

TGV v České republice

Jen málokterá událost dokázala v posledních letech vyvolat tolik vášnivých diskusí a polemik, jako příjezd jednotky TGV do České republiky. Její zapůjčení zorganizovala Správa železnic, která se tak ihned stala terčem kritiky – jednak za cenu, kterou zapůjčení stálo – a pak také za to, že se nejedná o ničem moderní jednotku, ale o vozidlo vyrobené před 40 lety. Je však pochopitelné, že žádný dopravce nebude chtít pro týdenní prezentaci v České republice poskytnout vozidlo, které používá v běžném komerčním provozu. Částka za pronájem by pak byla řádově vyšší.

Co člověk, to názor. Zapůjčení jednotky TGV, která je pro mnoho z nás synonymem pro vysokorychlostní železnici, proměnilo národ hokejových trenérů a kuchařů na národ železničních odborníků a stavitelů. Faktkem je, že více než polovinu částky za pronájem zaplatili komerční partneři a že prezentace jednotky vzbudila velký zájem široké veřejnosti o výstavbu vysokorychlostních tratí. A o to do značné míry šlo, jak potvrdil ministr dopravy Martin Kupka ve svém vystoupení pro zpravodajství ČT. A nezbyvá než doufat, že se v dohledné budoucnosti v České republice setkáme i s modernějšími vysokorychlostními vozidly na konkrétních vysokorychlostních úsecích.

Michal Roh



Přeprava jednotky TGV po českých kolejích se bezpochyby stala událostí číslo jedna a zaměřila se na ni spousta železničních fotografů. Vznikla tak celá řada zajímavých snímků. **Jakub Dvořák** zdokumentoval 10. června 2022 jízdu NEx 98106 Jihlava – Praha ONJ před Velkým Osekem.

ČD Cargo je nedílnou součástí Skupiny ČD

Na začátku dubna 2022 se stal generálním ředitelem naší mateřské společnosti České dráhy Michal Krapinec. Položili jsme mu několik otázek týkajících se nejen nákladní dopravy.

► *V médiích se poměrně často objevují zprávy, že České dráhy nejsou po covidovém odlivu cestujících v příliš dobré kondici. Je to opravdu tak vážné?*

Je pravda, že během COVIDu došlo k zásadnímu propadu tržeb od cestujících, což se negativně promítlo do hospodaření naší společnosti. Nicméně, není to nic, co bychom nezvládli. Financování provozu i našich investičních záměrů máme zajištěné. Ale musíme šetřit, zvážit nezbytnost některých investic a samozřejmě využijeme externí zdroje, jako jsou tzv. zelené bondy, které se chystáme emi-

tovat v červnu. Dobrá zpráva taky je, že se nám cestující vracejí do vlaků. Aktuálně jsme ve vnitrostátní dopravě na 85 až 90 % předcovidového stavu.

► *Ministerstvo dopravy připravuje další výběrová řízení na dopravce na rychlíkových linkách. Mají České dráhy šanci obstát?*

Při posledních soutěžích o dálkové linky jsme si ověřili, že dokážeme na-

bídnout konkurenceschopnou cenu. Do soutěží jdeme s nabídkami, které nám v případě úspěchu zaručí přiměřený zisk. Je asi jasné, že všechny soutěže nevyhraje a přijdeme o část trhu. Předpokládám ale, že ve finále udržíme přes 80 %.

► *Pojďme ale k nákladní dopravě. Jak teď hodnotíte pozici ČD Cargo na dopravním trhu?*

Tržní podíl ČD Cargo u nás se pohybuje kolem 60 % a podíly zahraničních dceřiných společností na tamních

Pokračování na str. 2

OBSAH

03

Odklony na severu Čech

Výluky omezují provoz na významné části naší železniční sítě. V rámci odklonové vozby pak vlaky ČD Cargo zavítají i na tratě, kde není nákladní doprava běžně provozována.



04

Rail Business Days

Po dvouleté odmlce se železniční odborníci i široká veřejnost mohli ve dnech 7. – 9. června 2022 opět sejit na dopravním veletrhu. Tentokrát v Brně.



Mgr. Michal Krapinec

Foto: Archiv ČD

Michal Krapinec

Vystudovaný právník Michal Krapinec zahájil svou profesní dráhu v advokacii. Od roku 2012 pracuje pro Skupinu ČD. Ve společnosti ČD Cargo vykonával funkci tajemníka vedení firmy a poté převzal útvary pro řízení a správu majetkových účastí, kde měl na starost zahraniční expanzi. Později působil jako člen představenstva společnosti ČD Logistics, člen dozorčí rady ČD – Informační systémy, v mateřské společnosti řídil odbor strategie a správy majetkových účastí a odbor projektová kancelář. V polovině roku 2020 se stal členem představenstva ČD-Telematika, v září 2021 se stal jeho předsedou. Do čela představenstva ČD byl zvolen letos v březnu. Ve volných chvílích se rád věnuje sportu a cestování.

ČD Cargo je nedílnou součástí Skupiny ČD

Dokončení ze str. 1

tržích postupně rostou. Cargo umí operativně reagovat na změny trhu i využít nové příležitosti. Díky zavedení úsporných a protržbových opatření se také dokázalo úspěšně vypořádat s dopady pandemie Covidu-19 a vrátit se do zisku. Za mě je to jeden z pilířů Skupiny ČD s potenciálem dalšího rozvoje. I čísla za letošní první kvartál vyjadřují dobře.

► Myslíte, že expanze na zahraniční trhy je krok správným směrem?

Jednoznačně ano. Hospodářské výsledky i stále větší tržní podíly v zahraničí to potvrzují.

► Jak vidíte budoucnost ČD Cargo v rámci skupiny ČD? Budou ČD s ČD Cargo nějak více spolupracovat například v opravárenství?

V první řadě nechystáme prodej ČD Cargo, jak se občas spekulovalo. Moody's i všichni, kdo nám půjčili, počítají s tím, že Skupina zůstane pohromadě a silná. Pokud jde o opravárenství, víte, že plánujeme úzké propojení v rámci Skupiny s možným vznikem samostatné dceřiné společnosti, která by dokázala nabídnout služby i mimo Sku-

pinu ČD. Nejdříve je ale potřeba vše dobře připravit a ověřit, že taková entita dokáže samostatně úspěšně fungovat.

► Do nedávné doby jste působil jako ředitel společnosti ČD – Telematika, máte tedy velice blízko k digitalizaci, průmyslu 4.0 a podobným věcem. Jakým způsobem myslíte, že v blízké budoucnosti ovlivní nákladní dopravu?

Digitalizace a průmysl 4.0 je velké téma, které se přirozeně nevyhne ani našemu oboru. V pojetí železnice se v rámci digitalizace jedná zejména o projekty GSM-R a ETCS. V obou případech se přesouváme z „analogového“ do „digitálního světa“. Dalším významným nástrojem je digitalizace dokumentů souvisejících s vedením vlaku našich strojvedoucích, kdy se papírová podoba překlápí do tabletů. Ať už se jedná o navigaci pro strojvedoucí nebo ostatní související dokumenty. Všechny tyto technologie mají velký potenciál železnici posunout a udělat kvalitnější, bezpečnější a tím atraktivnější pro naše koncové zákazníky. Průmysl 4.0 je naopak téma pro opravárenství a výrobce kolejových vozidel. V našem prostředí můžeme zmínit např. podúrovňové soustruhy pro reprofilyce dvoukolí. Částečná robotizace

je s námi již řadu let a lze ji nalézt v automatizaci řady interních procesů a není třeba se jí obávat.

► Na konferenci sdružení ŽESNAD.CZ se hovořilo o převodu zboží ze silnice na železnici. Je to podle Vás reálné?

Pokud to Evropa myslí se snižováním emisí CO₂ vážně, tak je to nezbytné. Otázka je, jak účinně podpoří konkurenceschopnost železnice vůči kamionům. Jednou z reálných věcí je odpuštění poplatku za obnovitelné zdroje, což ušetří ČD Cargo i osobní dopravě nemalé peníze. Běh na delší trať je pak zkapacitnění tratí a budování logistických center pro kombinovanou a intermodální dopravu. Primárně je to ale o nastavení priorit a následně pravidel na úrovni Evropy a států, která jasně specifikují postavení železnice coby páteře pro přepravu komodit a zboží. Pak se čistě konkurenční vztah mezi vlaky a kamiony změní ve spolupráci.

► Co byste na závěr našeho rozhovoru vzkázal zaměstnancům ČD Cargo?

Že jsou nedílnou součástí Skupiny ČD, že si jejich práce velice vážím a počítám s nimi.

Připravil: Michal Roh



Intermodalita je jedním ze strategických pilířů ČD Cargo a zároveň také cesta k možnému přesunu zboží ze silnice na železnici.

Foto: Tomáš Ságner

Železniční nákladní dopravci jednali ve Špindlerově Mlýně

V hotelu Harmony Club ve Špindlerově Mlýně se 26. května 2022 uskutečnil již 5. ročník konference sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ. To má v současné době již 32 členů, jejichž činnost byla představena v krátkém úvodním videu.

