

Společná pomoc

V uplynulých týdnech se v souvislosti s následky ničivého tornáda na jižní Moravě zvedla v České republice vlna solidarity. Ostatně i na stránkách Cargováku jsme informovali o pomoci prostřednictvím Nadačního fondu Skupiny ČD – Železnice srdcem. A když jde o pomoc dobré věci, jde stranou i konkurenční boj. Naše akciová společnost a operátor kombinované dopravy METRANS tak v minulých dnech společně pomohli lidem na Hodonínsku. METRANS poskytl bezplatně námořní kontejnery vhodné na uskladnění různých movitých věcí obyvatel zasažených oblastí. Jde zejména o majetek těch, kteří pocítili následky tornáda nejhůře, ztrátou svých domovů. Pokud se jim podařilo z poničených domů před demolicí alespoň něco zachránit, nemusí se díky uskladnění v odolných námořních kontejnerech o své věci strachovat. ČD Cargo zajistilo zdarma železniční přepravu těchto kontejnerů z terminálu METRANS v Praze Uhřetěvesi do Terminálu Brno, společnosti s majetkovou účastí ČD Cargo, která zajistila nejen překládku, ale zdarma i silniční dopravu do konkrétních postižených obcí. Bezproblémová vykládku kontejnerů na místě určení v postižených oblastech proběhla za pomoci Hasičského záchranného sboru Jihomoravského kraje. Všem patří poděkování.

Michal Roh



Červencové zastavení provozu na pohraniční trati Děčín – Bad Schandau v důsledku poškození infrastruktury silnými dešti výrazně zkomplikovalo železniční nákladní dopravu mezi Českou republikou a Německem. Celkem jsme po dobu zastavení provozu na Děčíně zajistili vozbu asi stovky vlaků po odklonových trasách nejen přes Cheb, Vojtanov a Českou Kubici, ale i přes Horní Dvořiště a Břeclav ve spolupráci s naší rakouskou pobočkou a také přes Lichkov, kde nám vypomohla dceřiná společnost CD Cargo Poland. Fotograf Achim Ender zachytil jeden z prvních odklonových vlaků, soupravu s pohonnými hmotami z Hamburku nedaleko stanice Marktredwitz.

OBSAH

03

Odklonové vlaky v Pošumaví

Během června byla vyloučena část tratě z Plzně do Klatov. Odklonová vozba přes Domažlice a Kdyni byla velice zajímavá nejen z pohledu železničních fotografů.



06

Přeprava nebezpečných věcí

Přeprava nebezpečných věcí letos oslavila malé výročí. Bližší podrobnosti najdete v článku na straně 6.



Jsme partnerem Evropské železniční agentury

Drážní úřad je český správní úřad s celostátní působností, který byl zřízen drážním zákonem č. 266/1994 Sb. k výkonu působnosti drážního správního úřadu. Jeho ředitelem, renomovanému železničnímu odborníkovi, Jiřímu Kolářovi jsme položili několik otázek týkajících se nejen činnosti úřadu, ale i aktuálního dění na železnici.

► Můžete nám stručně představit činnost Drážního úřadu? Cím všim se nyní zabýváte?

Naším hlavním posláním je udržování a zvyšování bezpečnosti drah a drážní dopravy na území České republiky. To samo o sobě říká, že náš záběr je velmi široký. Nejsme pouze úřadem pro železnici, ale zabýváme se i dráhami tramvajovými, trolejbusovými, lanovými a metrem. Úřad je rozdělen do dvou sekcí. Sekce infrastruktury vykonává mimo jiné činnost speciálního stavebního úřadu pro dráhy od vydání stavebního povolení až po kolaudační rozhodnutí. Sekce provozně-technická schvaluje vozidla pro provoz na českém území, vydává osvědčení o bezpečnosti provozovatelům drah a drážní dopravy, licence do-



doc. Ing. Jiří Kolář, Ph.D.

Foto: Archiv Drážní úřad

právcům a strojvedoucím. Jedním z našich základních úkolů je dohled nad bezpečným provozováním drah a drážní dopravy. Proto každoročně vykonáme stovky státních dozorů. Jako národní bezpečnostní orgán hrajeme důležitou roli ve vztahu k Evropské unii. Jsme partnerem Evropské želez-

niční agentury a naše úloha byla nyní s postupujícím zaváděním jednotného evropského železničního prostoru dále posílena.

► Jaká je pozice Drážního úřadu v novém schvalovacím procesu vozidel?

Zásadním krokem pro nás bylo za-

doc. Ing. Jiří Kolář, Ph.D.

Začínal u ČSD jako výpravčí, poté v zastával několik vyšších manažerských pozic v Českých drahách. V roce 2005 se stal náměstkem generálního ředitele, nejprve pro osobní dopravu, posléze pro provoz. V roce 2012 jej z 21 kandidátů vybrala správní rada SŽDC (dnešní Správy železnic) na post generálního ředitele této státní organizace. Nyní z pozice ředitele vede již sedm let Drážní úřad. Absolvoval studium oboru Provoz a ekonomika dopravy na Fakultě provozu a ekonomiky Vysoké školy dopravní v Žilině. V roce 1999 získal doktorát na Univerzitě Pardubice a v roce 2018 byl jmenován docentem na ČVUT v Praze. Mezi jeho záliby patří sport, rybaření a četba. Je ženatý, má tři děti.

vedení 4. železničního balíčku, který změnil postupy schvalování vozidel a vydávání bezpečnostních osvědčení železničním dopravcům. Hlavním partnerem v těchto procesech je nyní Evropská železniční agentura (ERA).

Pokračování na str. 2

Jsme partnerem Evropské železniční agentury

Dokončení ze str. 1

Veškeré žádosti o schválení vozidel nebo vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti dopravců se podávají výhradně prostřednictvím portálu One-Stop Shop, který spravuje ERA. Drážní úřad je v roli národního bezpečnostního orgánu pro Českou republiku nedílnou součástí schvalovacích procesů. V případě schvalování pro provoz ve více státech Evropské unie je ERA zastřešujícím a vydávajícím orgánem. Pokud subjekt žádá o schválení provozu pouze pro Českou republiku, může si vybrat, zda budeme schvalovacím orgánem my nebo ERA. Bez posouzení naším úřadem ale žádné rozhodnutí ve vztahu k České republice vydáno být nemůže.

► **Jak se vyvíjí problematika dodržování pracovní doby a doby oddechu u strojvedoucích? Máte k dispozici nástroj pro kontrolu?**

Prvním rozhodujícím krokem je zapracování této problematiky do legislativy. Tento proces má na starosti Ministerstvo dopravy. Pokud bude schválena novela zákona o dráhách v navržené podobě, bude mít Drážní úřad následně možnost využívat nástroj monitoringu licence strojvedoucích (MLS) nejen ve zkušebním provozu. V praxi to spočívá v tom, že každý dopravce bude mít povinnost před odjezdem vlaku nahlásit do dispečerského systému k ostatním povinným údajům i licenci strojvedoucího obsluhujícího konkrétní vlak. Tato data pak budou zobrazena ve zmíněném „MLSu“, který je naším kontrolním nástrojem. V případě, že některý strojvedoucí překročí stanovenou pracovní dobu, budou podniknuty další kroky, v jejichž důsledku může být zahájeno správní řízení.

► **Jaké kroky podniká Drážní úřad v otázce zvyšování bezpečnosti na železnici?**

Intenzivně spolupracujeme s Evropskou železniční agenturou na zavádění



Foto: Martin Boháč

nových bezpečnostních systémů a procesů do železničního provozu na území České republiky. Každoročně provádíme řadu státních dozorů zaměřených na bezpečnost provozu na železnici – jak dozorů v rámci stavebních činností, tak dozorů spočívajících v kontrole dopravců, subjektů odpovědných za údržbu vozidel nebo i vozidel samotných. Naši kontrolní činnosti se snažíme předcházet nebezpečným situacím, které mohou vzniknout například na železničních přejezdech, případně reagujeme na aktuální situaci způsobenou mimořádnými událostmi.

► **Jak myslíte, že implementace ETCS ovlivní českou železnici?**

Zavádění ETCS je celoevropským procesem, který směřuje k zajištění vysoké úrovně bezpečnosti provozu na železnici. Hlavním úkolem ETCS je předcházet lidským chybám a za-

jistit bezpečný provoz vlaků na evropských tratích, a tedy i v České republice. Je to dlouhodobý proces, který ovlivní jak provozovatele drah, tak dopravce či držitele vozidel. Kromě vybavenosti tratí musí být systémem ETCS vybavena i železniční vozidla

jako taková. Již nyní evidujeme vysoký počet žádostí o schválení dodatečné instalace ETCS do stávajících vozidel, ale sledujeme i pokračující snahy o kompletní obnovu vozových parků českých dopravců. Veškeré tyto aktivity velice vítáme, protože znamenají

zvýšení bezpečnosti železničního provozu. Pro úspěšné zavedení systému ETCS je nezbytné zajistit odbornou přípravu strojvedoucích, která by měla probíhat na simulátorech. Ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a Dopravní fakultou ČVUT připravujeme koncepci a strategii výcviku na simulátorech, který by měl být intenzivnější než doposud. Usilujeme o to, aby výuka na simulátorech byla do budoucna povinná.

