

## Slavíme Dny železnice

Dne 27. září 1825 se na svou první cestu mezi Stocktonem a Darlingtonem vydal vlak George Stephena, vynálezce parní lokomotivy. Ten sice svůj vynález v podobě parní lokomotivy Blücher předvedl již v roce 1814, ale zářijové datum roku 1825 se dá považovat za zahájení veřejné osobní železniční dopravy. Jako připomenutí této události jsou nejen v České republice, ale také například v Německu, pořádány od devadesátých let minulého století tzv. Dny železnice. V předlistopadových dobách se u nás 27. září slavil Den československých železničářů – oslavy však měly spíše politický charakter a nebyly určeny pro veřejnost. Do doby uzávěrky zářijového Cargováku se regionální Dny železnice uskutečnily v Praze, Trutnově a České Třebové. Zájem veřejnosti předčil očekávání a jinak tomu nebude ani v dalších lokalitách a především v Plzni, kde bude akce rozsahem největší a směle se může chlubit titulem Národní den železnice. Je potěšující, že návštěvníci se zajímají nejen o historické parní lokomotivy, ale i o moderní vozidla, která na akcích prezentuje samozřejmě i naše akciová společnost. Chceme široké veřejnosti, malým i velkým návštěvníkům prezentovat naši činnost, pochlubit se s novou technikou a také oslovit potenciální zájemce o práci na železnici.

Michal Roh



Fotografie z železniční tratě Chomutov – Vejprty se na stránkách Cargováku v poslední době objevují poměrně často. Je to především z důvodu nárůstu přeprav dřeva po této náročné horské trati. Kromě pravidelných „manipuláků“ se zde ale objevují i další zajímavé vlaky. Příkladem může být vlak zajišťující návoz prezentačního vozu ČD Cargo na oslavy 150. výročí zahájení provozu na této trati. Dodejme, že o tento vůz je na podobných akcích vždy velký zájem a je to skvělá propagace naší společnosti.

Foto: Ladislav Fric

## „ČD Cargo je významným hráčem na poli železniční nákladní dopravy a přepravy,“

OBSAH

03

### Přeprava tramvají

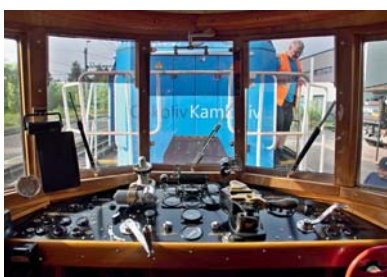
Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou patří k tradičním zákazníkům ČD Cargo. Letos v srpnu jsme zajistili přepravu tří tramvají z Liberce na modernizaci do Ostravy.



05

### Spojení historie a současnosti

Ozdobou ostravské akce „Fajne léto“ byl motorový vůz známý jako Slovenská strela. Jeho přepravu z deponie v Koprivnici do Ostravy středu zajistilo spolehlivě ČD Cargo.



říká Martin Kupka, ministr dopravy České republiky v rozhovoru, který poskytl našemu magazínu Cargovák. Jsme rádi, že si pan ministr našel na rozhovor čas a zodpověděl naše dotazy týkající se aktuálních témat nejen okolo železniční nákladní dopravy.

► V letech 2010–2021 jste byl starostou obce Líbeznice. V čem je činnost regionálního politika odlišná od funkce, kterou zastáváte nyní?

Na první pohled je rozdíl v objemu peněz, které máte k dispozici jako komunální politik a jako ministr dopravy. Roční rozpočet Líbeznice je zhruba 100 milionů, rozpočet Ministerstva dopravy je více než 100 miliard. V obou případech ale platí, že musíte mít rozpočet dobře sestavený, určovat si priority, hledat úspory, hospodárně a efektivně nakládat s majetkem. Starosta je lidem v obci na očích, každý občan vidí, co a jak se povedlo, ministr je zase mnohem více pod drobnohledem novinářů a lidé jej hodnotí skrze média. Oba ale skládají účty veřejnosti, takže v tom zásadním – ve službě lidem – se ty role vlastně neliší.

► V prosinci loňského roku jste se stal ministrem dopravy. Co se Vám za téměř 9 měsíců ve funkci podařilo a co



Ministr dopravy Martin Kupka

Foto: Archiv MD

byste rád změnil? Jaké jsou Vaše priority?

Daří se nám pokračovat ve výstavbě dopravní infrastruktury a přípravách nových dálnic a železnic. Intenzivně se věnujeme přípravám na vysokorych-

lostní tratě (VRT), které jsou pro konkurenceschopnost české železnice klíčové. VRT posílí také nákladní železniční dopravu v tom, že uvolní stávající přetížené koridory pro nákladní dopravu. Přípravu VRT považují za jednu

z priorit naší vlády a toto téma pravidelně otevíráme i v Evropské unii v rámci českého předsednictví.

V důsledku ruské agrese na Ukrajině a zvyšujících se cen energií, dopravy a materiálu hledáme nejvhodnější řešení pro dopravce a firmy, aby nadcházející velmi složitě období co nejlépe zvládli. Pořád platí, že nechceme škrtat v investicích, a proto hledáme, jak do dalších let posílit rozpočet SFDI, aby se všechny „rozjeté“ i připravované akce naplánované do nejbližších let mohly dokončovat a zahajovat.

Z legislativy předkládáme novelu bodového systému, která bude jednodušší a pro řidiče srozumitelnější. Zavádíme 3 pásma bodů, řidičák na zkoušku po dobu dvou let nebo možnost řídit auto od 17 let pod dohledem mentora. A na ministerstvu pracujeme na revizi zákonů, které jsou administrativní zátěží, a proto je navrhujeme zrušit. To se týká například námořní plavby či zrušení zbytečného razítka pro převoz těžké techniky pro opravu silnic.

Pomocí chceme i dopravcům a strojířům; čekáme na schválení předpisů k POZE a chceme využít zpětné vazby od strojířů z nedávno vyhodnoceného dotazníku ke zlepšení podmínek pro větší bezpečnost na železnici.

Pokračování na str. 2

# „ČD Cargo je významným hráčem na poli železniční nákladní dopravy a přepravy,“

Dokončení ze str. 1

► **Jak hodnotíte dopravní trh České republiky? Myslíte si, že všechny dopravní módy mají stejné podmínky pro podnikání?**

Zajímavá, ale poměrně široká otázka. Zaměřím se tedy na přístup k trhu a podnikání. Obecně je oblast dopravy vysoce konkurenční a liberalizované prostředí. Ano, existují mezi módy určitá specifika a výjimky, která jsou daná nejen komplexností, ale i bohatou historií všech druhů dopravy. Pokud ale budeme vycházet ze základního principu, kdy je nezbytné nahlížet na dopravu jako na dopravu mezinárodní, pak jsou všechny druhy dopravy zasaženy do vysoce harmonizovaného a unifikovaného prostředí, a to jednotného dopravního evropského (unijního) trhu, u letecké dopravy můžeme dokonce hovořit o mezinárodním prostředí a celosvětových pravidlech.

U všech druhů dopravy je nezbytné zajistit vysokou míru bezpečnosti, plynulosti, předvídatelnosti a hospodárnosti, a to prostřednictvím harmonizovaných pravidel, v tom jsou si všechny dopravní módy velice blízké. S tím také souvisí samotné podmínky pro vstup na trh a podnikání, kdy dopravci musí prokazovat odbornou a technickou způsobilost, trh podléhá standardizaci a dopravci samozřejmě příslušným licenčním podmínkám a specifickým řízením.

Velice blízké jsou si všechny druhy dopravy tím, že u nich můžeme určitým způsobem oddělit funkci dopravní či chceme-li přepravní, od potřeby zajištění dostatečné kapacity na dopravní infrastrukturu, která je zpravidla v rukou státu, provozování této infrastruktury a poskytování základních služeb na ní. Pokud bychom se však chtěli zaměřit přímo na liberalizaci přístupu dopravců na trh, pak můžeme za jednoznačně nejliberálnější prostředí a druh dopravy pro unijní a evropský rozměr označit dopravu leteckou, kde mají unijní letečtí dopravci právo tzv. plně kabotáže. K podobné liberalizaci budou ostatní druhy dopravy ještě určitou dobu směřovat.

► **Připravuje Ministerstvo dopravy nějaké programy na podporu železniční nebo kombinované dopravy? Případně uvažujete o využití evropských peněz?**

Budeme poskytovat investiční dotace v oblasti kombinované dopravy, revitalizace vleček a zajištění interoperability v železniční dopravě. Další oblastí jsou zmíněné poplatky za obnovitelné zdroje v železniční dopravě. Máme již schválený Program Doprava 2021–2027, v jehož rámci budeme zajišťovat podporu překladišť kombinované dopravy a po schválení Evropskou komisí také rozvoj udržitelnosti železničních vleček.

Program „Modernizace a výstavba překladišť kombinované dopravy“ byl

schválen rozhodnutím Evropské komise. Tento program bude mít podobné podmínky jako v OPD 2014–2020, kdy maximální míra podpory bude 49 % uznatelných nákladů. Z programu lze financovat výstavbu nebo modernizaci překladiště a také pořízení překládacího mechanismu v překladišti. Zaznamenali jsme i zájem o program na podporu vleček, kdy se tento program bude zaměřovat na výstavbu nových vleček, modernizaci stávajících vleček (zvýšení únosnosti, elektrizace, zvýšení bezpečnosti, sdělovací a zabezpečovací zařízení, osvětlení, atd.), využití/zavedení ekologického posunu na vlečce, možnost vybavení vlečky překládacím zařízením a souvisejícími technologiemi. Mezi způsobilé náklady bude možné zařadit také nákup vlečky či nezbytných pozemků, a to v rozsahu schváleném v rámci OPD3.