Konferenci pak zahájil prezident sdružení, pan Martin Hořínek, na kterého navázal viceprezident a předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth. Ten zahájil první blok programu s podtitulem „Železniční nákladní doprava jako nástroj zelené politiky ČR“. Zaměřil se mimo jiné na výhody železnice a na nástroje umožňující převod přeprav zboží ze silnice na železnici.

V prvním konferenčním bloku vystoupil ještě Jiří Svoboda, který hovořil o podpoře železniční nákladní dopravy ze strany Správy železnic a jako gene-



rální ředitel této organizace zmínil i bezpečnost železniční dopravy. Konkrétněji se věnoval například zvyšujícímu se počtu projektů návštěv stůj

strojvedoucími. Ladislav Němec, náměstek ministra dopravy ČR hovořil o podpoře železnice ze strany orgánů státní správy.

Druhý programový blok byl zaměřený na zavádění nových technologií do železniční dopravy. Diskutovalo se nejen o aktuálním stavu infrastruktury (Jaroslav Tyle – ŽESNAD.CZ), probíhajících a plánovaných výlukách (Mojmír Nejezchleb – Správa železnic), ale také o výchově nových zaměstnanců (Jan Kovář – Střední škola technická a dopravní G. Habrmána Česká Tře-

bová). Po každém vystoupení bylo možné využít prostor pro diskusi.

Důležitost akce podtrhuje účast ministra dopravy České republiky Martina Kupky. Ten hosty nejen pozdravil, ale přinesl i velice dobré zprávy týkající se vypsání nového programu podpory Raket zaměřené na odpuštění poplatku za POZE nebo informace o setkání se saským ministrem dopravy na téma možné uvolnění kapacit tratě z Děčína do Drážďan ve prospěch nákladní dopravy.

Text a foto: Michal Roh

Personální a organizační změny ve společnosti

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 375. zasedání konaném dne 26. dubna 2022 přijalo usnesení č. 3770/2022 a schválilo

- ke dni 31. května 2022 odvolat Ing. Zdeňka Meidla z pracovní pozice ředitele odboru hospodaření s kolejovými vozidly (O9); důvodem byl odchod do starobního důchodu
- s účinností od 1. června 2022 obsadit do pracovní pozice ředitele odboru hospodaření s kolejovými vozidly (O9) Ing. Davida Jelínka.

Usnesením č. 9912/2022 ze dne 25. května 2022 jediný akcionář České dráhy, a.s., při výkonu působnosti valné hromady společnosti ČD Cargo, a.s.:

- odvolal ke dni 31. května 2022 z funkce člena představenstva Ing. Radka Dvořáka a Ing. Zdeňka Škvařila
- s účinností od 1. června 2022 zvolil do funkce člena představenstva pana Martina Svojanovského a pana Zbyszka Waclawika.

Složení představenstva společnosti ČD Cargo, a.s., k 1. červnu 2022:

Předseda představenstva: Ing. Tomáš Tóth, pověřený řízením úseku v přímé řídicí působnosti představenstva společnosti a úseku výkonného ředitele

Člen představenstva: pan Martin Svojanovský, pověřený řízením úseku provozu

Člen představenstva: pan Zbyszek Waclawik

Představenstvo společnosti na svém jednání konaném 1. června 2022 projednalo 83. změnu interní normy ORz3-A-2007 „Organizační řád ČD Cargo, a.s.“, a to s účinností od 1. června 2022.

Na centrální úrovni, na úseku výkonného ředitele, byla zrušena Kancelář předsedy představenstva (KPP). Většinu činností ze zrušené Kanceláře předsedy představenstva (KPP), například vytváření podmínek pro výkon činnosti předsedy a ostatních členů představenstva, autoprovoz, agenda obchodního a živnostenského rejstříku, administrátor interních norem, seznam najatých prostor za GR ČD Cargo apod., zajišťuje nově vzniklé oddělení vnitřní správy (O10/6), které je zařazeno do působnosti odboru personálního (O10).

Činnosti ohledně Corporate Identity, marketingu a propagace zajišťuje nově vzniklá skupina marketingu a propagace (O7/51), která je zařazena do přímé řídicí působnosti ředitele odboru podpory prodeje (O7).

Z důvodu pokračující expanze ČD Cargo, a.s., do zahraničí a s tím související nutnosti hlubší koordinace obchodních aktivit poboček a dceřiných společností z úrovně mateřské společnosti, v přímé řídicí působnosti obchodního ředitele, se mění stávající oddělení Business Development (O8/1) na odbor Business Development (O8).

V návaznosti na usnesení představenstva Českých drah, a.s., č. 9912/2022 ze dne 25. května 2022, přijatém při výkonu valné hromady společnosti ČD Cargo, a.s., a na schválenou 83. změnu interní normy ORz3-A-2007 „Organizační řád ČD Cargo, a.s.“, přijalo představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 377. zasedání konaném dne 1. června 2022 usnesení č. 3790/2022 a schválilo:

- ke dni 31. května 2022 odvolat paní Kamilu Chovancovou z pracovní pozice ředitelky odboru kanceláře předsedy představenstva (KPP), důvodem byla organizační změna
- ke dni 31. května 2022 odvolat pana Martina Svojanovského z pracovní pozice ředitele Řízení provozu Česká Třebová (ŘP ČT), důvodem bylo zvolení do funkce člena představenstva.
- s účinností od 1. června 2022 pověřit řízením jednotky organizační struktury Řízení provozu Česká Třebová (ŘP ČT) pana Jiřího Škovroně
- s účinností od 1. června 2022 obsadit do pracovní pozice ředitele odboru Business Development (O8) Ing. Iva Boudu

Věra Drncová

Sdružení ŽESNAD.CZ v číslech roku 2021:

Výkon: 30 540 453 892 hrtkm

Náhrada jízdy přibližně 4,5 mil. kamionů = to představuje úsporu cca 565 tisíc tun emisí CO₂

Souběh výluk a odklony

Každá výluka znamená pro dopravce nejen provozní komplikace, ale zpravidla také další vícenásobky spojené s odklonovou vozbou, a to včetně navýšení personální a lokomotivních náležitostí. V případě souběhu výluk je celý tento faktor dále násoben. U dlouhodobých výluk nebo při jejich souběhu je téměř nemožné na přepravu udělit zákaz nakládky, neboť v takovém případě je velké riziko, že zákazník bude poptávat přepravu u některého z mnoha automobilových dopravců, čímž může dojít k nenávratnému přesunu zboží z železnice na silnici.

K „ukázkovému“ souběhu výluk došlo na severu Čech mezi 2. dubnem 2022 a 16. květnem 2022, kdy kromě výluky mezi stanicemi Děčín východ a Děčín-Prostřední Žleb (výměna mostní konstrukce), probíhala z důvodu plánované údržby tratě i výluka mezi stanicemi Je-

střebí a Bakov nad Jizerou. Obě výluky zásadně neovlivnily tok jednotlivých vozových zásilek, ale naopak se přímo dotkly ucelených vlaků. Konkrétně se jednalo o vlaky sklářského písku z Libuně do Řetenic, které musely být odkloněny úvratí přes Všetaty, ale hlavně o ucelené ložené soupravy z pískovny Provodín (Jestřebí) a návrat prázdných souprav tamtéž. Z této lokality jsou nepravidelně expedovány tři relace: Nemšová, Rogatec a Kyjov. Ve všech případech bylo nutné soupravy trasovat přes Děčín nákladové nádraží a dále směrem Nymburk, kde došlo k návratu vlaku do jejich původní trasy. V případě relace Nemšová vlak čekala další noční výluka na koridoru u Bezpráví a jako určitý „bonus“ ještě nepřetržitá výluka železniční tratě přes Horní Lideč, kterou bylo nutno objíždět v trase přes Otrokovice a Bojkovice, po tzv. Vlárské dráze. O této výluce byla v Cargováku již několikrát zmínka.

Druhou komoditou, kterou jsme museli operativně řešit, bylo dřevo, resp. odvoz kalamitního dřeva z Mimoně do Paskova. V tomto případě se ani ložené ani prázdné ucelené soupravy nepodařilo trasovat přes Děčín, neboť v úseku mezi Děčínem východ a Děčínem hlavním nádražím byla téměř vyčerpaná kapacita dopravní cesty. Důvodem bylo právě odklání nákladních vlaků z důvodu stavebních prací na železničním mostě v Prostředním Žlebu, a to včetně modernizace další infrastruktury v tomto úseku. Nadto se ve stejném období začala pomalu rozjíždět i odklonová vozba mezi Děčínem nákladním nádražím a PPS Rumburk/Ebersbach, byť v tomto případě šlo převážně o jiné nákladní dopravce, nikoliv ČD Cargo.