► **Vidíte v blízké budoucnosti reálné provoz autonomních vozidel po železnici? Co je potřeba pro jejich provoz udělat?**

Provoz autonomních vozidel je technicky zajímavá záležitost. Není to pouze otázka vozidel, ale také infrastruktury, která musí být technicky zabezpečena. Je běžně provozován v okolních evropských hlavních městech. Doufejme, že se Praha k těmto městům přidá co nejdříve.

► **Jste příznivcem green-dealu? Myslíte, že je to spíše příležitost nebo hrozba pro železnici?**

Já vnímám green-deal jako výzvu, která nám pomůže urychlit tempo modernizace tratí i vozidel a převedení co největší části železničního provozu do ekologičtější trakce.

Připravil: Michal Roh

Změny v organizačním řádu a personální změny

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 359. zasedání konaném dne 20. července projednalo

- schválení 78. změny Organizačního řádu ČD Cargo, a.s., která s účinností od 1. září 2021 obsahuje změny na centrální úrovni, na úseku finančního ředitele, kde vzniká odbor metodiky a podpory ICT (O26), který bude vykonávat funkci garanta ekonomických a personálních úloh, zatímco současný odbor procesního inženýringu (O20) bude vykonávat funkci garanta provozních a obchodních úloh.

V návaznosti na změnu Organizačního řádu byly schváleny tyto personální změny:

- Ke dni 31. srpna 2021 bylo zrušeno pověření představenstva ČD Cargo k řízení odboru procesního inženýringu (O20) pro pana Ing. Ludka Ehrenbergera.
- S účinností od 1. září 2021 byl do pracovní pozice ředitele odboru procesního inženýringu (O20) obsazen Ing. Luděk Ehrenberger a do pracovní pozice ředitele odboru metodiky a podpory ICT (O26) Ing. Petr Drozd.

Věra Drncová

Motorové lokomotivy na Liberecku

Poslední roky jsme svědky velkých změn na železnici, především pak ústupu mateřské společnosti České dráhy z vozby osobních vlaků, ale i rychlíků.

Poměrně markantně se tento trend projevil v Libereckém kraji, kde nejprve dopravce ČD, a.s., skončil na osobních vlacích na lince Liberec – Nová Paka/Lomnice nad Popelkou

a s nástupem GVD 2020/2021 i na vozbě rychlíků mezi Libercem a Pardubicemi resp. Libercem a Ústím nad Labem.

Tento stav měl negativní vliv mimo jiné i na místní správkárnu, která během dvou let přišla o většinu motorových vozů řady 843, jež postupně přecházejí na výkony do oblasti Krkonoš, na provozní pracoviště Trutnov. Tam nahrazují starší motorové vozy řady 854. Volné kapacity liberecké správkárny nyní využívá naše společnost ČD Cargo, která zde nechává opravovat motorové lokomotivy řady 742.0 nejen z PJ Praha, ale i ze vzdálenějších provozních pracovišť jako je Hradec Králové nebo Česká Třebová. Stroje pro opravu jsou jako nečinné odvezeny na pravidelných průběžných nákladních vlacích zpět do svých provozních pracovišť. V případě nutné zkušební jízdy jsou opravené 742.0 nasazeny na zdejší „manipuláky“. Nutno dodat že místní depo od rozdělení ČD provádí pravidelně i opravy a údržby motoro-



Fotografie z 25. července 2021 zachycuje Mn 84068/9 s lokomotivou 742.405 při obsluze nákladního vlaku Nová Ves nad Nisou, kam putují jednotlivé vozové zásilky uhlí ze Světce. Zpět manipulační vlak odváží zpravidla zásilky z kovošrotu v Jablonci nad Nisou, případně dřevo z místních lesů naložené buďto v Jablonci nad Nisou nebo v Josefově Dole. Jelikož je v denní době zcela vyčerpána kapacita zdejší dráhy, obsluhu je nutné provádět až ve večerních hodinách, kdy utichne osobní doprava.

vých lokomotiv řady 743, které jsou v Liberci zastoupeny čtyřmi stroji (001, 002, 007 a 010). Zdejší „elektronici“ zajišťují pravidelnou vozbu

manipulačních vlaků v širokém okolí, a to včetně ozubnicové dráhy do Kořenova.

Text a foto: TN



Poslední vyrobená a vzorně udržovaná liberecká 743.010 s nákladním vlakem přijíždí do města pod Ještědem – Liberec.

Odklony v Pošumaví

Ve dnech 4. – 23. června 2021 proběhla nepřetržitá výluka na úseku tratě mezi Plzní a Chlumčany u Dobřan za účelem modernizace a udržení současného stavu infrastruktury. Pro ČD Cargo to znamenalo odklonit místní zátěž na Klatovsko v trase přes Domažlice a po „lokálce“ přes Kdyni do Klatov.

Tato místní dráha podobným odklonům slouží relativně pravidelně, v minulosti tudy byla provázána i zátěž směřující na PPS Česká Kubice/Furth im Wald. Poměrně zajímavou kapitolou byla také odklonová vozba kontejnerových vlaků směřujících z Prahy-Uhřetěves do Nýřan a zpět. V tomto případě byla důvodem odklonů roz-

sáhlá modernizace železničního uzlu Plzeň.

V běžném režimu je obsluha Klatov plánována na každý pracovní den, dále do Nýřska pouze v pondělí a ve středu. V podobném režimu byla zahájena i odklonová vozba, přičemž plán obsluh byl primárně v pondělí a ve středu, v ostatní dny, byť se s tím původně ne-



U Chodské Lhoty zachytil 16. června 2021 Michal Roh ml. ranní Mn 87831 v čele s lokomotivami 742.347 + 393. Zátěž ten den tvořilo mimo jiné 13 vozů s kontejnery z Prahy-Uhřetěves do Chlumčan u Dobřan.



Na odklony bylo nasazeno dnes již téměř unikátní „staré dvojče“ 742.347 + 393, které záhy vystřídal dvojici korporátních 742. Nutno dodat, že díky své spolehlivosti „dvojče“ odvezlo nakonec většinu odkloněných vlaků. Fotografie byla pořízena nedaleko Úborska 14. června 2021.

Foto: TN

počítalo, byl „manipulák“ opět plánován až do Chlumčan u Dobřan. Neméně zajímavé bylo složení vlaku, které téměř denně dosahovalo normativu hmotnosti pro dvojici lokomotiv řady 742. Nejvíce zastoupenou komoditou bylo uhlí z mostecké pánve do Švihova u Klatov (viz jiný článek v tomto čísle Cargováku). Dále jsou do této oblasti směřovány vozy na nakládku štěpky pro plzeňskou teplárnu a prázdné vozy na nakládku dřevní hmoty z lesů poničených lýkožroutem smrkovým. Z komodity chemie můžeme zmínit

přepravy hnojiv z Lovochemie do Agra Točnick. Zajímavá byla i přístavba skrupiny kontejnerů na vlečku LB MINE-RALS, s.r.o., v Chlumčanech u Dobřan. V kontejnerech je exportován kaolin.

O pestrost a zajímavost zátěží tedy v době výluky resp. odklonů nebyla v žádném případě nouze. Odklon ve směru do Klatov jezdil zpravidla před 7h ranní, zpět se vracel v odpoledních hodinách, v několika případech až večer, protože obsluha všech železničních stanic zabrala celý den.

Text: TN

Covid-19 v Provozním pracovišti Praha-Libeň

V uplynulém období byl provoz společnosti ČD Cargo, stejně jako fungování celé republiky, ovlivněno pandemií Covid-19. V minulém roce byl vliv dlouhodobý, nicméně v PP Praha-Libeň nedošlo k úplnému personálnímu propadu. Ten nastal až v jarním období letošního roku v souvislosti s druhou covidovou vlnou.

