

# Cargovák



## Úvodní sloupek

### Těšíme se na vás nejen v Ostravě

**V** Rok se s rokem sešel a my bychom všechny naše obchodní partnery, studenty a další příznivce chtěli pozvat na tradiční setkání do Ostravy, kde se ve dnech 11. – 13. června uskuteční další ročník mezinárodního železničního veletrhu a konference Rail Business Days. V loňském roce prošlo branou veletrhu více než 8 tisíc návštěvníků, kteří mohli shlédnout 13 nejmodernějších kolejových vozidel – jednotek, vozů a lokomotiv – a navštívit stánky 113 vystavovatelů. Také letos organizátoři hlásí „vyprodáno“ – počet expozic, které si budou moci návštěvníci prohlédnout, se vyšplhal na číslo 125 a plno bude i na expoziční koleji, kde by mělo být vystaveno 12 exponátů. Je jasné, že v Ostravě nebude chybět ani ČD Cargo. To se v Ostravě pochlubí hned čtyřmi vozidly, za účasti ministra dopravy zde například pokřtí nejmodernější lokomotivu řady 383 se zbrusu novým a zajímavým polepem,

který, jak věříme, zaujme nejen železniční fotografy, ale i širokou veřejnost. Těšit se však můžete i na další vozidla a chybět nebude ani vyhledávaný prezentační vůz plný zajímavostí, soutěží a her. Pozvat bychom vás chtěli i na odbornou konferenci, jejíž témata jsou v současné době víc než aktuální – energetika, vozidla s alternativními pohony apod.

Ale nejen v Ostravě se můžete setkat s naší společností. Naše lokomotivy a zaměstnanci nebudou chybět ani na Regionálním dni železnice, který se v pražských Vršovicích bude konat v sobotu 1. června 2024. Veřejnosti se zde představí například staronová posila lokomotivního parku ČD Cargo – střídavý „plecháč“ v retro nátěru. No a pokud vás návštěva akcí ve městech neláká, vydejte se třeba do Jizerských hor, kde se díky spolupráci se společností Zubačka můžete svést výletními vlaky do Harrachova, v jejichž čele bude některý z našich „elektroniků“.

MICHAL ROH

## Obsah

### Jak jsme si vedli v roce 2023

**02** Rok 2023 byl rokem plným globálních změn, které samozřejmě velkou měrou ovlivnily i činnost ČD Cargo. Z těch nejvýznamnějších faktorů musíme zmínit pokračující válku na Ukrajině, postupující průmyslovou recesi, vysoké ceny energií atd. I přesto se nám loňský rok podařilo uzavřít se ctí.



### Stipendijní program

**06** Od roku 2022 nabízí naše společnost pro žáky středních škol podporu při studiu prostřednictvím stipendijního programu „Go Your Way“. Rádi bychom dnes čtenáře seznámili se dvěma účastníky tohoto programu, kteří se nyní v ČD Cargo připravují na pozici strojevodoucího.



V dubnovém Cargováku, v článku o jízdě zvláštního „fotomanipuláku“ do Kadaňského Rohozce, byla zmínka o tom, že poslední pravidelný nákladní vlak odtud odjel v srpnu 2010. A již na konci dubna už tato informace nebyla platná. 25. dubna 2024 totiž lokomotiva a zaměstnanci Provozního pracoviště Most přistavili do Kadaňského Rohozce první čtyři vysokostěnné vozy na nákladku dřeva. Kromě víkendových osobních vlaků tak část doubovských lokálek znovu ožívá jízdami manipulačních vlaků ČD Cargo. FOTO: MICHAL ROH

# Udržitelnost v ČD Cargo

**V**ětšina z vás jistě zaznamenala, že téma udržitelnosti se ve společnosti objevuje čím dál tím častěji. Proto jsme si pro vás připravili rozhovor s Petrou Slováčkovou a Radkem Smetanou. Tí mají v naší společnosti na starosti probíhající program nefinančního reportingu a poodhalí nám, jak povinnosti vyplývající z Evropské legislativy, tak i další aktivity, které ČD Cargo v rámci odpovědného podnikání realizuje. Téma udržitelnosti je velice široké, a proto čtenáře Cargováku budeme pravidelně informovat nejen o vývoji programu, ale i o dalších tématech týkajících se udržitelnosti. Dnes se zaměříme na nefinanční reporting.

► **Petro, Radku, můžete nám blíže přiblížit oblast nefinančního reportingu?**

**Petra:** Určitě, nefinanční reporting úzce souvisí finančním. Finanční reporting si naši kolegové dokáží velice dobře představit. Jedná se o pravidelné reportování finančních výkazů založených na účetních datech – to znamená například účetní závěrka, výsledovka, výkazy o změně kapitálu či peněžních tocích. Vykazování podléhá regulaci. V České republice je povinnost sestavovat účetní závěrku v souladu s IFRS standardy (ČD Cargo vykazuje od roku 2019) a podléhá pravidelnému auditu.

**Radek:** Nefinanční reporting, neboli zveřejňování informací o sociálních, environmentálních aspektech a způsobech vedení společnosti (tzv.



Ing. Petra Slováčková

ESG), je další ze sady nástrojů, jak lze společnost ohodnotit z pohledu společenské odpovědnosti a má dlouhodobější historii než se na první pohled zdá.

► **Můžete nám tu historii trochu přiblížit?**

**Radek:** Ano a myslím si, že je to nezbytné pro pochopení vazby s finančním reportingem. Nefinanční reporting byl prvně ukotven do Evropské legislativy v roce 2014 zveřejněním tzv. Směrnice o nefinančním reportingu (NFRD). Ta dávala za povinnost společnostem nad 500 zaměstnanců (kotované společnosti, banky, pojišťovny) zveřejňovat informace o ESG a dávala investořům první vzhled, jak společnosti ovlivňují životní prostředí a další společenské aspekty. Problémem zde byla nestrukturovanost, a tak si společnosti vykazovaly například uhlíkovou stopu dle libosti a data nebylo možné porovnat – první společnost tak například vykázala emise CO<sub>2</sub> na obrát, druhá společnost zase uhlíkovou stopu na zaměstnance.

**Petra:** NFRD byla s účinností od ledna 2023 nahrazena směrnicí o vykazování udržitelnosti (CSRD), která posunula nefinanční reporting na úroveň finančního. Dále směrnice vyřešila problém struktury výstupu pomocí standardizace obsahu (tzv. ESRS standardy účinné od 07/2023) + rozšiřuje povinnost nefinančního reportingu nejen na zbylé velké společnosti ale i na menší a střední firmy.

► **Co výše uvedené znamená pro ČD Cargo?**

**Radek:** ČD Cargo spadá do první vlny společností, které musí dle směrnice CSRD vykázat v roce 2025 nefinanční data za rok 2024 v souladu s Evropskou legislativou. Jelikož se stejně jako u finančního reportingu řídíme pravidly finanční konsolidace, tak musíme zahrnout data dceřiných společností a veškerá data vykázat pod hlavičkou Skupiny ČD Cargo. V rámci skupiny ČD budeme muset konsolidovat data i pro mateřskou společnost. Veškeré reportované údaje budou podléhat nefinančnímu auditu, proto je obzvlášť důležité mít podkladová data v po-

řádku. Jelikož jsou legislativa a standardy o podávání nefinančního reportingu složité téma, tak máme na úrovni skupiny ČD Cargo k dispozici odborníky z poradenské společnosti, kteří nás provedou celým procesem přípravy nefinančního reportingu.

