

Nákladní doprava v Praze

Železniční uzel Praha je místem, kde již delší dobu dochází ke kolizi osobní a nákladní dopravy. Na jedné straně stojí plány hlavního města Prahy a objednatelů osobní dopravy, společnosti ROPID, na druhé pak zájmy nákladních dopravců. Jisté je, že velice hustá příměstská doprava není v Praze provozována, na rozdíl od jiných velkých evropských měst, na speciální infrastrukturu, ale na tratích určených i pro dálkovou osobní a také pro nákladní dopravu. Výstavba nových zastávek, zavádění nových S linek, to jsou zcela jistě chvályhodné záměry, které by měly na železnici přilákat nové cestující. Nicméně nesmíme zapomenout ani na nákladní vlaky. Vždyť převod alespoň části přeprav ze silnice na železnici je součástí dopravní strategie již řadu let. Tento převod však nelze realizovat bez kvalitní a především kapacitní infrastruktury. Nemám tím na mysli jen železniční tratě, ale i další zázemí, například místa pro nakládku a vykládku zboží. Uvedená problematika se samozřejmě netýká jen Prahy, ale i dalších velkých měst. Na dostatečnou kapacitu infrastruktury musí být pamatováno i při projektovaných změnách v brněnském uzlu a v dalších lokalitách. Na to, jak vidí další rozvoj železniční dopravy v naší metropoli, jsme se zeptali Adama Scheinherra, náměstka primátora hlavního města Prahy pro oblast dopravy. Rozhovor jsme pak doplnili krátkým příspěvkem o aktivitách ČD Cargo v Praze.

Michal Roh



Lokomotiva 163.035 je z důvodu polonizace primárně určena pro provoz v Polsku. Poté, co v dílnách dostala slušivý retro nátěr jsme se rozhodli alespoň na chvíli udělat radost železničním fanouškům a nechali tento stroj nějaký čas jezdit na výkonech v rámci České republiky. Díky slunečnému počasí vznikla celá řada vydařených fotografií. Ostře sledovaného „Peršinga“ zachytil Petr Holub 9. března 2022 mezi Štětím a Liběchovem. V tento den stanul v čele vlaku s uhlím ze severních Čech do elektrárny Dětmarovice.

Kapacita tratí nejen na území Prahy je nedostatečná

Ing. Adam Scheinherr, Ph.D., MSc.

Český politik, strojný inženýr, manažer a fyzik.

Od roku 2018 zastupitel a náměstek primátora hlavního města Prahy pro dopravu.

V letech 2014 až 2018 pracoval jako projektový manažer v Ústavu jaderného výzkumu v Řeži.

Během studií absolvoval stáže ve Francii, Tádžikistánu a Turecku.

OBSAH

03

Přepravy TTO do Liberce

Ceny zemního plynu raketově rostou, proto přichází ke slovu i spalování jiných paliv. Například v liberecké tepelnárně se dočasně vrátili k výrobě tepla spalováním těžkého topného oleje.



06

Nový obchodní případ

V letošním roce byly zahájeny nové přepravy síranu amonného z Neratovic na Slovensko. Jaké byly jejich začátky ze dozvíte z článku na straně 6.



Hlavní město Praha patří k významným železničním uzlům. Vychází z něj deset železničních tratí využívaných jak osobními, tak nákladními vlaky. O dalším rozvoji železniční dopravy v Praze jsme hovořili s Ing. Adamem Scheinherrem, Ph.D., MSc., náměstkem primátora hlavního města Prahy pro oblast dopravy.

» Kapacita železničních tratí nejen v Praze je omezená a stále častěji se zájmy měst na rozvoji příměstské dopravy dostávají do kolize se zájmy železničních nákladních dopravců. Jak tuto problematiku vnímáte vy?

Jednoznačně platí, že kapacita železničních tratí nejen na území města je nedostatečná. Naším společným zájmem je tlačít na stát, aby připravoval projekty pro zvýšení kapacity železničních tratí pro potřeby osobní a nákladní dopravy. Jak se ukazuje na vývoji osobní i nákladní železniční dopravy, snahy o zvýšení kapacity je nutné co nejdříve uvést do praxe. Město dlouhodobě usiluje o navýšení kapacity železniční dopravy pro osobní i nákladní dopravu. Pro Prahu bude železnice funkční, pokud bude dostatečně kapacitní jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu. V opačném případě totiž budou komunikace města zbytečně zatěžovány další osobní respektive nákladní dopravou.

» Ve velkých městech mívají vlaky příměstské dopravy samostatnou dopravní infrastrukturu. Ta v Praze chybí. Jaké železniční stavby považujete za nejdůležitější a co je nutné udělat pro jejich realizaci?

Na rozdíl od některých západoevropských měst, kde S-Bahn má prakticky

striktně segregovanou síť, v Praze šel vývoj spíše cestou sdílené infrastruktury s dalšími druhy dopravy. O to více je nutné zajistit její navýšení kapacity tak, aby se jednotlivé druhy dopravy navzájem neomezovaly.

Pokračování na str. 2



Ing. Adam Scheinherr, Ph.D., MSc.

Foto: Magistrát hlavního města Prahy

Kapacita tratí nejen na území Prahy je nedostatečná

Dokončení ze str. 1

Z hlediska metropolitního regionu za klíčové stavby považujeme výstavbu vysokorychlostních tratí, které oddělují dálkovou dopravu od osobní a nákladní na konvenčních tratích. V samotném městě je naopak nutné posilovat kapacitu pro příměstskou železnici i nákladní dopravu. Za klíčové stavby považujeme Metro S – projekt železničních tunelů pod centrem města pro příměstskou železnici, nebo dostavbu druhé koleje na tzv. Jižní nákladní spojce a celkové zvýšení její kapacity pro nákladní dopravu a městské tangenty. Naštěstí jsou již pryč doby, kdy stát byl toho názoru, že na Jižní nákladní spojce stačí jen jedna kolej. Nejvýznamnější projekt z hlediska modernizace radiální konvenční trati považujeme modernizaci trati do Kladna respektive novostavbu na letišti. Napříč všemi tratěmi v Praze a jejím okolí bychom uvítali rychlou elektrizaci tratí, která pomůže osobní i nákladní dopravě.

► **Tématem, o kterém se často hovoří je city logistika. S jakým zapojením železniční nákladní dopravy počítáte? Železnice se může pochlubit velice nízkou uhlíkovou stopou a může tak být prostředkem k naplnění ambiciózních cílů „uhlíkově neutrálního města“.**

My bychom velmi uvítali, pokud by se železnice ve větší míře zapojila do systému zásobování města. Díky glo-

balizaci trhu a s tím souvisejícími změnami v logistických řetězcích železnice v posledních desetiletích vyklidila své pozice, ale vývoj běží dál a nemusí být pro nákladní železnici již tolik nepříznivý. Za Prahu se v rámci našich možností snažíme pomoci, ale nákladní železnice je především součástí dopravního trhu, kde se musí umět sama prosadit.

► **Se změnou politiky nakládání s odpady výrazně poroste podíl spalování. Neuvažuje v této souvislosti město s napojením malešické spalovny na železniční infrastrukturu?**

Vlečka do ZEVO (Zařízení pro energetické využití odpadu) v Malešicích je dlouhodobě předpokládána v územních plánech. Doprava odpadů bude v blízké budoucnosti díky omezení skládkování velké téma, dopravní toky se budou soustřeďovat k místům spalování odpadu, kterých je omezený počet, a to je jistě příležitost pro železniční dopravu.

► **Počítá územní plán hlavního města Prahy s výstavbou nějakého city logistického centra napojeného na železnici? Myslíte si, že v minulosti byla tato problematika spíše opomíjena a většina ploch, na kterých byla umožněna nakládka/vykládka, z Prahy postupně zmizela.**

Územní plán i nadřazené Zásady územního rozvoje dlouhodobě počítají



Provoz v pražském uzlu v roce 2021 výrazně ovlivňovaly stavební práce. Z nejvýznamnějších akcí můžeme jmenovat dokončování nové tratě přes zastávky Eden a Zahradní Město.

Foto: Michal Roh

s umístěním citylogistického centra v Malešicích a na Smíchově. S nelibostí jsme svědky dlouhotrvajícího trendu omezování možností nakládky a vykládky železničních vozů na vlečkách i ve stanicích. Když nastane nějaká možnost přepravy nákladů po železnici, kterou se třeba i snažíme zprostředkovat, narazíme na problém s místem nakládky nebo vykládky. Je ale nutno říci, že si to železnice často

dělá sama. Koleje zruší Správa železnic, pozemek prodají České dráhy. Jak má pak tedy město podporovat železniční nákladní dopravu?

► **Velkým tématem jsou silniční okruhy, městský i vnější. Počítá se s využitím železniční nákladní dopravy při jejich výstavbě?**

V rámci výstavby městského okruhu, kterým je Praha investorem, uva-

žujeme o možnosti využít části trati na Nákladové nádraží Žižkov při výstavbě tunelů pro Městský okruh. V současné době jsme ve zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí, konkrétní využití železnice se bude jistě přizpůsobovat aktuální situaci v budoucnosti v čase stavby městského okruhu.

Připravil: Michal Roh

Nákladní doprava ČD Cargo v Praze

Železniční nákladní doprava v Praze je stále založena na tradičních postupech a komoditách. Zřejmě definitivně byl zpečetěn osud žižkovského nákladového nádraží. Je téměř jasné, že nákladní vlaky sem již nikdy jezdit nebudou a otázkou je pouze alespoň adekvátní využití historicky velmi cenné budovy nádraží. Podívejme se nyní ve stručnosti na to, jak to s „nákladkou“ v Praze vlastně vypadá.

Mezi tradiční a stále obchodní případy patří přepravy balených nealkoholických nápojů ze skladu firmy KMV Bev (dříve PEPSICO CZ) ze

skladu v Hostivaři zahájené v roce 2018. Nápoje odtud míří do skladů v Maďarsku a na Slovensku. Dále probíhají také železniční přepravy podobného sortimentu, vod Magnesia, z Plané u Mariánských Lázní do skladu v Malešicích, ze kterého jsou automobily distribuovány ke spotřebitelům v Praze a okolí. Ani Praze, resp. jejímu okolí se nevyhnula kůrovcová kalamita. Mezi pravidelně využívané stanice pro nakládku kůrovcového dřeva patří Praha-Zbraslav.