Celý obvod PP Praha-Libeň se dlouhodobě potýká s nedostatkem zaměstnanců provozních profesí, zejména na pozicích vedoucích posunu, posunovačů a strojvedoucích. Praha a její okolí jsou kromě běžných vlivů poznamenány i fenoménem hlavního a hospodářsky nejvýznamnějšího města České republiky a jeho ekonomickým vlivem. Pracovní příležitosti jsou zde tak lukrativní a snadno dosažitelné, že těžkost s obsazováním provozních profesí ještě více zdůrazňují. V posledních letech jsme tak zaznamenali častější odchody dlouholetých zaměstnanců, kteří z různých důvodů odešli ke konkurenci, případně úplně mimo železnici. Nábory nových zaměstnanců dlouhodobě nepřinášely dostatečný počet zájemců. Nutno dodat, že značný podíl provozních zaměstnanců tvoří dojíždějící, a to mnohdy z daleka. V některých případech jde o mnoho let v Praze působící zaměstnance, jiní jsou zde relativně krátce, když k nám přestoupili během posledních let. Dojíždějí z jižní Moravy, ze Slovenska, z Jeseníků, z jižních i severních Čech. Bez těchto kolegů a kolegů by naše personální situace byla ještě výrazně složitější. Kromě dlouhodobého problému s naplněním pracovních míst má na provoz PP Praha-Libeň významný vliv intenzivní stavební činnost v Praze a blízkém okolí.

Vliv Covid-19 v roce 2020 byl v PP Praha-Libeň znatelný, ale byl rozložen do delší doby. Na nemoci nebo v ka-

rantně bylo obvykle menší množství lidí. V lednu a únoru tohoto roku byl výpadek minimální. Zásadní problémy přišly s druhou vlnou v březnu. Kromě toho, že se zvýšil počet nemocných, se s karanténou projevily i jiné nemoci, mnohdy takové, které by za normálních okolností měly malý vliv, ale ve spojitosti s Covidem-19 byly velmi znatelné. Kritická situace nastala na pozici vedoucí posunu Z1 Praha-Libeň na začátku března. Pracoviště bylo dlouhodobě obsazeno 5 zaměstnanci místo plánovaných 6. Z tohoto počtu postupně 4 onemocněli, případně šli do karantény, a pracovat tak mohl na tomto nepřetržitě obsazeném postu pouze jeden. Vedoucí posunu Z1 je klíčová pozice ve vlakovorbě, protože se jedná o vedoucího posunu, který řídí posun na spádovišti. Ve stanici Praha-Libeň je 12 směrůvých kolejí, na kterých se před tímto výpadkem sestavovalo 27 dálkových relací a také místní relace. Je běžné, že některé směrové koleje jsou obsazeny vozy používanými na stavby, čekajícími vlaky a podobně, což dále snižuje počet kolejí využitelných pro běžnou vlakovorbu. Vlakovorba díky tomu vyžaduje mimořádně vysoký podíl druhotného posunu. Na vedoucí posunu Z1 to znamená extrémně vysoké nároky z hlediska jejich schopností pamatovat si, kam co „odložili“, kdy to budou „znovu brát do ruky“ a v jakém pořadí, a z hlediska jejich kombinačních schopností. Proto pozici VP Z1 v Praze-Libni dlouhodobě zvládá jen velmi malé množství vedoucích posunu, a to i těch letitých a zkušených. Jde o pozici vskutku elitní, o to horší je tuto pozici obsadit v případě většího výpadku. V situaci, kdy jsme měli k dispozici pouze jednoho takového zkušeného vedoucího posunu, to znamenalo naprostý kolaps, horší ještě o současné onemocnění několika posunovačů a vedoucích po-

sunu jiných míst. Například vedoucí posunu – vyvěšovač, pravá ruka VP Z1, nám po velkou část března zůstal jeden, zbytek měsíce jsme měli dva. Takový personální výpadek přinesl úplné selhání průběhu řadících prací. Proto PJ Praha požádala o dočasnou úpravu vlakovorby tak, aby se část práce přesunula jinam. Největší objem byl přesunut do stanice Kralupy nad Vltavou. Přesto v Libni zůstala významná část vlakovorných prací, které nebylo možné realizovat bez schopných vedoucích posunu. Rádi jsme proto využili pomoci dvou našich dispečerů, bývalých vedoucích posunu Z1. Ti si po delší době vyzkoušeli, jaké to je „mít bidlo v ruce“, a nutno dodat, že se bez výhrad osvědčili. Také se nám v této krizové situaci podařilo dohodnout se dvěma věkově i služebně mladšími vedoucími posunu, aby si tento post „vyzkoušeli“, a taktéž nám pomohl jeden zkušený vedoucí posunu vyvěšovač, v té době krátce působící na traťových výkonech. Nutno uznat, že všichni si vedli nad očekávání dobře,

takže jeden z mladších na pozici VP Z1 zůstal i po odeznění covidové krize a s druhým počítáme jako se záložním. V každém případě si zaslouží obrovské poděkování nejen vstřícní dispečeri, ale též zbylí vedoucí posunu. Všichni odsouhlasili hodné náročných směn bez pomoci vyvěšovače a s omezeným počtem posunovačů. Menší množství zpracovávané zátěže korespondovalo i se značně sníženým počtem tranzitérů-připravářů, kde nám v kritickém období zůstala polovina práce schopných zaměstnanců. Nejen, že jsme nemuseli řešit, jaké směny tranzita omezit, protože bylo nemyslitelné držet plnopčetné stavy tranzitérů-připravářů na směně, ale naopak jsme měli problém, koho oslovit jako výpomoc do Kralup nad Vltavou. Nakonec tato role připadla tranzitéro-připraváři, který se v té době již připravoval na postup na pracoviště vozového disponenta. Pracoviště voz mistrů bylo oslabeno menší měrou, ovšem z bohužel už i tak značně snížené základny. Celé toto období znamenalo extrémní zatí-

žení též pro komandující, protože bez jejich mimořádného nasazení by v mnoha směnách neměl kdo sloužit.

Kromě vlakovorných prací výpadek postihl i vedoucí posunu na traťových výkonech, kde jsme se v Praze-Libni pohybovali okolo poloviny práce schopných zaměstnanců. Kromě omezení prací a složitosti plánování, kdy se co zvládne udělat a kdy nikoliv, to přinášelo i problémy s plněním požadavků na výlukové práce. Nejlépe na tom bylo pracoviště vedoucí posunu v Praze-Malešicích, kde Covid-19 nepostihl nikoho a péče o významného zákazníka Česká Pošta tak probíhala bez zásadního vlivu. Na pracovišti Praha-Uhřetěves onemocněli dva vedoucí posunu. Náročný byl vývoj v Benešově u Prahy, kde trvale slouží čtyři vedoucí posunu a díky kúrovkové kalamitě jsme zde před Covidem směny posilovali dalšími vedoucími posunu z Prahy. Na posilu ale již nebyly kapacity. Zde nám částečně „pomohlo“, že složitým obdobím procházeli i naši zákazníci a poptávka byla menší. Ovšem v době, kdy byl Covid-19 již všeobecně na ústupu, zde prakticky během týdne „vypadli“ dva vedoucí posunu, tedy polovina stavu. Nebylo téměř kým je nahradit a byli jsme nuceni velmi složitě balancovat požadavky zákazníků s našimi možnostmi. V tomto období zde byla práce složitá zejména pro dopravní dispečerku. Posledním pracovištěm, které nebylo zmíněno, jsou vozmistři Neratovice, kde měl Covid-19 naštěstí také jen mírný průběh.

Rád bych alespoň touto cestou poděkoval za udržení provozu v této době naprosto všem, kteří v zaměstnání zůstali a nesli následky této bezprecedentní situace, a to včetně zaměstnanců ve stanicích, kam byla zátěž z Prahy-Libně přeměrována.

Text a foto: Martin Kašpar



Dispečer-Vedoucí směny Pavel Mádr dočasně nahrazoval vedoucího posunu Z1

Jednotky organizační struktury ČD

Provozní jednotka Česká Třebová

V dnešním pokračování seriálu o jednotkách organizační struktury zavítáme na česko-moravské pomezí, kde je nákladní doprava ČD Cargo plně v režii Provozní jednotky Česká Třebová.

Obvod PJ Česká Třebová

3 provozní pracoviště
1 237 km železničních tratí
133 obsluhovaných tarifních bodů
160 obsluhovaných vleček

Výkony PJ Česká Třebová

Nakládka: 113 000 vozů/rok 2020
Vykládka: 117 000 vozů/rok 2020

TOP stanice dle nakládky (2020):

Česká Třebová, Solnice, Pardubice hlavní nádraží, Zábřeh na Moravě, Pardubice-Rosice nad Labem

TOP stanice dle vykládky (2020):

Česká Třebová, Opatovice nad Labem, Řečany nad Labem, Pardubice hlavní nádraží, Solnice

V době vzniku PJ jí bylo podřízeno sedm provozních pracovišť, dnes jsou včetně obvodu rozšířené o část bývalé PJ Olomouc celkem tři. Provozní pracoviště měla sídla v České Třebové, Hradci Králové, Letohradu (zrušeno od 1. března 2009), Náchodě (zrušeno od 1. března 2009), Pardubicích, Trutnově (zrušeno od 1. ledna 2013) a Týništi nad Orlicí (zrušeno od 1. ledna 2021). Velkou změnu přineslo zrušení PJ Olomouc, resp. rozdělení jejího obvodu mezi jiné provozní jednotky k 1. dubnu 2013. Pod PJ Česká Třebová připadl obvod PP Hanušovice a PP Zábřeh na Moravě. První jmenované pracoviště však zaniklo již k 1. březnu 2009, druhé pak od 1. ledna 2014.