Dodržet obrat soupravy GigaWoodu z Mimoně do Paskova a zpět včetně vykládky a nakládky za pouhých sedm dní bylo možné pouze s využitím trasy



Odkloněné písky z Jestřebí v údolí Ploučnice u Františkova s dvojicí strojů 742.130 + 742.225

přes Křižanské sedlo a dále přes legendární viadukt u Noviny do Liberce a úvratí přes Turnov do Nymburka. Ložená souprava odjížděla z Mimoně zpravidla v úterý s náležitostmi pracoviště ČD Cargo Nymburk. Návrat prázdné soupravy probíhal ve stejné trase většinou v pátek nebo v sobotu. Zatímco na návoz prázdné soupravy postačovala vždy pouze jedna dvojice lokomotiv řady 742 nebo 753.7, loženou soupravu bylo potřeba z Mimoně do Křižan „vystrkat“ operativně, a to buďto náležitostmi od Mn 86121, tzn. personálně a lokomotivně zajištěné z pracoviště ČD Cargo Děčín, anebo

z Liberce, kde v návaznosti na další ucelené vlaky bylo k dispozici druhé „dvojče“. Nutný postrk z města pod Ještědem, tedy z Liberce do Jeřmanic byl naplánován v rámci výkonu mezi vlaky Pn 44201 a Pn 62403, tzn. pro dvojici „catrů“ 753.7, anebo operativně s využitím staniční zálohy Liberec. S projetím byt trakčně náročnější trasy, ale naopak kratší a propustnější než přes Děčín, se podařilo až na výjimky vlak už z Nymburka dostat do své původní plánované trasy, čímž byl bezproblémově zajištěn celý týdenní běh soupravy.

Text a foto: NT



Lokomotivy 750.338 + 753.301 s relací Mimoň – Paskov byly vyfotografovány v železniční stanici Mimoň krátce před odjezdem. V bouřkové oblačnosti na pozadí je patrná dominanta této oblasti – zřícenina hradu Ralsko.



Dvojice nymburských „katrů“ řady 753.7 ve stoupání z Rynoltic na Zdislavu

eStravenka v ČD Cargo

S nástupem čím dál tím vyššího rozvoje digitalizace prakticky ve všech oblastech lidského fungování se ČD Cargo rozhodlo rozšířit digitalizaci i do úrovně stravování, a to v podobě zavedení eStravenky.

Od 1. července 2022 budou všem zaměstnancům ČD Cargo využívajícím papírové stravenky tyto papírové stravenky vyměněny za platební kartu od Mastercard (eStravenka). Na tuto eStravenku se pak budou nahrávat hodnoty stravenek za proběhlý měsíc dle skutečnosti, to znamená, že zaměstnanec již stravenky neobdrží měsíc dopředu, jak byl doposud zvyklý, ale měsíc zpětně dle skutečně odpracovaných dnů. Z tohoto důvodu se k 30. červnu 2022 provede vyrovnání papírových stravenek a již další papírové stravenky zaměstnanci neobdrží. V průběhu měsíce července bude zaměstnancům naopak distribuována, na místa původního výdeje papírové stravenky, platební karta (eStravenka) a obálka

s přihlašovacími údaji do aplikace Můj Up. Na platební kartu se pak na začátku srpna nahrají hodnoty stravenek za každý odpracovaný den (s výjimkou dnů, za které zaměstnanci náleží stravné z důvodu vykonané pracovní cesty; zde zůstávají pravidla nezměněná).

Před prvním použitím platební karty je však nezbytné, aby se zaměstnanec přihlásil do počítačové verze aplikace Můj Up, kde provede první přihlášení podle přihlašovacích údajů, které obdržel v samostatné obálce k eStravence. Po provedení několika málo kroků a vyzvednutí PIN kódu se platební karta aktivuje. PIN k eStravence nelze měnit, proto si jej každý zaměstnanec musí pečlivě zapamatovat či uchovat na bezpečném místě dle běžných bezpečnostních pravidel pro uchování hesel.

V případě, že zaměstnanec platební kartu ztratí, neprodleně tuto skutečnost nahlásí zaměstnanci, který měl doposud ve správě distribuci papírových

stravenek, a tento zaměstnanec okamžitě provede blokaci karty. Zaměstnanec obdrží následně novou platební kartu, avšak za poplatek 100,- Kč.

To je ta méně komfortní část eStravenky a v čem spočívá její výhoda oproti papírové stravence?

Odpadne distribuce papírových stra-

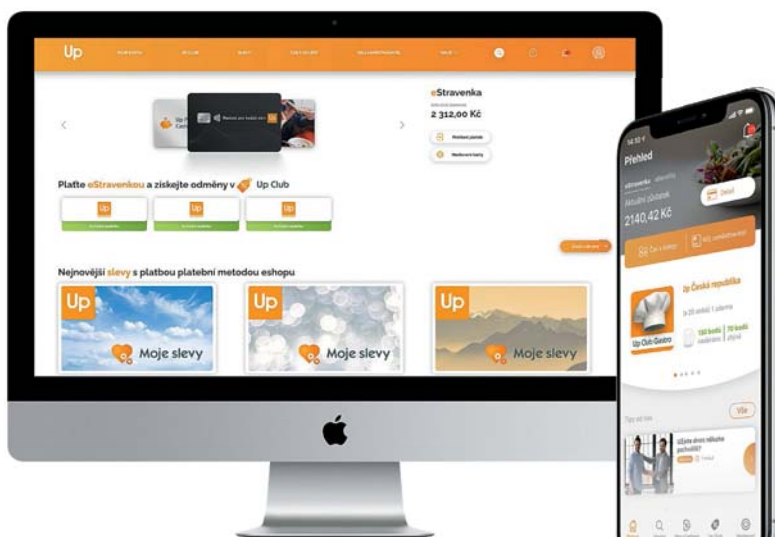
venek a bude nahrazena digitální formou. Každý zaměstnanec může sledovat svůj zůstatek nebo informace o svých platbách v mobilní aplikaci Můj Up (tyto informace jsou přístupné pouze danému zaměstnanci, nikomu jinému!). Platby probíhají naprosto stejně jako u běžných platebních karet, tj. i bezkontaktně. Je rovněž možné platit prostřednictvím chytrých hodinek, telefonu nebo pomocí Apple Pay nebo Google Pay. Oproti běžné papírové stravence lze zaplatit na korunu přesně,

včetně drobného nákupu. Současně nebudete omezovali denním limitem. Částka na eStravence nemá žádnou platnost, jak tomu bylo u papírových stravenek, které měly platnost pouze do konce kalendářního roku. A v případě, že půjdete s kolegou na oběd a ten si zapomene svou eStravenku i peníze, můžete oběd zaplatit za něj a ten Vám následně může poslat příslušnou částku ze svého účtu eStravenky na Váš účet, to znamená, že je zde zavedena možnost zaslání plateb mezi zaměstnanci s eStravenkami. Využíváním eStravenky můžete v rámci věrnostního programu získat za platby eStravenkou něco nazpět a současně získáte slevové kupóny a cashback při nákupu ve vybraných e-shopech.

Možnost plateb prostřednictvím eStravenky je v síti českých obchodů a restaurací rozšířen. V případě, že některý z obchodů ve Vašem okolí nebude přijímat eStravenku, je možné tuto skutečnost zadat v rámci aplikace Můj Up, kdy následně bude tento obchod ze strany dodavatele eStravenky osloven s nabídkou spolupráce.

Věříme, že budete s eStravenkou spokojeni.

Odbor personální



Veletřh Rail Business Days 2022

Po dvouleté odmlce se železniční odborníci i široká veřejnost mohli ve dnech 7. – 9. června 2022 opět sejít na dopravním veletrhu. Nikoliv však v areálu ostravského komerčního obvodu, jak bývalo v případě veletrhu Czech Raildays zvykem, ale v reprezentativních prostorách brněnského výstaviště. Nová byla nejen lokalita, ale i název akce Rail Business Days (RBD), stejně jako pořádatel agentura VIA PRO MOTION. A nutno dodat, že přesto, že se jednalo o první veletržní ročník, obstáli organizátoři na jedničku.

Železniční technika

Veletřhu se zúčastnilo sedm desítek vystavovatelů, mezi kterými samozřejmě nechybělo ani ČD Cargo. Akce byla určena především výrobcům kolejových vozidel, provozovatelům železniční osobní a nákladní dopravy, 193.901, která se však v době konání veletrhu mohla pochlubit i logem naší společnosti, a také diagnostické vozidlo měřící geometrické parametry koleje. Mateřské ČD nabízejí návštěvníkům prohlídku moderního vlaku pro rychlost až 200 km/h s názvem InterJet. Nechyběla ani další drážní vozidla, jako například podbíječka Evča.

193.901, která se však v době konání veletrhu mohla pochlubit i logem naší společnosti, a také diagnostické vozidlo měřící geometrické parametry koleje. Mateřské ČD nabízejí návštěvníkům prohlídku moderního vlaku pro rychlost až 200 km/h s názvem InterJet. Nechyběla ani další drážní vozidla, jako například podbíječka Evča.