Nejvýznamnějším zákazníkem železnice v Praze je stále terminál intermodální dopravy Metrans v Uhřetěpech, ve kterém dominují maritimní

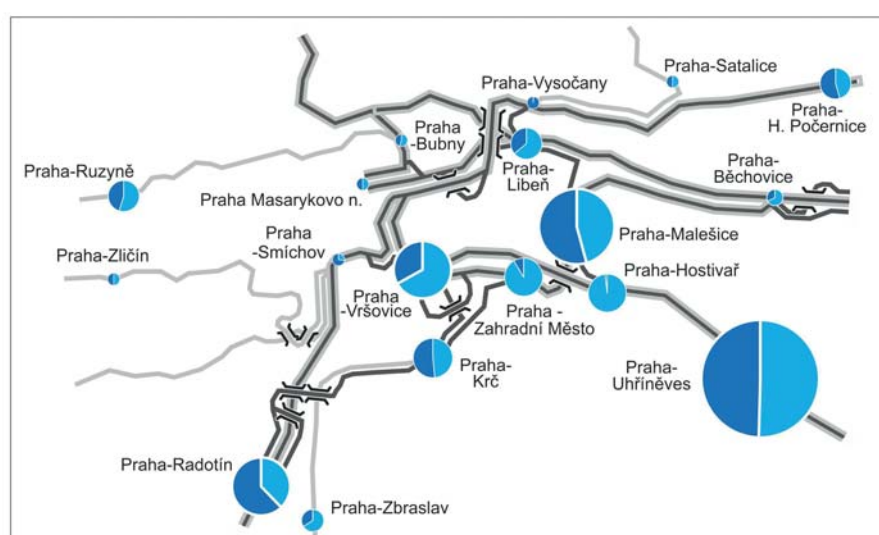
přepravy z/do severoněmeckých a nizozemských přístavů, s návaznými spoji do terminálů nejen v České republice i celé střední Evropě. Nezanedbatelná je také distribuce části kontejnerů na vlečky konečných zákazníků systémem jednotlivých vozových zásilek ČD Cargo. Pravidelně probíhá jak nakládka kovového odpadu v Praze-Krči a Praze-Hostivaři, tak návozy stlačených plynů do Prahy-Satalic pro firmu Flaga, návozy cementu z Hranic na Moravě do Prahy-Krče, návozy uhlí a strusky do cementárny v Praze-Radotíně a přeprava hutních výrobků do malešické Fery. Stabilním zákazníkem želez-



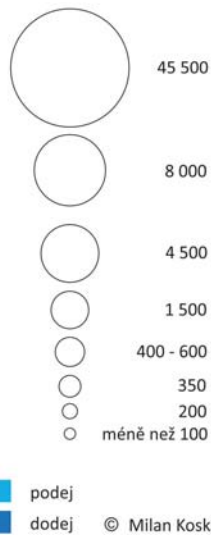
V blízké budoucnosti bude nutné vyřešit otázku výstavby city logistického centra, a to i s přihlédnutím k aktuálnímu globálnímu dění, kdy se ukazuje, že železnice je stále strategickým dopravním odvětvím. To potvrzuje i nakládka humanitární pomoci do železničních vozů, probíhající v soukromém areálu v Praze-Malešicích.

Foto: Vojtěch Brouček

Cargo Uzel Praha - výkony žst v roce 2021



Počet vozů



nice je i firma Brenntag v Horních Počernicích, která dováží z tuzemských i zahraničních stanic řadu chemických surovin a část hotových výrobků i expeduje po železnici v námořních kontejnerech. K tradičním lze směle zařadit odvoz tříděného recyklovaného papíru z Prahy-Strašnic do Hněvic a přepravu nových pneumatik z firmy Mitas ve Strašnicích do skladu v Brandýse nad Labem.

Významná je rovněž přeprava poštovních zásilek mezi uzly České pošty v Praze-Malešicích, Olomouci a Ostravou v obou směrech doplňovaná přepravami zásilek firmy Lagermax mezi Prahou-Ruzyní a Ostravou. Tento přepravní segment obecně zaznamenává mírný nárůst, a to se zvyšujícím se podílem prodeje online ka-

nály na úkor tradičních nákupů v „kamenných“ prodejnách.

V posledních letech je celý pražský uzel výrazně ovlivněn stavebními pracemi. Jde zejména o dokončování nové tratě přes zastávky Eden a Zahradní Město, rekonstrukci tratě Praha-Vysočany – Čelákovice – Lysá nad Labem a rekonstrukci tratě Praha-Zahradní Město – Praha-Radotín a dále až do Berouna, včetně přípravy dvojkolejného úseku Praha-Zahradní Město – Praha-Radotín. Pro nákladní dopravu představují tyto akce zajímavou obchodní příležitost ve formě návozu stavebních materiálů a komponent a odvozu vytěžených odpadních materiálů a zeminy.

Martin Boháč
Mapa: Milan Koska

Teplo pro obyvatele Liberce

Historie teplárenství a centrálního zásobování teplem v městě Liberci je úzce spjatá s rozvojem průmyslu a výstavbou nových sídlišť v šedesátých letech 20. století.

Kapacita zdrojů v průmyslových podnicích přestávala dostávat a bylo nutné stavět menší lokální výtopny. Situace se začala měnit k lepšímu po rozhodnutí o vybudování centrálního energetického, resp. teplárenského zdroje. S ohledem na poměrně obtížné dopravní poměry, například značný sklon tratí, bylo rozhodnuto o výstavbě teplárny na mazut. Výhody byly zřejmé –

dostatek ropy z tehdejšího Sovětského svazu a přijatelná cena i kvalita těžkého topného oleje (mazutu). Výstavba teplárny byla zahájena v roce 1972, dokončena pak byla v roce 1977.

Na teplárnu byla postupně napojena všechna liberecká sídliště, většina škol a dalších významných objektů i mnoho průmyslových závodů. Centrální zdroj již tehdy přispěl k čistotě ovzduší města tím, že bylo odstaveno velké množství místních kotelen včetně více než dvou desítek velkých podnikových výtopen. Těžký topný olej v objemu až 45 – 50 tis. tun ročně byl do teplárny dodáván samozřejmě po železnici.

V pozdější době došlo, v rámci ekologizace výroby, na přestavbu hořáků základních kotlů na dvoupalivové (mazut a zemní plyn) umožňující kombinované spalování a tím i snížení emisí oxidu siřičitého.

Dnes teplárna zásobuje tepelnou energií téměř 13 tisíc domácností převážně na libereckých sídlištích, dalších více než 120 odběratelů z terciární sféry a desítku průmyslových podniků. Teplárna je od roku 1999 technologicky propojena se společností TERMIZO, která využívá technologii ZEVO – zařízení na energetické využití odpadů. V současné době skoro 2/3 tepla pro Liberec tak vznikají energetickým využíváním odpadů, zbylou část, především v chladnějším období, stále tvoří tepelná energie ze zemního plynu. A právě rychle rostoucí cena zemního plynu přiměla vedení teplárny uvažovat o dočasném návratu k výrobě tepla spalováním těžkého topného oleje. Teplárna Liberec má totiž do konce tohoto roku ještě možnost používat technologii pro skladování a spalování těžkého topného oleje. Jedině tak bylo možné zachovat rozumné navýšení ceny tepla pro obyvatele Liberce. Logickým rozhodnutím pak bylo realizovat přepravu těžkého topného oleje po železnici.

Při rozhodování bylo velice důležité, že liberecká teplárna disponuje stále provozní vlečkou. Do celostátní dráhy je zaústěna ve stanici Liberec, kon-



Před vykládkou je nutné ventily na vozech nahřát.



Vlečka liberecké teplárny odbočuje z tzv. dolního nádraží a její obsluhu zajišťuje ČD Cargo. V pozadí jsou vidět zásobníky na těžký topný olej.

krtně v obvodu tzv. dolního nádraží. Tvoří ji pouze jedna kusá kolej o délce 275 metrů. Na kolej lze k vykládce přistavit 6 železničních vozů. S ohledem na to, že přepravy jsou realizovány formou ucelených vlaků, je obsluha vlečky prováděna libereckou zálohou zpravidla třikrát. První den ráno je přistavena skupina ložených vozů, v poledne proběhne výměna a poslední vozy jsou na vlečku přistaveny druhý den ráno. Těžký topný olej je převážen ve speciálních soukromých cisternách vybavených topnými hady, do kterých je ve Slovnaftu Bratislava nakládán již předeřhátý olej. Vykládka samotná je pak poměrně rychlá. Zásobní nádrže v blízkosti vlečky, které jsou v současné době používány, mají kapacitu 2 x 4 000 m³. Z nich pak topný olej potrubím putuje do kotelny.

Do uzávěrky tohoto článku v polovině března 2022 bylo do liberecké teplárny přepraveno přes 4 000 tun těžkého topného oleje, což představuje 4 ucelené vlaky. Na Slovensku zajišťuje vozbu spolupracující dopravce, předávka probíhá v pohraniční přechodové stanici Kúty. Až do Kutné Hory, resp. Nymburka jsou vlaky vedeny v elektrické trakci. Z těchto stanic jsou pak zpravidla v noci odvezeny dvojčetem „katrič“ nebo „bizonů“ do Liberce. Ve sklonově náročném úseku z Turnova musí být na vlak nasazena ještě třetí lokomotiva. Ráno jsou pak vozy připraveny k přistavbě na vlečku.

I přesto, že spalování těžkého topného oleje je dočasným řešením, můžeme říci, že ČD Cargo při realizaci tohoto obchodního případu obstálo se ctí.

Text a foto: Michal Roh

Přepravy plynových rour na jižní Moravu

Přepravy rour pro dálková plynová potrubí jsou na našich kolejích velmi zajímavým „úkazem“. Ten se objevuje jen jednou za čas, a to vždy v poměrně rozsáhlých, ale časově vždy jen celkem krátce vymezených kampaních.