► **Co implementace nefinančního reportingu přinese ČD Cargo?**

**Petra:** Kromě legislativní povinnosti nás motivuje i možná konkurenční výhoda oproti ostatním dopravcům, kteří implementaci nefinančního reportingu podcení, resp. nebudou realizovat žádná opatření na podporu udržitelnosti. Dále jsme motivováni i finančním hlediskem, kdy by absence finančního reportingu či strategie na podporu udržitelnosti mohla zhor-



Ing. Radek Smetana



## ČD Cargo roste v zahraničí a na tuzemském trhu reaguje na strukturální změny přepravovaných komodit

**Č**ČD Cargo, největší tuzemský železniční nákladní dopravce, který zároveň prostřednictvím poboček a dceřiných společností přepravuje zboží po železnici také v zahraničí, přispělo do konsolidovaného výsledku hospodaření Skupiny ČD čistým ziskem ve výši 326 mil. Kč. Skupina ČD Cargo meziročně zvýšila svůj zisk o 117 mil. Kč.

Lepších výsledků bylo dosaženo především díky pokračujícímu růstu výkonů v zahraničí a růstem realizačních cen, který kompenzoval zvyšování většiny nákladových vstupů. „Velmi úspěšně pokračujeme v dlouhodobé strategii expanze na zahraniční trhy, na kterých výkony ČD Cargo rostou o desítky procent,“ říká předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth. Dopravní výkony vzrostly u obou odštěpných závodů v Rakousku

a Německu, tradičně vyšší výkony zaznamenaly dceřiné společnosti CD Cargo Poland a CD Cargo Slovakia. „Expanze do zahraničí je mimo jiné reakcí na rostoucí požadavky našich zákazníků po zajištění mezinárodních přeprav a na sílící tlak na jejich kvalitu a spolehlivost. Již více než 60 % našich přeprav je mezinárodních. To znamená, že buď vychází, končí, tranzitují nebo vůbec neprocházejí Českou republikou,“ dodává Tomáš Tóth.

Celkem v roce 2023 přepravilo ČD Cargo více než 59,4 mil. tun zboží, což představuje meziroční pokles o 4,8 mil. tun. Výkony na tuzemském dopravním trhu poznamenal především razantní pokles přeprav fosilních paliv do elektřárny a teplárny. „Zatímco v roce 2022 jsme přepravili 12 milionů tun energetického uhlí, vloni už to bylo jen necelých osm milionů a pokles v souvislosti s dekarbonizací odvětví velmi rychle pokračuje,“ komentuje situaci na trhu Tomáš Tóth a zároveň

konstatuje: „Struktura zboží přepravovaného po železnici se postupně začíná měnit. Proto se nyní vedle tradičních komodit zaměřujeme také na pozvolna se rozvíjející přepravy biomasy, tuhých alternativních paliv, odpadů a dalších produktů cirkulární ekonomiky, které by absencí přeprav energetického uhlí mohly v budoucnu částečně nahradit.“ Z důvodu odeznívající kůrovcové kalamity došlo také k postupnému útlumu těžby dřevní hmoty spojenému se snížením objemu přeprav po železnici. Obecně lze konstatovat, že celý rok byl významně poznamenán hospodářskou recesí a byl tak velmi složitý pro všechny železniční dopravce nejen v České republice, ale po celé Evropě.

Skupina ČD Cargo investovala v roce 2023 celkem 3 mld. Kč. V jejím vozidlovém parku se nově objevily 2 lokomotivy s Last mile (DPM) modulem. Velmi intenzivně pokračoval projekt

šití postavení ČD Cargo vůči finančním institucím a v horším případě ovlivnit poskytnutí financování či podmínky financování zhoršit. Děkuji oběma za rozhovor a příště se detailněji podíváme na kroky, které ČD Cargo čekají v tomto roce v rámci procesu přípravy nefinančního reportingu.

MICHAL ROH  
FOTO: ARCHIV ČD CARGO

PETRA SLOVÁČKOVÁ

## Přepravy dřeva na Staropacku

**P** Podkrkonoší je známé nejen pěknými turistickými cíli, ale také zajímavou železniční dopravou, o které toho bylo nejen v Cargováku napsáno nemálo. V prvních jarních měsících v této oblasti nákladní doprava ožívá o trochu více, než během roku.

Důvodem jsou přepravy dřeva na místní pilu v Horce u Staré Paky, konkrétně pro firmu Wotan Forest, která je významným zákazníkem ČD Cargo. Tato firma má široké výrobní port-

folio a ročně zpracuje přes 350 000 m<sup>3</sup> dřeva a dalších 100 000 m<sup>3</sup> usuší. Za rok vyrobí zhruba 3 500 000 palet a přes 45 000 m<sup>3</sup> překližky.

Vykládka dřeva probíhá přímo v železniční stanici Horka u Staré Paky, přičemž výrobní závod je v jejím těsném sousedství. Dřevo je do Horky u Staré Paky přepravováno formou jednotlivých vozových zásilek nakládaných v různých koutech České republiky. Návoz probíhá pravidelně každé pondělí a čtvrtek manipulačními vlaky Mn 84107 do Staré Paky, kde se zátěž rozdělí na směry Lomnice nad Popelkou, Lázně Bělohrad



Vozy po vykládce v Horce u Staré Paky buďto slouží k další nakládce tamtéž nebo jsou vráceny do staropackého uzlu, kde je čeká nové určení kdekoliv v širším okolí.



Na maximum „vypakovaný“ Mn 84107 vedl 8. dubna 2024 mimořádně liberecký turnusový „elektronik“ 743.008. Vyfotografovaný byl na souběhu tratí před Starou Pakou.

a výše zmíněnou Horku u Staré Paky. Samotná Horka je obsluhována podle potřeby spoji Mn 84103/84104. Návratový Mn ze Staropacka do Turnova najdeme pod číslem Mn 84108.

Jako další zajímavost můžeme zmínit obnovou obsluhu nákladniště Šárovceva Lhota ležícího v traťovém úseku Lázně Bělohrad – Ostroměř. Nákladniště disponuje zpevněnou plochou, neboť zde v minulosti bylo zpracováno dřevo. Později pila skončila a tím na několik let utichl i provoz samotného nákladniště. Určitý potenciál nákladniště Šárovceva Lhota je právě v alternativě k Lázním Bělohrad, kdy těžké nákladní automobily nemusí projíždět lázeňskou ulicí a vytěžené dřevo z východní části Bělohordska lze po místních komunikačních dopravit právě na nákladniště Šárovceva Lhota.

TEXT A FOTO: NT

## ČD Cargo na Švestkové dráze

**S** Stalo se již nepsaným pravidlem, že nostalgický železniční spolek Výtopna Slaný pořádá každoročně několik velmi zajímavých výletů vlakem za krásami naší republiky. Tyto „výletní vlaky“ jsou složeny z historického vozu Balm a hnacího vozidla řady 742.

