště stanice Chrást u Plzně bylo po dokončení přeložky výrazně zredukováno, a to včetně trolejového vedení a v současné době je zde doprava řízena podle předpisu D3. Úsek tratě ze zastávky Plzeň-Doubravka až do stanice Chrást u Plzně byl již rozebrán a jeho osud se naplnil koncem roku 2020, kdy byl úředně zrušen.

Libor Lorenc

### Foto měsíce



K našemu retro „brejlovcí“ se na stránkách březnového Cargováku vracíme ještě do třetice, a to v rubrice foto měsíce. Lubomír Bazala zachytil v OKV Břeclav trojici „sedmsetpadesátek“ v odlišných nátěrech. Zleva 750.275, 750.163 a 750.338. Všechny tyto lokomotivy prošly v roce 2020 dílenskou opravou v ŽOS Zvolen.