V rámci železniční dopravy také notifikujeme u EK program „Zajištění interoperability v železniční dopravě II“, který také navazuje na tento program v OPD 2014–2020. Nový program je rozšířen o oblast automatizace a digitalizace železniční dopravy. U podpory vybavování železničních vozidel palubními jednotkami ETCS je zásadní změnou možnost kombinace zdrojů EU a národních tak, aby bylo možné vybavit výrazně více vozidel než v minulém operačním období. V tomto notifikovaném programu zůstává zachována podpora přestavby vozidel na střídavou trakci, dosažení hlukových limitů – výměna litinových špalků u nákladních vozů, oblast telematických aplikací v osobní i nákladní dopravě. Ve všech uvedených investičních programech podporujících rozvoj železniční a kombinované dopravy počítáme s využitím evropských zdrojů. Národní zdroje lze využít v souladu se zákonem o SFDI.

V oblasti neinvestiční podpory elektrické trakce máme pro železniční dopravce program „ROČET“. Díky němu pomůžeme letos všem nákladním dopravcům v závislé trakci více než 200 miliony korun. Půjde o náhradu poplatků POZE za loňský rok. Pro celý letošní rok a také rok příští chceme POZE odpustit veškeré dopravě v závislé trakci. Je to především motivace železničních dopravců při zvýšení podílu převodu nákladní dopravy ze silnice na železnici.

► **Akciová společnost ČD Cargo je největším tuzemským železničním nákladním dopravcem. Jak naši společnost hodnotíte v kontextu s ostatními „národními“ dopravci Evropské unie?**

ČD Cargo je významným hráčem na poli nákladní železniční dopravy a přepravy. Oceňuji také přínos zástupců ČD Cargo v pracovních skupinách Ministerstva a ŽESNAD.CZ. Díky komunikaci mezi soukromým a veřejným sektorem se daří postupně odstraňovat překážky v oblasti provozování železniční dopravy a také díky dobré spolupráci lze nastavit efektivní podmínky v našich dotačních programech.

Oceňujeme i systémové investování do nového vozového parku, modernizaci stávající flotily, a to především z pohledu zavádění palubních jedno-

## Martin Kupka

Martin Kupka se narodil 28. října 1975 v Jilemnici, kde také vystudoval gymnázium. Ve studiu pokračoval na Fakultě sociálních věd Univerzity Karlovy v oboru žurnalistiky a masové komunikace. Už při studiích působil jako redaktor a moderátor Českého rozhlasu 3 – stanice Vltava. V letech 2000 až 2002 pracoval jako mluvčí Hlavního města Prahy.

Po roční přestávce v privátní sféře se do veřejné správy vrátil jako mluvčí Středočeského kraje, kde byl odpovědný jak za komunikaci s veřejností, tak za prezentaci regionu v oblasti cestovního ruchu. V roce 2009 působil v roli mluvčího a ředitele Odboru komunikace Ministerstva dopravy. Jako ředitel mediální sekce a mluvčí ODS se podílel na parlamentní kampani v roce 2010. Zapojoval se i do všech následujících kampaní.

V červnu 2010 se stal mluvčím Vlády České republiky. Po vítězství ODS v komunálních volbách v roce 2010 se ujal role starosty v obci Líbeznice. Mandát obhájil i ve volbách v letech 2014 a 2018. Po úspěchu v krajských volbách v roce 2016 působil rok v Radě Středočeského kraje. Na starost měl oblast zdravotnictví. V roce 2020 se do Rady Středočeského kraje vrátil v roli statutárního náměstka hejtmanky pro silniční dopravu. Na podzim 2017 byl zvolen poslancem Parlamentu ČR. Mandát obhájil i ve volbách v roce 2021.

Martin Kupka je ženatý a má dvě děti. Mluví anglicky, jeho velkými zálibami jsou knížky, hudba a turistika.



Vysoká cena trakční energie představuje hrozbu pro všechny železniční dopravce. Foto: Samuel Kovár

## Personální změny ve společnosti

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 382. zasedání konaném dne 23. srpna 2022 přijalo usnesení č. 3836/2022 a schválilo:

- ke dni 31. srpna 2022 odvolat pana Martina Srpa z pracovní pozice ředitele odboru provozních technologií (O21),
- s účinností od 1. září 2022 obsadit do pracovní pozice ředitele jednotky organizační struktury Řízení provozu Česká Třebová (ŘP ČT) pana Jiřího Škovroně,
- s účinností od 1. září 2022 obsadit do pracovní pozice ředitele odboru provozních technologií (O21) pana Ing. Radka Nedomlela.

### Dozorčí rada ČD Cargo

Jediný akcionář České dráhy, a.s., při výkonu působnosti valné hromady společnosti ČD Cargo, a.s., schválil s účinností od 1. září 2022 nového člena dozorčí rady pana Mgr. Michala Krapince, který bude zároveň vykonávat funkci předsedy dozorčí rady.

Pro úplnost uvádíme složení dozorčí rady k 1. září 2022:

Předsedou dozorčí rady je Mgr. Michal Krapinec a členy jsou Ing. Mgr. Bc. Jan Kasal, Mgr. Drago Sukalovský, Tomáš Vrbík, Radek Nekola a Bc. Marta Urbancová.

tek ETCS. Díky vstřícnému přístupu ČD Cargo v zavádění ETCS na svých vozidlech lze postupně zajistit zvýšení bezpečnosti na železniční síti v ČR a odstraňovat překážky železničního provozu. Pozitivně též vnímáme expanzi ČD Cargo na zahraniční trhy. Někdy možná opomíjenou oblastí železniční nákladní dopravy jsou jednotlivé vozové zásilky, ve které hraje ČD Cargo zásadní roli. Udržení segmentu jednotlivých vozových zásilek je důležitě především pro kraje.

► **Válečný konflikt na Ukrajině poznamenal nejen lidské osudy, ale výrazně ovlivnil i zboží toky. Myslíte si, že se ČD Cargo podařilo ve výzvách souvisejících s ruskou agresí obstát?**

ČD Cargo bylo mezi prvními, kteří poskytli pomoc Ukrajině. Za přepravu léků, zbraní a humanitárního materiálu po železnici celé společnosti děkují. Po zahájení ruské agrese byla přeprava munice, obzavů, konzerv nebo dětského oblečení naprosto klíčová a jsem rád, že Česká republika patřila mezi lídry v pomoci Ukrajině. ČD Cargo a celá česká společnost v tomto obstála. Válka ovšem má i negativní dopady týkající se hlavně zdražování energií. Mohu ujistit, že jsme na vládě debatovali různé scénáře pomoci firmám, dopravcům i občanům v této složité době a pomůžeme.

► **Více než 90 % výkonů realizuje ČD Cargo v elektrické trakci. Ostatní velcí dopravci jsou na tom podobně. Vysoké ceny nákladových vstupů výrazně zhoršují konkurenceschopnost železnice. Počítáte při raketově stoupající ceně elektrické energie s nějakou podporou železniční nákladní dopravy?**

Jako předsednická země Evropské unie jsme svolali zasedání ministrů za energetiku v Evropské unii s cílem zastropovat ceny elektrické energie. Po-

kud by se nepodařilo najít celoevropské řešení, máme připravené národní řešení. Stát železniční dopravě pomůže.\*

► **S elektřinou úzce souvisí i problematika elektromobility. Jak vidíte její budoucnost?**

Elektromobilita je celoevropský trend, který se bude určitě do budoucna dále rozvíjet. Já se přiznám, že nejsem velkým příznivcem regulací a nařízení spojených s elektromobilitou. Sami výrobci nabízejí technologické novinky a inovace, díky nimž jsou tato auta zajímavější; proto považuji například dotace na elektro auta za zbytečná. Ministerstvo dopravy má v rámci elektromobility v kompetenci budování sítě dobíjecích stanic. Nyní je v ČR přes tisíc veřejných dobíjecích stanic, na kterých funguje téměř 2 000 dobíjecích bodů. Za poslední dva roky se počet dobíjecích bodů zdvojnásobil. Ministerstvo považuje za perspektivní zaměřovat se na výstavbu sítě stanic pouze pro osobní vozy. Úvahy o elektro-nákladních vozech mi přijdou v současnosti zbytečné a jako celou elektromobilitu bych nechal přirozenému vývoji poptávky řidičů.

► **Nedá mi to, abych se nezeptal, zda jako ministr dopravy neuvažujete o privatizaci naší společnosti?**

O privatizaci ČD Cargo neuvažuji.

► **Co byste vzkázal zaměstnancům naší společnosti?**

Všem zaměstnancům ČD Cargo přeji spokojenost v práci, radost z úspěchů, klidné služby, mnoho spokojených zákazníků a dostatek sil pro současnou těžkou dobu. Vaše služba veřejnosti, firmám i našemu státu je důležitá, vážím si jí.

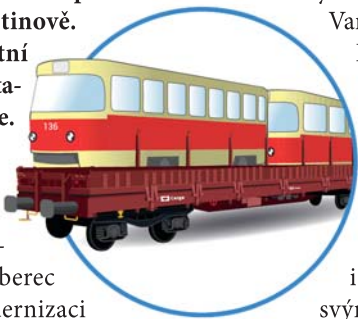
Připravil: Michal Roh

\*Rozhovor vznikl ještě před přijetím opatření ze strany vlády ČR.

# Přeprava tramvají z Liberce do Ostravy

Ve dnech 13. až 17. srpna 2022 proběhla mezi Libercem a Ostravou přeprava tří starších tramvají T3R.PLF čísel 22, 23 a 28 Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou (DPMLJ). Šlo o přepravu již zhruba patnáct let starých tramvají na generální opravu skříní ve firmě ŠKODA EKOVA, která sídlí v Ústředních dílnách ostravského dopravního podniku v Ostravě-Martinově. Dílny disponují vlastní vlečkou zaústěnou do stanice Ostrava-Třebovice.