Jelikož Výtopna Slaný nedisponuje vhodným hnacím vozidlem, tak na tyto výletní vlaky o víkendech vždy poslouží zápůjčka od dopravce ČD Cargo, Provozní pracoviště Praha-Libeň.

Jedná se o hnací vozidlo řady 742, které o víkendech zpravidla stojí v záloze. Již v minulosti jsme se mohli se sestavou 742 + Balm setkat například na vlečce Kyselky ve Vojkovicích, v Lomech Amerika, nedávno na okruhu Českým Středohořím v trase Slaný – Most – Lovosice – Straškov – Zlonice – Slaný. A další neméně zajímavý výlet je plánován na červen, kdy zvláštní vlak vyjede až na vrcholky Krušných hor do pohraniční přechodové stanice Vejprty. Závěrem nezbyvá než popřát hezké počasí a šťastnou cestu.

TEXT A FOTO NT



Lokomotiva 742.068 z provozního pracoviště ČD Cargo Praha-Libeň byla vyfotografována ve stoupání z Obrnic k obci Bedřichův Světec. V pozadí snímku je město Most a vrcholky Krušných hor.

## Rakouská pobočka slavila



**D** Dne 16. května 2024 se ve vídeňské ulici Franz-Josefs-Kai uskutečnila oslava 5. výročí existence pobočky ČD Cargo Niederlassung Wien, které se zúčastnilo přibližně 200 hostů z několika zemí a různých vzájemně spolupracujících subjektů a obchodních partnerů.

V úvodu vystoupili vedoucí pobočky pánové Norbert Moller a Christian Hann, kteří všechny přítomné přivítali a pohovořili o vývoji, kdy se počet zaměstnanců rozrostl ze dvou na současných 80, kteří přibližně s 20 lokomotivami v minulém roce přepravili více než 2 mil. tun zboží.

**ČD Cargo**  
Niederlassung Wien

Následovalo poděkování a přání mnoha dalších úspěchů ze strany člena představenstva odpovědného za obchod Zbyszka Waclawika, který zároveň osobně tlumočil pozdrav a poděkování od vedení společnosti ČD Cargo. Všechny přítomné také zaujala následná videozdravice představenstva ČD Cargo a dalších vysoce postavených manažerů z řad provozu i obchodu, kteří

vedle poděkování potvrdili zájem na dalším rozvoji pobočky například v podobě zdvojnásobení počtu lokomotiv do roku 2025. Akce pokračovala neformálním networkingovým večerem představujícím zároveň poděkování za důvěru obdrženou v uplynulých 5 letech.

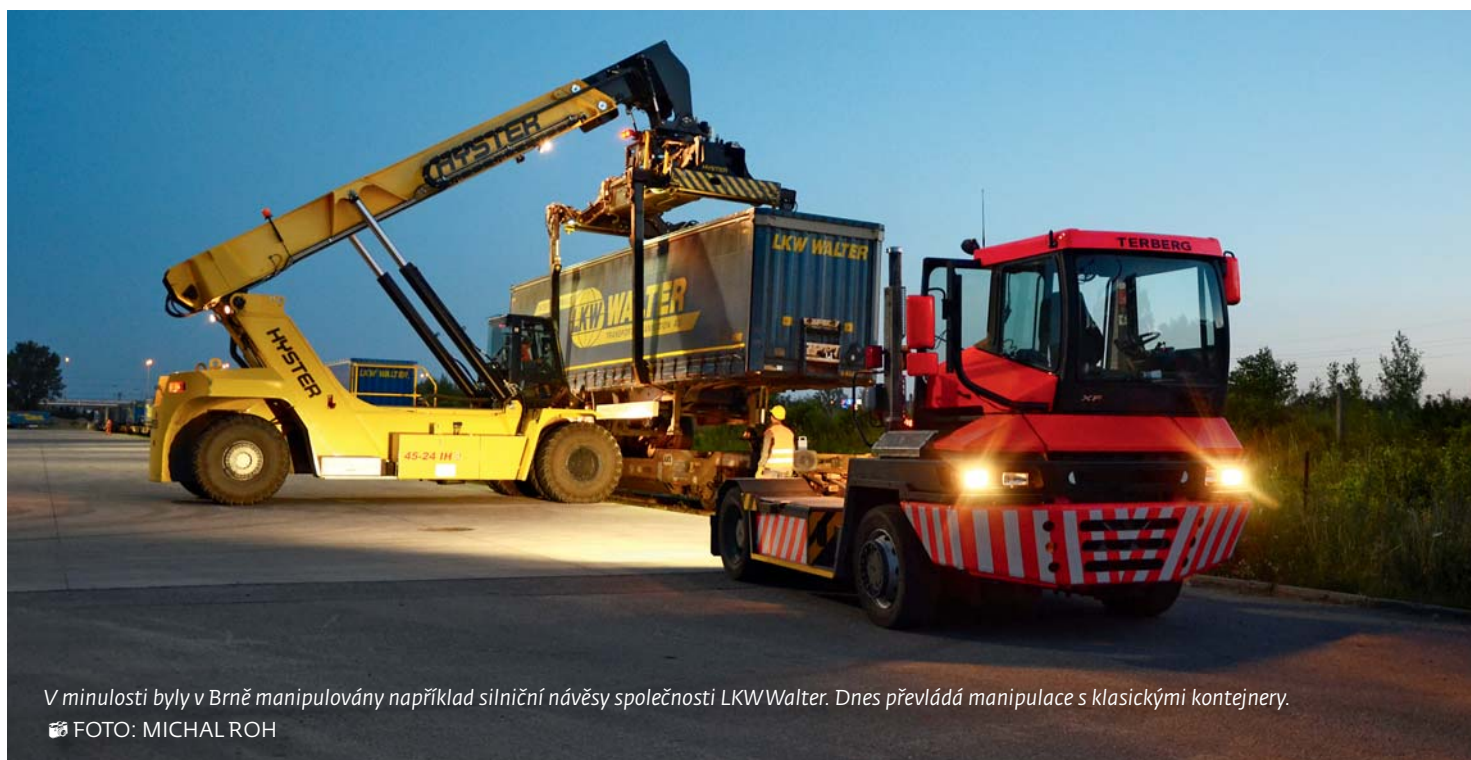
TEXT A FOTO: MICHAL VÍTĚZ

# Představujeme společnosti s majetkovou účastí ČD Cargo (5.)

**D** Další terminál kombinované dopravy s majetkovou účastí ČD Cargo se nachází v Brně. Je položen na velmi výhodném místě doslova v srdci Evropy. Pojďme se podívat na jeho historii, jeho současnost a také na služby, které v současnosti nabízí našim zákazníkům.

## Terminal Brno

Podívejme se nejprve krátce do historie brněnského překladiště. Jeho vznik se datuje do roku 1973, kdy se jeho provozovatelem a majitelem stala společnost ČSKD-Intrans. Ta měla na starosti řízení kontejnerové dopravy v rámci celého Československa. Naplno se provoz překladiště spustil na konci roku 1976. Bohužel společnost nedokázala dostatečně pružně reagovat na změny na dopravním trhu související s transformací politicko-ekonomických poměrů na počátku devadesátých let a provoz terminálu v Brně byl v roce 2004 ukončen. Na lepší časy se začalo blýskat až po vzniku společnosti ČD Cargo. V roce 2008 pak došlo k za-



V minulosti byly v Brně manipulovány například silniční návěsy společnosti LKW Walter. Dnes převládá manipulace s klasickými kontejnery.  
FOTO: MICHAL ROH

ložení společnosti Terminal Brno s majetkovou účastí ČD Cargo. Zároveň s tím byla zahájena postupná rekonstrukce a modernizace areálu.