Během existence ČD Cargo se zatím jednalo o čtyři takové akce: na přelomu let 2010 a 2011 to byla stavba plynovodu Gazela v západních Čechách, kam byly do různých stanic, i poměrně odlehlých na místních tratích, naváženy ucelené vlaky nových rour až z Turecka. Na podzim 2019 to byly přepravy nových rour do západních Čech na stavbu plynovodu Gazela 2. Tyto zásilky přijížděly z největší části z řeckého Inoi a byly doplňované menším objemem z německého Mülheimu v Porúří. Na jaře 2020 pak následovaly přepravy pro stavbu plynovodu Lanž-

hot – Veselí nad Lužnicí – Waidhaus, o kterých jsme informovali v Cargováku 4/2020. A nyní jde o přepravu rour na jihovýchodní Moravu pro stavbu nového vysokotlakého plynovodu DN 1000 (tedy o vnitřní světlosti 1 000 mm) z Tvrzonic na Břeclavsku do Bezměrova u Kroměříže o délce 85 km. Kromě stavby výše zmíněného vysokotlakého plynovodu jde také o rozšíření stávajících traťových ventilo-ových stanic.

Jedná se o součást projektu označeného jako Moravia Capacity Extension, který má za cíl rozšíření přepravních kapacit plynu mezi jihem Moravy a Ostravskem, neboť starý plynovod z jihu na sever Moravy již přestává kapacitně stačit a na Ostravsku tak již řadu let není možné připojit další velké spotřebitele z řad průmyslových podniků či tepláren. Navzdory tomu investici do nového plynovodu v minulých letech



Vlak nových rour směřující do Kroměříže se 10. ledna 2022 blíží ke stanici Rudoltice v Čechách, kde bude postrková lokomotiva 122.016 odpojena.

Foto: Miloš Chomjak

blokovaly překážky jak na české straně, tak i přístup Polska, které ztratilo zájem o stavbu velkokapacitního propojení české a polské soustavy. Provozovatel sítě páteřních plynovodů, firma NET4GAS, v minulých letech investoval hlavně do posílení přepravní soustavy na trase z Krušných hor (ruský plyn z baltského plynovodu Nord Stream) směrem do Bavorska a na Slovensko. Tato strategie se vyplatila, neboť navzdory koronavirové krizi zaznamenal NET4GAS v posledních letech stabilní zvyšování výnosů i provozního zisku. Na druhou stranu je možné, že další vývoj bude o poznání

dramatičtější, neboť současná mezinárodní situace vede k výraznému zvyšování ceny plynu a tím nižší konkurenceschopnosti plynu vůči jiným zdrojům energie. Otázkou také zůstávají dodávky plynu ve vztahu k válečnému konfliktu na Ukrajině.

Přepravy nových rour, vyráběných firmou Mannesmann Grossrohr v německém Salzgitteru, probíhají od 18. října 2021 v ucelených vlacích po zpravidla 26 vozech DB Cargo řady Sns apod. Vlaky, jejichž dopravcem v Německu je DB Cargo, vyjíždějí ze stanice Salzgitter-Immendorf West, a směřují do různých stanic na jižní Moravě podle prů-

běhu stavby. Těmito stanicemi jsou výhybna Hrušky, Vlkoš a Kroměříž; původně zvažovaný Kyjov nakonec nebyl využit z důvodu odporu městského úřadu k intenzivní návazné kamionové dopravě z tamního nádraží na stavenišť. Vlaky jezdí přes hraniční přechod Bad Schandau – Děčín, pouze během několika dní v polovině listopadu, během jeho úplného uzavření, bylo několik vlaků trasováno přes Rakousko a Břeclav. Vozy jsou k vykládce přistavovány vždy ráno a vyložení, resp. přeložení na silniční soupravy trvá dvě dvanáctihodinové směny.

Martin Boháč



Zásilka do stanice Vlkoš čeká na další jízdu ve stanici Brno-Maloměřice.

Foto: Martin Boháč

Představujeme útvary generálního ředitelství ČD Cargo (2.)

Bezpečnostní manažer

Pracovní pozice Bezpečnostní manažer se ve struktuře ČD Cargo objevila teprve nedávno, konkrétně od 1. března 2020. Její zřízení úzce souvisí se zásadním rozšiřováním požadavků Evropské unie na bezpečnost železniční dopravy a potřebě implementovat tyto požadavky do systému bezpečnosti dopravce.

Jak již samotný název pracovní pozice napovídá, je hlavním úkolem bezpečnostního manažera koordinace všech činností po stránce bezpečnosti, které mohou nějakým způsobem ovlivnit či narušit bezpečné provozování drážní dopravy a svojí činností přispívat právě k soustavnému zvyšování bezpečnosti. Stanovení osoby odpovědné za bezpečnost je dnes již základní podmínkou pro vydání osvědčení o bezpečnosti dopravce, které je jedním z povinných dokumentů, bez kterého nelze drážní dopravu na celostátních a regionálních drahách provozovat. V organizační struktuře ČD Cargo je bezpečnostní manažer podřízen přímo představenstvu společnosti, neboť je kladen velký důraz na jeho nezávislost, přičemž jeho činnost nesmí být ovlivňována zájmy organizačních složek ČD Cargo, které v rámci svých kompetencí danou oblast řídí. Toto nezávislé postavení vypovídá o vyspělé úrovni kultury bezpečnosti ve společnosti a je základní podmínkou pro uplatňování základního principu, mezinárodně označovaného „safety first“, česky řečeno „bezpečnost především“. Znamená to, že hlavní cíle společnosti musí být realizovány v souladu s dodržováním bezpečnostních pravidel.

Pokud se podíváme blíže na činnosti, které bezpečnostní manažer vykonává, hlavní obecnou povinností je vrcho-

lová odpovědnost za realizaci a další vývoj systému zajišťování bezpečnosti, který zkráceně označujeme jako SMS (z anglického „safety management system“). Systém SMS nezahrnuje pouze šetření mimořádných událostí a kontrolní činnost zaměřenou na vyhledávání a odstraňování závad v pro-

blíky a jejich zapracování do interních norem ČD Cargo, analýza a realizace bezpečnostních doporučení národních bezpečnostních úřadů vyplývajících z šetření nehod v České republice i v zahraničí. Komunikace a zajištění spolehlivého předávání informací týkajících se bezpečnosti, a to jak v rámci provozu ČD Cargo v České republice tak i zahraničních poboček v Rakousku a Německu je další nedí-

lných povinností předepisujících řádné prověření zjištěných skutečností, stanovení příčiny a odpovědnosti za vznik této události a také přijetí odpovídajících preventivních opatření s důslednou kontrolou jejich dodržování. Pečlivé a odborné šetření přináší cenné informace o dodržování nastavených pravidel v provozu a je nutné jej využít právě pro zlepšení stavu a zvýšení bezpečnosti.



Každá pobočka musí mít svého „národního“ bezpečnostního manažera.

Foto: Karim Ibrahim

vozu, ale i organizování a provádění celé řady dalších činností, ke kterým patří analýza rizik bezpečného provozování drážní dopravy včetně jejich posouzení při změně předpisových ustanovení či zavádění nových prvků a technologií do provozu a přijímání opatření k minimalizaci těchto rizik. Důležitý je dohled nad změnami právních předpisů, ať již to jsou právní normy Evropské unie či České repu-

nou součástí systému SMS v naší společnosti. Další oblastí působnosti bezpečnostního manažera je odpovědnost za stav šetření mimořádných událostí a návrh preventivních opatření. V této oblasti bezpečnostní manažer velice úzce spolupracuje s oddělením bezpečnosti a kontroly provozu (O21/3) a se specialisty pro šetření mimořádných událostí v jednotlivých PJ. Cílem v této oblasti je kromě splnění zákon-

Jak je z výše uvedeného výčtu činností zřejmé, hlavním úkolem bezpečnostního manažera je tyto činnosti řídit a koordinovat. Právě z důvodu působení ČD Cargo v zahraničí a s přihlédnutím k odchylným národním podmínkám železničního provozu má každá zahraniční pobočka svého „národního“ bezpečnostního manažera. S ohledem na velikost ČD Cargo a velkou rozsahu vykonávaných činností a poskytovaných

služeb, byla na každé provozní jednotce a odboru generálního ředitelství, kterých se výše uvedené činnosti dotýkají, stanovena osoba, která je v dané organizační složce odpovědná za realizaci činností souvisejících s bezpečností. Úkolem bezpečnostního manažera je vzájemně koordinovat a zajistit předávání informací o činnostech národních bezpečnostních manažerů a osob odpovědných za realizaci činností souvisejících s bezpečností.

Velkým tématem mezi novými požadavky na systém zajišťování bezpečnosti je prosazování a zvyšování kultury bezpečnosti. Kultura bezpečnosti v dané společnosti velice zjednodušeně vypovídá o tom, jaké místo bezpečnost zaujímá v hierarchii hodnot této společnosti a jakou důležitost bezpečnostní otázky mají v každodenním rozhodování jednotlivých zaměstnanců na všech úrovních řízení společnosti. Zahrnuje také povědomí zaměstnanců společnosti o rizicích spojených s výkonem pracovní činnosti a důležitosti dodržování předepsaných postupů a pravidel, a taktéž osobní angažovanost a zapojení úplně všech zaměstnanců do tohoto procesu a jejich motivování. Každá informace od kteréhokoli zaměstnance týkající se možného ohrožení bezpečnosti má pro systém bezpečnosti velkou hodnotu a často pomůže díky okamžité reakci zabránit vzniku mimořádné události, ať už se jedná o nahlášení závad na drážních vozidlech nebo infrastrukturu. Ohlášení obecných skutečností může pomoci vylepšit nastavení pravidel systému bezpečnosti a tím v budoucnu snížit pravděpodobnost vzniku takovýchto událostí. Bohužel provoz na železnici je prováný celek a ne všechny problémy k řešení jsou v pravomoci ČD Cargo. Nicméně i v těchto případech vyvíjíme maximální úsilí ke zlepšení stavu ať již přímým jednáním ČD Cargo či prostřednictvím sdružení nákladních dopravců ŽESNAD.CZ, pokud se jedná o problematiku v zájmu dalších dopravců s daným subjektem.

Petr Nedomlel

Bezpečnostním manažerem ČD Cargo je Ing. Petr Nedomlel. Tradičně jsme mu položili tři otázky týkající se jeho činnosti.