Automobilka Škoda v Solnici představuje pro ČD Cargo velmi významného zákazníka. Skupiny vozů s automobily jsou ze Solnice odváženy do Týniště nad Orlicí, kde jsou z nich sestavovány ucelené vlaky. Foto: Michael Vater







Mapa obvodu PJ Česká Třebová



Sídla, stanice

-  sídlo provozní jednotky
-  Pardubice sídlo provozního pracoviště
-  Chrudim stanice - výplň dle příslušnosti k PP
-  Čachnov stanice se zvláštními podmínkami - výplň dle příslušnosti k PP

Dopravní koleje

-  dvou a vícekolejný úsek elektrifikované tratě
-  dvou a vícekolejný úsek neelektrifikované tratě
-  jednokolejný úsek elektrifikované tratě
-  jednokolejný úsek neelektrifikované tratě
-  tratě dle D3
-  soukromý nebo pronajatý úsek tratě

© Milan Koska

aktualizováno k 15. 1. 2021

ROZHOVOR S ŘEDITELM PROVOZNÍ JEDNOTKY ČESKÁ TŘEBOVÁ

Od vzniku ČD Cargo je, s krátkou přestávkou stáží v Praze, ředitelem Provozní jednotky Česká Třebová Bc. Miloš Mazura. Položili jsme mu proto tři otázky týkající se činnosti a specifík této PJ.

► **Jak byste Provozní jednotku Česká Třebová charakterizoval? Čím myslíte, že se od ostatních PJ odlišuje?**

Nemyslím si, že se od ostatních PJ nějak výrazně liší. Úkol máme stejný – realizovat jednotlivé obchodní případy přístavbou a odsunem vozů se vším, co k tomu náleží. Ovšem nespornou naší výhodou je, že aparát PJ sídlí ve stejné budově, kde jsou i pracoviště Řízení provozu Česká Třebová. To nám umožňuje přímou komunikaci při operativním řízení provozní práce či osobní přítomnost na společných pracovních poradách při řešení úkolů. Všichni jsme si v poslední době sice zvykli na porady v online prostředí, často je však přímá komunikace z očí do očí opravdu užitečná. Nevýhodou je absence pracoviště SOKV v našem obvodu. Lokomotivy tak musíme dávat do externí údržby nebo je složit dopravovat do vzdálených pracovišť SOKV. Z užívaných technologií jsou pak jedinečnými vykládka kontejnerů na vlečce Elektrárna Chvalčovice či obsluha přesuvny pro nakládku osobních automobilů v závodě ŠKODA AUTO v Kvasinách.

► **Jaký bude rok 2021 v PJ Česká Třebová?**

Letošní rok je pro nás opravdu výjimečný rozsahem dlouhodobých výluk realizovaných na železničních tratích v našem obvodu. Na koridoru se jedná o modernizaci uzlu Pardubice s přesahem do tratě Pardubice – Hradec Králové a o modernizaci tratě Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí. Obě s podstatným vlivem na pro-



Bc. Miloš Mazura

Foto: Jiří Vorel

vozu se se zvýšenými nároky na odklonovou vozbu v motorové trakci po tratích 512, 513 a 505. Ale i na odbočných tratích se v průběhu roku potýkáme se značnými omezeními rozsahu infrastruktury, které nás takřka neustále nutí měnit užívané technologie. Od našich zaměstnanců pak vyžadujeme změny v rozsahu poznání traťových poměrů, zvykají si na časté změny lokality místa výkonu práce, či na neustálé změny turnusu a flexibilitu pracovní doby. Zatím to snáší obětavě, s pochopením objektivní potřeby a mně nezbývá, než jim za to poděkovat.

Letošek je pro nás rovněž specifický pro nepříliš přehlednou situaci v odvozu či navození patrových vozů pro firmu ŠKODA AUTO. Zde vli-

vem dodavatelských problémů dochází k situaci, kdy jsou auta z důvodu chybějících komponentů vyvážena ke „skladování“ na různé plochy v obvodu PJ či do jiných destinací a poté jsou vozy opětovně naváženy na linku k další montáži. Rádost, ale i starost, nám letos udělal nový obchodní případ, kdy byl na vlečce Recycling ve Vysokém Mýtě zahájen provoz nové drtící linky na autovraky. Na základě výhradní smlouvy zabezpečujeme posun na vlečce, jak pro vykládku vozů se šrotem, tak i pro následnou nakládku kovového produktu (granulátu) z drtičky a návazný odvoz ucelených vlaků či jednotlivých záseků do různých destinací v České republice i v Evropě.

Pro rok příští pak před námi stojí výzva v podobě změn technologií vlivem modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice zahrnující i zahájení výstavby terminálu Lipovka, což bude samostatné nádraží pro ŠKODU AUTO. Bude tak umožněn nájezd celých souprav patrových vozů (16-18 vz) v elektrické trakci až do Solnice. Plánujeme i investici do pořízení nového hydraulického kolového nakladače, kterým zajišťujeme nakládku a vykládku sypkých substrátů, dřeva a dalšího zboží. Tato technika je rovněž nepostradatelným pomocníkem při úklidu manipulačních míst a pro třídění odpadu při čištění železničních vozů. Dojde tak k vyřazení nakladače pořízeného v roce 1982 a k úspoře nákladů na opravy, údržbu i spotřebu pohonných hmot.

► **Česká Třebová byla vždy městem železničářů. Je tomu tak i dnes? Máte v obvodu PJ dostatek zaměstnanců a pokud ne, jak situaci řešíte?**

Bohužel již tomu tak není. Resp. tato tradice se týká nás „starších“. Jen velice málo mladých

lidí dnes jeví zájem o práci na železnici. Myslím si, že problémem je neochota pracovat v noci a o sobotách a nedělích. Často uchazeče odradí i penzum učiva, které musí k úspěchu při odborné zkoušce zvládnout. Tady bychom se měli vážně zamyslet nad tím, co skutečně musíme u začínajících zaměstnanců požadovat za znalosti a zda nároky nerozložit do delších časových úseků po zapracování na méně náročných postech. V minulosti se také rozpadl systém železničního učňovského školství, který „produkoval“ absolventy s praktickými i teoretickými znalostmi připravené nastoupit na železnici. Z těchto a mnoha dalších důvodů pak máme dnes již trvalý nedostatek zaměstnanců v provozních profesích. Chybí nám zejména posunovači, ale nedaří se nám naplnit ani počty strojvedoucích. Obecně ve všech profesích je pak problémem věková skladba spojená s vyšší nemocností a menší ochotou k přesčasové práci vzhledem k celkové únavě a opotřebování z turnusové služby. Situaci se snažíme řešit společně se zaměstnanci odboru personálního GŘ různými formami spolupráce s řediteli škol v okolí. Účastnili jsme se prezentací při dnech otevřených dveří ve školách, besed se studenty, pomáháme i s propagačními materiály. Slibně se rozvíjející spolupráci ovšem značně přibrzdila epidemická situace, kvůli které školy fungovaly jen formou online výuky. Doufáme, že se nyní od nového školního roku podaří spolupráci opět plně nastartovat. Jsem přesvědčen, že jestli se nám nepodaří rychle obrátit nepříznivý trend vývoje věkové skladby zaměstnanců, nebudeme v brzké budoucnosti schopni nabízet naše služby zákazníkům v té míře, na kterou jsou zvyklí.

Michal Roh

Cargo (8. část)

ovová 



Česká Třebová je železničním uzlem v srdci České republiky, ze kterého vybíhají důležité koridorové tratě do tří směrů. To má zásadní vliv při obsazování dálkových vlaků personálem. Místní strojvedoucí zajišťují kromě obvodu PJ České Budějovice do obvodu všech ostatních PJ.