Prioritou byla náhrada starého portálového jeřábu novými moderními kolovými jeřáby, tzv. reachstackery a výstavba nové betonové manipulační plochy. Realizací těchto investičních záměrů se výrazně zkrátila doba překládky kontejnerů i návěsů. V dalších letech pak byla zrekonstruována administrativní budova a staré osvětlení nahrazeno úspornými LED světly. Instalací kamerového systému se zvýšila bezpečnost celého areálu.

Modernizace přinesla ovoce v rychle se navyšujících počtech překládek jednotek intermodální přepravy. V počátcích provozu převažovaly manipulace s multimodálními návěsy a terminál se postupně vyprofiloval jako důležitý hub pro jejich svoz a rozvoz. Multimodální návěsy provozované v evropské kontinentální nedopované intermodální dopravě v sobě optimálně spojují výhody železniční (ekonomická a ekologická na dlouhé vzdálenosti) a silniční dopravy (optimální pro svozy a rozvozy z míst nakládky a vykládky). V posledních letech se poměr návěsů a námořních kontejnerů téměř vyrovnal. Velký podíl na tom měly přepravy dřeva z kůrovcové kalamity na Českomoravské vrchovině. Terminál v Brně byl ideálním místem pro překládku kontejnerů ložených tímto dřevem z nákladních automobilů na železniční vozy. Samozřejmostí bylo i zajištění následné železniční dopravy do některého z přístavů.

Společnost Terminal Brno se může pochlubit celou řadou dalších referenčních zakázek,

### Terminal Brno v číslech

Podíl ČD Cargo, a.s.	66,93 %
Základní kapitál	71,6 mil. Kč
Plocha terminálu	celková 49 000 m <sup>2</sup> (úložná 16 500 m <sup>2</sup> , manipulační 8 500 m <sup>2</sup> )
Očekávaný roční počet manipulací 2024	25 000
Předpokládaný počet odbavených vlaků 2024	370
Počet zaměstnanců	10

z nichž můžeme ještě zmínit například manipulaci a odbavení vlaků s multimodálními návěsy LKW Walter nebo manipulaci s kontejnery a odbavení vlaků přijíždějících přes Budapešť z Turecka. Velmi zajímavá je překládka kontejnerů přijíždějících do Brna formou jednotlivých vozových zásilek. Tato služba je využívána například zákazníky Maersk nebo Rail Cargo Operator – CSKD. V Brně se také zpracovávají ucelené vlaky z řeckého přístavu Pireus, které jsou však aktuálně přesměrovány do severomořských přístavů, stejně jako drtivá většina ostatních vlaků, z důvodu stále trvajícího bezpečnostního rizika v Rudém moři.

MICHAL ROH  
MAPA: MILAN KOSKA



**D** Dlouholetým ředitelem společnosti Terminal Brno je František Balga, kterému jsme položili několik otázek týkajících se brněnského terminálu.

#### ► Jak hodnotíte polohu a význam vašeho terminálu?

Brněnský terminál se nachází na křižovatce významných železničních a silničních komunikací. Kapacitní železniční tratě umožňují spojení ve směrech východ – západ a sever – jih s dostupností všech významných průmyslových a dopravních uzlů nejen v České republice, ale i v sousedních státech. Stejně tak napojení na dálnice D1 a D2 představuje kvalitní spojení ke všem blízkým i vzdálenějším zákazníkům, kteří nedisponují napojením na železnici a vyžadují realizaci první, resp. poslední míle silniční dopravou. Poloha je jedním z faktorů,



František Balga FOTO: ARCHIV ČD CARGO

který je velice důležitý při rozhodování zákazníků o využití/nevyužití terminálu.

#### ► Jaké služby zákazníkům nabízíte?

Terminál je vybavený kapacitní železniční vlečkou zaústěnou do stanice Brno jih. K dispozici jsou tři koleje, z nichž dvě koleje o délce 350 metrů jsou obsluhované reachstackery s nosností až 45 tun. Terminál nabízí plochu pro uložení 2 500 jednotek TEU. Kromě překládky intermodálních jednotek nabízíme v Brně i jejich deponii, čištění nebo opravy. Doplnkovou službou je pak manipulace s paletami a dalším zbožím, například big-bagy do hmotnosti 2 tuny.

#### ► Spolupracujete při vaší činnosti s dalšími společnostmi ze Skupiny ČD Cargo?

Při zavádění nových obchodních případů spolupracujeme například s ČD Cargo Logistics, v minulosti také s Bohemiakombi.

#### ► Počítáte s dalším rozvojem terminálu?

Možnosti rozšiřování úložných prostor v rámci areálu Terminalu Brno jsou díky investicím do budování zpevněných ploch v posledních 10 letech téměř vyčerpány. Terminál proto v případě většího nasmlouvaného objemu přeprav intermodálních jednotek narážel na „strop“ své úložné kapacity, přestože kapacita železniční vlečky byla využita pouze z poloviny. Do budoucna se nabízí odkup přilehlých pozemků v majetku Správy železnic a Českých drah a vybudování dalších zpevněných úložných prostor. Tato investice by umožnila obsluhovat vlečku z obou stran a úložná kapacita Terminalu Brno by se navýšila na dvojnásobek, přičemž nové prostory by mohly být využity i pro odbavení konvenčních přeprav.

MICHAL ROH

# Bezpečnost železničního provozu

## Zajištění vozidel proti ujetí

**B** Bezpečnostním tématem dnešního čísla Cargováku je zajišťování vozidel proti ujetí. Jedná se o problém železnice prakticky od jejího počátku, kdy z důvodu nedostatečného nebo nesprávného zajištění vozidel docházelo a dochází k jejich nekontrolovatelnému pohybu na spádu (ujetí) a k následným vykoľejením či srážkám s mnohdy tragickými následky na lidských životech.

Ti, kteří na železnici pracují delší dobu, si jistě vybaví jednu z nejtragičtějších nehod u nás, kdy 24. června 1995 došlo ve stanici Čachnov (na trati Svitavy – Žďárec u Skutče) k nedostatečnému zajištění vozů při posunu manipulačního vlaku, jejich následnému ujetí na trať a následné srážce ve vysoké rychlosti s protijedoucím motorovým osobním vlakem u zastávky Krouna. Následky této nehody byly tragické, o život zbytečně přišlo 19 osob.