► V minulém čísle Cargováku se čtenáři mohli dočíst o novém předpisu SŽ D1. Jaká je úloha bezpečnostního manažera v souvislosti s touto změnou?

Bezpečnostní manažer je odpovědný za bezpečnostní zavedení této změny do každodenního fungování na všech úrovních společnosti. Vzhledem k zásadní důležitosti a složitosti tohoto procesu, byly jednotlivé činnosti naplánovány a jsou realizovány prostřednictvím tzv. akčního plánu schváleného na nejvyšší úrovni, tzn. předsedou představenstva ČD Cargo. Tento plán zahrnuje organizaci, koordinaci a kontrolu jednotlivých činností, jako je změna a úprava interních norem ČD Cargo a technologických postupů, které musí být s předpisem SŽ D1 i nadále v souladu, organizaci školení jednotlivých kategorií zaměstnanců a způsob ověření jejich znalostí ze změny předpisu, organizace kontroly kvality školení ze strany dodavatelé společnosti a v neposlední řadě i následná kontrolní činnost v provozu, jejíž primárním cílem bude ujištění, že zaměstnanci byli se změnami seznámeni a v provozu se jimi řídí.



Ing. Petr Nedomlel Foto: Leona Pecková

► Můžete podrobněji přiblížit některá další důležitá témata a činnosti, kterými se bezpečnostní manažer aktuálně zabývá?

Těch témat je více a práce spouští. Za zmínku stojí určitě činnosti související se zajištěním klíčového certifikátu nezbytného pro provozování drážní dopravy tzv. Osvědčení o bezpečnosti. V této oblasti došlo k významným změnám z dů-

vodu vývoje evropské legislativy a dle aktuálních pravidel již ČD Cargo bude žádat o vydání Jednotného osvědčení o bezpečnosti u Evropské železniční agentury. Jak již napovídá název, toto jednotné osvědčení nahrazuje stávající „národní“ osvědčení vydané drážními úřady v jednotlivých zemích, kde ČD Cargo provozuje drážní dopravu, t.j. České republice, Rakousku a Německu. Jedná se o velice náročný projekt s harmonogramem jednotlivých činností a úkolů rozvrhnutým na téměř dva roky do září 2023, který zahrnuje zásadní přepracování struktury interních norem ČD Cargo v oblasti organizačního zajištění a provozu a sjednocení pravidel pro provádění významné části činností se zahraničními pobočkami ČD Cargo v Rakousku a Německu.

► Jaké jsou předpoklady pro výkon funkce bezpečnostního manažera?

To je velice dobrá, ale zároveň složitá otázka, kterou bych rozdělil do dvou oblastí. Co se týče konkrétních osobních předpokladů, tak si myslím, že je to vyvážená kombinace odborného vzdělání a praktických zkušeností jak z reálného provozu tak i z „administrativních“ pracovních pozic a určitý cit a nadhled nutný pro rozhodování často zásadních záležitostí týkajících se bez-

pečnosti provozu. Pokud budu mluvit konkrétně o sobě, tak vzhledem k tomu, že pocházím z železničářské rodiny a železnice byla vždy i mým koníčkem, tak železniční průmyslovka a následně dopravní fakulta pardubické univerzity byla jasnou volbou povolání u „dráhy“. A co se praxe týče, tak dodnes těžím z poznatků a zkušeností, které jsem nabyt ať již během více než desetiletého působení v provozu, zejména ve funkci výpravčího, tak působení ve funkci vrchního inspektora Drážní inspekce, vyšetřovatele PJ ČD Cargo nebo specialisty skupiny provozní kontroly GR ČD Cargo. K obecným předpokladům pro úspěšný výkon funkce považuji za naprosto zásadní další dvě věci. První je mít kolem sebe zkušené a aktivní kolegy a pracovat v týmu – v dnešní době je již prakticky nemožné obsáhnout celou problematiku do potřebné hloubky a sledovat rychlý vývoj v každé oblasti. A druhým, neméně důležitým předpokladem, je trvalá podpora a závazek nejvyššího vedení společnosti mít bezpečnost jako prioritu. Oba tyto obecné předpoklady jsou splněny, proto se může ČD Cargo zařadit mezi vyspělé společnosti odpovědné firmy s vysokým kreditem i v oblasti bezpečnosti.

Připravil: Michal Roh

Rok 2021 a mimořádné události

V březnovém Cargováku se ohlédneme za rokem 2021 z pohledu mimořádných událostí. Ačkoli od konce roku 2019 je mnoho činností výrazně ovlivněno onemocněním Covid-19, a to jak z pohledu různých personálních omezení, tak z pohledu „sortimentu“ přepravovaného zboží, je zřejmé, že zásadní vliv na snížení počtu mimořádných událostí při provozování drážní dopravy to v letech 2020 a 2021 nemělo.

Za rok 2021 eviduje ČD Cargo jako provozovatel dráhy a provozovatel drážní dopravy celkem 230 mimořádných událostí. Významným ukazatelem je pak počet mimořádných událostí s odpovědností ČD Cargo a samozřejmě pak především počet mimořádných událostí s odpovědností zaměstnanců naší společnosti. Z grafu je patrný vývoj právě v této oblasti. Z uvedených údajů lze konstatovat, že po roce 2018 dochází sice k poklesu celkového počtu mimořádných událostí, avšak počet událostí s odpovědností zaměstnanců naopak narůstá a výrazně se přiblížil hranici 50 %. Naštěstí se v průběhu roku 2021 rostoucí trend podařilo zastavit.

S počty mimořádných událostí úzce souvisí i celková výše vzniklé škody. Ta je ze všech mimořádných událostí v roce 2021 odhadována na více než

112,4 milionu Kč. V porovnání s rokem 2020 se jedná o pokles ve výši téměř 50 milionů Kč. Společnost ČD Cargo je dle dosud uzavřených mimořádných událostí odpovědná za vznik škody ve výši 37,1 milionů Kč. I v tomto případě se jedná při srovnání s rokem 2020 o znatelný pokles ve výši 15 milionů Kč.

Jako již tradičně je nejpočetnější skupinou mimořádných událostí vykojení drážních vozidel s 55 případy. Následují mimořádné události na rozhraní sběrače a trakčního vedení s celkovým počtem 40 událostí. No a pro zajímavost je nutné se zmínit o tom, že mimořádných událostí, jejichž prvotní příčinou je nedovolená jízda drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu, evidujeme v roce 2021 celkem 30, přičemž strojvedoucí ČD Cargo mají odpovědnost za 80 % případů.

Z pohledu statistik evidujeme v roce 2021 celkem 43 nehod a 187 incidentů. Mezi nehody jsou pak zařazeny dvě nejvážnější události, které jsou z pohledu legislativy označeny díky svým následkům jako vážné nehody. V obou případech se jedná o srážky drážních vozidel a na tyto se zaměříme podrobněji.

První vážná nehoda se stala 5. února 2021 v 01:31 hod., kdy mezi železničními stanicemi Tlumačov a Otrokovice



Při nehodě v železniční stanici Světec byl bohužel zmařen lidský život.

Foto: Michal Roh

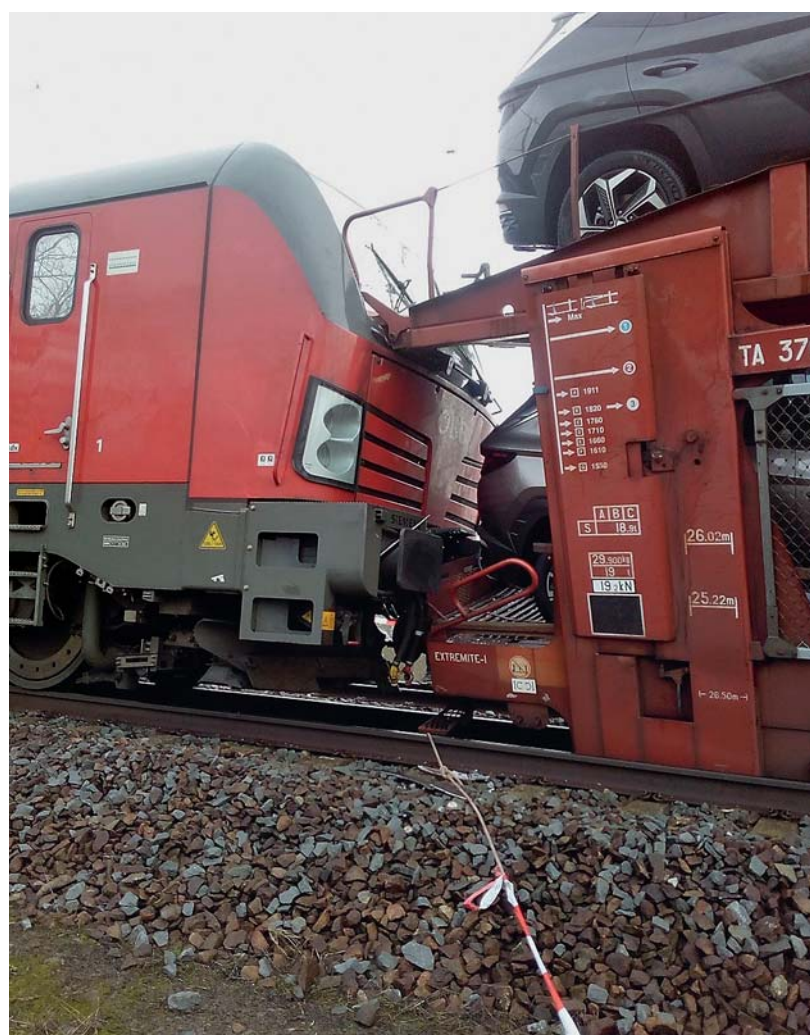
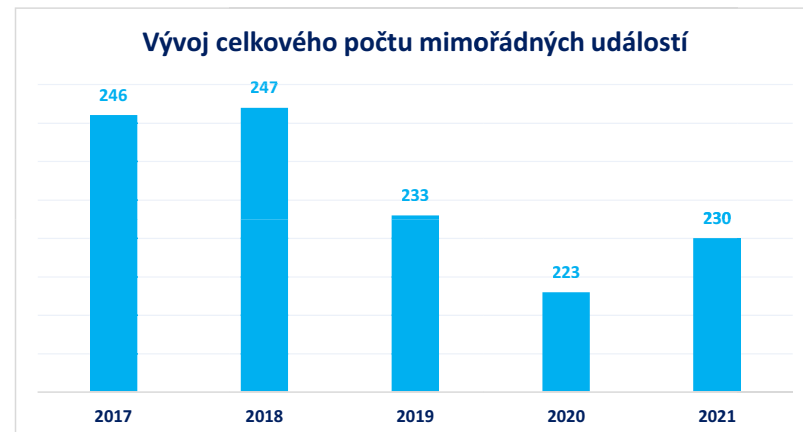
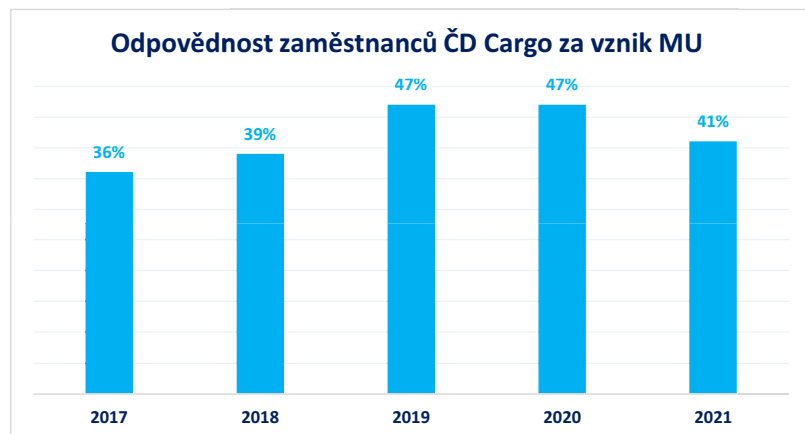
došlo v km 156,564 ke srážce vlaku nákladní dopravy Nex 42511 dopravce Rail Cargo Carrier CZ (RCCCZ) s koncem stojícího vlaku Pn 49455 dopravce ČD Cargo. Mimořádná událost se stala při výlucce traťového zabezpečovacího zařízení, kdy jízda vlaků byla zabezpečována telefonickým dorozumíváním. Vlak Nex 42511 vjel do mezistaničního oddílu obsazeného vlakem Pn 49455, přičemž jeho jízda byla povolena poté, kdy za vlakem Pn 49455 byla dána telefonická odhláška. Informaci o vjezdu celého vlaku Pn 49455 do Otrokovice a zároveň svého obvodu