Foto: Jiří Štebánek



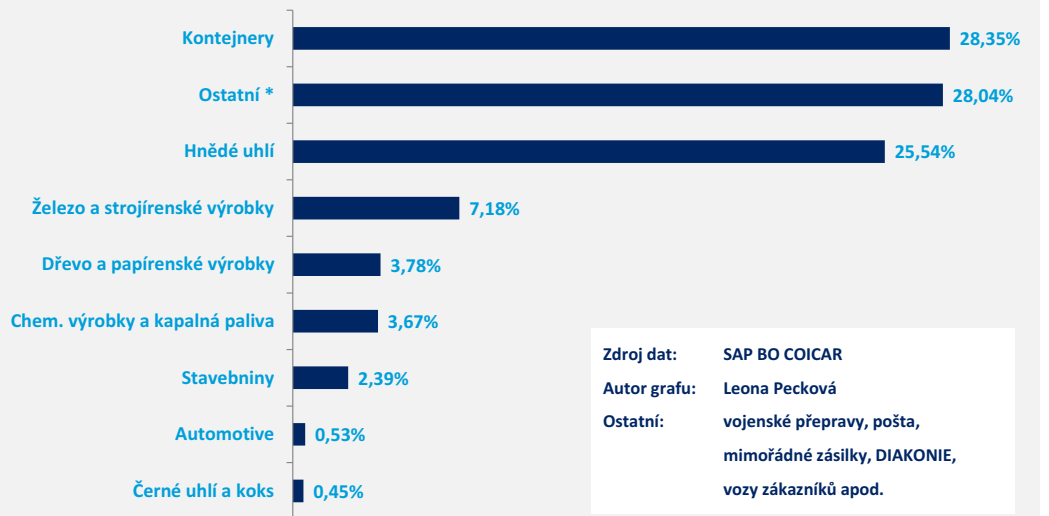
ČD Cargo zajišťuje komplexně obsluhu vlečky Elektrárny Chvaletice, a to včetně zajištění vykládky kontejnerů Innofreight ložených uhlím. V rámci ČD Cargo se tak jedná o unikátní pracoviště.

Foto: Michal Roh

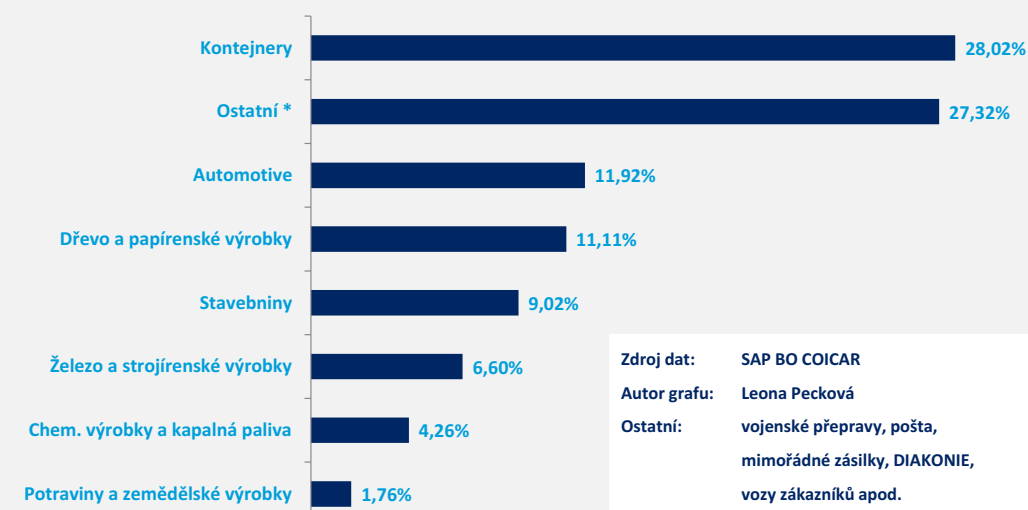


Zátěž manipulačních vlaků v Podkrkonoší bývá někdy skutečně úctyhodná. Foto: Michal Roh

Podíl vykládky podle počtu vozů v roce 2020



Podíl nákladky podle počtu vozů v roce 2020



Odlíšností PJ Česká Třebová je rovněž skutečnost, že v Kalné Vodě provozuje středisko logistických služeb (SLS), jehož zaměstnanci při zajišťování jednotlivých obchodních případů často působí v lokalitách, které územně náleží do jiných PJ. SLS provozuje rovněž autobusovou dopravu, ta se neomezuje ani územím našeho státu.

Foto: Michal Roh

Přeprava nebezpečných věcí slaví malé výročí

V roce 1890 vznikla Úmluva o mezinárodní železniční přepravě zboží (COTIF), která již ve svých počátcích řešila i přepravu nebezpečných věcí. Vyšel i první jednoduchý předpis RID, který byl zveřejněn jako Příloha I k Mezinárodní úmluvě o přepravě zboží po železnicích (CIM) a nesl název „Předpisy pro podmíněné přepravy schválených předmětů“. Jedním ze zakládajících členů bylo i Rakousko-Uhersko. Předpis měl 34 stran a byl od počátku vydáván v gesci dnešní Mezinárodní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) v Bernu. Předpis RID vznikl v letech, kdy ještě žádný jiný druh dopravy uvedenou problematiku neřešil.

Předpis se postupem let vyvíjel a tak byl i „předobrazem“ Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), která byla podepsána v roce 1957. Aby byla zachována harmonizace mezi železniční a silniční přepravou nebezpečných věcí, bylo v 70. letech 20. století založeno „Společné zasedání RID/ADR“, čímž na tvorbu podmínek začínala mít vliv i Evropská hospodářská komise při OSN v Ženevě svým Doporučením OSN pro přepravu nebezpečných věcí. Následně byla do projednávání změn zahrnuta i vnitrozemská říční doprava nebezpečných věcí (ADN).

Rád RID byl však určen jen pro mezinárodní přepravu nebezpečných věcí, v řadě států a zemí platily pro vnitrostátní přepravu nebezpečných věcí sice předpisy vycházející z RID, ale měly často různé doplňující podmínky. I v Československu, následně od 1. 1. 1993 v České republice platil předpis pro vnitrostátní přepravu nebezpečných věcí, který byl zveřejňován jako „Příloha 1 k Železničnímu přepravnímu

řádu (ŽPŘ) – Zvláštní podmínky pro přepravu nebezpečného zboží (PNZ)“, jehož obsah byl však identický s RID. Proto státy Evropské unie svou Směrnicí 96/49/ES stanovily, že RID se pro členskou zemi Evropské unie stane i vnitrozemským předpisem pro přepravu nebezpečných věcí. V České republice se tak stalo vstupem do Evropské unie 1. května 2004.

Na počátku 90. let začaly některé státy uvažovat jak dále při přepravách nebezpečných věcí, když se začala stále více prosazovat výpočetní technika a bylo jasné, že stávající strukturu předpisů pro přepravu nebezpečných věcí v tomto stavu nelze použít. Např. Francie či Velká Británie, když zjistily, že Přílohy ADR se mají v budoucnu stát národním právem pro vnitrostátní přepravy.

První se proto iniciativy chopila pracovní skupina WP.15 (pracovní skupina tvořící změny a podmínky pro silniční přepravu nebezpečných věcí koordinovaná EHK OSN), která založila pracovní skupinu pro **restrukturalizaci ADR**. Úkolem této skupiny bylo nejdříve obsah ADR prověřit, a následně nově zpracovat. V krátkém čase se k restrukturalizaci připojila i železnice, a to z jednoho prostého důvodu, aby nedošlo k rozdílu mezi silniční a železniční přepravou nebezpečných věcí, které by negativně ovlivňovaly kombinované přepravy. Z restrukturalizace ADR stala **restrukturalizace ADR i RID** a samozřejmě i **ADN**. Od počátku byly tyto práce prováděny pod stálým časovým tlakem, s cílem co nejdříve dosáhnout výsledků. Původní cíl vstoupit do nového tisíciletí s novým restrukturalizovaným předpisem se však nepodařilo splnit. Nakonec to byl **1. červenec 2001**, tj. **1. 7. 2021** tomu bylo právě **20 let**, kdy začaly platit zcela nové restrukturalizované podmínky pro



přepravu nebezpečných věcí po silnici, železnici a vnitrozemských vodních cestách (ADR / RID / ADN). Protože to byly podmínky zcela nové, přelomové, byla i přechodná ustanovení, kdy platily staré i nové podmínky, stanovena na dobu nebyvale dlouhou (1,5 roku) a to až **do 31. prosince 2002!!**

Kdo je pamětníkem, ten si jistě vzpomene, že předpis RID se členil na díly:

- díl I se týkal všeobecných ustanovení,
- díl II byla zvláštní ustanovení pro jednotlivé **trídy** (těch bylo a je stále 13) a
- díl III byly **přípojky** (těch bylo 11, když např. přípojek V se týkal obalů, přípojek VIII se týkal označování, přípojek IX se týkal nálepek a přípojek XI se týkal kotlových vozů).

Jak již bylo zmíněno, restrukturalizace trvala dlouho (cca 10 let), bylo třeba svolat řadu zasedání, přijmout řadu kompromisů, zohlednit řadu bezpečnostních filozofií. Vznikl zcela nový předpis dělící se na části, kapitoly, oddíly, pododdíly a odstavce. Protože došlo k „osamostatnění“ RID od CIM (je-

hož byl více jak 100 let tzv. Přípojkem B), musely být do něho zapracovány nové podmínky, jako např.