Nastavení přiměřených podmínek pro zajištění vozidel je hodně diskutovaným tématem i dnes. Aktuálně jsou základní pravidla pro dráhy provozované Správou železnic uvedeny v předpise SŽ D1 ČÁST PRVNÍ a následně vydaném Pokynu provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy (PPD 7/2022). Od 1. července 2024 dochází ke změně č. 1 předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, která obsahuje i změnu části páté „ZAJIŠTĚNÍ VOZIDEL PROTI UJETÍ“, kde je definováno, že za zajištění vozidel proti ujetí je odpovědný dopravce. Způsob zajištění vozidel proti ujetí stanoví dopravce svým vnitřním předpisem. **V prostředí ČD Cargo je zajištění vozidel proti ujetí od 1. července 2024 zakotveno v interní normě PT9-B-ČDC-CZ (PT9-B-2011) Provozování drážní dopravy.**

Pojďme si tedy ve stručnosti popsat, jak nově správně zajistit vozidla proti ujetí. Nejdříve je nutné si určit zajišťovací sílu, to není nic nového a všichni již víme, jak na to (potřebujeme znát celkovou hmotnost zajišťované soupravy a velikost spádu v ‰ – v tabulce si dohledáme hodnotu zajišťovací síly). Dalším krokem je určení zajišťovací síly na jednotlivých vozech dle nápisu na voze v případě použití ruční brzdy. V případě použití zarážky k zajištění vozidel se vypočítá zajišťovací síla následovně: **dopravní (celková) hmotnost vozu se vydělí celkovým počtem náprav a vynásobí dvěma.**

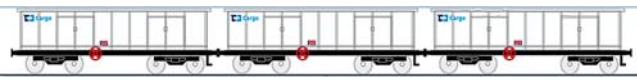


**VÝPOČET:**  

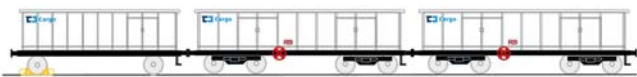
$$\text{ZAJIŠŤOVACÍ SÍLA ZARÁŽKY } F_p = \frac{\text{HMOTNOST VOZIDLA [t]}}{\text{POČET NÁPRAV [ks]}} \times 2 = \frac{40 \text{ t}}{4 \text{ ks}} \times 2 = 10 \times 2 = 20 \text{ kN}$$

**Maximální zajišťovací síla zarážky** je nově od 1. července 2024 **40 kN**.

Známe potřebnou zajišťovací sílu a jdeme zajistit soupravu. Souprava svěšených vozidel stojí **na rovině a spádu do 2,5 ‰ včetně** bez rozdílu určení koleje (dopravní, manipulační). Zajištění soupravy svěšených vozidel, pokud **jsou vybavena ruční brzdou** – utáhne se potřebný počet ručních brzd tak, aby byla dosažena potřebná zajišťovací síla.



**Pokud má souprava stojících vozidel dostatečný počet ručních brzd, nedávají se žádné zarážky!** Pokud souprava svěšených vozidel **nemá dostatek ručních brzd**, musí se chybějící ruční brzdy nahradit zarážkami. Zarážky musí být podloženy tak, aby byl znemožněn pohyb vozů na obě strany.



Zajišťovací síla zarážky položené pod kola vozu, který je zajištěn proti ujetí ruční brzdou a současně podložena zarážkou, se nesmí do celkového počtu zajišťovací síly započítat! Pokud souprava svěšených vozidel **nemá žádnou ruční brzdu**, zajistí se souprava pouze zarážkami. Zarážek musí být použito tolik, aby součet zajišťovací síly byl stejný nebo vyšší než potřebná zajišťovací síla soupravy (nezapomeňte – kolik položíte zarážek z jedné strany, tolik jich musí být položeno v protisměru).



Souprava svěšených vozidel stojí **na spádu větším než 2,5 ‰** bez rozdílu určení koleje (dopravní, manipulační). V soupravě jsou utaženy ruční brzdy tak, aby byla dosažena potřebná zajišťovací síla, poté se považují vozidla za zajištěná proti ujetí. **Pozor – na straně spádu musí být souprava zajištěna položením jedné zarážky.** Zajišťovací síla této zarážky se nesmí započítat do potřebné zajišťovací síly soupravy vozidel.



Pokud souprava svěšených vozidel **nemá dostatek ručních brzd**, musí se chybějící ruční brzdy nahradit zarážkami. Zarážky položené pod kola vozu, který je zajištěn proti ujetí ruční brzdou

a současně podložena zarážkou, se zajišťovací síla zarážky nesmí do celkového počtu zajišťovací síly započítat.



Pokud souprava svěšených vozidel **nemá žádnou ruční brzdu**, zajistí se souprava pouze zarážkami. Zarážek musí být použito tolik, aby součet zajišťovací síly byl stejný nebo vyšší než potřebná zajišťovací síla soupravy. Zarážky je vhodné umístit k vozům, které jsou loženy (tím mají vyšší hmotnost a tím i vyšší zajišťovací sílu na zarážce oproti prázdnému vozu). Zarážka pod první nápravu na straně spádu musí být položena vždy. Zajišťovací sílu této zarážky je možno započítat do potřebné zajišťovací síly soupravy vozidel. Zarážky se vždy pokládají na jeden kolejnicový pás.



Je-li potřeba ve stanici na vlaku vyměnit nebo přechodně odvěsit hnací vozidlo, lze odstavené vozidlo (vozidla) ponechat bez zajištění ruční brzdou po dobu **maximálně 30 minut**. V tom případě vozidla musí být zajištěna průběžnou brzdou s plně odvětraným hlavním potrubím, nebo při odstavení dvou a více vozidel musí být účinkující průběžná brzda nejméně u pětiny vozů (přednostně ložených), nejméně však u dvou vozů. Takto odstavená vozidla musí být pod trvalým dohledem odpovědného zaměstnance nebo z obou stran podložena jednou zarážkou. Nebude-li dodržena doba 30 minut, musí být vozidla zajištěna dle výše uvedených pravidel. K samostatně stojícímu vozidlu se budeme chovat úplně stejně jako k soupravě svěšených vozidel.

Znalost, a hlavně správně a důsledně uplatňování pravidel pro zajišťování vozidel proti ujetí, jsou základem pro naši bezpečnou železnici, kdy i drobné opomenutí nebo nedbalost může mít osudové následky. Neméně důležité je důsledně a pečlivě provádět i odstraňování těchto prostředků před uvedením vlaku nebo posunového dílu do pohybu, protože i to přináší reálná rizika pro bezpečnost v podobě poškozování dvojkolí či požárů při jízdě s utaženou ruční brzdou či vykoľejení (zejména zaseknutím v srdcovkách výhybek) přes neodstraněnou zarážku. Dovolte mi tedy krátký apel na závěr: výše uvedená předpisová ustanovení a požadavky vycházejí z dlouhodobých zkušeností, a hlavně statistik a poznatků našich specialistů pro šetření mimořádných událostí a každá zaměstnancům stanovená povinnost je definována na základě důkladného posouzení a má zabránit vzniku mimořádných událostí z příčin, ke kterým v minulosti došlo. Proto prosím, dodržujte předpisová ustanovení a věnujte zajišťování vozidel proti ujetí maximální pozornost.

MIROSLAVA RAŠKOVÁ



ILUSTRÁČNÍ FOTO: VLASTIMIL HYBRANT

# Stipendijní program „GO YOUR WAY“ přináší první výsledky

**O** Od roku 2022 nabízí naše společnost pro žáky středních škol podporu při studiu prostřednictvím Stipendijního programu „Go Your Way“. Za tuto poměrně krátkou dobu fungování programu již ukončili první absolventi studium a i díky stipendijnímu programu se stali našimi zaměstnanci. Jsou jimi třeba Zuzka a Vojta, absolventi Střední školy technické a dopravní Ostrava-Vítkovice. Oba se nyní připravují v kurzu na práci strojvedoucího. Trochu jsem je vyzpovídal, jak to u nich vlastně bylo, jak se jim daří a co mají v plánu do budoucna.