A jako poslední dovětek k této mimořádné události se zmíním o tom, že z údajů automatického zaznamenávání dat hnacího drážního vozidla 91 81 1293 010-5 vlaku Nex 42511 je zřejmé, že ke srážce s posledním vozidlem vlaku Pn 49455 došlo při rychlosti 31 km/hod.

Druhá vážná nehoda s daleko tragičtějšími následky se stala dne 4. dubna 2021 ve 14:16 hod., kdy ve stanici Světec došlo při odjezdu vlaku Pn 66403 dopravce ČD Cargo ze 6. staniční koleje na 1. traťovou kolej směr Ohníč, na výhybce číslo 7, k čelnímu střetu

odhadována ve výši 47,5 milionu Kč, ale tato hodnota se stále upřesňuje a bude ještě nějaký čas trvat, než bude známa její finální podoba. Předmětná mimořádná událost je zatím stále v šetření a v médiích bylo uvedeno mnoho různorodých informací, na jejichž přesnou podobu a případné potvrzení si budeme muset počkat do doby vydání závěrečné zprávy Drážní inspekce. Nicméně je zřejmé, že příčinou vzniku byla nedovolená jízda vlaku Nex 54334 kolem vjezdového návěstidla L zakazujícího jízdu.

Vážné nehody mají v daném období vždy výrazný vliv především na celkové výše škod, a tak tomu bylo i v případě dvou uvedených nehod z roku 2021. Pohledem do statistik se ještě můžeme zmínit o tom, že následkem mimořádných událostí v roce 2021 bylo usmrceno 20 osob a 19 jich bylo zraněno. Při výkonu služby byl usmrcen jeden zaměstnanec ČD Cargo a újmu na zdraví utrpělo dalších 5 zaměstnanců ČD Cargo. Při mimořádných událostech vykojilo 19 hnacích drážních vozidel (z toho 17 v majetku ČD Cargo) a 58 tažených drážních vozidel (33 ČD Cargo). Poškozeno

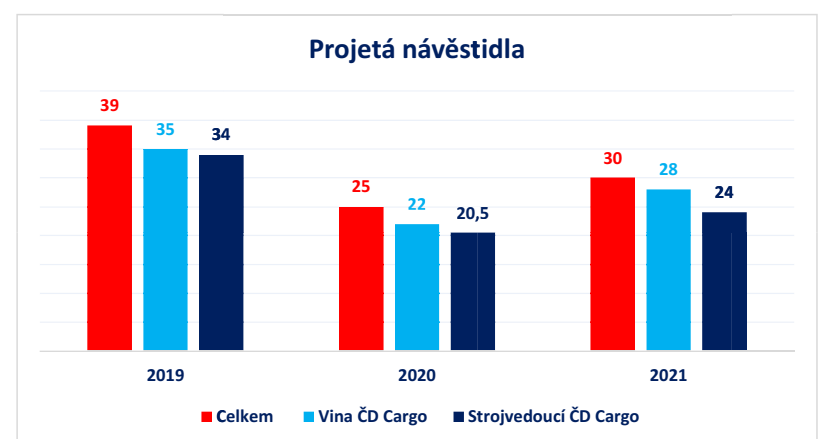


5. února v nočních hodinách došlo mezi stanicemi Tlumačov a Otrokovice ke srážce vlaku dopravce Rail Cargo Carrier CZ s koncem stojícího vlaku dopravce ČD Cargo.

Foto: Vyšetřovací spis

zjišťování volnosti vlakové cesty dal výpravčí dozorce St1, přestože od doby ohlášení volnosti nesledoval do příjezdu vlaku Pn 49455 postavení vlakové cesty a její volnost a neprovedl zjištění, že vlak Pn 49455 dojel celý, pohledem na označení posledního taženého drážního vozidla s návěstí „konec vlaku“. Nutno podotknout, že rozhledové poměry v době vzniku mimořádné události byly velmi ztížené hustou mlhou. Jednotlivé podrobnosti a zjištění skutečnosti v rámci šetření jsou pak přehledně zpracovány v závěrečné zprávě Drážní inspekce o výsledcích šetření mimořádné události, která je zveřejněna na jejich webových stránkách.

Z pohledu následků došlo při této mimořádné události k lehké újmě na zdraví strojvedoucího dopravce RCCCZ a celková škoda byl odhadem vyčíslena na 15 milionů Kč, přičemž na přepravovaném nákladu vlaku Pn 49455 (osobních automobilech) byla škoda vyčíslena na 6,25 milionu Kč.



s vlakem Nex 54334 dopravce ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o., který nerespektoval návěst „Stůj“ na vjezdovém návěstidle L ze 2. traťové koleje od stanice Ohníč. Následky této srážky jsou daleko rozsáhlejší než u výše zmíněné první vážné nehody. Strojvedoucí vlaku Nex 54334 utrpěl újmu na zdraví s následkem smrti a strojvedoucí vlaku Pn 66403 pak vážnou újmu na zdraví. Škoda na majetku byla v době vzniku

pak bylo dalších 159 vozidel (z toho 104 ČD Cargo).

Na závěr si lze jen přát, abychom mohli příští rok konstatovat, že trend vývoje mimořádných událostí nabral pozitivní směr a v roce 2022 jsme nemuseli řešit žádné vážné nehody nebo jinak zapeklité mimořádné události.

Text a grafy: Jan Hnilica

Nová přeprava síranu

ČD Cargo získalo po delší době přepravu síranu amonného v ucelených vlacích ze Spolany Neratovice pro společnost Duslo do Trnovce nad Váhom. Spolana Neratovice je společnost s velmi dlouhou a bohatou historií.

Chemická výroba v Neratovicích

Výroba chemických výrobků v areálu probíhala již na začátku 20. století před 1. světovou válkou. Až do roku 1939 zde byla potravinářská výroba. Poté areál koupil Spolek pro chemickou a hutní výrobu a zavedl tu opět chemickou výrobu. Název Spolana nese firma od roku 1950. V současné době patří Spolana polskému koncernu PKN Orlen. Areál je velmi rozlehlý a prakticky ve všech částech areálu je velkorose a systematicky pojaté kolejisti v celkové stavební délce v řádu kilometrů. Předávací kolejisti je v sousedství stanice Neratovice a navazuje na něj prakticky jako jedna její skupina. Společnost se dnes zaměřuje na ekologičtější výrobu, ale i v jiných oblastech. V areálu firmy byla zřízena hnízdní budka pro sokola stěhovavého. Chovají se zde včely. Med, který je od nich získáván, již počtvrté vyhrál zlatou medaili v soutěži Český med.

Síran amonný znají obvykle zahrádkáři a zemědělci, neboť jde o anorganickou sůl, která se využívá nejčastěji jako hnojivo. Dusík působí příznivě pro zdravý a rychlý růst, zatímco síra je vhodná například pro kořenovou zeleninu. Síran amonný se vyskytuje i jako přírodní minerál, nicméně naše nové přepravy jsou samozřejmě realizovány výhradně s chemickými produkty. Z hlediska přepravy se jedná

o poměrně náročnou komoditu, jejíž přeprava se řídí Řádem pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID). V lednu tohoto roku bylo vydáno tiskové prohlášení, ve kterém se říká, že výroba síranu amonného, který Spolana nabízí pod obchodní značkou Spolsan® G, byla nákladem přes 25 milionů korun zmodernizována. Cílem je dodávat ekologicky nezávadné hnojivo ve vyšší kvalitě a s menšími dopady na životní prostředí při výrobě. Nejde ovšem o jediný firemní výrobek. V roce 1977 byla spuštěna výroba granulovaného PVC, jehož je Spolana nyní jediným výrobcem v České republice. Mezi další produkty patří Kaprolaktam, který je základem pro výrobu polyamidových vláken vhodných například pro sportovní oblečení. Vyrábí se zde také kyselina chlorovodíková, kyselina sírová a další produkty.