Odborná konference

Ve venkovním stánku ČD Cargo probíhala po celé tři dny obchodní jednání a různá setkání. Hostesky z Máša Hostess Teamu nouzi o práci rozhodně neměly. Souběžně s veletrhem probíhala první den pod taktovkou moderátorky Daniely Písařovicové i odborná konference, kterou zahájili ministr dopravy Martin Kupka a generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Svůj projev přednesl i Gilles Mugnier, Interna-



O prohlídce lokomotiv ČD Cargo byl velký zájem.



Ve stánku ČD Cargo se mimo jiné uskutečnilo i jednání předsedy představenstva ČD Cargo Tomáše Tótha s ministrem dopravy Martinem Kupkou a senátorkou Hanou Žákovou.

lezniční osobní i nákladní dopravy, vývojovým a výzkumným subjektům, veřejným dopravním institucím, odborníkům, studentům, médiím a v poslední řadě i široké veřejnosti.

Na venkovní ploše budila zaslouženou pozornost jednotka TGV, které se věnujeme v samostatném článku, ale malými i velkými zájemci byly po všechny dny obklopeny i stroje ČD Cargo – lokomotiva TRAXX 388.010 a 744.120. Plno bylo i v našem prezentačním voze, kde si děti mohly zahrát různé hry, včetně například kola štěstí nebo železničního pexesa. Správa železnic vystavila ve venkovní expozici lokomotivu

tional Affairs Director SNCF. Dopolední konferenční blok pak byl zaměřen na současný stav a budoucnost regionální osobní dopravy na železnici. Se svými příspěvky seznámili diváky například Michal Krapinec, generální ředitel ČD, Martin Červíček, hejtmán Královéhradeckého kraje nebo ředitel KORDIS JMK pan Jiří Horský.

Společným tématem příspěvků první části odpoledního bloku byla moderní, bezpečná a ekologická železnice. Vystoupili v něm Jiří Svoboda a Jaromír Hrubý ze Správy železnic, Zdeněk Chrdle, generální ředitel AŽD Praha a Roman Kokšal, generální ředitel

Siemens Mobility ČR. Později odpoledne hlediště trochu prořídlo, ale na blok týkající se nákladní dopravy se vyplatilo počkat. S trendy nákladní dopravy a s plány ČD Cargo do budoucna seznámil přítomné předseda představenstva ČD Cargo Ing. Tomáš Tóth. „Současná geopolitická situace výrazně mění zbožové toky,“ řekl ve svém vystoupení Tomáš Tóth, který následně své tvrzení doložil konkrétními případy. „Zákazníci hledají alternativní surovinové zdroje a my musíme být schopni na jejich požadavky reagovat. Díky licenci v sedmi evropských zemích může být tato reakce rychlá a efektivní,“ doplnil předseda představenstva ČD Cargo. Na jeho vystoupení navázal výkonný ředitel sdružení ŽESNAD.CZ Oldřich Sládek a blok zakončil Ctirad Klimánek, který přítomným představil platformu Railvis.com.

Student Lounge

Na veletrhu, i když byl určen zejména odborníkům, si na své přišli i studenti středních a vysokých škol. Pro ně vystavovatelé připravili, v bezprostřední blízkosti obchodní zóny v pavilonu A, sektor nazvaný „Student Lounge“. Firmy zde mohly prezentovat svoji nabídku kariérního a profesního rozvoje, případně prezentovat spolupráci se svými partnery ve vzdělávání. A studenti naopak mohli využít příležitosti setkat se se zástupci firem, diskutovat a zjistit informace o svém budoucím uplatnění na pracovním trhu.

Náš stánek postupně navštívili studenti a učitelé z téměř všech smluvních středních škol, které jsme oslovili a pozvali k prohlídce veletrhu. U nás se mohli dozvědět více o možnostech uplatnění po ukončení studia v některé z naší nabízených pozic. Ke studentům ze školy v Novém Městě na Moravě promluvil i předseda představenstva ČD Cargo, Tomáš Tóth.

Určitě nejvíce dotazů směřovalo na naše zástupce ohledně práce stroje-

na stanovišti vysvětloval, ukazoval, odpovídal na další a další dotazy, které se na něj hrnuly ze všech stran. Ještě, že fungoval harmonogram návštěv na stanovišti, který jsme vytvořili právě pro účely, aby se všechny školy vystřídal na prohlídce a každý student se mohl alespoň na chvíli stát strojvedoucím a sednout si za řídicí pult.

Je dobré a chvályhodné, že organizátoři mysleli i na studenty, umožnili jim vstup zdarma a nabídli firmám možnost



Výstavba vysokorychlostních tratí v České republice má své příznivce i odpůrce. Oba „tábory“ však v expozici Správy železnic mohly k „vrtkám“ získat velmi mnoho informací.

doucího. Jak se jím stát, co pro to musím udělat, jak dlouho trvá kurz, kde bude probíhat výcvik, svezu se i na Vectronu, podívám se do dílen, kolik si můžu vydělat, jak dlouhé jsou směny, ale také jaké benefity nabízíte a dostanu služební mobil a tablet?... To byly nejčastější dotazy kluků jak na stánku, tak také přímo na stanovišti TRAXXe „zaparkovaného“ na vystavovatelské koleji. Ale dotazy se hrnuly i od děvčat, které zajímalo, jestli zaměstnáváme i ženy, co dělají, jak se uplatní a jestli je maturita podmínkou. A tak strojvedoucí

otevřít si personální „krámek“ v blízkosti vystavených exponátů. Snad se opět blýská na lepší časy, kdy v minulosti školy se svými studenty pravidelně navštěvovaly například strojírenské veletrhy a další podobné akce, kde se mladá generace seznamovala s technikou. Je totiž nanejvýš potřebné ukazovat, že dnešní železnice je moderní, dynamická a technologiemi protkaná odvětví jehož uplatnění dává smysl do budoucna.

Michal Roh, Tomáš Jelínek
Foto: Michal Roh



Ruch u personálního stánku ČD Cargo

TGV znovu v České republice

Zatím bohužel nejde o zahájení provozu vysokorychlostních vlaků v České republice, to jen v červnu 2022 se na českých kolejích představila legenda evropského železničního provozu souprava TGV č. 16, která je držitelkou rychlostního rekordu 380 km/hod. Šlo o akci Správy železnic, která měla podpořit zamýšlené budování vysokorychlostních tratí v České republice.

v tom, že v roce 1981 dosáhla světového rychlostního rekordu 380 km/h, zatímco na běžných spojích jezdila rychlostí 300 km/h. V pravidelném provozu sloužila do roku 2018, celkem najela 13 383 189 km.

TGV PSE dominovalo francouzským kolejím až do roku 1989, kdy na koleje vyjela první souprava TGV Atlantique (TGV-A). Jako další následovaly v roce 1993 soupravy TGV Réseau (TGV-R)

k prezentaci francouzských drah SNCF a projektu vysokorychlostních spojení v naší republice. Akce se zúčastnili i prezident Shromáždění francouzských departementů François Sauvadet a velvyslanec Francouzské republiky v ČR Alexis Dutertre. Dalšími zastávkami vlaku byla 10. června v dopoledních hodinách stanice Jihlava, o den později se TGV představilo na hlavním nádraží v Ústí nad Labem a následně se opět přes Německo vrátilo do své domovské země.

Přeprava TGV

Přepravu jednotky TGV po Německu a České republice zajistilo pro správu železnic ČD Cargo. Vlastní realizaci však předcházela celá řada jednání – nejen o ceně za přepravu, ale také o technických podmínkách převozu. Mimo jiné bylo nutné vyřešit napájení soupravy při delším stání například na brněnském výstavišti, komunikaci mezi strojvedoucím lokomotivy a posádkou TGV apod. Vše se řešilo na online konferencích za účasti zástupců ČD Cargo, SNCF a Správy železnic. Přepravu v Německu pro nás subdávatelem zajistil dopravce Captrain. Možná si říkáte, proč jsme v Německu využili jiného dopravce? Důvody jsou jednoduché. Naše pobočka v tuto chvíli nedisponuje strojvedoucími s poznáním tratě do pohraničního Saarbrücken a také projednání jízdy mimořádné zásilky již zmíněným dopravcem bylo jednodušší.

V Děčíně se jednotka TGV ujal Vectron 193.901 Správy železnic opatřený



Řídíme se sloganem „Cokoliv-kamkoliv“, proto jsme se ujali i přepravy vysokorychlostní jednotky TGV.

Foto: Michal Roh



Ostře sledované přepravy jednotky TGV brněnskými ulicemi se ujala lokomotiva 744.120 ČD Cargo.

Foto: Lubomír Novák

Nešlo o první představení vlaku TGV v České republice. V roce 1991 zde bylo TGV již představeno, tehdy ovšem šlo o typ Atlantique. Organizace přepravy jednotky a její vlastní přeprava byla svěřena společnosti ČD Cargo. Jde tak o další ze zajímavých přeprav, které naše společnost pro různé zákaznické organizuje.