## ► Tak mladí „Cargováci“, jak se vám daří?

**Zuzka:** Děkuji za optání, myslím si, že se mi zatím daří dobře. Asi jako každý jsem ale měla před nástupem do nového a zároveň i mého prvního zaměstnání přirozeně strach a obavy, ale díky skvělému kolektivu a podpory ze strany zkušených kolegů ze mě strach velice rychle opadl. Tímto bych chtěla poděkovat všem, kteří mi na mé cestě ke splnění snu pomohli a předali mi své zkušenosti a užitečné rady, velice si toho vážím.

**Vojta:** Osobně bych řekl, že velice dobře. Postupně si zvykám na změnu stylu života ze školního na pracovní.

## ► Ale pojďme trochu zpátky. Jaký obor jste na škole vlastně studovali a jak se dozvěděli o stipendijním programu?

**Zuzka:** Na Střední škole technické a dopravní Ostrava-Vítkovice jsem si vybrala obor Provoz a ekonomika v dopravě, který se zaměřuje především na železniční dopravu a určitě mě dobře připravil v základech k mému budoucímu povolání. O stipendijním programu jsem se dozvěděla na přednášce, kterou ČD Cargo v rámci spolupráce na naší škole pořádalo.

**Vojta:** Studoval jsem, stejně jako Zuzka, obor Provoz a ekonomika v dopravě, velké spektrum o železnici, takže se poté dalo jít v oboru vlastně kamkoliv. O programu jsem se dozvěděl také na té přednášce na škole.

## ► Neměli jste ambice pokračovat ve studiu na VŠ?

**Zuzka:** Rodiče to určitě očekávali, ale já měla plány úplně jiné. Neměla jsem na VŠ ani jednu

myšlenku a stipendijní program mi vlastně pomohl se z dalšího studia vyvléknout. Ale třeba to ještě přijde, nikdy nevíte.

**Vojta:** Uvažoval jsem o studiu na VŠ v Žilině nebo v Pardubicích, ale byla to spíš záloha, pokud bych se nerozhodl, kam dál.

## ► Kdy Vás napadla myšlenka, že z vás budou strojvedoucí?

**Zuzka:** Tak to bude pěkně dávno. Už ve třech letech jsem si stavěla vlastní kolejiště z dřevěných vláčeků a dokázala u nich prosedět hodiny a jen jezdit dokola. Nevynechala jsem ani chození s taškou k trati a mávání na své teď už kolegy. Myslím, že jsem v tom měla jasno opravdu brzy.

**Vojta:** Ta myšlenka mi vrtala hlavou už na základní škole. Vždycky mě přitahovala železnice, takže nebylo těžké se pro ni nadchnout a postupovat dál.

## ► Můžu prozradit, že už jste oba úspěšně zvládli zkoušky VOZ, tedy jste držitelé licence strojvedoucího. Byly zkoušky těžké? Co Vás třeba u zkoušek překvapilo nebo zaskočilo?

**Zuzka:** Příprava ke zkouškám byla velice intenzivní a náročná a asi jako každý jsem to už chtěla mít za sebou. Těžká asi jak pro koho a jak v čem. Já osobně po zjištění úspěšného absolvování zkoušku úplně vymazala z paměti a vzpomínat se mi na ni raději nechce.

**Vojta:** Jelikož jsem byl po maturitě, tak mi zvyk učit se ještě zůstal. V podstatě můj obor byl hlavně o předpisech, a ne tak moc o technice. Takže elektrotechniku a v podstatě větší fungování lokomotivy jsem se musel naučit. Jinak si myslím, že zkoušky nebyly o nic těžší nebo lehčí než maturity.

## ► Takže teď už se připravujete v depu a začínáte první praxi přímo na stanovišti. Jaké to je?

**Zuzka:** Je to pro mě stále občas trochu nepochopitelné, že už je opravdu ten čas, kdy to není jen koníček, ale i povinnost. Čas plyne rychle a příprava se krátí, ale praxe mě velice baví a stále nabírám nové zkušenosti a zážitky. Z každého závěru odcházím a zase se cítím o nějaký ten krůček vpřed.

**Vojta:** Já si to užívám. Vidět ten provoz jinak, než jako cestující nebo jako žák v lavici, je parádní. Postupně si zvykám na nástupy, sa-



motné lokomotivy, i když nemám tolik zkušeností jako kolegové.

## ► Je ta práce vaše vysněné přání? Co vás na ní nejvíce přitahuje či baví?

**Zuzka:** Určitě ano. Baví mě na této práci snad vše, i když je to někdy náročné. Líbí se mi ta různorodost, když můžete být pokaždé jinde, na jiném stroji a zažívat jiné situace. Uživatele si výhledy do přírody, na nočních směnách pozorujete hvězdy a zkrátka tohle je pro mě to, co jsem vždy chtěla...aby práce byla zálibou a dávala mi takové možnosti.

**Vojta:** Ano je. Ani nevím, jak mám pospat, co mě přitahuje nebo baví, těch věcí je hodně. Ale asi to, že když vše půjde dobře, budu moct říct, že jsem strojvedoucí.

## ► A budoucnost? Kam až byste to chtěli „dotáhnout“, třeba jezdit na Vectronech a vozit vlaky mimo ČR nebo...?

**Zuzka:** Teď je pro mě prioritní úspěšně dokončit výcvik a zvládnout zkoušku ZOZ. Do budoucna bych se viděla na elektrických lokomotivách a delších trasách, ale spíše se staršími stroji, mám k nim blíže. Ráda je poslouchám a jsou to ty, na které jsem mávala, když jsem byla malá a snila o tom, že jim jednou budu velet já. Je to srdcová záležitost. Dále to nechám osudu, ale minimálně bych chtěla zajíždět k na-

ším sousedům na Slovensko a vidět z mašiny i jejich překrásnou krajinu.

**Vojta:** Rád bych se dostal na vlaky směr Praha nebo na Slovensko, hodně mě to zajímá, jen je škoda, že nejspíš nestihnou dvojičky 131. Vectrony zas tak ne, radši 363.5, ale určitě bych se jim nebránil.

## ► Trochu odbočím. Co takhle po práci, při čem relaxujete, jaké jsou vaše koníčky, zájmy, zábava?

**Zuzka:** Mezi mé další záliby patří cyklistika, jezdectví, trávení času s mým psem Mártym a obecně být se zvířaty. Miluji přírodu, a proto mě baví pozorovat ji mezi ušima koně a ze stanoviště lokomotivy. Ale aby toho aktivního odpočinku nebylo moc, ráda si jen tak sednu s přáteli třeba u dobrého jídla a povídáme si.

**Vojta:** Když mám více času, tak ho rád trávím na zahradě nebo v přírodě, v horách a tak. Máme psa, takže o pohyb není nouze. A jasně, zábava musí být vždy.

## ► A plány na léto? Třeba můžete někoho inspirovat.

**Zuzka:** Léto bude asi spontánní. Nic konkrétního zatím v plánu není, ale určitě bych se chtěla podívat někam do zahraničí. Zbytek nechám na příležitostech.