První přepravy

První informace o přepravách přišla velmi krátce před jejich zahájením. Nebyl proto dostatek času se důkladně připravit a najít vhodné technologické řešení. Podle požadavku zákazníka mají být vlaky složeny ze 48 – 51 vozů, dvounápravových „rakvi“. Stanice Neratovice umožňuje odjezd celkem čtyřmi směry. Směr do Prahy je nevhodný pro dlouhé a těžké vlaky, protože je možný jen z krátkých kolejí a trasa do Prahy je poměrně sklonově nepříznivá. Odjezd směr Brandýs nad Labem a Čelákovice je poměrně komplikovaný, protože je nutné odjíždět úvratí přes tratovou kolej směr Všetaty, navíc je trať tvořena velmi dlouhými mezistaničními úseky a je v denní době téměř plně využita osobní dopravou.

Průjezd je tak možný spíše v noci. Při intenzivních výlukách s úplným víkendovým zastavením provozu minulý rok jsme tudíž provezli vlak s pohonnými hmotami z Čepra Mstětice na pražské letiště. Jinudy to nebylo možné a znamenalo to dosti složité plánování. Směr Všetaty je pro tyto a podobné vlaky téměř ideální. Stanice Neratovice umožňuje odjezd vlaků směr Všetaty přímo z vlečkové koleje, takže se ušetří dost posunu, do Všetat to není daleko a navíc na tomto úseku jsou příznivé sklonové poměry. Kapacita kolejisti stanice Všetaty ještě není příliš omezená, takže není problém zde udělat úvratí a přepřah dlouhého vlaku. Proto jsme první vlaky naplánovali přes Všetaty, a to jak prázdné soupravy ze Slovenska do Neratovic, tak i ložené v opačném směru.

Režim vlaků byl od začátku nastaven tak, že v noci ze čtvrtka na pátek přijede souprava do Všetat a přes den ji pravidelná směna přistaví do Neratovic, a to přímo na vlečku pokud to provozní poměry dovolí. Ložené vlaky měly být podány k přepravě během denní směny v pondělí, nebylo ale jisté, v kolik hodin to bude a zda bude ve vhodnou dobu kapacita hnacích vozidel. Příjezdy vlaků do Trnovce nad Váhom byly plánované tak, aby zboží mohlo jít přímo do výroby. V rámci PJ Praha se povedlo najít řešení s využitím kralupské dispečerky v režimu, kdy toto zdvojené hnací vozidlo přijede bezprostředně po vystřídání do Neratovic, kde bude vlak již připraven „vozmistrem Neratovic“ k odjezdu. Po odjezdu vlaku do Všetat se HV vrátí do Kralup a bude pokračovat v ostatní pravidelné práci. Poměrně brzy jsme však narazili na slabiny tohoto režimu v podobě Všetat. Stanice sice umožňuje snadné zpracování, ale úvratí z Neratovic směrem do Lysé nad Labem je možná pouze s přestavením vlaku mezi kolejovými skupinami, a to až po přepřahu. Je to proto, že ve skupině, ze které je možné tímto směrem odjíždět, není kapacita na čekání dlouhého vlaku. Projevilo se to tím, že kralupská HV byla ve Všetatech delší dobu, než je zdrávo a hrozilo riziko, že se další vlaky se mohlo stát, že čekání ve Všetatech se zvrhne v nekontrolovaně dlouhou dobu s velkými následky. Další problém byl v obsazení HV pro úsek ze Všetat, které zajišťuje PJ Praha. Výchozí bod ve Všetatech působil komplikaci v době dojezdu strojvedou-



Dopravcem vlaků se síranem je na Slovensku společnost CD Cargo Slovakia – Galanta 22. února 2022. Foto: Peter Melicher

ciho do Všetat, tedy s rizikem, že nedoveze vlak, kam bylo potřeba, a tím i hrožení dojezdu na Slovensko.

Varianta přes Kralupy

Proto jsme po krátké době začali ověřovat možnost odjíždět s loženými vlaky přes Kralupy nad Vltavou. Tato trasa má nevýhodu proti Všetatům v tom, že není možné odjíždět přímo z vlečky, dokonce není možné ani odjíždět z dlouhé koleje, na kterou by se tento vlak vešel. Výhoda naopak je, že kralupské „dvojčce“ se v minimálně dlouhé době vrátí zpět a je použitelné pro další práci a navíc je v Kralupech nákladní pokladna a též zaměstnanci k jednoduchému provedení úvratí. Sklonové poměry do Kralup jsou též poměrně výhodné. Po projednání se Správou železnic jsme měli výsledek, že sestava a odjezd vlaku směr Kralupy jsou i při těchto omezeních možné v době po odjezdu skupiny osobních vlaků přibližně ve 20 hodin. Proto jsme uzavřeli širší dohodu, že tento směr budeme preferovat i přesto, že to znamená více posunu v Neratovicích. Na několika vlacích jsme funkčnost zvořeného řešení prakticky ověřili a výsledek byl jednoznačně pozitivní. Proto jsme u tohoto režimu zůstali a předpokládáme jej přerušit pouze v době výluky mostu v Chvatěrubech na trati mezi Neratovicemi a Kralupami. Tato výluka bude značnou komplikací, ale věříme, že se nám podaří najít i pro toto období funkční řešení.

Jedna z věcí, které jsme museli vyřešit, je i podej a zpracování nákladních listů. Ve stanici Neratovice již není nákladní pokladna a za běžného provozu se vše zpracovává v Praze-Libni. K ukončení činnosti nákladní pokladny došlo v době, kdy objem vozů v Neratovicích byl poměrně malý a režim „na dálku“ nebyl zásadním problémem. V minulosti bylo učiněno více pokusů o dohodu se Spolanou, aby za-

čala využívat elektronické podeje, zatím vždy bezvýsledně. Aby bylo zajištěno fungování, je se Spolanou dohodnuto alespoň to, že před podejem posílá skeny nákladních listů do nákladní pokladny. U prvních vlaků jsme zajistili dodej nákladních listů do pokladny ke zpracování a poté jsme jej poslali společně s HV zpět do Neratovic. Poté, kdy byl režim změněn na trasování vlaků přes Kralupy, bylo využito nabídky PP Beroun na spolupráci i při podeji nákladních listů. Nyní probíhá zpracování NL tak, že nákladní pokladna Praha-Libeň vše zpracuje a zadá podej. V úseku do Kralup nad Vltavou vlak doprovázejí nákladní listy, které v Kralupech nákladní pokladny vyvedne, doplní všechny potřebné záznamy a poté vrátí na vlak. Ten mezitím dělá úvratí a přepřah.

Poslední změna v pohybech vlaků je v přesunu podejů na neděli. Pondělní podeje bylo nutné vyřešit i z hlediska vozmistrů Neratovic. Na tomto pracovišti již máme pouze 2 zaměstnance, kteří se střídají v pravidelných denních směnách v pracovní dny. Kromě toho, že jsou to vozmistři, mají i zkoušky na posun a zajišťují i komunikaci s pokladnou, prohlídky po přepravní stránce, označování vozů nálepkami apod. Je poměrně složité do tohoto režimu vložit časově náročnou práci, jakým je podej ucelených vlaků v režimu RID včetně všech prohlídek apod. Naštěstí přesun podejů na neděli již neznamená zásadní rozdíl od varianty pondělní. Vozmistři Neratovic se kromě jiného velmi významně podílejí na využívání MPRI Su, mají vysokou míru jeho využití a trvale se zařazují mezi nejlepší v rámci PP Praha-Libeň. Oba jsou velmi obětaví a spolehliví a především jim patří díky za to, že jsou s našimi službami zákazníci spokojeni, a to včetně těchto nových přeprav.

Martin Kašpar



Poslední míli ze Všetat do Neratovic zajistila 18. března 2022 modernizovaná lokomotiva 742.746. Foto: Martin Boháč

Projekt MOMIS – ukončení pilotní fáze (8.)

Z pohledu plnění projektového zámeru bylo v souladu s harmonogramem v únoru dosaženo cíle pilotní fáze projektu MOMIS, konkrétně migrace 150 uživatelů a jejich počítačů spočívající v instalaci Microsoft Office 365 a převodu uživatelských mailboxů do cloudového prostředí.

Byla tak splněna podmínka pro zahájení poslední fáze projektu, kterou je tzv. „Health check“. V rámci této fáze specialisté ze společnosti Microsoft v průběhu března zrevidují stav nastavení naší nové Microsoft infrastruktury včetně migračních postupů. Tím bude

projekt ve smyslu uzavřeného kontraktu ukončen.

V průběhu března budou též dokončeny pilotní migrace pracovišť Praha Radotín, Čáslav, Kutná Hora a Kolín. Zde dochází k mírnému časovému prodloužení oproti původnímu záměru. Příčinou je nezbytná součinnost kolegů ze SŽ pro provedení tzv. síťové readresace, což je změna IP adres migrovaných počítačů na nový rozsah včetně nezbytných úprav na síťové infrastruktuře. Původně plánovaný postup počítal s readresací jako poslední fází migrace časově i technicky nezávislou na migraci uživatele. Nicméně právě pilotní ověření

ukázalo, že readresace má přímou vazbu na migraci uživatelského mailboxu a tudíž je nutné ji zařadit jako jeden z dílčích kroků právě před migrováním poštovní schránky uživatele. Na druhou stranu právě pro odhalení případných slabých míst a doladění finálního řešení se všeobecně pilotní režim využívá.

Následovat budou migrace uživatelů v jednotlivých lokalitách, které však již budou plně v interní režii IT specialistů ČD Cargo s možnou podporou IT kolegů z ČD-IS. Na základě výstupů z „Health check“ bude do konce dubna sestaven itinerář postupu migrací do prostředí O365 po všech lokalitách ČD

Cargo. Dle historicky schváleného zámeru je dokončení migrace všech lokalit plánováno do konce roku 2023, nicméně nejen z důvodu zajištění IT bezpečnosti předpokládáme sestavení ambicióznější verze plánu. Zatím na základě operativního plánu jsou vybrány další dvě lokality pro roll-out migrace. První je Řízení provozu Česká Třebová a druhou Odúčtovna přepravních tržeb Olomouc.