Historie provozu těchto vozů v Liberci začíná koncem devadesátých let, kdy měl Liberec velké ambice v modernizaci tramvajové dopravy. Po modernizaci tramvajové sítě, opravě vozovny a výstavbě terminálu na Fügnerově ulici mělo dojít také k nákupu tramvají nej-



novější generace z ČKD. Nízkopodlažní vozy řady LT ale vinou zániku firmy ČKD Dopravní systémy nikdy dodány nebyly a Liberec tak žádnou moderní nízkopodlažní tramvaj nepořídil (pomineme-li jeden vůz EVO2). Namísto toho se vydal cestou modernizace vozů T3 s výměnou vozových skříní. Od roku 2005 začaly být dodávány nízkopodlažní skříně VarCB3LF z produkce Pragoimexu (resp. Krnovských oprav a strojiren), které byly kompletovány v Ostravě, v Krnově, a od roku 2012 i v Liberci. Vozidlo svým designem připomíná původní řešení vozidla T3 a je v případě užití elektrické výzbroje TV Progress z let 2005 až 2007 označováno jako typ T3R.PLF, anebo



Naložené tramvaje v areálu liberecké vozovny

Foto: Archiv DPMLJ



Obsluhy vlečky liberecké vozovny se v sobotu 13. srpna 2022 ujal „elektronik“ 743.002.

Foto: Archiv DPMLJ

T3R.SLF v případě elektrické výzbroje od Škody Electric, která je používána u vozů dodaných po roce 2011. Celkem dnes Liberec vlastní již 22 nízkopodlažních vozů T3, přičemž by měl v souladu s dříve uzavřenou smlouvou dorazit ještě jeden vůz. Mimoto však zřejmě dojde k nákupu dalších sedmi tramvají.

Bohužel i tato poměrně moderní vozidla stárnou. Proto DPMLJ vypsal soutěž na generální opravu celkem šesti vozů. Odhadovaná cena zakázky je 42 milionů korun a půjde konkrétně o tři tramvaje T3R.PLF a tři tramvaje T3R.PV. I když je zakázka nazvána jako generální oprava skříní, podle zadávací dokumentace by mělo jít o kompletní opravu včetně interiéru či kabiny řidiče; tramvaje také dostanou nový lak a dojde k výměně podlahy a všechny tramvaje budou opravovány bez podvozků. Vítězem soutěže se stala ostrav-

ská firma ŠKODA EKOVA, která bude mít na opravu tramvaje vždy osm měsíců a kompletně má být hotovo do konce příštího roku.

Vzhledem k tomu, že jak DPMLJ tak i ostravské dílny v Martinově disponují funkční železniční vlečkou, bylo i v tomto případě využito pro přepravu tramvají železnice. Odstrojené tramvaje bez podvozků a sběračů proudu byly naloženy na tři nízkostěnné vozy, jeden řady Res a dva Rs, a běžnou vlatovorbou byly přes Nymburk přepraveny do cílové stanice, odkud byly opět po vlastní vlečce přepraveny k příjemci, který na nich zahájil výše popsané rekonstrukční práce. Určitou zajímavostí je, že spedičně se na přepravě podílela firma Carbosped, která se jinak specializuje na jiné komodity, především na hromadné substráty.

Martin Boháč

## Zajímavosti z provozu

### Zatěžovací zkouška

Dálnice D7 z Prahy do Chomutova umožní po svém dokončení rychlé a hlavně kapacitní spojení českého vnitrozemí s oblastí města Chemnitz

v sousedním Sasku s napojením na německou dálniční síť. Stávající dvoupruhová silnice I/7 se postupně přestavuje na čtyřpruhové uspořádání. V neděli 4. září 2022 proběhla zatěžo-

vací zkouška mostního provizoria nad stavenišťem nového úseku dálnice D7 v Chlumčanech u Loun. Tohoto výkonu se úspěšně zhostila lokomotiva 742.741 z provozního pracoviště Most.



Foto: Martin Boháč



Foto: Ladislav Fric

### Protidrogový vlak

Tzv. protidrogový vlak nebo chcete-li Revolution Train má svoji základnu v železniční stanici Praha-Dejvice, odkud vyjíždí na turné dle aktuálního zájmu měst a škol nejen v České republice. Vlakovou soupravu tvoří celkem 6 vozů uzpůsobených do podoby multimediálních sálů, v nichž se v několika rovinách odehrává příběh o příčinách, vývoji a důsledcích drogové závislosti. Na začátku září se vlak vydal na turné po Německu, mimo jiné do města Annaberg-Buchholz,

kteří se nachází jen několik kilometrů od česko-německé státní hranice ve Vejprtech. Trasování vlaku po trati Chomutov – Vejprty proto bylo jasnou volbou. Dopravcem protidrogového vlaku o hmotnosti 300 tun jsou na našem území zpravidla České dráhy. S ohledem na náročné sklonové poměry krušnohorské tratě však lokomotivě ČD musel v sobotu 10. září 2022 na příprěži vypomoci „kocour“ 742.242 ČD Cargo. Ve Vojprtech pak byla souprava předána dopravci Preßnitztalbahn.

Michal Roh

# Představujeme útvary generálního ředitelství ČD Cargo (8.)

## Odbor hospodaření s kolejovými vozidly (O9)

Odbor hospodaření s kolejovými vozidly je začleněn v organizační struktuře od roku 2016, a to v úseku výkonného ředitele. Jeho hlavní náplní je plánování kapacity kolejových vozidel, tedy stanovení potřebného počtu a struktury lokomotiv a nákladních vozů představující základní „výrobní prostředky“ nutné pro realizaci hlavní podnikatelské činnosti, tvorba strategického rozvoje a udržitelnosti vozidlového parku zahrnující významné projekty, jejichž původ se zpravidla nachází v legislativě.

V rámci těchto základních činností je pak realizován nájem a pronájem lokomotiv a nákladních vozů, aktivity spojené s využíváním vozů v železniční nákladní dopravě ve formě dodatkových dohod k VSP, spolupráce s odbo-

rem oprav a údržby KV při tvorbě plánu oprav a v neposlední řadě analýza využití a výkonnosti kolejových vozidel včetně spolupráce při tvorbě její metodiky a následně související provozní optimalizace hospodaření s kolejovými vozidly. Odbor O9 je složen ze dvou oddělení:

**Oddělení hospodaření s nákladními vozy (O9/1)** plánuje kapacity nákladních vozů a pomůcek Innofreight a realizuje jejich nájem a pronájem. Administruje a eviduje provozně obchodní smlouvy, zajišťuje datovou podporu a zabývá se urovnáním výkonů kolejových vozidel, tedy fakturací. Zástupci oddělení se mimo jiné také např. účastní fyzických přejímek vozů do nájmu apod.

V kompetenci **Oddělení hospodaření s hnacími vozidly (O9/2)** jsou

obdobné aktivity jako u nákladních vozů s tím rozdílem, že se týkají hnacích vozidel, čili plánování jejich kapacit, hodnocení využitelnosti hnacích vozidel a operativní optimalizace jejich využití. Realizace nájmu a pronájemů hnacích vozidel, s tím spojená tvorba, evidence, správa smluvní dokumentace a fakturace.

Odbor hospodaření s kolejovými vozidly je také klíčovým nositelem koncepce udržitelnosti a rozvoje parku železničních kolejových vozidel, která odráží obchodní a provozní vize. Jedná se o strategický materiál s budoucím výhledem až na deset let. Zahrnuje rovněž významné projekty jako jsou výměna litinových brzdových špalíků u nákladních vozů za brzdové špalíky kompozitní, přestavba stejnosměrných lokomotiv pro rozšíření provozu na



Velkou pozornost věnujeme technologii Innofreight. V našem vozovém parku máme již přes 400 vozů pro "Innopřepravu".

Foto: Michal Roh

střídavém systému, implementace vlakového zabezpečovače ETCS do hnacích vozidel a další. Na odboru se tak proplétají činnosti související s denní operativou a zároveň se strategickým plánováním.