- školení,
- povinnosti hlavních a vedlejších účastníků přepravy,
- přechodná ustanovení,
- kontroly a opatření pro plnění bezpečnostních opatření,
- bezpečnostní poradci,
- zpracování zprávy o nehodě / mimořádné události,
- dopravní omezení, či
- bezpečnostní předpisy;

Výsledkem jistě není „perfektní, bezchybný“ předpis, ale předpis, který by měl uživatelům práci s ním ulehčit. Tzv. „restrukturalizovaný“ „Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID)“, či „Dohoda o mezinárodní silniční dopravě nebezpečných věcí (ADR)“, či „Dohoda o přepravě nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách (ADN)“ které nás provází od počátku 21. století a **1. července 2021**, jak již bylo výše uvedeno, tomu bude již **20 let**. Pro RID, ADR a ADN to byl pouze první krok správným směrem na cestě

k úplné harmonizaci, kterou oba předpisy postupně prochází.

V 90. letech neprocházely reformou pouze ADR / ADN a RID, ale i předpisy ostatních druhů dopravy (námořní, letecká), jakož i „vzor“ všech druhů dopravy – **Doporučení OSN** (dnešní Vzorové předpisy OSN). Cílem všech těchto reforem bylo především omezit překážky mezi jednotlivými druhy dopravy, čili podmínky co nejvíce „harmonizovat“. Proto byly ADR i RID přizpůsobeny struktuře Doporučení OSN a z Doporučení OSN byly do RID a ADR zapracovány nové předpisy pro obaly, přemístitelné cisterny atd. Nejednalo se tudíž jen o staré známé věci v novém „obalu“.

Co čeká restrukturalizovaný předpis do budoucna? Protože vrcholově tvorbu pro všechny dopravní módy dnes řídí Vzorové předpisy OSN (tvořené experty pro nebezpečné zboží) tak to bude další a další harmonizace, aby se přepravy nebezpečných věcí mohly uskutečňovat bez minimálních překážek.

Stanislav Hájek

Ilustrační foto: Michal Roh ml.

Exkurze žáků v SOKV Ostrava

Že má smysl věnovat se mladé generaci, se opět potvrdilo při spolupráci ČD Cargo a Střední školy technické a dopravní z Ostravy-Vítkovic.

V průběhu prakticky celého školního roku se žáci středních škol vzdělávali tzv. „na dálku“ prostřednictvím online výuky. Díky tomu odpadla jakákoliv možnost praktické výuky, ať již ve školních dílnách nebo například formou odborných praxí ve firmách a podnicích. Po rozvolnění opatření k zamezení šíření epidemie bylo konečně možné, alespoň částečně, vrátit praktické dovednosti do výuky.

Jedna z našich smluvních škol, konkrétně „dopravka“ z Ostravy-Vítkovic nás oslovila, zda by bylo možno uspořádat pro žáky 2. a 3. ročníků tematické exkurze v našich provozech. Nakonec volba padla na SOKV Ostrava,

konkrétně na Opravnu hnacích vozidel (OHV) a Opravnu nákladních vozů v Ostravě Mariánských horách. V rámci stávajících hygienických pravidel se nakonec uskutečnilo celkem šest exkurzí, shodně po třech na obou zmíněných pracovištích.

„Žákům jsme ukázali a vysvětlili nejčastější opravy a pravidelné prohlídky lokomotiv, jak elektrických tak motorových. Velký zájem a zajímavé dotazy zazněly na stanovišti strojvedoucího,“ říká Ing. Peter Galvas, který žákům přiblížil a ukázal i různé typy lokomotiv, jejich druhy pohonu a fungování. Zajímavostí exkurzí v OHV byl zájem dvou žáků školy o práci strojvedoucího. René už teď, ve 2. ročníku studia, je přesvědčen, že svou kariéru miní spojit s naší společností jako strojvedoucí. Robinovi by se zase líbilo absolvovat v příštím školním roce odbornou praxi u ČD Cargo, a pokud

to bude možné, jeho cílem je „svězt se na mašině“.

V opravně nákladních vozů v Mariánských horách prováděl žáky ve-

doucí opravny pan Roman Lukosz. „Ukázali jsme žákům, jak se „kouli“ vozy s pahrbkou, vysvětlili, co znamenají čísla na vozech,“ říká. K vidění bylo



i porovnání nových kompozitních brzdových špalků s původními litinovými, jejich odlišné opotřebení před nutnou výměnou. Žáci si také měli možnost prohlédnout vyvázaný podvozek u jednoho z nákladních vozů.

Z úst „mistrové odborného výcviku“ na škole, paní Jendřejíkové, která se žáky rovněž exkurze absolvovala, zaznělo velké poděkování naší firmě za možnost přiblížit fungování a provoz železničního dopravce a jeho podpůrných provozů středněškolákům, studujícím dopravní obory. Poděkování patří všem, kteří se zasloužili o realizaci exkurzí a tím i o zviditelnění naší společnosti. Panu řediteli SOKV Ostrava Ing. Pavlu Lekkimu patří dík za umožnění realizovat exkurze žáků smluvní školy prakticky za plného provozu.

Text a foto: Tomáš Jelínek

Virtuální spojování vlaků

Jedna z progresivních myšlenek, jak zvýšit dopravní kapacitu a propustnost železniční sítě, pochází z konce devadesátých let 20. století. Koncept virtuálního spojování vlaků (virtual coupling) dokáže značně zkrátit provozní intervaly a následná mezidobí mezi vlaky, být zatím pouze v teoretické a testovací rovině. V posledních letech se tímto pojetím zabývali zejména vědci v Číně, Japonsku a v rámci iniciativy Shift2Rail také v Evropské unii.

S rozvojem komunikačních technologií typu vlak-vlak, vlak-pevná infrastruktura či automatické vedení vlaků se dostává virtuálně spojeným soupravám značné pozornosti. Při využití tohoto konceptu se vlaky nespojují fyzicky, ale udržují mezi sebou krátkou vzdálenost a stabilní rychlost tím, že spolu neustále komunikují. Pomocí elektronického přenosu dat mohou vlaky při vjezdu na trať vytvořit konvoj a dále pokračují ve velmi krátkém sledu za sebou. Skupinu opouštějí automaticky při vjezdu do určené stanice nebo uzlu. Konvoj vlaků se chová podobně jako tzv. platooning silničních vozidel.

Plnou realizaci této technologie umožní až nadstavba ETCS úrovně 3 v kombinaci s plovoucím blokem (moving block), kde již nebudou podél trati existovat hlavní návěstidla.

Tzv. **plovoucí blok** je založen na principu udržování vzdálenosti mezi následnými vlaky na tzv. „absolutní“ (úplnou) zábrzdnu vzdálenost. V tomto systému je konec vlaku považován za pohyblivý nebezpečný bod,

kteří musí být chráněn před následujícím vlakem. To znamená, že minimální vzdálenost mezi dvěma následnými vlaky se v systému plovoucího bloku rovná zábrzdnu vzdálenosti druhého vlaku plus dodatečné pojistné vzdálenosti.

Virtuální spojování však předpokládá odstup vlaků pouze na tzv. „relativní“ zábrzdnu vzdálenost. V tomto případě se vzdálenost mezi následnými vlaky rovná pouze rozdílu zábrzdných vzdáleností těchto vlaků plus dodatečné pojistné vzdálenosti. Pokud se brzdí dráha druhého vlaku rovná brzdnu dráze prvního (vedoucího) vlaku, nebo je kratší, je jako minimální vzdálenost mezi těmito vlaky stanoven pouze tento bezpečnostní odstup.

Budou-li mít oba vlaky stejné brzdny a akcelerační vlastnosti, pojedou stejnou rychlostí a odděleny budou pouze minimálním bezpečnostním odstupem. K tomu však musí druhý vlak dosahovat stejného brzdny zpomalení jako vlak předchozí. Pokud se budou následné vlaky spojovat za jízdy (například vlak přijíždějící z odbočné

trati), bude vlak následovat přední soupravu rychlostí vyšší, dokud nedosáhne relativní zábrzdnu vzdálenosti, která jej přinutí zpomalit na rychlost vedoucího vlaku. Poté zůstanou oba vlaky odděleny minimální bezpečnostní vzdáleností. Pro zamýšlené rozdělení za jízdy následný vlak (např. směřovaný na odbočnou trať) zpomalí, dokud nedosáhne plné (absolutní) zábrzdnu vzdálenosti, jež mu dovolí následovat předchozí vlak již na principu plovoucího bloku. Po dosažení předepsaného odstupu může být rychlost tohoto vlaku opět zvyšována až na úroveň rychlosti vlaku předchozího. Vzhledem k tomu, že virtuální spojování a rozpojování bude možné i za jízdy, bude systém vysoce flexibilní. V určitém smyslu se musí další vlaky v konvoji chovat jako by byly řízeny adaptivním tempomatem, známým ze silniční dopravy.