Jednotka TGV

Prezentovanou jednotku typu TGV PSE (Paris Sud-Est) s evidenčním číslem 16 dodala v roce 1980 společnost Alstom pro projekt TGV Sud-Est (jihovýchod), který přinesl bezkonkurenční vlakové spojení Paříže s Lyonem. Šlo o součást série 107 jednotek s oranžovým nátěrem. Oranžový vzhled zůstal až do 22. května 2001, než ustoupil šedo-modrému vzhledu, který sjednotil nátěry s verzí TGV Atlantique. Každá dodaná jednotka měla své jméno, tato obdržela jméno Lyon. Z celé série již zbyly jen 4 jednotky, které unikly sešrotování. Vlak tvoří dvě hnací jednotky a osm vložených vozů o celkové délce 200 metrů, v původní konfiguraci nabízely celkem 368 míst. Tím se odlišuje od zmíněné soupravy Atlantique, která má na rozdíl od všech ostatních typů TGV vložených vozů 10. Vložené vozy využívají podvozky, které jsou společné pro sousední vozy (s výjimkou sprážených s čelními jednotkami). Výhodou je snížení počtu náprav, zvýšení prostornosti uvnitř vozů a lepší aerodynamika celého vlaku. O pohon soupravy se stará 12 stejnosměrných motorů umístěných v šesti krajních podvozcích o celkovém výkonu 6 450 kW pod napětím 25 kV, 3 100 kW pod napětím 1,5 kV a 2 800 kW pod napětím 15 kV. Krátkodobě, po dobu 7 minut, jsou motory schopné vyvinout téměř dvojnásobný výkon. Jeden TGV rychlovlak je většinou sestaven ze dvou spojených souprav. Souprava č. 16 je výjimečná také

a v roce 1995 dvouposchodový rychlovlak TGV Duplex. Výrobu uzavíral v roce 2007 rychlovlak TGV POS a po něm již výrobce začal produkovat



Vystavená jednotka je držitelkou rychlostního rekordu 380 km/hod.

Foto: Michal Roh

rychlovlaky AVG. K plnému výčtu ještě zbývá zmínit TGV La Poste – žlutý nákladní poštovní rychlovlak, který konstrukčně vychází z TGV-PSE a některé jeho soupravy byly z TGV-PSE přestavěny. Vlaky TGV provozuje společnost SNCF Voyages, odnož francouzského státního dopravce SNCF pro dálkovou dopravu. Trati, na kterých bylo možné TGV PSE vidět, jsou LGV Sud-Est, LGV Rhône-Alpes, LGV Méditerranée. Jízda TGV je zážitkem hlavně v místech, kde se sbíhají železniční trať a dálnice. Pohled z okna rychlovlaku na auta jedoucí po dálnici nejvyšší rychlostí a míhající se dozadu, protože vlak jede více jak dvojnásobnou rychlostí, je nezapomenutelný.

V České republice se souprava představila veřejnosti nejprve 6. června na pražském hlavním nádraží, kde stála od 11 hodin v blízkosti východu z nového podchodu na Žižkov. Večer následoval přesun do areálu brněnského výstaviště, kde byla po tři dny součástí venkovní expozice na tamním kolejišti v rámci expozice Správy železnic na veletrhu Rail Business Days. V průběhu konání akce posloužila také

reklamním polepem ČD Cargo a také vedený strojvedoucím ČD Cargo se znalostí anglického jazyka. Doprovod jednotky tvořila francouzská posádka a ostraha, která cestovala uvnitř sou-

pravy. Posádka ve spolupráci se zaměstnanci ČD Cargo také zajišťovala například zkoušku brzdy a další technologické záležitosti. Soupravu vlaku tedy tvořil již zmíněný Vectron, spojovací vůz, desetivozová jednotka TGV a opět spojovací vůz. Bohužel spojovací vozy byly v Německu posprejovány a následně se ukázalo, že nebyly v ideálním technickém stavu. Při jízdě vlaku nedaleko Vlkova u Tišnova došlo k rozpojení brzdových hadic a k následnému prudkému zabrzdění soupravy při ztrátě tlaku vzduchu. Došlo tedy k tzv. obutí kol, které nastává, když se kola zablokují a netočí se. Dochází tak k vytvoření plochých částí na kole, které je potřeba na soustruhu odstranit. Tak se také stalo v noci z 10. na 11. června na soustruhu ČD na ONJ Praha. Běžná provozní událost se však jako senzace objevila i ve večerním celostátním televizním zpravodajství. Trochu zamrzí, že nikdo neocení, že i přes toto poškození vzniklé z důvodu technické závady na cizích spojovacích vozech, byla jednotka všude včas a vše se podařilo zrealizovat k plné spokojenosti zákazníka, tedy Správy železnic. 11. června, po prezentaci v Ústí nad Labem, se jednotka vrátila zpět do Francie.

Velkou událostí byl rovněž přesun jednotky TGV po vlečce z brněnského dolního nádraží na výstaviště. Událost přilákala do ulic stovky obyvatel jiho-

moravské metropole a není divu, přeprava drážních vozidel na/z veletrhu Rail Business Days byla pravděpodobně poslední, která se po této známé vlečce uskutečnila. Z důvodu revitalizace nábreží a realizace protipovodňových opatření totiž dojde k jejímu zrušení. Dalším z uváděných důvodů je i nemožnost jejího napojení do kolejiště nového nádraží v Brně. Ovšem víme, jak je to s jeho výstavbou... Doplňme, že v současné podobě je vlečka v provozu od roku 1957. Na to, jak probíhala samotná přeprava jednotky TGV po této vlečce, jsme se zeptali ředitele PJ Brno pana Tomáše Štose: „Celá akce byla velice náročná. Co však musím vyzdvihnout, byla vysoká úroveň spolupráce všech subjektů, ať už Správy železnic, Policie České republiky nebo správce vlečky. Ten musel mimo jiné zajistit pročištění kolejiště, což s ohledem na dlouhou dobu od poslední obsluhy a dopravní opatření na ulici Poříčí, nebylo úplně jednoduché. Rychlost jízdy byla omezena na 5 km/hod, v místech křížení vlečky s tramvajovou tratí jsme ji ještě snižovali.“ Přepravu po vlečce zajistila lokomotiva 744.120, která na výstavišti poté zůstala jako exponát ČD Cargo. Postrk zajistil „lachtan“ 714.028 dopravce ČD. Podobným způsobem probíhala i přeprava opačným směrem. Další obsluhy vlečky zajistily České dráhy.

Petr Říha, Michal Roh



Vývoj TGV

Zdroj: Správa železnic

Představujeme útvary generálního ředitelství ČD Cargo (5.)

Odbor údržby a oprav kolejových vozidel

Kolejovými vozidly se v rámci společnosti ČD Cargo zabývá více útvarů. Není proto na škodu si jejich činnost a úkoly postupně přiblížit. Jedním z nich je „dvanáctka“, neboli odbor údržby a oprav kolejových vozidel.

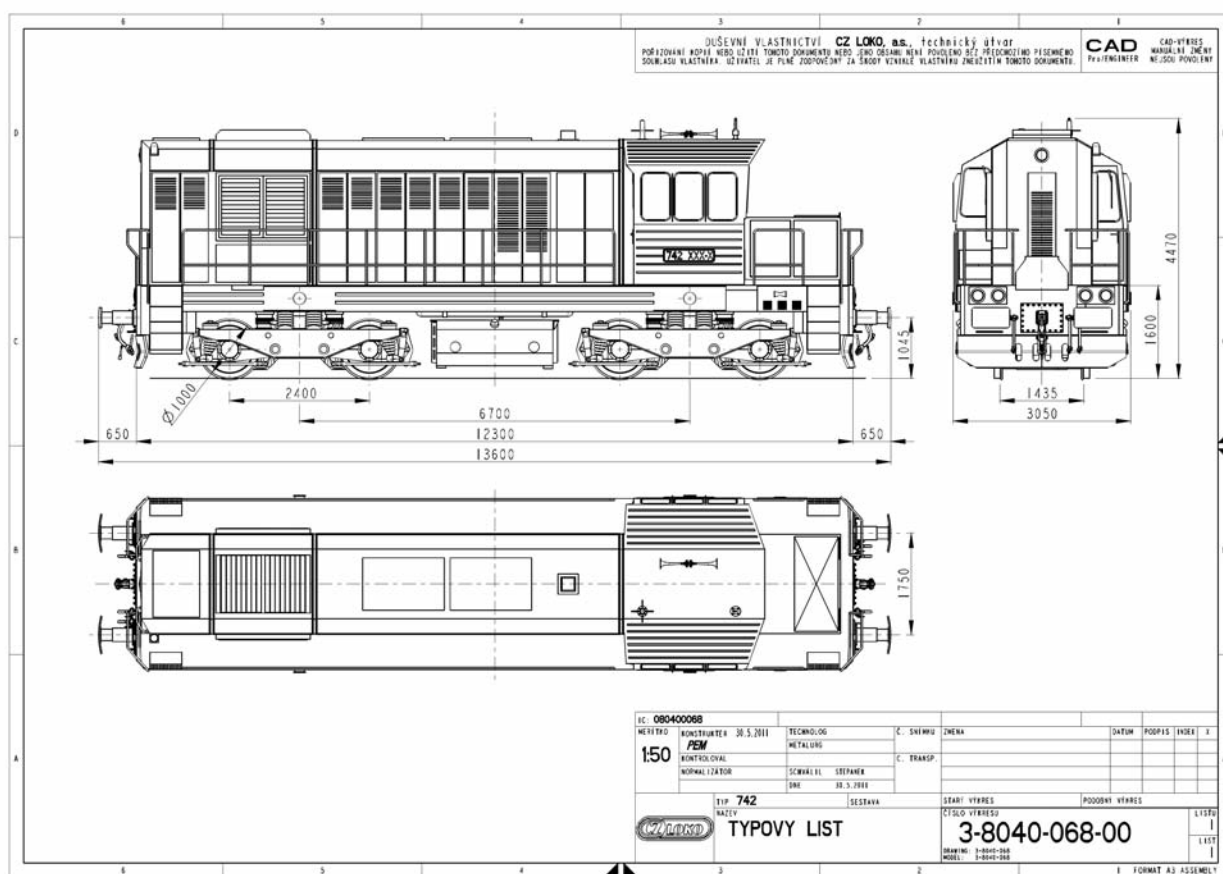
O12 je zařazen v provozním úseku a obecně zajišťuje plánování a řízení údržby a oprav železničních vlastních