**Vojta:** Chystám se s partou sjíždět Vltavu. Určitě to bude s nimi zajímavé, ještě nikdy to nezkoušeli.

## ► A co byste na závěr sdělili či popřáli ČD Cargo a všem našim zaměstnancům?

**Zuzka:** „Cargo“ bych moc přála, aby se i v dnešním nelehkém světě mohlo spolehnout na své zaměstnance, drželo tempo s technickým pokrokem a dobře se mu dařilo po ekonomické stránce. Zaměstnancům přeji, aby pro ně práce byla i místem, kde zažívají příjemné chvíle.

**Vojta:** ČD Cargo, ať se daří, ať roste a prosperuje. Všem kolegům, ať už z naší profese nebo jiného odvětví, přeji hlavně klidné směny bez nervů a stresu a doufám, že se s některými někdy potkám.

Děkuji za rozhovor, ať se vám daří a splní se vaše sny a přání.

TOMÁŠ JELÍNEK

## Inspirativní HRrrrZóna

### Praktické rady, jak sebmotivace může posunout vaši kariéru a osobní život

**S** Sebmotivace je klíčovým faktorem úspěchu ve všech oblastech života. Bez ohledu na to, zda se jedná o dosažení kariérních cílů, zlepšení osobního rozvoje nebo překonání překážek, schopnost nalézt vnitřní motivaci je zásadní. Ve světě neustálých výzev a změn je schopnost motivovat sebe samého klíčová pro dosažení úspěchu a naplnění. V tomto článku se podíváme na význam sebmotivace a poskytneme tipy, jak ji rozvíjet a udržovat.

#### Co je sebmotivace?

Sebmotivace je schopnost motivovat sebe sama k dosažení stanovených cílů a plnění úkolů bez vnějšího tlaku nebo povzbuzení. Je to vnitřní hnací síla, která nás posouvá vpřed, i když se setkáváme s překážkami a obtížemi. Zatímco vnější motivace, jako jsou odměny,

uznání nebo tlak okolí, mohou hrát svou roli, sebmotivace je založena na našich vlastních přesvědčeních, cílech a hodnotách.

#### Několik důvodů, proč je důležité rozvíjet a udržovat schopnost sebmotivace:

- 1. Je klíčovým faktorem pro dosažení stanovených cílů.** Pomáhá nám překonávat překážky a udržovat směr i v době největších výzev.
- 2. Když jsme sebe motivovaní, máme tendenci být produktivnější a dosahovat lepších výsledků ve své práci.**
- 3. Chrání nás před pocitem vyhoření a pomáhá nám lépe zvládat stres a tlak.**
- 4. Podporuje nás v osobním růstu a rozvoji.** Pomáhá nám identifikovat oblasti, ve kterých chceme růst, a hledat způsoby, jak dosáhnout svých cílů.

#### Jak rozvíjet sebmotivaci?

- 1. Stanovte si jasné cíle:** Definování jasných a konkrétních cílů je klíčové pro udržení motivace. Zjistěte, co chcete dosáhnout, a vytvořte si plán, jak toho dosáhnout.
- 2. Najděte si inspiraci:** Hledejte inspiraci ve svém okolí, ať už jsou to úspěšní lidé ve vaší oblasti, motivační příběhy nebo citáty, které vás nabíjejí pozitivní energií.
- 3. Vytvořte si rutinu:** Pravidelná rutina může pomoci udržet vysokou úroveň motivace. Vytvořte si denní nebo týdenní plán, který vám pomůže udržovat disciplínu a směřovat k dosažení vašich cílů.
- 4. Odměňte se:** Odměňování se za dosažení cíle může posílit vaši motivaci. Udělejte si čas na odpočinek a oslavte své úspěchy, ať jsou malé nebo velké.
- 5. Překonejte strach z neúspěchu:** Nebojte se neúspěchu. Místo toho ho vnímejte jako příležitost k učení a růstu. Každý neúspěch vás posouvá blíže k vašim cílům, pokud z něj dokážete vyvodit poučení.
- 6. Udržujte pozitivní myšlení:** Pozitivní myšlení je klíčové pro udržení sebmotivace. Uvědomte si své úspěchy a buďte trpěliví a soucitní sami k sobě, i když narazíte na překážky.

#### Závěrem

Sebmotivace je cesta, ne cíl. Budou chvíle, kdy budete mít pocit, že vám chybí. To je v pořádku. Neztrácejte naději a pokračujte dál. S trochou vytrvalosti a chytrých strategií se vám podaří dosáhnout všeho, co si zamyslíte.

#### Bonusové tipy:

- 1. Vytvořte si motivační nástěnku:** Umístěte si na viditelné místo obrázky, citáty a další věci, které vás inspirují.
  - 2. Najděte si partáka:** Sdílejte své cíle s kamarádem nebo rodinou a vzájemně se podporujte.
  - 3. Neporovnávejte se s ostatními:** Každý má svou vlastní cestu. Soustřeďte se na svůj vlastní pokrok a buďte na sebe hrdí.
- ZA VÁŠ TÝM PERSONÁLNÍHO ODBORU  
BÁRA, OLESKA A PEPA

Sledujte nás na FB:



Rozjed'to s ČD Cargo

## Sajdkáry jak je neznáme

**V** seriálu věnovanému zájmům a zálibám našich zaměstnanců se dnes seznámíme s další motoristickou disciplínou, i když nevíme, zda se tomu může ještě říkat sport, protože podle mého názoru jsou závodní sajdkáry na hranici akrobacie ☺. Do klasické motorky to má opravdu velmi daleko a někteří tento sport přirovnávají k tříkolové raketě. Ostatně o tom nám už více prozradí pan Adam Kostiuik, opravář kolejových vozidel z SOKV Ostrava.

► **Sidecar, lidově řečeno sajdkáry, zná jistě každý. Ale jaký je přesně rozdíl v tradiční sajdkáře oproti té Vaší, závodní?**

Rád bych hned na úvod upřesnil, že závodní sajdkárou se myslí zcela úplně jiný stroj oproti „závodní veteránské sajdkáře“. Veteráni mají také své vlastní závody, ale to už je trochu z jiného soudku. Klasické sidecary jsou typické tím, že se jedná většinou o cestovní motorku spolu s postranním vozíkem pro přepravu jednoho člověka. Tento způsob přepravy se rozvinul za 2. světové války, kdy bylo převezeno více nákladu během jedné cesty za poměrně krátký čas. Tento typ sidecary zná určitě každý z nás a můžeme se s ním setkat na cestách, většinou v létě. Závodní sidecary mají zásadní rozdíl oproti těm klasickým, v pevném rámu a v posedu řidiče i spolujezdce. Dá se říct, že řidič v „káře“ leží a tím je sidecar nižší a aerodynamický. Spolujezdec neboli skokan vyvažuje při jízdě stroj vykláněním na patřičnou stranu tak, aby se stroj udržel na vozovce a nepřevrátil se. Vzhledem k rychlosti a sklonu výklonu z postranního boxu musí mít spolujezdec na sobě speciálně navržený oděv, kde jsou aplikovány plastové chrániče rukou.