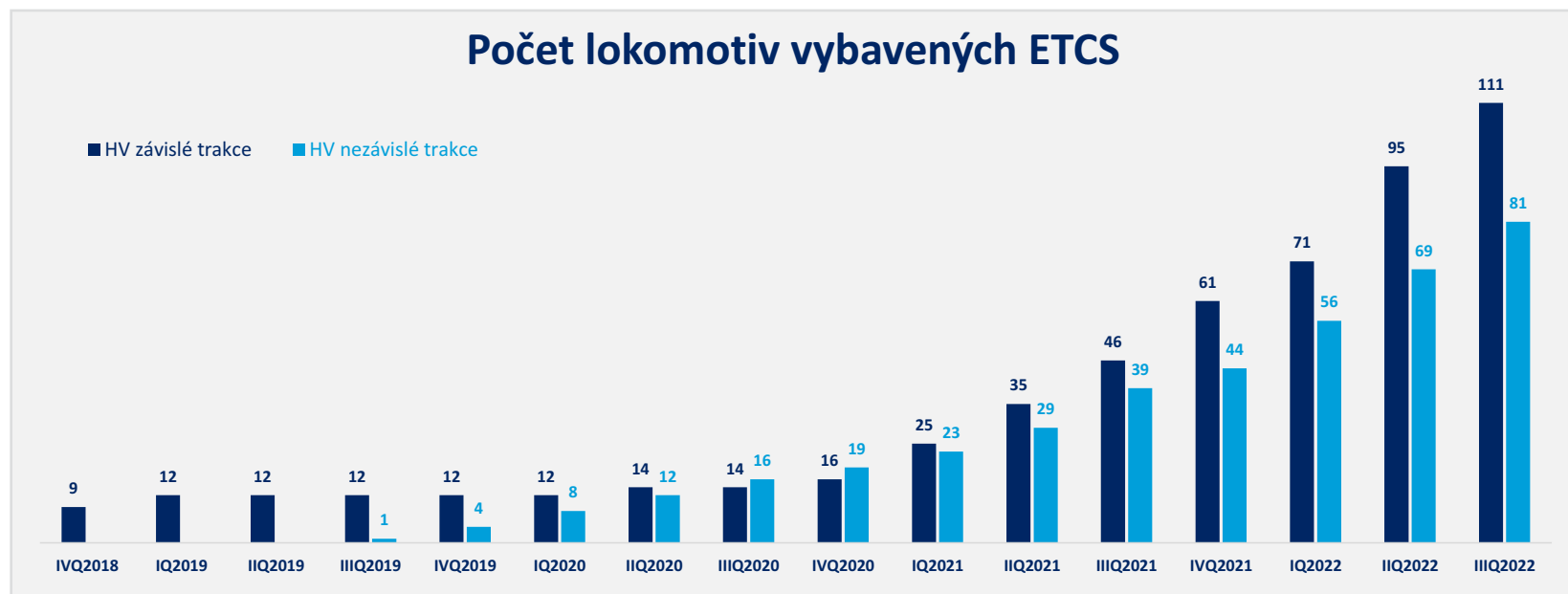
Pro zajímavost lze uvést, že v oblasti

nájmu nákladních vozů i hnacích vozidel nyní panuje na trhu velmi složitá situace, a to z pohledu dostupnosti zájmových řad. V posledních měsících s výhledem na následující rok je tak například velmi složité, ne-li nemožné uzavřít smlouvu na nájem vhodných interoperabilních lokomotiv. V tuto chvíli by těmito nájem byla doplněna vlastní flotila lokomotiv tohoto typu do té doby, než budou dodány další nové pořizované lokomotivy a než lokomotivy TRAXX MS3 budou mít plně funkční ETCS a bude možné je bez omezení nasazovat také v Rakousku. I přes aktuálně složitou situaci je snahou, a převážně se to i daří, vyhovět mj. požadavkům na pronájem nákladních vozů pro různé fotoakce a zvláštní jízdy vlaků, jako je třeba aktuálně připravovaná akce Vlaku Lemkin, kterou organizuje Centrum studií genocid Terézín, nebo nedávno realizovaný pronájem lokomotivy, který v čele zvláštního vlaku odvezl fanoušky fotbalu do polské Čenstochové.

David Jelínek

Graf: Leona Pecková

### Počet lokomotiv vybavených ETCS



Ředitelem odboru je Ing. David Jelínek, kterému jsme tradičně položili několik otázek:

► **Co Vás přivedlo do ČD Cargo? Jakými pozicemi jste si ve společnosti prošel?**

Do ČD Cargo mě přivedl předchozí personální ředitel Mojmir Bakalář. Coby studenta Dopravní fakulty Jana Pernera mě při absolvování bakalářských státnic oslovil s možnou budoucí nabídkou práce po dokončení studia. Během několika týdnů po státnicích jsem se rozhodl, že v magisterském studiu budu dále pokračovat distančně, resp. kombinovanou formou, a tak jsem se záhy ozval se zájmem o práci. Po pracovních pohovorech jsem od dubna roku 2014 nastoupil na pozici specialisty nákupu a zásobování v rámci O1, ve které jsem působil do května roku 2018. Následně jsem se přesunul jako oborový specialista do kanceláře výkonného ředitele a po uplynutí dvou let jsem se poprvé dostal na odbor 9 ve funkci vedoucího oddělení hospodaření s hnacími vozidly.

► **Jaké je vlastně rozhraní činností mezi O9 a O12?**

Spolupráce s O12 je velmi intenzivní a doslova na denním pořádku. Sdílíme stejné patro budovy Lighthouse a ani si neumím představit, že by to bylo jinak. Bez odboru 12 by naše plány zůstaly jen plány, protože jediné s provozuschopnými nákladními vozy a lokomotivami je lze realizovat. V úzké synergii je tvořen plán oprav kolejo-

vých vozidel. Spolupracujeme také na přípravě zadávacích řízení při pořizování nových vozidel a modernizací či rekonstrukcí, kde je účast kolegů, z pozice technických garantů a držitelů potřebného know-how, nezbytná. Denní spolupráce se pak prolíná také přes operativní prioritizaci oprav, řešení mimořádných událostí a další.



Ing. David Jelínek

Foto: Michal Roh

► **V jaké kondici je náš lokomotivní a vozový park? Máme dostatek lokomotiv a vozů pro realizaci nasmlouvaných přeprav?**

Kondice lokomotivního a vozového parku mohla pár let zpátky při globálním pohledu na své průměrné stáří být s nadsázkou přirovnávána k vytrvalci v běžeckém důchodovém věku, který se se sveřepým odhodláním snaží dosahovat stanovených cílů ☺. Avšak během posledních pěti let byla nastartována velmi zásadní obměna, která postupně omlazuje vozidlový park, tvoří jej spolehlivějším, efektivnějším a rozšiřuje jeho operabilitu. V oblasti hnacích vozidel stojí za zmínku, že flotila vlastních interoperabilních lokomotiv k dnešnímu dni čítá 23 lokomotiv, do konce letošního roku přibude dalších 5 lokomotiv a do konce roku 2024 bude celkový počet atakovat číslo 50. V nezávislé traktaci byl park doposud posílen celkem o 60 nových a modernizovaných lokomotiv řad 742.71, 744, 753.6 a 753.7 a do konce roku 2024 by se měl dále rozrůst minimálně o dalších 30 lokomotiv. Flotila nákladních vozů se postupně rozrůstá o plošinové vozy pro intermodální dopravu a přepravy na principu technologie Innofreight, pro které je v současnosti využíváno přes 400 vlastních vozů a více než 4 500 výměnných nástaveb. Tento narůstající počet je také důvodem pro stěhování na Terminal Brno z Břeclavi, kde jsou výměnné nástavby přestrojovány a skladovány. V posledních pěti letech byly také pořízeny nové cisternové vozy Zacns, vysokostěnné vozy Eanos

a další. Stejně jako u hnacích vozidel jsou i pro nákladní vozy v následujících letech plánovány další nákupy.

► **Jako ředitel O09 se zabýváte nejen vozidly, ale jste i uznávaným odborníkem na vlakový zabezpečovač ETCS. Jak je to s jeho implementací? Běží vše podle plánu?**

Implementace vlakového zabezpečovače ETCS je aktuálně realizována do hnacích vozidel řad 130, 163, 363, 742.7, 753.7 a začíná se rozvíjet projekt na řadě 363.5, celkem tak hovoříme o 230 hnacích vozidlech. V příštím roce pak naváže dalších 25 lokomotiv řady 742.7, probíhá zadávací řízení na vybavení řad 230 a 240, do toho nové interoperabilní lokomotivy řad 383, 388 a 744 vybavené již z výroby, takže lze konstatovat, že projekt ETCS běží naplno. Co se týká časového harmonogramu, pak si troufám říci, že na výhradní provoz vlaků pod dohledem ETCS na prvních úsecích tratí od roku 2025 a stejně tak na další rozšiřování výhradního provozu v letech následujících budeme připraveni. Optikou finančních plánů je situace horší – musím přiznat, že jsem předpokládal, že po opadnutí prvního boomu na trhu a s postupným navyšováním zkušeností se budou ceny za zařízení a implementace snižovat, ale opak je pravdou. Pochopitelně vnímám, že značný podíl na tomto nese pandemie Covid-19 a nynější válka na Ukrajině vyvolaná ruskou agresi.

Připravil: Michal Roh

# Nová podoba úseku Votice – Sudoměřice u Tábora

V první polovině letošního roku se zcela změnila podoba úseku IV. tranzitního železničního koridoru mezi Voticemi a Sudoměřicemi u Tábora na někdejší dráze Císaře Františka Josefa z Vídně do Prahy.

Tento jednokolejný úsek byl jako součást úseku Gmünd (dnes České Velenice) – Tábor – Benešov u Prahy uveden do provozu 3. září 1871. Prahy pak dráha dosáhla 14. prosince 1871, po dostavbě mostu přes Sázavu u Čerčan. Po celou více než stopadesátiletou historii se trať mezi Voticemi a Sudoměřicemi změnila jen minimálně. Hlavními změnami bylo zřízení dopravní Ješetice (původně Horní Borek) v roce 1942 na místě zastávky z roku 1912, a o téměř půlstoletí později (29. května 1988) pak zahájení elektrického provozu střídavým systémem. Jinak se



S koncem staré tratě zmizela poslední mechanická návštěvna na elektrizované trati na síti Správy železnic – vjezdové a odjezdové na tábořském zhlaví stanice Heřmaničky. Pn 65801 Praha-Libeň – České Budějovice, vedený lokomotivami 363.517 + 514, projíždí 4. října 2015 kolem vjezdového návštěvna v Heřmaničkách.

Foto: Martin Boháč

zení byla vypracována již v letech 2003–2005 a dokumentace pro stavební povolení pak v roce 2013. Již před tím,

Votice, čímž byl s dostatečným předstihem založen budoucí nový násep. Tím jednak došlo k optimální konsolidaci jeho podloží a také byla efektivně využita přebytečná vytěžená hmota, které byl naopak v úseku Sudoměřice – Votice nedostatek. V novém úseku vznikla oproti třem původním stanicím (Heřmaničky, Ješetice a Střeziměř) pouze jediná dopravní Červený Újezd u Votic; kromě toho byly místo zrušených zastávek Červený Újezd u Votic a Mezno zřízeny čtyři nové zastávky Mezno, Střeziměř, Ješetice a Heřmaničky. Dá se tedy říct, že s výjimkou Mezna si dle názvů vyměnily zastávky a stanice svá místa. Důležité rovněž je, že dopravní Červený Újezd u Votic je vybavena kusou kolejí a manipulační plochou, a bude zde tak umožněna nakládka a vykládka železničních vozů.

Během vlastní čtyřleté výstavby mezi jarem 2018 a jarem 2022 tak vznikla dvojkolejná trať dlouhá zhruba 20 kilometrů vedená po čtyřech estakádách, z nichž nejdelší měří 244 metrů, a též



Částečně jednokolejný provoz na nové trati vyvolává nutnost křížování rychlíků a případně i nákladních vlaků v dopravní Červený Újezd Votic. Tak tomu bylo i v sobotu 16. července 2022 večer, kdy se zde setkaly dva rychlíky a vlak Pn 48510 Lenzing – Rakovník.