kolejových vozidel a částečně i najatých, včetně všech podpůrných činností souvisejících s jejich údržbou. Přímo také řídí činnost Středisek oprav kolejových vozidel – plánuje a zajišťuje jejich potřebné kapacity. Vykonalá funkci ECM (Entity in charge of maintenance) – subjektu odpovědného za údržbu drážních vozidel v ČD Cargo.

V organizační struktuře se dále dělí na tři oddělení:

Oddělení oprav hnacích vozidel (O12/1)

Toto oddělení plánuje a řídí údržbu hnacích vozidel ČD Cargo ve vlastních (SOKV) i externích kapacitách včetně řízení a kontroly kvality, přejímek a reklamací HV. Zpracovává a vydává technické podmínky údržby, zajišťuje koordinaci výměnného systému náhradních dílů, správu technické dokumentace k HV atd.



Typový výkres lokomotivy 742 "ňuše"

Archiv: ČD Cargo



Při mimořádných událostech dochází nejen k poškození přepravovaného zboží, ale i železničních vozů. Foto: Archiv ČD Cargo

Oddělení oprav nákladních vozů (O12/2)

Plánuje a řídí opravy nákladních vozů ČD Cargo ve vlastních (SOKV) i externích kapacitách. Spolupracuje se zahraničními železničními podniky, UIC a organizacemi majitelů nákladních vozů. Dále také zpracovává návrhy na rušení a vyřazování vozidel z investičního majetku, zabezpečuje realizaci v systému SAP ERP a v dalších evidenčních úlohách.

Skupina vypořádání škod na vozech (O12/21)

Skupina má poměrně rozsáhlou agendu vyřizování reklamací škod na vozech způsobených jiným držitelem nebo jinými držiteli ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě, a to včetně po-

suzování a uplatňování náhrad za nezvěstné, ztracené nebo těžce poškozené vozy ČD Cargo.

Oddělení konstrukce ŽKV a technologie (O12/3)

Zpracovává a vydává technické podmínky údržby, oprav a modernizací našich železničních kolejových vozidel (ŽKV), vyjadřuje se k návrhům veškerých předpisů a norem z oblasti konstrukce ŽKV, zajišťuje metodické řízení a správu informačních systémů pro údržbu ŽKV. Velmi důležitou součástí činnosti oddělení je metodické řízení následujících činností: svařování, defektoskopie, metrologie, radioprovozu, ekologie a požární ochrany.

Karel Skalický

Ředitelem „dvanáctky“ je od 1. ledna 2020 Ing. Karel Skalický, který informace o činnosti odboru doplnil v malém rozhovoru.

► Jaký je v současnosti stav vozidlového parku ČD Cargo?

Stav vozidlového parku všeobecně odpovídá jeho stáří a finančním prostředkům vloženým do údržby a oprav. Tyto prostředky se postupně navyšovaly tak, abychom byli schopni splnit náročná kritéria recertifikace u nákladních vozů a zavedení ECM u hnacích vozidel. I když dochází k postupné obnově vozidlového parku buď modernizací nebo nákupem nových vozidel, je třeba konstatovat, že průměrné stáří nákladních vozů je 35 let a lokomotiv 33 let. Díky obětavé práci kolegů z SOKV se však daří zajistit bezpečný provoz vozidel vlastních i najatých, která také částečně udržujeme.

► Jak je to v současné době s našimi opravárenskými kapacitami? Jsou dostatečné?

Vlastní opravárenské kapacity dostatečné nejsou a nikdy nebyly. Musíme si uvědomit, že zajišťujeme údržbu cca 20 tisíc nákladních vozů a 700 lokomotiv. V našich opravných



Ing. Karel Skalický

Foto: Leona Pecková

provádíme základní údržbu lokomotiv, částečně kooperujeme s opravami mateřské společnosti ČD a také

s DPOV v oblastech bez vlastních oprav. Vyšší stupně oprav pak řešíme v externích kapacitách. V opravných

vách vozů jsme téměř soběstační pro běžnou údržbu – běžné opravy a technické kontroly, revizní opravy vybraných řad vozů (H, S) provádíme také výhradně sami a další nemalou část řešíme externími kapacitami v České republice i v zahraničí. Všeobecně lze říci, že i u externích kapacit jsme narazili na jejich „strop“ a hlavně u oprav nákladních vozů jsou jejich možnosti v rámci České republiky velmi nízké a značná část oprav probíhá na Slovensku a v Polsku.

► Jakým způsobem je zajišťována údržba nových lokomotiv elektrické a motorové trakce?

Elektrické lokomotivy řad 383 a 388 udržujeme v domovském SOKV Ústí nad Labem, a to částečně vlastními zaměstnanci a částečně na základě uzavřených servisních smluv pracovníky výrobců lokomotiv a jejich subdodavatelů. Naší snahou je dokončení certifikačních auditů výrobců těchto lokomotiv a tím zvýšení soběstačnosti při údržbě. Nové, resp. modernizované lokomotivy dieselové trakce řad 744, 742.71 a 753.6 jsou kompletně výrobky společnosti CZ LOKO a jsou převážně ještě v záruce výrobce. Jejich běžnou údržbu zajišťujeme ve všech

SOKV a pro oblast středních Čech bude zajištěna jejich údržba u ČD – OCÚ Střed. Spolu s investicemi do nákupu nových lokomotiv nakupujeme i potřebné vybavení nutné k jejich provozu a údržbě.

► Jaké novinky nás v letošním roce čekají v segmentu oprav a údržby?

Nejzásadnější novinkou je to, že na počátku letošního roku bylo ČD Cargo certifikováno Drážním úřadem jako subjekt odpovědný za údržbu ŽKV a obdrželi jsme osvědčení o shodě pro funkci údržby – ve zkratce ECM. Tím byly zajištěny požadavky nařízení EU 445/2011 a 798/2016. Na to, abychom vyhověli všem požadavkům souvisejícím s dodávkami nových vozidel, ale i na bezpečnost a pracovní podmínky pro zaměstnance SOKV, průběžně investujeme nemalé částky do vybavení oprav a jejich zařízení. V současnosti finišuje např. modernizace pracoviště OKV Třinec, kde se kromě jiného vystavělo zastřešení koleje oprav a startuje výstavba nové haly oprav nákladních vozů v SOKV České Budějovice.

Připravil: Michal Roh

Nová vlna stavebních prací v Německu destabilizuje železniční nákladní dopravu

Na německé železniční síti začala další vlna stavebních prací. Ta bude mít podle dopravce DB Cargo za následek omezení kapacity o 25-30 %. Jde o začátek delšího období přerušování provozu, které bude letos probíhat.

Nejedná se o žádné překvapení, ale přesto jde o extrémně nepříjemnou situaci. Manažer infrastruktury DB Netze totiž letos provádí stavební práce na několika místech německé železniční sítě současně. Nejvíce jsou zasaženy rýnsko-alpský a skandinávsko-středomořský koridor, kde probíhají dlouhodobé práce po celý rok. O nic lépe na tom není ani trať vedoucí labským údolím z Drážďan do Děčína. Intenzivnější stavební práce začaly v polovině května. Na rýnsko-alpském koridoru potrvají do poloviny června a na skandinávsko-středomořském koridoru až do konce září. DB Cargo tyto etapy popisuje jako období, kdy „je

kodobém horizontu: růst a modernizaci již není možné skloubit s dobrou provozní kvalitou a včasností v tak dlouhém období a na tolika koridorech,“ uvedl. Masivní dopady však pociťují všechny železniční společnosti, a tudíž i všichni cestující, orgány veřejné správy a zákazníci nákladní dopavy. „Jsem si toho vědomi.“ Deutsche Bahn uvedly, že se snaží o minimalizaci negativních dopadů na dopravní společnost a zákazníky v osobní i nákladní dopravě, ale že síť je nutné renovovat, aby se dokázala vypořádat s rostoucí poptávkou.