V průběhu února, jak bylo avizováno, jsme spustili pro migrované uživatele sérii školení pro kancelářské i provozní profese. I tato školení jsou součástí pilotního režimu, kdy se na základě zpětné vazby uživatelů poptáváme u dodavatele

jejich případné obsahové zlepšení. Školení probíhají přes MS Teams, kurzem provází certifikovaní externí lektori a záznamy z nich jsou ukládány na webové stránky (o jejich spuštění a obsahu jsme informovali v minulém Cargovák) „Kolej O365“ dostupné na odkazu: <http://go.cdcargo.cz/kolejO365>. Záznam ze školení je tak dostupný nejen přímým účastníkům, ale též každému zvědavému zájemci. Věříme, že školení budou přínosná.

V případě jakýchkoli dotazů k projektu MOMIS, jsme vám k dispozici na momis@cdcargo.cz

Projektový tým MOMIS

Pomáháme Ukrajině



Ze zahraničí

SLOVENSKO

Příznivý rok 2021

Rok 2021 byl pro ZSSK Cargo z obchodního pohledu o mnoho příznivější, než ten předešlý. Společnost přepravila celkem 31,4 mil. tun zboží – to představuje meziroční nárůst 5,2 mil. tun. Nárůst vykázaly téměř všechny komodity, nejvíc pak železná ruda (+2,8 mil. tun), kovy (+1 mil. tun) a uhlí (+0,8 mil. tun). Pokles zaznamenaly intermodální přepravy (-0,2 mil. tun), a to především z důvodu snížení tranzitních přeprav a snížení vývozu dřevní štěpky. Meziroční nárůst objemů není jen důsledkem oživení trhu, ale i výsledkem úspěšných obchodních aktivit ZSSK Cargo, jakou je například získání přeprav automobilů od konkurenčních dopravců. Ve spolupráci s DB Cargo se podařilo vytvořit nové trasy pro ucelené vlaky pro navýšení exportu hutní produkce do Německa a Francie. Dalšími novými nebo významně navýšenými přepravami jsou vývoz brambor do Polska a Rakouska, vnitrostátní přepravy štěrků na výstavbu dálnic, vývoz cementu, tranzit sádrovce, dovoz ropných produktů apod. K jevům s nepříznivým dopadem patřil v loňském roce postupný přechod tepláren a elektráren na spalování jiných médií, a to nejen na Slovensku. Meziroční pokles přeprav pro odvětví energetiky dosáhl více než 150 tisíc tun. Další z oblastí, která se nevyvíjela podle plánu, jsou intermodální přepravy v rámci tzv. Nové hedvábné stezky. Převážní toky z Asie do Evropy jsou velmi zajímavým segmentem trhu s velkým potenciálem, který se však ZSSK Cargo nedaří využít. Slovensko vlaky, ať už z důvodů geografických, politických nebo pro chybějící podporu, objíždějí většinou po trase Bělorusko – Polsko – Německo. Potvrzují to i čísla: Za rok 2021 bylo v rámci Nové hedvábné stezky mezi Asií a Evropou přepraveno 15 000 vlaků, z toho přes Slovensko jen 6.

Michal Roh

Jedním z důsledků válečného konfliktu na Ukrajině je i humanitární krize v napadené zemi. Jednu z forem pomoci představují vlaky přepravující směrem na Ukrajinu různé potřebné věci a opačným směrem přívažející uprchlíky z postižené země.

Již v pátek 25. února 2022 vypravily České dráhy ve spolupráci s PKP, Ministerstvem dopravy České republiky a dalšími subjekty první dva speciální vlaky z Bohumína do stanice Przemysł u polsko-ukrajinské hranice. V čele druhého z vlaků sestaveného z osobních vozů Českých drah stanula lokomotiva 163.045 ČD Cargo. Další formu pomoci představuje poskytnutí 10 krytých vozů ČD Cargo na přepravu humanitárního zboží z Prahy do polsko-ukrajinského příhraničí. Vlaky vyjíždějí z Prahy každý druhý den a jejich vozbu zajišťuje dopravce RegioJet. V krytých vozech je na Ukrajinu přepravováno humanitární zboží, například potraviny, léky, hygienické potřeby, spacáky apod. Lůžkové vozy RegioJetu jsou využívány k evakuaci osob z Ukrajiny. Dalším dopravcem, který na tento projekt poskytl kryté vozy, je Rail Cargo Group, v jehož logistickém centru v pražských Malešicích nakládka zboží probíhá. Humanitární most je organizován ve spolupráci s organizací Člověk v tísni.

Ve středu 2. března ve večerních hodinách odjel ze stanice Šlapanov ucelený vlak cisternových vozů, který byl přes PPS Mosty u Jablunkova směřován do Čierné nad Tisou a dále do překladiště u ukrajinského Mukačeva. V celkem 22 cisternách byla naložená nafta a z části také benzin. Přepravu jsme organizovali pro společnost ČEPRO.

Další humanitární vlak do Čopu vypravily 15. března společně České dráhy, ČD Cargo a Česká pošta. Vlak přepravil 84 tun hmotné humanitární pomoci, kterou se podařilo sesbírat díky lidské solidaritě na 63 sběrných místech Českých drah ve vlakových stanicích po celé České republice v rámci interní humanitární sbírky mezi zaměstnanci Skupiny České dráhy a Ministerstva dopravy a také

díky Charitě České republiky. Jenom humanitární pomoc Charity zaplnila dva speciální vozy pro přepravu balíků. Vlak měl celkem 9 vozů, z toho se jedná o 3 vozy Českých drah a šest

vozů České pošty. V čele vlaku opět stanula lokomotiva ČD Cargo, která jeho dopravu zajistila i na Slovensku.

Michal Roh



Humanitární vlak před odjezdem z Bohumína – 25. února 2022

Foto: Filip Slíva



Ve stanici Havlíčkův Brod byla zdokumentována jízda vlaku s pohonnými hmotami ze Šlapanova na Ukrajinu.

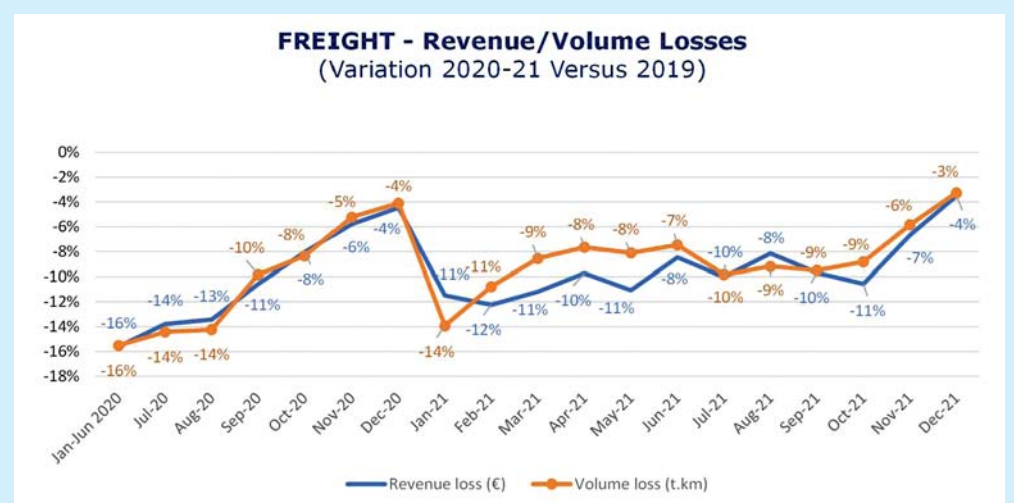
Foto: Lukáš Růžička

Jak si vedly evropské železnice v minulém roce

Společenství evropských železnic a manažerů infrastruktury (zkráceně CER) zveřejnilo v únoru 2022 výsledky průzkumu dopadu pandemie Covid-19 na své členy. Vzhledem k tomu, že tato organizace pokrývá v Evropské unii přibližně 77 % železničních přeprav nákladních a 90 % osobních, mají údaje značnou vypovídací schopnost o situaci na „starém“ kontinentě.

Železniční dopravci zahrnutí do průzkumu přišli v letech 2020 – 2021 na tržbách vůči předkrizovému roku 2019 o přibližně 50 miliard EUR (27 miliard v roce 2020 a 23 miliard v roce 2021). Z toho osobní železniční doprava představuje největší podíl, 46 miliard EUR, zatímco na železniční nákladní dopravu připadá ztráta z neuskutečněných přeprav 4 miliardy EUR. V procentech je pokles tržeb z přeprav pro osobní dopravu vyjádřen -41 % v roce 2020 a -36 % v roce 2021, pro nákladní pak -12 % v roce 2020 a -10 % v roce

2021. Minulý rok v železniční nákladní dopravě zaznamenal určitou dynamiku – od únorového propadu cca -12 % po zlepšení v poslední čtvrtině (-11 % říjen, -7 % listopad, -4 % prosinec 2021). Zároveň pro železniční nákladní dopravu v podstatě platí, že propad tržeb koreluje s propadem přepravovaných objemů zboží. Z veřejně dostupných zdrojů je zřejmé, že ne všichni dopravci procházejí krizovým obdobím stejně. Například belgický železniční nákladní dopravce Lineas (dříve státní dopravce B Logistics, v němž má od října 2015 69 % podíl soukromá investiční společnost Argos Soditic) získal v minulém roce dodatečné financování ve výši 60 milionů EUR. I přes aktivitu akcionářů se finanční výsledky Lineasu nezlepšily a letos v únoru byl odvolán výkonný ředitel Geert Pauwels, který firmu vedl 14 let. Za jeho působení byl rozvinut koncept rychlých spojení Belgie s významnými evropskými ekonomickými centry tzv. Green Xpress Network. V pří-



padě ČD Cargo společný produkt tzv. „Czech XPRESS“, který od roku 2016 pravidelně propojuje tyto dvě země. Nástupcem Geerta Pauwelse

se stal pan Bernard Gustin, bývalý výkonný ředitel letecké společnosti Brussels Airlines.

Michal Vítěz

Železniční proměny (23.)