Foto: Martin Boháč

stále jednalo o náročnou, dalo by se říci až horskou jednokolejnou trať, překonávající přes takzvanou Českou Sibiř rozvodí mezi Sázavou a Lužnicí s vrcholem ve stanici Střeziměř (původně Stupčice) v nadmořské výšce téměř 600 metrů, především ve směru od Prahy vyžadující u nákladních vlaků postrkovou službu. Za tímto účelem byla ve Střeziměři dokonce zřízena točna pro obracení postrkových parních lokomotiv před jejich návratem k Benešovu a Praze.

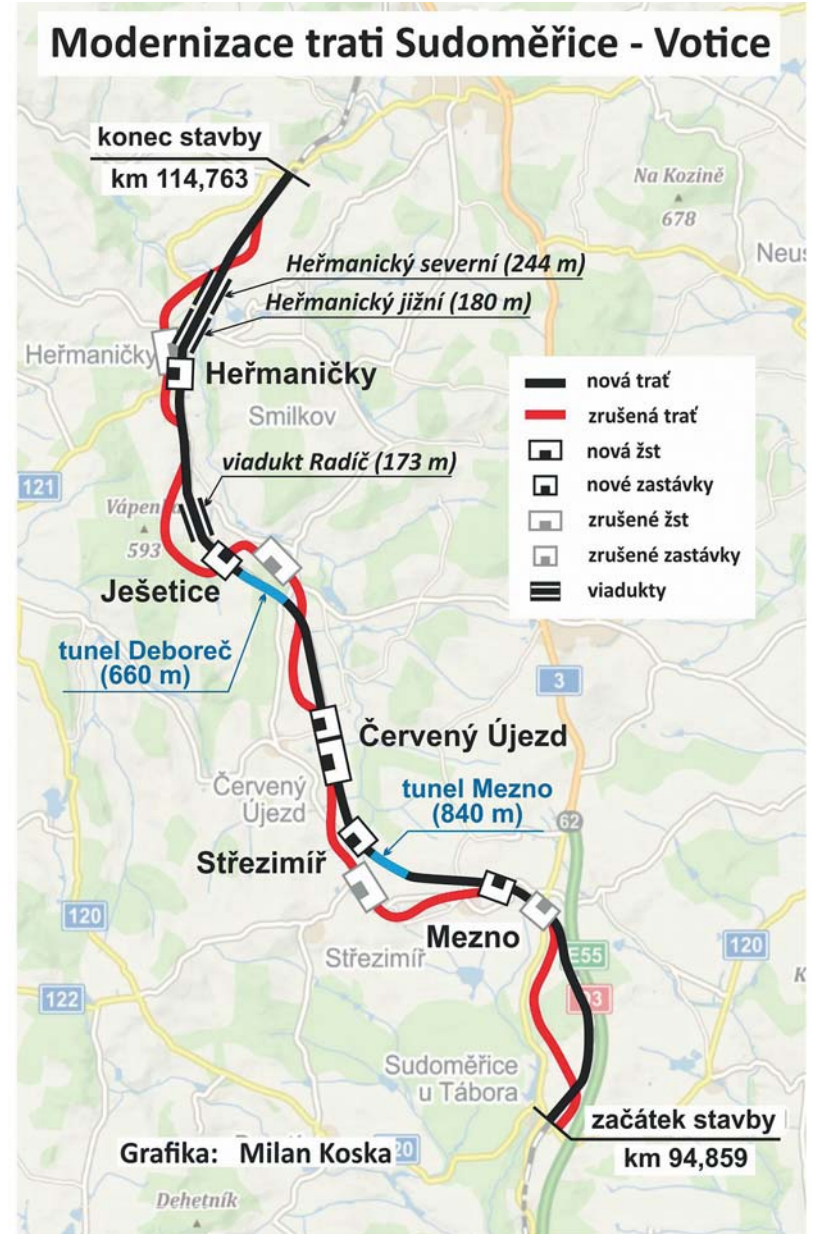
Situace se začala měnit v květnu roku 2018, kdy byly zahájeny stavební práce na zcela nové dvojkolejně trati vedoucí v úplně nové stopě. Ovšem historie vzniku této přeložky je přece jen poněkud delší. Dokumentace pro územní ří-

zení v letech 2009–2012, byl v prostoru Arnoštovic ukládán přebytečný výkop z tehdy budovaného úseku Benešov –



Stejný vlak Pn 48510 zachycený o pár minut později v úseku Ješetice – Heřmaničky

Foto: Lukáš Strejček



Grafika: Milan Koska

dvěma tunely o délkách 660 a 840 metrů. Trať je o dva kilometry kratší než trať původní. Ta byla v náročném terénu více rozvinutá. Zkrácená délka je ovšem vykoupena většími sklony ve směru od severu, a to i když má vrcholový bod v tunelu mezi Mezmem a Střeziměří o něco níže než stará trať. Provoz na staré trati byl ukončen 2. dubna 2022, poté následovala tříměsíční nepřetržitá výluka, během níž bylo třeba dobudovat nové drážní těleso v několika místech, kde se stará a nová trať křížily. V pátek 1. července byl pak zahájen provoz, a to tak, že v úseku Sudoměřice – Červený Újezd u Votic byly od počátku v provozu obě koleje, a úsek Červený Újezd u Votic – Votice je zatím jen jednokolejný. Dvojkolejný provoz by v tomto úseku měl být zahájen v září 2022, kdy by měl být též

zahájen provoz na další přeložce, a to mezi Planou nad Lužnicí a Soběslaví, čímž bude plně dokončen celý koridor mezi Prahou a Ševětínem. Na celé trati do jihočeské metropole pak zbyde dobudovat náročný úsek Ševětín – České Budějovice, na kterém musí být, na poměrně krátké vzdálenosti, překonán výškový rozdíl zhruba 100 metrů.

V současné době je po trati vedena dálková osobní i nákladní doprava, regionální doprava je zatím nahrazena autobusy. Po zavedení systému ETCS by na trati měla být vlakům s aktivním naklápěním skříňe povolena maximální rychlost 200 km/h a konvenčním soupravám 170 km/h. Definitivně by práce měly být ukončeny v roce 2023 a celkové náklady na stavbu dosáhnou 6,7 mld. Kč.

Martin Boháč

## Stipendijní program pro žáky středních škol – „Go Your Way“

Jednou z cest, jak reagovat na vysokou věkovou strukturu zaměstnanců v klíčových provozních profesích s ohledem na současný trend poptávky na trhu práce, je podpora potenciálních zaměstnanců z řad žáků středních škol. Toto je i jedním z cílů dokumentu nazvaného Strategie řízení lidských zdrojů ČD Cargo pro období 2022–2026.

Zajímavou možností, jak tento cíl naplnit, je podpořit žáky středních škol při studiu formou poskytnutí stipendijního programu. Proto od září letošního školního roku nabízí naše společnost středoškolákům stipendijní program s příznačným názvem „Go Your Way“. Cílem motivačního programu je vytvořit intenzivnější vztah mezi žákem a ČD Cargo, podpořit jej při studiu fi-

nančně a motivovat ho k budoucí spolupráci formou nabídky uplatnění v některé z našich provozních profesí. Prioritou pak je, aby žák po ukončení studia nastoupil do zaměstnání v profesi, kterou si sám vybral.

Nezbytným předpokladem, ze kterého program vychází, je již dobře fungující systém spolupráce naší společnosti se středními školami. V současné době takto „fungujeme“ s 16 středními školami. Systém partnerství spočívá na to, že si žáci v průběhu studia volí společnost, ve kterých by chtěli absolvovat odbornou praxi. Tady hoši a dívky poznávají prostředí společnosti, seznamují se s provozem, technologiemi, řízením a dalšími informacemi a rovněž poznávají naše skutečné zaměstnance. Ti se snaží ukazovat, vysvětlovat, co a jak funguje, řídí se a probíhá. Na této

platformě se reálně student seznamuje s tím, co by v budoucnu mohl nebo chtěl dělat, jaká profese se mu líbí. Tak student pozná prostředí společnosti a společnost s ním, jakožto s budoucím zaměstnancem, může cíleně pracovat.

Stipendijní program „Go Your Way“ je založen na vyplácení stipendia a motivačních příspěvků žákům, kteří se podpisem smlouvy o stipendiu zavazují, že po skončení studia uzavřou pracovní smlouvu s ČD Cargo. Výhodou tohoto programu pro studenta je, že pokud se rozhodne do stipendijního programu vstoupit, ví, na jakou konkrétní profesi se studiem připravuje a my mu můžeme nabídnout poznání této pozice, včetně vyzkoušení si jí v reálném provozu. Jednoduše řečeno, stipendijní program je úzce spojen s odbornými praxemi žáků a systém

podpory začíná v době, kdy student v rámci studia absolvuje tyto praxe ve společnosti.

**Podmínky a pravidla stipendijního programu „Go Your Way“:**

- Žák studuje 3. nebo 4. ročník maturitního oboru, respektive 2. nebo 3. ročník učňovského oboru.
- Podle úrovně studijních výsledků je žákovi vypláceno každý měsíc s výjimkou prázdnin stipendium + motivační příspěvky.
- Motivační příspěvky může žák obdržet za studium cizího jazyka – němčiny nebo polštiny, za úspěšné ukončení střední školy a třeba příspěvek na dopravu.
- Nezbytnou podmínkou je, že žák školu navštěvuje pravidelně a studuje bez kázeňských přestupků.
- Nutnou podmínkou při podpisu

smlouvy o stipendiu je, že se student zaváže po ukončení studia uzavřít pracovní poměr s ČD Cargo na některou z provozních profesí.

• Samozřejmostí je dobrý zdravotní stav – splnění podmínek zdravotní způsobilosti.