Nový standard

Společnost Hupac na své každoroční akci v Luganu 13. května označila stavební práce za nový standard. Odvětví železniční nákladní dopavy se pro zmírnění dopadu musí této realitě přizpůsobit, konstatoval generální ředitel Michail Stahlut. Také Hupac investuje do dalších zdrojů a strukturálních re-



Ilustrační foto: Martin Boháč

třeba standardně očekávat přerušování služeb a sníženou dostupnost sítě“.

Více lokomotiv, více personálu

Přestože byl harmonogram výluk oznámen zákazníkům včas, dopravní sektor má potíže se s touto situací vypořádat. Člen představenstva DB Cargo Ralf Günter Kloß ve videovzkazu zaměstnancům 14. května sdělil, že za téměř 40 let své kariéry v DB Cargo takovou situaci nezažil. Kloß uvedl, že navzdory opatřením, která dopravce přijal, je bude velice obtížné dodržovat. Dopravce 19. května oznámil, co pro řešení situace podnikne. Mezi opatřeními byl dodatečný pronájem 25 lokomotiv s možností pronájmu dalších 15 v příštích měsících, dále zajištění až 100 strojvedoucích a 100 dalších provozních zaměstnanců. Avšak vedení společnosti nyní naráží na dostupné limity, pokud jde o získávání dalšího personálu, vysvětlil Kloß ve videu.

Nutná renovace

Generální ředitel Deutsche Bahn Richard Lutz hovořil o situaci na tiskové konferenci. „Současná provozní situace jasně i bolestivě ukazuje, že máme dilema, které lze jen stěží vyřešit v krát-

zerv. „Hlavním účelem takových investic je zajistit plynulý tok dopravy, který není tak silně ovlivněn mimořádnostmi, jako se to děje nyní. Výluky budou probíhat i nadále. Je proto třeba umět zajistit konstantní dopravní toky. Musíme být kreativnější a musíme se o tuto zátěž podělit se všemi.“

Úbytek zákazníků

Velcí dopravci dělají vše pro to, aby omezení kompenzovali a udrželi si klientelu, avšak dopadu na zákazníka se vyhnou jen velmi obtížně. Federace německého průmyslu (BDI) 26. dubna 2022 sepsala své oficiální stanovisko. Obrací se v něm se žádostí o podporu na německou vládu.

„Vláda a železniční sektor si musí uvědomit, že existuje limit kapacitních omezení vyplývajících ze stavební činnosti na síti. Při překročení této hranice utrpí krátkodobé škody atraktivita železnice jakožto způsobu dopravy, zejména pro stávající zákazníky. Zároveň to otřese politickým cílem dosáhnout 25% podílu železnice mezi ostatními druhy dopravy, který je už tak velmi ambiciózní,“ uvádí se mimo jiné v dokumentu.

Podle www.railfreight.com připravila Zuzana Kovačová

Turnaj v malé kopané

Ve čtvrtek 16. června se ve Sportovním areálu SK Hostivař uskutečnil již 9. ročník turnaje v malé kopané o Putovní pohár provozního ředitele ČD Cargo. Na slavnostní zahájení, které proběhlo v 9:30 ráno, plynule navázaly samotné zápasy týmů tvořených zaměstnanci naší společnosti.

Soutěž družstev probíhala ve skupinách A a B systémem každý s každým a hrálo se na 3 hřištích pro malou kopanou. Do semifinále se probojovaly týmy PJ Česká Třebová, PJ Praha, PJ Ústí nad Labem a OZŽ Cargo.

Výsledky IX. ročníku turnaje v malé kopané o Putovní pohár provozního ředitele ČD Cargo, a.s.

1. místo PJ Česká Třebová
2. místo PJ Ústí nad Labem
3. místo OZŽ Cargo
4. místo PJ Praha
5. místo GR Praha
6. místo PJ Ostrava
7. místo SOKV Ústí nad Labem
8. místo PJ Brno
9. místo SOKV Ostrava
10. místo SOKV České Budějovice
11. místo PJ České Budějovice

Na turnaji i letos panovala výborná atmosféra, stejně jako krásné počasí.

Text a foto: Šárka Kovačová

Turnaj ČD Cargo, a. s.
v malé kopané 2022

| SKUPINA A | | | | | | | | |
|----------------|--------|--------|-----------|--------|----------|--------|------|--------|
| | GR PHA | PJ PHA | OZŽ CARGO | PJ CBE | SOKV CBE | PJ BNO | Body | Pořadí |
| GR PRAHA | | 1:1 | 0:2 | 3:0 k | 3:0 | 10:1 | 10 | 3. |
| PJ PRAHA | 1:1 | | 4:3 | 5:0 | 5:1 | 10:2 | 13 | 1. |
| OZŽ CARGO (SK) | 2:0 | 3:4 | | 6:0 | 6:2 | 8:0 | 12 | 2. |
| PJ CBE | 0:3 k | 0:5 | 0:6 | | 0:2 | 1:4 | 0 | 6. |
| SOKV CBE | 0:3 | 1:5 | 2:6 | 2:0 | | 1:2 | 3 | 5. |
| PJ BRNO | 1:10 | 2:10 | 0:8 | 4:1 | 2:1 | | 6 | 4. |

| SKUPINA B | | | | | | Pořadí | |
|------------------|----------|----------|--------|--------|--------|--------|----|
| | SOKV OVA | SOKV UNL | PJ UNL | PJ CTR | PJ OVA | | |
| SOKV OSTRAVA | | 3:4 | 1:5 | 0:4 | 2:1 | 3 | 5. |
| SOKV ÚSTÍ n. L. | 4:3 | | 1:8 | 1:6 | 0:5 | 3 | 4. |
| PJ ÚSTÍ n. L. | 5:1 | 8:1 | | 0:4 | 2:2 | 7 | 2. |
| PJ ČESKÁ TŘEBOVÁ | 4:0 | 6:1 | 4:0 | | 2:0 | 12 | 1. |
| PJ OSTRAVA | 1:2 | 5:0 | 2:2 | 0:2 | | 4 | 3. |

Semifinále

PJ Praha - PJ Ústí n. L.

1:2

PJ Česká Třebová - OZŽ CARGO (SK)

5:2

Finále

PJ Česká Třebová - PJ Ústí n. L.

3:2

o 3. místo

PJ PRAHA - OZŽ CARGO (SK)

7:8 p

o 7. místo

SOKV Ústí n. L. - PJ Brno

8:2

o 9. místo

SOKV Ostrava - SOKV České Budějovice

4:3 p

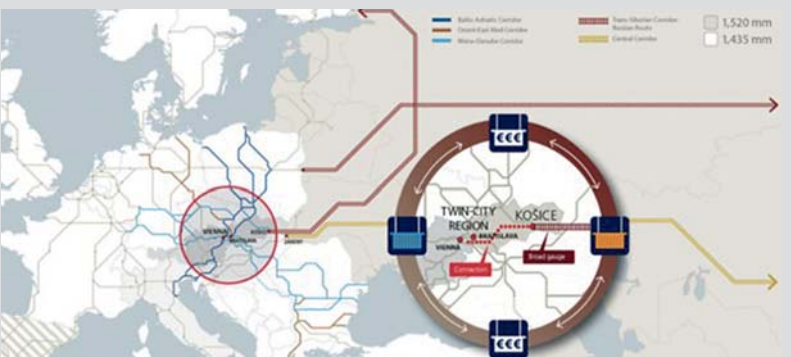


Do Vídně po širokém rozchodu? Asi už ne

Rakouská železniční společnost ÖBB oficiálně vystoupila ze společného podniku odpovědného za prodloužení širokorozchodné tratě z Košic do Vídně. Své akcie nabídla k prodeji svým ruským, ukrajinským a slovenským protějškům, přičemž jako důvod změny kurzu uvedla rusko-ukrajinskou válku.