Lesní železnice

(dokončení z minulého čísla)

Podobně rušno bývalo i na Považské lesní železnici. K dopravě dřeva z lesů se původně využívaly divoké vody Čierného Váhu. Těžba se však stále zvyšovala a bylo nutné uvažovat o modernějším způsobu dopravy – o výstavbě lesní železnice. Provoz na hlavní trati s rozchodu 760 mm mezi Liptovským Hrádkem a Čiernym Váhom byl



omezován. Trať také musela ustoupit výstavbě přečerpávací elektrárny Čierny Váh. V roce 1972 vyjely vlaky lesní železnice naposledy.

S lesními železnicemi bylo možné se setkat i v Českých zemích. V žádném případě, z důvodu odlišných geografických poměrů, se však nejednalo o tak rozsáhlé systémy, jako tomu bylo na sousedním Slovensku. Většinou se jednalo o méně rozsáhlé dráhy vybudované na soukromých panstvích nebo o různé kalamitní dráhy. Větších délek

byla v provozu na panství knížete Jana II. z Lichtenštejnu v Branné a Františkově. Další dočasné železnice svázely dřevo v Dětřichově, v polesí Loučky nebo Dálov. Zajímavý systém lesní železnice v okolí Břeclavi umožňoval exploatovat dřevo z rozsáhlých lužních lesů u řeky Dyje. Dráha o rozchodu 700 mm vybudovaná majitelem zdejšího panství knížetem Lichtenštejnem dosáhla postupně délky 13 km. Provoz byl zajišťován po celý rok, kromě období jarních záplav. Jako zajímavost



V roce 1916 byla postavena lesní železnice o rozchodu 600 mm v polesí Velechvín na Českokubějovicku. Drážka sloužila k odvozu dřevní hmoty z okolních lesů, kde větrná smršť zničila asi 50 ha porostů. K „velké“ železniční síti byla napojena cca 250 metrů dlouhou vlečkou z železniční stanice Ševětín. Provoz železnice byl ukončen na počátku třicátých let.

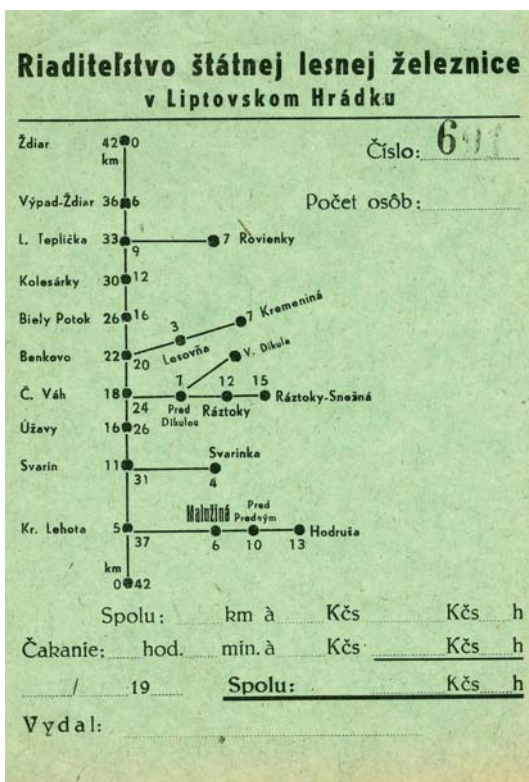
Sbírka: Zdeněk Hrdina

trati s animálním nebo gravitačním provozem o rozchodu 600 mm.

Jak již bylo řečeno v úvodu, lesní železnice nebyly jen výsadou bývalého Československa. Důkazem toho jsou dodnes existující, zpravidla jen turisticky provozované, lesní železnice v zahraničí, např. v Polsku, Maďarsku nebo Rumunsku. V Polsku je v letním období možné svést se vlakem Bieszczadzské lesní železnice uvedené do provozu již roku 1898. V Maďarsku jsou asi nejznámějšími, původně lesními železnicemi dráhy v Gemencském lese u obce Pörböly (zprístupnila v roce 1960 lužní lesy na břehu Dunaje) a dráha vedoucí v okolí obcí Lenti a Csömöder v blí-

kosti maďarsko-slovenské hranice. Zajímavostí první jmenované je skutečnost, že stoupající pravidelné turistické dopravě musely na přelomu tisíciletí ustoupit i nákladní vlaky. Druhá jmenovaná se naproti tomu dodnes může pochlubit čilou nákladní dopravou. Na samostatnou kapitolu by vydal popis lesních železnic v rumunských Karpatech. Všechny zmiňované dráhy rozhodně stojí za návštěvu. Nejen proto, že procházejí nádhernou krajinou, ale třeba proto, že při pomalé jízdě vláčkem se můžeme vrátit do časů, kdy lesní železnice byly ještě nepostradatelným dopravním systémem.

Michal Roh



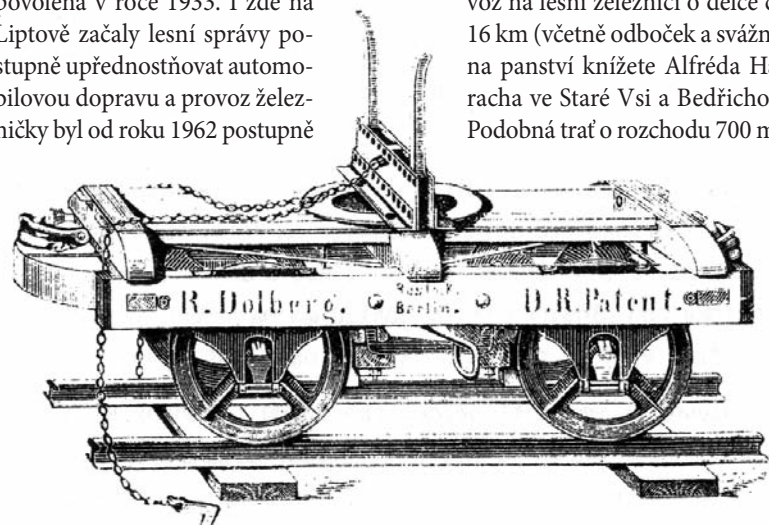
Tratě Považské lesní železnice byly využívány i pro osobní dopravu. Z nákrese na skupinové jízdence je patrný rozsah sítě, dalším němým svědkem je i fotografie Jiřího Maurenze zachycující osobní vlak na odbočce Čierny Váh – 1972.

zahájen v roce 1916. Později se síť rozrůstala o další odbočky, aby dosáhla celkové délky cca 104 km. Provoz zajišťovalo 6 parních a 2 motorové lokomotivy. Pro osobní dopravu byl využíván rovněž motorový vůz M 21.006, který sem „přišel“ z Osoblahy. K dispozici bylo 160 párů oplenů – jednotek na přepravu dřeva. Je pravděpodobné, že nevěřejná osobní doprava zde existovala již od začátku provozu, neboť železnice byla jedinou spojnici mezi Liptovským Hrádkem a Liptovskou Tepličkou. Oficiálně byla doprava osob povolena v roce 1933. I zde na Liptově začaly lesní správy postupně upřednostňovat automobilovou dopravu a provoz železničky byl od roku 1962 postupně

dosahovaly jen lesní železnice v hornatých Beskydech (lesní dráha olomouckého arcibiskupství o rozchodu 700 mm v Bílé; v provozu 1910 – 1947, délka 8 km), Hostýnských vrších (lesní dráha olomouckého arcibiskupství o rozchodu 700 mm v Rajnochovicích; v provozu 1906 – 1921, délka 10 km) nebo Jeseníkách, kde vzniklo drážek několik. Zpravidla se jednalo o přenosné dráhy (systém Dolberg) spojené lanovými svážnicemi, na kterých byl kombinován gravitační a animální provoz. Např. v roce 1892 byl zahájen provoz na lesní železnici o délce cca 16 km (včetně odboček a svážnic) na panství knížete Alfréda Harracha ve Staré Vsi a Bedřichově. Podobná trať o rozchodu 700 mm

můžeme uvést, že v době mobilizace, v září 1938 posloužily vlaky lesní železnice k návozu vojáků a techniky ke státní hranici. Poslední pravidelné vlaky se po břeclavské dráze projely v roce 1965.

Samostatnou kapitolu představují v Čechách tzv. kalamitní železnice. Ty nejznámější byly postaveny asi na Českomoravské vrchovině a na Šumavě. Lokalitu Žďárských vrchů postihlo v noci z 26. na 27. října silné sněžení. Mokry těžký sněh a silný vítr pak dílo dokončil. Pro odvoz kalamitního dřeva byly za pomoci odborníků a dělníků mimo jiné i z Podkarpatské Rusi postaveny v lokalitách Cikháň, Račín a Lány lesní železnice. Provoz na nich však trval pouze krátce, a tak nám je v současnosti připomínají jen lesní cesty vybudované na jejich tělese. Také v jižních Čechách byly postaveny lesní drážky určené k likvidaci následků kalamity z let 1916 až 1919. Jednalo se o drážky v Arnoštově, Velechvíně nebo Nových Hradech. Nejvíce štěstí měla po skončení dopravy kalamitního dřeva první dráha. Převzala ji totiž Československá armáda, která si zde zřídila vojenské cvičiště. Jen pro úplnost musíme dodat, že se jednalo o velice zajímavou síť o délce cca 20 km skládající se z hlavní tratě s parním provozem o rozchodu 760 mm a vedlejších



Univerzální dřevěné podvozky systému Dolberg pro dopravu (s otočným oplemenem) byly používány i na lesních železnicích v Jeseníkách (repro z publikace Lesní dráhy v Jeseníkách).



V letech 1919 – 1927 byla v provozu lesní železnice o rozchodu 700 mm v Řevničově na Krivoklátsku. Dosahovala délky cca 12 km. Z fotografie je patrný rozsah těžby lesů zasažených bekyní mniškou.

Sbírka: Zdeněk Hrdina

Foto měsíce



Autor březnového foto měsíce Miroslav Dzian nazval svůj snímek takto: „I sem jsme dřívě zajížděli“. Trefných pojmenování souvisejících s podporou železniční dopravy v praxi by se však jistě dala vymyslet celá řada. Ale abychom byli spravedliví. Sklonovník zůstal stát u snesené vlečky v železniční stanici Řevnice. Výroba betonu i betonových prefabrikátů v areálu skončila a vlečka tak pozbyla svůj význam.