Koncept má samozřejmě dalekosáhlé dopady do zabezpečovacích, komunikačních a dalších systémů a procesů – vlaková cesta musí zůstat zajištěna pro všechny virtuálně spojené vlaky, pře-



Zdroj: Dokumentace projektu Movingrail



Ruské železnice (RŽD) představily možnosti technologie „virtuálního spojení“ v intervalovém řízení vlaků pomocí vlastního systému automatického blokování.
Foto: Nikolaj Selivanovskij, www.parovoz.com

jezdové zabezpečovací zařízení být v činnosti až do průjezdu posledního vlaku konvoje, komunikace mezi vlaky stoprocentně dostupná, zálohovaná a s velmi krátkou dobou odezvy. Nezbytná je rovněž spolehlivá detekce celistvosti vlaku a další předpoklady.

Zatím se tato technologie jeví jako životaschopná v husté příměstské dopravě nebo naopak na velmi dlouhých úsecích. V podmínkách Evropské unie v současné době probíhají studie a výpočty např. v rámci projektu Movingrail.

V poslední době se objevily zprávy, že Ruské železnice již tento koncept testují. Podle podrobnějších dostupných informací se však jeví, že ve svém pojetí pouze maximálně využívají možnosti, které poskytuje standardní automatický blok, tzn. jízda v co nej-

kratším následném intervalu („těsně na zelenou“). V jeho dosažení napomáhá asistenční informační systém strojvedoucího, který mu doporučuje, jak nejlépe a nejefektivněji využít nejkratší následné mezidobí mezi vlaky.

Kromě těchto inovací RŽD testují i další koncept plovoucího bloku, kdy je „virtuální návěstidlo“ umístěno na posledním vozidle soupravy. To vlaku umožňuje udržovat standardní bezpečný odstup od vlaku předchozího bez využití návěstidel automatického bloku.

Zatím nezmiňovanou otázkou však je, jak bude na tyto koncepty reagovat energetická napájecí soustava (zajištění elektrických mezidobí, která jsou ve většině případů delší, než mezidobí tratová).

Petr Jindra

Je čas na železniční reformu v Německu?

Německá antimonopolní komise informovala, že sedm železničních organizací vyzývá k oddělení správy infrastruktury a železničních společností. Jaké jsou argumenty různých zúčastněných stran a samotného dopravce DB?

Oddělení infrastruktury od největšího provozovatele železniční dopravy Deutsche Bahn je jedním z hlavních požadavků organizací, přesně tak, jak to na začátku srpna uvedla německá antimonopolní komise. Jejich hlavním argumentem je, že neexistuje způsob, jak si být jistý, že finanční opatření budou ku prospěchu pouze infrastrukturaře, a nikoliv provozu Skupiny DB. Vyžadují pouze přímé granty na práce na infrastrukturaře a oddělení od DB.

Ve svém stanovisku vyzývá sedm nevládních organizací k druhé velké železniční reformě v Německu. Jak říká Ludolf Kerkeling ze Sítě evropských železnic (NEE): „Nikdo nedokáže vysvětlit, proč by nová státní dálniční společnost neměla profitovat, ale dceřiné společnosti státem vlastněných Deutsche Bahn ano. Toto stanovisko vydávají společnosti AllRail, Mofair, Odborový svaz strojvedoucích (GDL), Pro Bahn, NEE, Federace německých spotřebitelských organizací (VZBV) a Sdružení německého stavebního průmyslu (HDB).“

Odpovídající investiční rozhodnutí

„Infrastruktura a provoz patří k sobě.“ říká mluvčí DB. Podle DB je jejich kor-

porátní strategie Strong Rail velkým společným projektem. „Je klíčové, aby rozhodnutí v oblasti investic do provozu a infrastruktury byla přijímána pod jednou střešou, aby spolu ladila a poskytovala našim zákazníkům ty nejlepší služby.“ Vycházející ze svých dlouhodobých zkušeností DB ví, že pouze integrovaná struktura Skupiny DB může být přátelská k zákazníkům a klimatu. „Úspěšné železnice po celém světě a v Evropě mají integrovanou strukturu a nevidíme žádný dobrý důvod, proč zvolit jinou cestu pro budoucnost železnice v Německu.“

To odráží i nedávný vývoj ve Velké Británii, která loni v květnu oznámila plány na železniční reformu v opačném sledu: od oddělené Network Rail k nové „Great British Railways“, která bude spravovat infrastrukturu i provoz. Společnost Network Rail v reakci uvedla, že jim to pomůže při zjednodušování organizace železničního provozu a „vydláždí cestu“ k odstranění zatěžujícího dědictví v podobě složitosti a fragmentace.

Konkurence na kolejích

Jedním z hlavních argumentů, které nevládní organizace uvádí, je, že by měl existovat neutrální poskytovatel služeb v oblasti infrastruktury, který by zajistil spravedlivou hospodářskou soutěž mezi dopravními společnostmi. Pokud jde o hospodářskou soutěž v Německu, společnost DB ve své nedávné konsolidované zprávě uvádí, že

existuje obecné riziko ztráty konkurenceschopnosti, přičemž klíčovou součástí boje s konkurencí je zlepšení kvality služeb.

Konkurence na kolejích se v posledních letech ve skutečnosti zvýšila. Na německých tratích dochází k mírnému nárůstu konkurentů vůči DB, ale většinu výkonů zajišťují dopravci skupiny DB.

Do jízdního řádu na rok 2021 obdržely DB 78 000 žádostí o vlakové trasy. Provozovatelé vlaků, kteří nejsou členy Skupiny DB, žádají o více tras, přičemž jejich podíl na dálkové železniční osobní dopravě se zvýšil o 11 %. Regionální osobní železniční doprava zaznamenala podobný vývoj. Objednávky v železniční nákladní dopravě zůstaly stabilní.

Vzniklo asi 3000 konfliktů při konstrukci jízdního řádu, a to z důvodu, že si více provozovatelů vlaků objednalo stejný časový úsek na stejné infrastrukturaře. Podle společnosti je to stejně jako v předchozím roce. Tyto konflikty byly vyřešeny vzájemnou dohodou, uvádí DB.

Z pohledu osobní dopravy

Arriën Kruij, člen představenstva Evropské federace cestujících (EPF), zdůrazňuje, že ve většině zemí Evropské unie je odpovědnost za infrastrukturu a provoz oddělena. To umožňuje novým železničním společnostem získat spravedlivou šanci konkurovat stávajícím provozovatelům. „Německo

je jednou z pozoruhodných výjimek,“ říká Kruij. Z pohledu cestujících a spotřebitelů nejsou monopoly obecně dobré. Konkurence obecně vede k lepším službám a nižším cenám. Nicméně tvrdí, že oddělit řízení infrastruktury od řízení provozu není samo o sobě pro cestující výhodné. „V Nizozemsku způsobilo oddělení státního provozovatele železniční dopravy NS a provozovatele infrastruktury ProRail mnoho problémů. Problémy byly vyřešeny, když si obě společnosti uvědomily, že hlavním cílem by měly být cestující.“ Ve finále si Kruij myslí, že je z dlouhodobého hlediska lepší oddělit správu infrastruktury od řízení železničních společností. Upozorňuje, že politici se musí rozhodnout mezi investicemi do železnic nebo dálnic a při oddělení není toto rozhodnutí ovlivněno názorem na výkonnost železničních společností.

DB hrají v Německu příliš mnoho rolí – správu infrastruktury, provoz národní sítě, regionální služby a nákladní dopravu pod hlavičkou DB Cargo. „Mohlo by jít o rozumný krok tyto činnosti rozdělit, ale bude to fungovat pouze tehdy, pokud manažeři infrastruktury a železniční společnosti postaví na první místo osobní a nákladní dopravu.“

Podle Railfreight.com připravila
Zuzana Kovačová

Foto: Michal Roh ml.



Železniční proměny (18.)

Přehrady a železnice (1. část)

Hned v úvodu našeho miniseriálu o proměnách železnice jsme v jednom díle popsali, jak železniční tratě musely ustoupit rychle rostoucí těžbě uhlí. Nové tratě musely vyrůst na

Mostecku, Sokolovsku i na Ostravsku. Nové přeložky železničních tratí však vznikly také v důsledku výstavby přehrad. Přehrada je stavbou přehrazující vodní tok a zadržující vodu. Tím vytváří vodní nádrž sloužící k různým účelům – výrobě elektrické energie, ochraně před povodněmi, jako zásobárna pitné vody a také k rekreaci a provozování vodních sportů. Železniční tratě často vedou v těsné blízkosti vodních nádrží a osobní vlaky často využívají turisté a rekreační mířící k nim za odpočinkem. Jen málokdo z čtenářů si ležíc na dece uvědomí, že nebyť železnice, řada přehrad by mohla být postavena jen velice obtížně a s mnohem vyššími náklady. Vztah železnice k přehradám by tedy měl být jednoznačně kladný. Bohužel tomu tak není, neboť jejich vodám musela řada železničních tratí ustoupit...