Kapacitu počtu podporovaných žáků máme omezenou. Pokud by poptávka převýšila naši nabídku, budeme stipendisty vybírat podle nejlhodnějších předpokladů pro práci u nás.

Na startu tohoto programu očekáváme silný zájem nejen ze strany žáků našich smluvních škol, ale také především ze strany dětí a jejich rodičů z řad našich zaměstnanců.

Bližší informace o stipendijním programu najdete na [www.cdcargo.cz/stipendijni-program](http://www.cdcargo.cz/stipendijni-program).

Tomáš Jelínek

# Spojení historie a současnosti – přeprava Slovenské strelly

Zajímavé spojení historie a současnosti železnice a také naplnění sloganu ČD Cargo „Cokoliv-kamkoliv“ představovala přeprava studeného motorového vozu M 290.002 Slovenská strela z Kopřivnice na akci do Ostravy.

Prázdninovou akci „Fajne léto“ pořádalo v sobotu 20. srpna 2022 Železniční muzeum moravskoslezské, o.p.s. (ŽMMS). Akce se konala ve stanici Ostrava střed a k vidění zde byla mimo jiné právě Slovenská strela. Protože však na jednotce probíhala oprava motoru a byla tak samostatně nepojízdná, požádalo ŽMMS Provozní jednotku Ostrava o zabezpečení její přepravy z deponiáře v Kopřivnici do stanice Ostrava střed a zpět.



Propojení strelly a lokomotivy tažnou tyčí

Foto: Aleš Kika

Průjezd zvláštního vlaku Příborem

Foto: Martin Monsport

Po organizační přípravě s odbory O7 (odbor podpory prodeje) a O21 (odbor provozních technologií) vše dopadlo na jedničku. Byly zavedeny zvláštní vlaky ve složení vlaková lokomotiva 742.714 + studená M 290.002 Slovenská strela. Asi 2 000 návštěvníků a železničních fandů si tak mohlo ostravský „fajny“ den užít se všemi plánovanými exponáty, mezi něž se operativně zařadila

i modernizovaná 742.714. Zvláštní vlaky na trati spolehlivě vedl strojvedoucí instruktor PJ Ostrava pan Richard Ondrušek, který pak ještě během dne skvěle reprezentoval ČD Cargo a představoval zájemcům o prohlídku lokomotivu 742.714.

Použitý slovní obrat „spojení historie a současnosti“ byl naplněn i doslovně, když k fyzickému propojení s M 290.002

bylo nutno použít repliku původní speciální tažné tyče; Slovenská strela totiž postrádá nárazníky, a to je vlastně dobře, není rušen její nádherný nadčasový design a krásné linie. Přístup ČD Cargo a kvalitu poskytnutých služeb ocenil následně i ředitel ŽMMS pan Vojtěch Hermann oficiálním poděkováním.

Ivan Čimbora

## Business Cargiáda 2022

Péče o zákazníky a obchodní partnery patří dlouhodobě mezi důležité články aktivní obchodní politiky ČD Cargo. Nedílnou součástí jsou i oblíbené sportovně-spoločenské akce, jako například „Sportovní hry ČD Cargo“, jejichž 15. ročník se uskutečnil symbolicky 15. září v areálu hotelu Kraskov uprostřed Železných hor nedaleko sečské přehrady.

Premiérově byla tato akce letos prezentována jako Business Cargiáda. Změna názvu však nebyla samoučelná, ale přinesla s sebou i změnu konceptu her a namísto individuálních sportovních disciplín se soutěžilo týmově. Hlavním cílem bylo zapojit do sportovních aktivit většinu z účastníků po celý den, pobavit se při nenáročných sportovních aktivitách, zrelaxovat a alespoň na chvíli se opřít od náročných pracovních povinností.

8 týmů získávalo v průběhu dopoledne v netradičních sportovních disciplínách svými výkony speciální peníze, za které si pak nakupovalo součástky pro stavbu závodního stroje – lokomotivy. Vyvrcholením sportovního zápolení bylo odpolední „Grand Prix ČD Cargo“, při kterém se prezentovaly jednotlivé sestavené lokomotivy se svými strojvedoucími na závodní dráze. Kreativita jednotlivých týmů byla obdivuhodná, a tak vznikly opravdu originální stroje neobvyklých

designů a konstrukcí. Není vůbec podstatné, kdo si nakonec odnesl vítězné poháry a medaile, ale to, že po celý den panovala mezi všemi účastníky skvělá nálada, na které nic neubrala ani nepřizřen počasí. I přes tu

byla letošní účast rekordní, a to téměř 90 účastníků z více jak 30 firem.

Během celého dne nechybělo výborné občerstvení a zanedbán nebyl ani pitný režim. Pro ty, kteří v rámci sportování utrpěli nějaký ten šrám či menší bo-

lístku, byla v pohotovosti zručná fyzioterapeutka. Program však nekončil ani ve večerních hodinách, kdy byla připravena závěrečná soutěžní disciplína, týmová soutěž v karaoke. „Odborná porota“ hodnotila nejen vlastní pěvecké výkony, ale také choreografii a celkový projev jednotlivých týmů. Na úplný závěr pak nechyběla večerní diskotéka, kde mnozí dokazovali, že jejich rezervoár sil je téměř nekonečný.

Důležitost akce umocnila aktivní účast zástupců vedení společnosti a úseku obchodu. Zde je nutné vyzdvihnout zejména výkony člena představenstva Zbyszka Waclawika a ředitelky odboru obchodu Vlasty Slavíkové. Domů se všichni rozjížděli s dobrou náladou, novými zážitky a přáním brzy se zase na podobné akci společně setkat.

Text a foto: Zdeněk Šiler



# 20 let funkce bezpečnostní poradce v železniční přepravě nebezpečných věcí v České republice

S restrukturizací předpisů pro přepravu nebezpečných věcí po silnici a železnici došlo v České republice ve 2. polovině roku 2002, nejpozději od 1. ledna 2003 i ke vzniku nové funkce „Bezpečnostní poradce pro přepravu nebezpečných věcí“.

Blíží se tak 20. výročí vzniku této funkce v České republice. Chtěl bych těm, kteří třeba tak dlouho v oboru přepravy nebezpečných věcí nepracují, vznik mimo naši zemi i vznik v České republice trochu osvětlit. Jak to celé probíhalo?

V závěru devadesátých let 20. století vzniká ve Spolkové republice Německo pro zvýšení bezpečnosti přeprav nebezpečných věcí nová funkce a povinnost.



Každý podnik, který nebezpečné věci přepravuje, musí ustanovit funkci „Sicherheitberater“ (Poradce pro bezpečnost). Ta se postupem doby a přirozeným vývojem přeměnila na oficiálně nazvanou „Gefahrgutbeauftragter“ (Poradce pro nebezpečné věci). V ze-

mích Evropské unie byla tato funkce a povinnost ustanovena Směrnicí Rady 96/35/ES z 3. června 1996 o stanovení a způsobilosti k povolání bezpečnostních poradců pro přepravu nebezpečných věcí na silnici, železnici nebo vnitrozemských vodních cestách.

Česká republika se od druhé poloviny devadesátých let na tuto skutečnost také začala připravovat, protože v připravovaném restrukturizovaném Řádu RID/Evropské dohodě ADR a Dohodě ADN, které měly začít platit od 1. ledna 2001, byla tato povinnost nově stanovena v oddílu 1.8.3 RID/ADR/ADN, když sem byla převzata ustanovení Směrnice 96/35/ES. Požadavky na funkci bezpečnostního

poradce pro přepravu nebezpečných věcí (dále jen BP) na železnici však nebyly shodné s požadavky na BP pro přepravu nebezpečných věcí po silnici, neboť nařízení vlády č. 1/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, v §14 – 16 stanovilo doplňující požadavky, které oddíl 1.8.3

RID (ani ADR) nepožadovaly. Jedná se o následující požadavky:

1. Každá fyzická nebo právnická osoba, která je odesílatelem, dopravcem nebo příjemcem nebezpečných věcí musí ustanovit BP pro přepravu nebezpečných věcí, jestliže celkový objem přepravovaných nebezpečných věcí přesahuje 50 tun za kalendářní rok.

2. Podmínky pro získání odborné způsobilosti bezpečnostního poradce:

- úplné střední vzdělání,
- praxe v délce nejméně pěti let v oblasti nakládání s nebezpečnými věcmi,
- zdravotní způsobilost, podle §2 písm. b) bodu 1 vyhlášky č. 101/1995 Sb.,
- vykonání zkoušky z odborných teoretických znalostí podle obsahového zaměření zkoušky, uvedeného v příloze č. 1 k nařízení vlády č. 1/2000 Sb. a zároveň podle oddílu 1.8.3 RID.

Bezpečnostním poradcem může být, buď vedoucí podniku, osoba s jinými povinnostmi v podniku, nebo osoba, která výše uvedeným podnikem není zaměstnána, tzv. „externí bezpečnostní poradce“. S přihlédnutím k činnosti podniku bylo stanoveno, že BP má zejména tyto 3 hlavní povinnosti – sledovat soulad s požadavky na přepravu nebezpečných věcí, radit svému podniku při přepravě nebezpečných věcí a především připravit výroční zprávu pro vedení svého podniku a orgán místní veřejné správy. Kromě výše uvedených hlavních úkolů byly v roce 2001 stanoveny např. tyto další povinnosti, jako ovlivňovat pořizování dopravních prostředků podnikem při respektování všech zvláštních požadavků souvisejících s přepravou nebezpečných věcí, kontrolovat zařízení užívaná při přepravě, nakládky nebo vykládky nebezpečných věcí, zajišťovat školení zaměstnanců podniku, sledovat dodržování nouzových postupů v případě jakékoli mimořádné události, která může nepříznivě ovlivnit bezpečnost přepravy, nakládky nebo vykládky nebezpečných věcí, vyšetřovat a pokud je to vhodné, vypracovávat zprávy o vážných mimořádných událostech nebo vážných nedostatecích zaznamenaných během přepravy, nakládky nebo vykládky nebezpečných věcí, či ověřovat, že zaměstnanci zúčastnění na přepravě, nakládky nebo vykládky nebezpečných věcí mají k dispozici podrobné provozní postupy a pokyny.