Širokorozchodná železniční síť v současnosti dosahuje jednoho z nezápadnějších bodů ve slovenském uzlu Košice (Haniska při Košiciach, Velká Ida). Rakušané dlouho toužili po tom, aby se tato trať protáhla až do jejich vlastního dopravního uzlu, do Vídně. To by, jak se v průběhu let tvrdilo, umožnilo významný přechod zboží na železnici. Za tímto účelem byla v roce 2008 založena Breitspur Planungsgesellschaft mbH (BPG), která zahrnuje čtyři železniční podniky: ÖBB-Infrastruktur AG, Železnice Slovenské republiky, Ruské železnice a Ukrajinské železnice. Každá z prvních tří výše jmenovaných stran drží v BPG podíl 27,74 procenta, ukrajinský partner pak vlastní zbývajících 16,78 procenta. Koncem února ÖBB pozastavily veškeré aktivity spojené s BPG. Kvůli nepředvídatelnému vývoji ohledně rusko-ukrajinské války se pak v dubnu rozhodly stáhnout i jako akcionář. Znamená to konec pro ambiciózní

projekt? S největší pravděpodobností ano. Rakouské akcie byly v dubnu nabídnuty ostatním akcionářům k převzetí a společníci mají nyní po dobu čtyř týdnů předkupní právo. V případě, že žádný z akcionářů toto právo neuplatní, BPG se automaticky přemění na společnost v likvidaci, vysvětlily ÖBB. Dosud se neobjevily žádné zprávy o převzetí nabídnutého podílu.



Od začátku byli v projektu neaktivněji zapojeni Rakušané. Slováci byli popisováni jako neochotní k prodloužení, které by změnilo jedinečnou pozici Košic. „Nejsem přítelem této myšlenky. Vždycky mě zajímá, co tím Slovensko získá. Místem vykládky se stane Vídeň oproti původním Košicím. Jediný, kdo z toho bude mít prospěch, budou Vídeňáci,“ řekl loni novinám Wiener Zeitung primátor Bratislavy Ivo Nesrovnal.

Naproti tomu na rakouské půdě by vznikl důležitý evropský intermodální terminál, obdobný velkým přístavům, v kombinaci s novými pracovními místy a odpovídající přidanou hodnotou. Makroekonomické výhody pro Rakousko se odhadují přibližně na 127 500 ekvivalentů pracovních míst ročně a přidaná hodnota přibližně na 16 miliard EUR. BPG 28. ledna letošního roku předložila všechny potřebné dokumenty pro EIA na Slovensku a počítala s včasným zahájením své činnosti v této zemi. BPG to označila za důležitý milník projektu a uvedla, že předložení bude vy-

hodnoceno v následujících týdnech. Hodnocení však nebylo nikdy dokončeno. Souhrnnou deklaraci v Rakousku (květen 2021) a předložením Environmentální zprávy na Slovensku (leden 2022) byly učiněny poslední významné operativní kroky v souladu s firemním účelem BPG, uvádějí ÖBB.

Podle www.railfreight.com připravil Michal Vítěz

Železniční proměny (26.)

Automobily na železnici (3.)



Po roce 1989 a zásadních ekonomických změnách v celém bývalém východním bloku došlo k „převratu“ i v pojetí výroby a distribuce osobních automobilů. Někdejší východoevropské automobilky buď přestaly existovat úplně, nebo se staly součástí nadnárodních koncernů. Později začaly vznikat i závody zcela nové, takže ekonomika mnoha států bývalé RVHP se na výrobě osobních automobilů stala až nezdravě závislou.

V Československu a pozdější České republice je tato změna symbolizována postupným prodejem AZNP Mladá Boleslav do rukou německého koncernu Volkswagen, jehož počátek je datován smlouvou z 16. dubna 1991. Tím byl zahájen přerod pouze víceméně regionálně známé a spíše nevýznamné značky Škoda ve skutečně globálního výrobce kvalitních osobních automobilů téměř všech kategorií. Růst objemu výroby byl provázen i několika změnami lokalit jejich výroby – v červnu roku 2006 byla po mnohaleté přestávce znovuzahájena výroba automobilů v závodě Kvasiny, a to modelem Roomster, a naopak v roce 2013 byla ukončena výroba automobilů ve

Vrchlabí. Kromě toho byla v únoru 2005 zahájena výroba v závodě TPCA Kolín (dnes Toyota Motor Manufacturing Czech Republic) a v listopadu 2008 v HMMC v Nošovicích. V okolních zemích pak vznikli důležití výrobci v Žilině (KIA), Nitře (Jaguar Land Rover), Trnavě (PCA Slovakia), Devínské Nové Vsi (VW), maďarském Kecskemétu (Mercedes-Benz), Győru (Audi) nebo polském městě Tychy (FIAT). Všechny tyto závody vznikly, nebo byly výrazně modernizovány, až v posledních desetiletích. Kromě výrobců automobilů sídlí na území České republiky také jejich importéři, kteří v menší či větší míře využívají k jejich dovozu železnici. Importovány jsou železniční automobily do skladu firmy ARS v Lysé nad Labem nebo do skladu firmy Hödlmayr v Jenči. Sklad firmy Mosolf v Dobrovici nyní bohužel železnici nevyužívá. Dále přes naše území projíždí řada tranzitních relací, jak od zmíněných výrobců v okolních zemích, tak i z námořních přístavů.

Každopádně i po výše zmíněných změnách a rozmachu zůstala železniční přeprava nových automobilů velmi důležitou součástí jejich distribuce a stále si v tomto segmentu udržuje mnohem vyšší podíl, než je jinak na trhu nákladní přepravy bohužel obvyklé. Při

stále rostoucím objemu vyrobených automobilů – pro srovnání můžeme uvést, že koncem 80. let minulého století byla roční kapacita AZNP asi 200 000 vozů (tohoto objemu však nebylo z různých důvodů běžně dosaženo), kdežto v posledním předcovidovém roce 2019 vyrobila Škoda Auto ve svých dvou českých závodech celkem 910 000 automobilů – se samo-



První vlak automobilů z kolínského závodu TPCA v čele s lokomotivou 141.036 vyfotografovaný ve výchozí stanici 8. listopadu 2005



Přeprava nových automobilů VW do skladu v Jenči zachycená na tzv. pražském Semmeringu na Štědrý den roku 2017



Vzácný příklad vozové zásilky nových automobilů ve 21. století. Nové vozy Lada směřující z Ruska k vykládce do Mělníka zachycené 12. července 2001 ve Všetech. I zde se prosadily patrové vozy a plošinové vozy řady Px se staly historií.



Ještě vzácnější příklad přepravy starších automobilů. V únoru 2006 byly převezeny osobní a dodávkové vozy jedné velké pražské firmy k prodeji v Olomouci. Nakládka v Berouně probíhala 10. února 2006.

zřejmě zcela změnil i charakter a technologie přeprav.

Železniční přepravy osobních automobilů lze z pohledu teritoria České republiky, obdobně jako u jiných komodit, rozdělit na dovozy, vývozy, průvozy a vnitro. Jak již plyne z výše popsaného, patří mezi nejvýznamnější vývozy a průvozy, následované s velkým odstupem dovozy a dnes již zcela marginálním vnitrem. Vývozy jsou realizovány ze závodů všech čtyř producentů osobních automobilů, tedy Škody Auto v Mladé Boleslavi a Kvasinách, Toyota Kolín a Hyundai Nošovice. Zásilky z nich směřují do blízkého i vzdálenějšího zahraničí, a to včetně zámoří, především Blízkého východu, kam nové osobní automobily putují po překládce na námořní lodě. Pro západoevropskou distribuci železničních zásilek automobilů vyrobených nejen v závodech Škoda, ale i VW v Devínské Nové Vsi, slouží ve východní části Německa terminál Falkenberg, vzniklý z někdejšího seřadovacího nádraží DR.

Průvozní přepravy z automobilek v okolních zemích mají obdobné směřování jako ty z těch českých a dovozní jsou směřovány do výše zmíněných importních skladů. Vnitrostátní přepravy se dnes odehrávají jen jako převozy v rámci výroby a prodeje, typicky v posledních letech k nim dochází v důsledku čipové krize a nutnosti uskladňování dočasně nedokončených vozů. Mezi absolutní kuriozity pak patří železniční přepravy ojetých vozů

k dalšímu prodeji, ty se odehrávají jen opravdu vzácně.

Z pohledu přepravních technologií dnes naprosto dominují ucelené vlaky, zčásti sestavené ze skupin vozů určených pro různé příjemce. A z pohledu používaných železničních vozů jsou dnes využívány jen vozy patrové, nejčastěji otevřené konstrukce, defacto vycházející ze starších konstrukcí popsaných v minulém díle. Jen v minimální míře se v Evropě prosadily vozy uzavřené, lépe chránící přepravovaný

drahý náklad, což je zásadní rozdíl například proti severní Americe, kde naopak otevřené vozy pro přepravu osobních automobilů vůbec neexistují.

Na závěr je samozřejmě třeba uvést, že tak jako v případě jiných komodit jsou i přepravy osobních automobilů, či jak se dnes říká automotive, podrobeny konkurenčnímu boji, a tak se na jejich realizaci podílí celá řada dopravců.

Text a foto: Martin Boháč

Foto měsíce



„Expanze ČD Cargo do Srbska“, tak nazval svůj snímek Radim Šnábl a my jsme se rozhodli jej vybrat jako červnové foto měsíce. A doufáme, že se s lokomotivami ČD Cargo brzy setkáme i v tom balkánském Srbsku.