Ještě než se ale dostaneme k budování přehrad, musíme zmínit fakt, že vodní živel již odedávna komplikoval nejen provoz, ale i výstavbu železničních tratí. Příkladem může být sesuv půdy po katastrofální průtrži mračen 25. – 26. května 1872 u Mladotic. K destrukci svahu Potvorovského kopce napomohlo mimo jiné vylámaní zářezu pro výstavbu železniční tratě z Plzně do Žatce. Její trasu v těchto místech zaplavila voda a v zaplaveném údolí vzniklo Odlezecké jezero.

Železnice pomáhá stavět přehrady

Výstavba téměř žádné větší přehradní nádrže, zvláště v poválečných letech, se neobešla bez železnice. Tak tomu bylo i v případě Vltavské kaskády. Pro dopravu stavebního materiálu na první přehradní nádrž ve Vraném dokončenou v roce 1936 byla využita trať Posázavského Pacifiku z Prahy do Vraného nad Vltavou. Ve stejné době se připravovala i výstavba dalších dvou

přehrad u Štěchovic a Slap. I přesto, že v této oblasti nebyly postaveny žádné železnice, byla v roce 1928 jako nejvhodnější doporučena doprava železniční, a to především pro špatný stav



Ve třicátých letech 20. století byly při výstavbě přehrad běžně používány úzkorozchodné dráhy. Jedna z nich se uplatnila i při výstavbě přehradní hráze na řece Teplé v Březové u Karlových Varů (1931 – 1935). Foto: archiv Povodí Ohře

tehdejších silnic. Bylo navrženo položení vlečkové koleje na silnici vedoucí od stanice Měchenice do Štěchovic. Ve Štěchovicích by trať odbočila ze silnice a stoupala do stanice Štěchovice nad stavenišťem přehrady (převýšení cca 20 m). Odtud by vlečka musela prudce vystoupat (sklony okolo 25 ‰) až cca do nadmořské výšky 300 m. Zde by byl vybudován 1 190 m dlouhý tunel pod Červenou horou, ze kterého by vlaky pozvolna klesaly k obci Slapy a za viaduktem přes boční údolí by znovu vystoupaly nad staveniště přehrady pod obcí Přestavky. Projekt pak byl vypracován v letech 1929 – 1930 Ing. Chlumeckým, který však přesunul počáteční stanici vlečné dráhy z Měchenic do Davle. Na své 11 km dlouhé trase měla hned za Davlí překonávat tok Sázavy, projít krátkým tunelem u soutoku obou řek a před Štěchovicemi přejít po 150 m dlouhém mostě na levý vltavský břeh. Odtud už by využila původní projektovanou trať. I přesto, že výstavbou „vlečné dráhy“ by se na přepravném ušetřilo cca 30 mil. Kč proti dopravě po silnici, k její výstavbě nedošlo. V období hospodářské krize byly stavební náklady na novou železnici (do 30 mil. Kč) pro

„státní kasu“ příliš vysoké. Při rozhodování sehrály jistě roli i obtížné provozní podmínky. Nepomohly ani argumenty o dalším možném využití železnice pro rekreační osobní do-



Na stavbě lipenské přehrady byly používány rovněž kabelové jeřáby. Z jednoho z nich byl pořízený snímek, na kterém je dole vidět i původní stanice Lipno nad Vltavou. Foto: Radko Košťál, sbírka Michal Roh

pravu. Na výstavbu přehrady ve Štěchovicích (dokončena 1944) putoval tedy stavební materiál po silnici z nejbližších železničních stanic – z Měchenic a Davle. Výstavba přehrady na Slapech byla zahájena až po skončení 2. světové války, v roce 1951. Materiál na výstavbu 70 m vysoké přehradní hráze, při které bylo potřeba téměř 375 tisíc m³ betonu, byl na stavenišť dopravován nejen nákladními automobily, ale i třemi lanovými drahami. Lanovkou z Teletínského lomu byl dopravován kámen. Druhá lanová dráha byla dlouhá více než 4 km a vedla na staveniště z železniční stanice Luka pod Medníkem, zvláště pro tento účel rozšířené. Ve vozících druhé jmenované byl dopravován především písek (cca 6 300 železničních vozů) a cement (5 800 vozů). Třetí lanovka na různý stavební materiál vedla ze Štěchovic.

To na Lipně to stavbaři měli jednodušší. Trať elektrické lokální dráhy z Rybníka totiž končila v těsné blízkosti staveniště. V souvislosti s výstavbou přehrady trať v padesátých letech 20. století prošla rekonstrukcí, při které stavitelé zabrali původní stanici a snesli



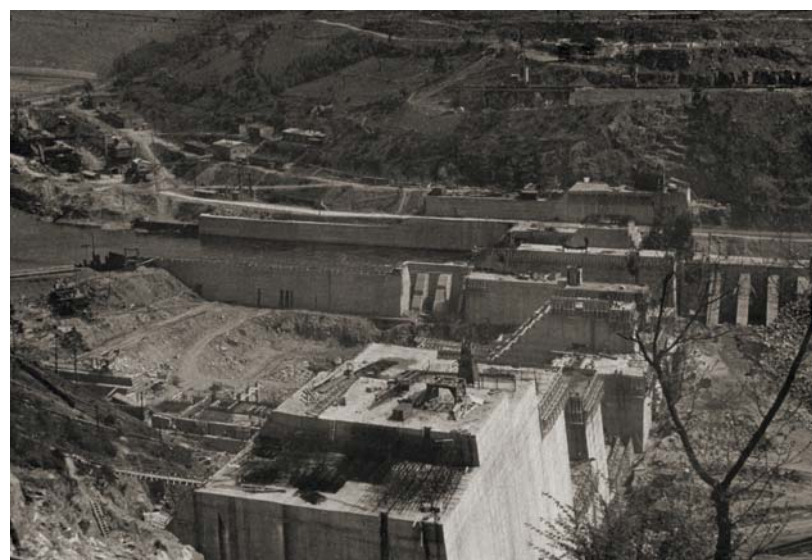
Výstavba přehradní hráze Orlík – pohled na výkladiště Přehrada zaplněné nákladními vozy Sbírká: Michal Roh

v ní jednu kolej. Po dobu rekonstrukce trolejového vedení jezdily v čele nákladních vlaků parní lokomotivy řady 423.0, poté byly na „Lipenku“ zapůjčeny elektrické lokomotivy E 423.0 a E 424.0 z Prahy.

Stavba Orlické přehrady byla zahájena v roce 1954. Nejprve byl stavební materiál dopravován do stanice Milín a odtud na staveniště nákladními automobily. Avšak s ohledem na potřebu značného množství stavebního materiálu bylo rozhodnuto o výstavbě 16 km

dlouhé vlečky vedoucí ze stanice Tochovice (km 0,0 vlečky) ležící na trati Zdice – Protivín. Zde bylo vybudováno čtyřkolejné předávací kolejiště. Na vlečce se dále nacházela dvoukolejná výhybna Pečice (km 8,0 – 8,5), překladiště Lavičky (13,6 – 14,4) a tříkolejné výkladiště Přehrada (15,3 – 16,0). V překladišti Lavičky byly k dispozici 4 dopravní a 6 manipulačních kolejí, byla zde instalována kolejová váha, pro vykládku zboží se používaly dva kolejové jeřáby. Od zahájení provozu 1. července 1958 do roku 1962 bylo po vlečce přepravováno 4 857 vlaků o celkové hmotnosti přibližně 2,15 mil. tun. Přepravoval se především cement (200 tis. tun) a šterkopísek (1,2 mil. m³). Další materiál putoval po železnici ještě do dalších stanic – Červené nad Vltavou, Čimelic, Písku, Týna nad Vltavou, Vlastce a Záhoří. 14 km dlouhý zbytek vlečky byl až do roku 1990 využíván Československou lidovou armádou. Vlečka v minulosti posloužila i filmářům – natáčely se zde scény filmu Zbraně pro Prahu, konkrétně srážka vagonů a obrněného německého vlaku. Dnes její těleso zarůstá. Přehradní hráz na Orlíku však svou výškou 91 m a délkou 361 m budí obdiv neustále. Ze všech českých přehrad zadržuje také nejvíce vody – 704 mil. m³.

Michal Roh
dokončení příště



Celkový pohled na staveniště orlické přehrady

Sbírká: Michal Roh

Foto měsíce



Lokomotivu 230.058 v čele vlaku automotive NEx 48370 zachytil Antonín Němeček nedaleko obce Filipov. Zatímco lokomotiva se v letošním roce dožívá 55 let aktivní služby, vedle stojící zámeček je o mnoho let starší. V roce 1760 Filip Krakovský z Kolovrat přestavěl původní dvůr na barokní zámek, který v letech 1863 – 1865 získal současnou podobu ve slohu anglické gotiky. Posledním majitelem byla až do roku 1945 rodina Kleeborn-Eisensteinova. Povedený snímek jsme se rozhodli zařadit do rubriky foto měsíce.