Ministerstvo dopravy a spojů ČR v průběhu roku 2001 rozhodlo (pod vedením JUDr. Jaroslava Souška, ředitele odboru drah a železniční dopravy), že k získání „osvědčení BP“ se bude muset uchazeč podrobit školení a složit zkoušku schválenou příslušným úřadem, kterým je v České republice Ministerstvo dopravy, odbor drah a železniční dopravy. Technickou podporou při zajišťování zkoušek bylo rozhodnuto pověřit Ústav podnikové výchovy ČD (ÚPV). Školící organizace byly vybrány na základě výběrového řízení MDS ČR v roce 2002.

První zkoušky se uskutečnily v září 2002, a to ve spolupráci s odborem nákladní dopravy a přepravy Českých drah (O21). Zkouška byla písemná, doplněná o ústní zkoušku z případných



nejasností v písemné zkoušce. Byla vykonána před komisí stanovenou MDS ČR, úspěšní absolventi obdrželi „osvědčení“ s pořadovými čísly 11 a vyššími. Osvědčení platí 5 let s tím, že po uplynutí této doby bylo možné jeho prodloužení o dalších 5 let po absolvování obnovovací zkoušky. Počty BP v ČR se během let ustálily na cca 100 činných BP, obměna je cca 20 BP ročně, a to buď nových, nebo po vykonání obnovovacích zkoušek.

Ministerstvo dopravy následně vypracovalo („hybnou silou“ při tvorbě byl pan Ing. Martin Vošta z odboru drah a železniční dopravy) i jakýsi metodický pokyn a vzor pro vypracování výroční zprávy, kterou musí BP každý rok pro vedení podniku zpracovat. V RID, ani ADR, či ADN tento vzor do dnešního dne není zpracován a je tak na „libovůli“ zpracovatele i vedení podniku, co do ní uvede, či neuvede. Na železnici je pak stanoveno, že by měla být za příslušný rok vypracována do 31. března následujícího roku.

Již na počátku roku 2002 byly mezi prvními podniky v České republice, které začaly s přípravou, České dráhy. Výnosem generálního ředitele ČD s.o. č.j. 55554/02-O21, ze dne 14. března 2002 byla u Českých drah s.o. zavedena funkce „bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí“. Ředitelé OPŘ vybrali vždy po jednom pracovníku, který splňoval podmínky, a ti se připravili pod vedením O21 na zkoušky, jak to bylo podmínkami stanoveno. V září 2002 všichni úspěšně složili zkoušku pro bezpečnostního poradce dle nařízení vlády č. 1/2000 Sb. a kapitoly 1.8 RID. Od 1. ledna 2003 tak ČD splňovalo nové podmínky RID 2003 i nařízení vlády.

BP byl ustanoven na odboru nákladní dopravy a přepravy a měl na starosti především:

- metodické vedení bezpečnostních poradců u ČD,
- zastupování ČD ve styku se zahraničím,
- uplatňování podmínek pro přepravu nebezpečných věcí u organizačních složek ČD,
- plnění dalších úloh spojených s přepravou nebezpečných věcí.

BP OPŘ byli ustanoveni na oddělení nákladní dopravy a přepravy, vrcholově byli řízeni řediteli OPŘ a měli kromě přepravy nebezpečných věcí přidělenou i další agendu. Vzhledem k časové náročnosti této funkce (častějšího pobytu „v terénu“ – v železničních stanicích, DKV, u zákazníků přepravujících nebezpečné věci, u příp.

mimořádných událostí atd.) byli tito pracovníci vybaveni odpovídající technikou (mobilní telefon, přenosný počítač, fotoaparát atd.). Pro naplnění podmínek Prováděcích pokynů pro bezpečnostní poradce u ČD v podmínkách Divize obchodně provozní, zpracoval vrchní ředitel této divize vlastní opatření. To samé v podmínkách jednotlivých obchodně provozních ředitelství provedli ředitelé OPŘ.

V roce 2003 pak vznikla v ČR Asociace bezpečnostních poradců (ABP), která má za cíl sdružovat bezpečnostní poradce pro přepravu nebezpečných věcí po železnici. Jedním z členů výboru byl od počátku zavedení funkce i BP ČD. Povinnost ustanovit funkci BP (a to mohu ze své 30leté praxe v oblasti přeprav nebezpečných věcí potvrdit) vedla k tomu, že pojem přeprava nebezpečných věcí i vlastní bezpečnost jejich přepravy doznaly většího vnímání ve společnosti a tím i větší bezpečnosti vlastních přeprav. Činnost BP se během let vyvíjí, je různorodá. Ať už se to týká vlastního vzdělávání BP, přístupu ke své činnosti, komunikaci s ostatními BP, vystupování vůči orgánům i vůči vedení podniků. Ty také pochopily, že to není jen nová „brzda“ při přepravě nebezpečných věcí, ale BP je brán jako „pomocník“ při bezzávadné přepravě a odbytu výrobků podniků při maximálním snížení rizik pro společnost i environment.

Text: Stanislav Hájek  
Ilustrační foto: Martin Boháč

**Pozvání na jedenácté (a snad ne poslední 😊) setkání Cargonautů a jejich přátel v pátek 7. října 2022 v Praze - Kyjích v restauraci „Šimanda“ pár kroků od zastávky!**



Zveme všechny kamarády od kolejí na setkání „nádražáků“, kteří prostě mají rádi pokec v prima partě. Abychom zájemcům o setkání z větší dálky (nebo těm, co musí večer do práce) umožnili účast také, budeme tam už od 14:00 hodin. Kdo by se ptal na ukončení akce, tak se stačí podívat na zavírací hodiny restaurace (www.simanda.cz).

Uvítáme mezi námi i kamarády od ČD, SŽDC a dalších firem, prostě všechny známé od kolejí, protože se pořád bereme jako jedna velká a dobrá parta. A jelikož se známe převážně jen po telefonu, je tu možnost poznat se i osobně!

Těšíme se, a pokud budeme vědět odpovědi, tak vaše případné dotazy rádi zodpovíme! A neboj se s sebou vzít kamarády, kteří se s námi rádi potkají! Dobrou náladu s sebou!

Srdečně zve „Doktor“ a spol.



Kontakt na restauraci: 222 233 999, 606 992 222

Kontakt na pořadatele: Ivo Fajman, 725 854 301, velorex@email.cz

## Ze zahraničí

### NĚMECKO – NIZOZEMSKO

#### Omezení kapacity na hranicích

Výstavba třetí koleje na trati mezi Emmerichem a Oberhausenem si vyžádá 80týdenní omezení kapacity na této významné hraniční trati. Provoz bude omezen od začátku listopadu 2024 do konce května 2026. Úplně zastaven bude provoz na dobu 20 týdnů. Stavební práce zde byly zahájeny již v roce 2016 a pokračují do roku 2026. Na odklonových trasách by provoz neměl být omezen žádnými výlukami, bude prováděna pouze běžná údržba. Zmíněným úsekem projede až 75 nákladních vlaků denně.

Zuzana Kovačová

# Železniční proměny (29.)

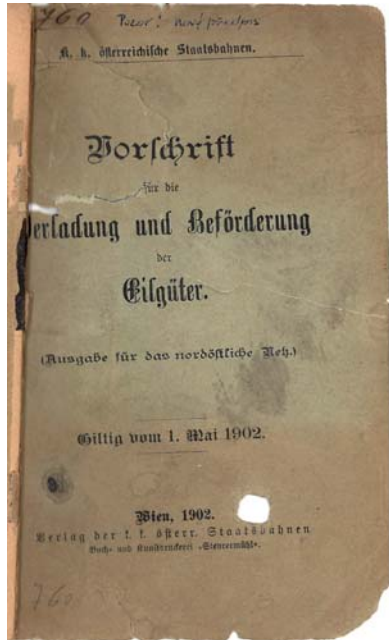
## Přeprava spěšnin a kusových zásilek



Na úvod nejprve tři data: K 1. lednu 2005 skončila na českých železnicích přeprava spěšnin, ani ne před pěti lety, k 9. prosinci 2017, byla u ČD ukončena služba ČD kurýr – jakýsi pohrobek přepravy spěšnin, která zajišťovala přepravu přednostních zásilek omezené hmotnosti mezi 181 stanicemi.

Ekonomicky, kdy se po roce 1989 o přepravu balíčků začaly přetahovat Česká pošta a nejrůznější kurýrní či spediční firmy, byla tato služba zajišťovaná železnicí už ekonomicky neudržitelná. A do třetice: právě před 120 lety, 1. května 1902 rakouské státní dráhy (kkStB) vydaly formou předpisu manuál pro přepravu spěšnin, který obsahoval i přehled kurzů či překládkových stanic pro spěšniny. Tenoučský sešitek formátu A 6 vyšel pro západní síť, kde byly i české země, a pro severovýchodní síť, kde byla Halič.

Prostřednictvím předpisu, který nese skladové číslo 758 a 760, se na tuto dříve tradiční železniční činnost podíváme podrobněji. Vedle obecných pokynů zde najdeme přehled kurzových vozů, které jedničkou začínají na Západní dráze (bývalé KEB) a Předlitavsko končí číslem 362. A to ještě zdaleka ne všechny místní dráhy existovaly. Kurzy přetínaly zemské hranice a často byly dosti krkolomné, třeba aby pokryly některou z místních drah, kde byla vyšší četnost spěšnin. Mířily i na dráhy jiných společností. Mimo to jezdily (i na lokálkách) kurzové zavěně vozy pro obvyklé kusové zásilky (za nižší dovozně). Je jasné, že lokálkou kusovky i spěšniny jely na téže smíšeném vlaku, když místní dráhy v té době znaly zpravidla jen po jednom dopoledním a odpoledním páru vlaků. Spěšninový vůz 347 Lochovice – Smíchov jel lokálkou na vlaku č. 4552, přičemž ji obsluhoval, zatímco projížděnou trasu Zadní Třeboň – Smíchov obsluhovaly vozy jiné. Vy-



Obálka předpisu pro spěšniny z května 1902 **Sbírka: Knihovna ČD**

sadou spěšninových vozů bylo jejich řazení na vlaky osobní dopravy včetně rychlíků, díky čemuž doručení spěšnin dosahovalo poměrně dobrých lhůt. Automobilová doprava byla v plenkách, co víc si dráha mohla přát.

Ústředními nádražími pro spěšniny byla Vídeň II a hlavně nádraží Brigittenau, kde se soustřeďovaly kusové zásilky. V Praze pro státní dráhu to byla nádraží Františka Josefa (dnešní hlavní, z pohledu přepravního zde byla ještě stanice BNB) a Vršovice-Nusle. Po zes-tátnění k nim přibyla i „Masaryčka“. Superdálkové kurzy mířily z Prahy FJB do Pontafelu, Bad Ischlu, Salzburgu, Michelbeurenu a dva do Vídně (jeden obsluhoval všechna místa od Hostivaře do Heiligenstadtu, „hlavák“ byl výchozí pro kurzy do Obrnic, Hlubočep až Mostu, další byly dva kurzy do Budějovic, jeden do Veselí nad Lužnicí, tři do Plzně plus jeden do Železné Rudy a jeden do Mariánských Lázní. Spěšniny pro zmíněnou lokálku do Lochovic vozem č. 312 jely na vlaku 4551. Některé kurzy měly přímo definované poslání – nejčastěji šlo o vozy na mléko nebo maso (č. 310

Smíchov – Břežnice). S Vršovicemi byly spojeny kurzy do Sedlčan, Vlašimi. Kurz 182 jel v úseku Modřany – Dobříš, 181 Čerčany – Kolín, 183 Čerčany – Vrané. Mimoto v těchto směrech jelo ještě několik vozů na kusové zboží (těch bylo jen v Předlitavsku vedeno skoro 1 400). Tarifní záležitosti, resp. formy slev, byly tak rozsáhlé a měnící se, že by mohly být tématem samostatného historického zastavení.

Objemy přepravovaných spěšnin rozhodně nebyly malé. Pohlédneme nyní pro změnu na společnost Rakouské severozápadní dráhy. Na ní nejvýkonnější stanicí byla Vídeň severozápadní nádraží, v níž bylo v roce 1896 podáno přes 12 000 tun spěšnin (z toho přes 10 000 tun se sníženým dovozním), vydáno bylo přes 18 800 tun (z toho jen 1 300 tun za plně dovozně). Praha ÖNWB v tomtéž roce vydala přes 2 800 tun. Ostatně těšnovské nádraží, resp. jeho obvod na Rohanském os-



Jako spěšniny byly přepravovány například konve s mlékem.

**Sbírka: Michal Roh**

trově, bylo jakousi ústřední stanicí pro spěšniny a mezinárodní kusové zásilky prakticky do svého zrušení. A ani relativně malé stanice nezůstávaly pozadu – v Kutné Hoře město bylo v roce 1896 podáno přes 285 tun, vydáno přes 950 tun. Rozklíčování po stanicích včetně maximálních či průměrných hodnot přinášela většina výročních zpráv drážních společností.

Všechno zboží musel někdo přijmout, vydat, opatřit dokumenty, nakládat, vykládat a překládat. Extrémní personální a mzdová náročnost přispěla v mnohem pozdější době k zániku této činnosti. Třeba z pohledu překládky spěšnin významná stanice Chocel roku 1917 zaměstnávala nákladního pokladníka, čtyři skladmistry a nejméně 36 zaměstnanců, v krizovém roce 1929 nákladního pokladníka, skladového manipulanty, 12 skladníků a skladových zřízenců a přes 30 pomocných zaměstnanců. I když tak jednoduché to nebylo. Zemský výbor království českého na svých lokálkách každoročně uváděl pro všechny tarifní body počty prodaných jízdenek a počty odeslaných a došlých zásilek včetně spěšnin a výčetem zaměstnanců a jejich platů. Z pohledu na stránku Posázavského Pacifiku z roku 1912 nějaká přezaměstnanost na lokálkách zrovna neplyne – zastávky do ročního obrátu 2 500 jízdenek a do stovky



Jeden z nejmenších typů příručních skladišť kkStB se dodnes dochoval ve stanici Všeradice na trati Zadní Třeboň – Lochovice. Ještě v roce 1972 zde platilo výpravní oprávnění pro vozové zásilky i spěšniny. **Foto: Martin Navrátil**



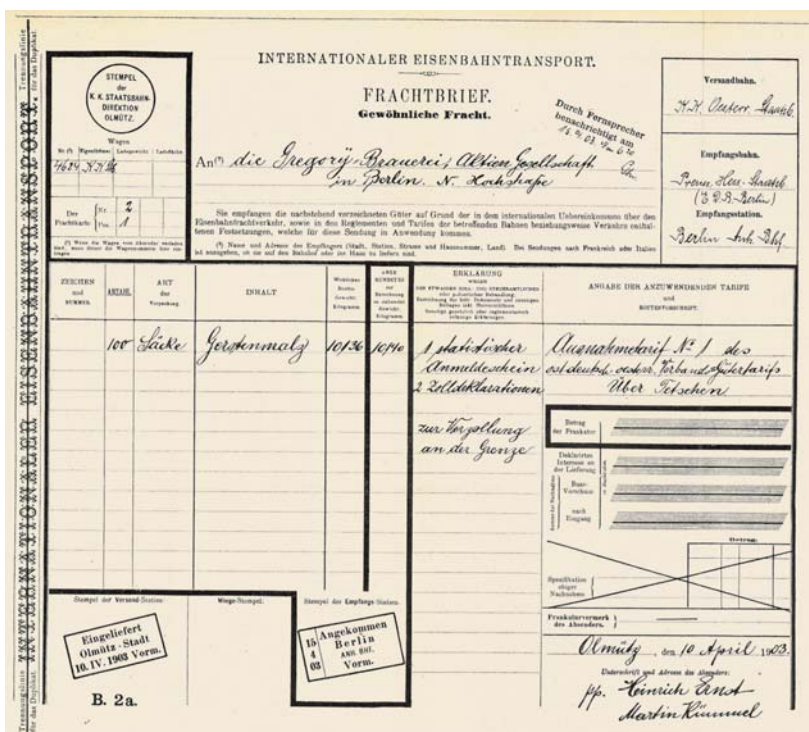
„Zetka Gln/Ztr 102 2 278 u rampy rychlozboží“ je takovým symbolickým obrazkem pro přepravu spěšnin v období 1950–1989. Kolín, únor 2008. **Foto: Martin Navrátil**

zásilek byly tehdy neobsazeny. Za rok 1912 v Poříčí nad Sázavou 7 929 prodaných jízdenek a 2 748 ks zboží obstarala žena tratmistra za měsíční paušál 10 korun, v Jílovém u Prahy 21 441 jízdenek a 6 403 ks zásilek obstaral staniční správce s pokladním příplatkem 6 korun měsíčně, jemuž pomáhal dělník za denní mzdu 2,30 K.

V pokrizovém roce 1935, kdy bylo na ČSD přepraveno přes 49 mil. tun nákladů, se zavazadel a spěšnin přepravilo 67 957 tun. Po roce 1948 byl položen základ přepravy kusového zboží společnostmi ČSAD a ČSD, což přineslo postupný útlum přepravy kusovek po kolejích a nakonec i jejich konec. Komerční pracovníci, manipulanty překládacích ramp a skladníky se stali nadbytečnými, z osiřelých skladišť se staly v lepším případě skladiště sběrné služby ČSAD, případně odkladiště inventáře, některým se po roce 1989 povedlo najít nějaké druhotné využití, část fyzicky nepřežila, stovky jich chátrají dodnes, aniž by nalezly

smysluplné využití. V roce 1966 bylo naloženo na vozy 198 milionů tun nákladu, přepraveno 225 mil. tun, ale jen přes 3,4 mil. tun kusového zboží.

Předpis TR 6 roku 1972 sice vykazoval ještě stovky tarifních bodů s výpravním oprávněním pro vnitrostátní kusové zásilky, jejich počet se změnami rychle snižoval a tato činnost nezadržitelně špěla ke konci. Rozhodujícím datem se stal Silvestr 1977. Už od 19. prosince 1977 byl vyhlášen zákaz přepravy kusových zásilek a ty, které byly do 31. prosince na cestě, byly ve stanicích opatřeny přepravním listem sběrné služby ČSAD. Opatření se týkala i vojenských kusových zásilek, mezinárodní byly převedeny na spěšniny, přepracovány byly předpisy, vydán seznam výpravních oprávnění tarifních bodů a další služební pomůcky. A konec spěšnin se opět přiblížil. Dnes je jasné, že přeprava jednotlivých kusových zásilek v podobě, jak fungovala dříve, se na koleje sotva kdy vrátí. **Martin Navrátil**



Jako vzor mezinárodního spěšninového listu u prusko-hessenských drah z roku 1903 byl tento na 100 žoků chmele z Olomouce pro pivovar Gregorij v Berlíně. **Sbírka: Martin Navrátil**

### Foto měsíce



Toto výměnové závaží již nikdo nepřestaví. Původní korintské nádraží s rozchodem kolejí 1 000 mm je již 15 let v penzi. Sloužilo více než sto let. Příroda zde v blízkosti přístavu vytváří romantický prostor nejen pro fotografy. Na prorezivělých kolejích lze stále vidět tři nákladní vozy v rozkladném stavu. Nádražní budova se však má k světu, slouží jako kancelářské prostory nezeleznických společností. Zářijové foto měsíce nám zaslal **Vlastimil Hybrant**.