► **Jak dlouho se věnujete tomuto sportu a jak moc je sidecar u nás v ČR známý?**

Už druhou sezónu jsem členem závodního klubu RM Sidecar zabývajícího se motospor-

tem, speciálně závody na přírodních okruzích. Spolek byl založen roku 2020, ale historie závodění některých členů týmu sahá až k jejich prarodičům. Závodíme na sajdkarách vyrobených do roku 1978. Jinak závody se dostávají zpět do povědomí lidí a začínají víc přibývat další závodní posádky, a tím to je nejen pro nás jako závodníky, ale i pro diváky většího zájmu. Opravdu je na co se dívat. Jezdíme v České i Slovenské republice.

► **Jak probíhá Váš trénink?**

Na závody se chystáme především po fyzické stránce. Dále se věnujeme údržbě a technickému stavu našich závodních strojů. Každý má svůj trénink individuální, řidič i spolujezdec se musí dostat do dobré fyzické kondice. Patří k tomu standardní cvičení v posilovně, běh, atd.

► **Vlastníte sidecar nebo závodíte na sidecar Vašeho klubu?**

Jsmo malý klub a závodní stroje vlastní řidiči. Jak jsem už zmínil, jsem členem závodního klubu RM Sidecar. Sídlíme v Ostravě-Radvaních a naši členové jsou kamarádi z dětství a rodinní příslušníci. Spojuje nás naše k autům a motorkám.

► **V závodní sajdkáře sedí dva jezdci, jak už jste říkal. Jste řidičem nebo spolujezdcem?**

Majitel a řidič sidecary je můj dlouholetý kamarád Matěj Mohler, takže na mně je, abych mu pomáhal svou vahou při rozjezdu a v zatáčkách. Jsem tedy tzv. skokanem a sedím v postranním boxu.

► **Můžete se nám pochlubit nějakými sportovními úspěchy?**

Za minulý rok bylo vypsané devět závodů, z toho jsme se zúčastnili osmi. Skoro z každého závodu jsme si odváželi pohár a na mistrovství Slovenska naše posádka, já a řidič, skončila třetí. Kolegové z týmu obsadili první místo. Velmi si to-



hoto ocenění vážím. Největší radost jsem měl ovšem v Hořicích. Na této náročné, ale zároveň krásné trati, z které jsem měl hodně velký respekt, jsme skončili třetí.

► **Jak bude vypadat rok 2024 a kde Vás můžeme vidět?**

V nové sezóně se zúčastníme deseti závodů doma a na Slovensku. Rádi bychom opět bojovali o přední místa a pozvali také všechny příznivce motosportu na závody, kde nás mohou vidět.

15. - 16. 6. 2024 Jičín  
6. 7. 2024 Hanácký lichoběžník  
27. - 28. 7. 2024 Nepomuk  
10. - 11. 8. 2024 Hořice  
14. - 15. 9. 2024 Branná

Děkuji za rozhovor a ať se Vám i letošní sezona vydaří.

MICHALA GRÜNBAUM  
FOTO: ARCHIV ADAMA KOSTIUKA

**ČD Cargo, a. s.**  
jeden z pěti největších  
železničních dopravců v rámci EU  
a největší železniční dopravce v ČR se prezentuje  
na mezinárodním železničním veletrhu a konferenci

**RAIL BUSINESS DAYS**  
OSTRAVA | TROJHALÍ KAROLINA  
11. - 13. června 2024  
www.cdcargo.cz

RAIL BUSINESS DAYS  
Cargo

## Masivní investice do železnice na východě Slovenska

**S**oučasná mezinárodní situace zřejmě zapříčinila enormní zájem politiků, businessmenů, dopravců ale i přepravců o východní cíp Slovenska. V průběhu dubna prošly tiskem dvě zajímavé zprávy, které se týkají plánovaného rozvoje a masivních investic do železniční infrastruktury v této oblasti.

První lokalitou jsou terminál v Dobrej a překladiště v Čiernej nad Tisou, kde se angažuje slovenský dopravce ZSSK Cargo. Cílem investic je zvýšení kapacity na překládku zboží ze širokorozchodné tratě na standardní evropskou a navýšení skladovacích kapacit tak, aby bylo možné přepravovat větší objemy zboží. Záměrem je také modernizovat celou infrastrukturu a rozšířit vozový park. Ministerstvo dopravy SR usiluje o čerpání evropských zdrojů z nástroje CEF s tím, že investice by se mohly pohybovat v desítkách milionů eur s dobou trvání projektu až tři roky. V úterý 23. dubna 2024 se v místě plánovaných investic uskutečnila prohlídka za účasti EK (ředitel pro investice, inovativní a udržitelnou dopravu DG MOVE Herald Ruijters), MD SR (státní tajemnice Denisa Žiláková) a ZSSK Cargo (generální ředitel Jaroslav Daniška), kteří zde prodiskutovali technickou i finanční stránku možné podpory budoucích projektů.

Druhou lokalitou je překladiště v Hanisce při Košicích, které je též známé pod názvem Interport. Z ukrajinské hranice sem vede jednokolejná širokorozchodná trať o délce 88 km. Evropská unie na jeho proměnu v minulém roce schválila dotaci ve výši 50 milionů eur s tím, že dojde k jeho přestavbě a rozšíření. Další 20 milionů eur v první fázi investuje do areálu i vlastník. Rozšíří se tak skladové plochy ze současných 20 tisíc metrů čtverečních na zhruba 150 tisíc. Překladiště vlastní skupina Interport Partners Group, za kterou stojí z 90 % český a z 10 % slovenský kapitál. Správcem a hybatelem proměny je pak skupina Cream, jejímž většinovým vlastníkem je miliardář Petr Tankó. Tomu mimo jiné patří značná část areálu továrny Tomáše Bati ve Zlíně. Aktuálně investor stojí před podpisem kontraktu na dva obří jeřáby za 11,5 milionu eur z Litvy. Na místě již také zahájil výstavbu vysokokapacitních sil, která pojmu až 10 tisíc tun obilovin, což je čtyřnásobek současného stavu. Právě obiloviny a další zemědělské plodiny tvoří od vypuknutí konfliktu na Ukrajině významnou část překládaného zboží. Interport má oproti nejbližším terminálům řadu výhod. Vedle jeho rozsáhlosti, kdy lze překládat několik vlaků současně, se jedná o jediné překladiště na Slovensku, ve kterém je možné dočasně uskladnit obilí. Počítá se, že během dvou let dojde

k vytvoření moderního terminálu (včetně KD) s mezinárodním významem. Okolo překladiště vznikne obří průmyslová zóna o rozloze zhruba 600 hektarů, jež se má proměnit v globální logistický a industriální park, takzvaný GLIP. Ten navíc usiluje o status strategické investice ze strany slovenského státu. GLIP Košice se stane společným projektem společností Interport Partners Group, Košického kraje a státní správy Slovenské republiky. Ambicí je konkurovat, co do kapacity i významu, největším podobným uzlům v Evropě. V blízkosti překladiště se už dnes nacházejí železářny U. S. Steel Košice a na místě aktuálně roste továrna na výrobu aut Volvo. Areál se v příštích letech může stát jedním z nejatraktivnějších míst pro evropský průmysl.

MICHAL VÍTĚZ  
VIZUALIZACE: INTERPORT



# Čínské železniční muzeum



Jediným národním muzeem specializovaným na železniční dopravu je v druhé nejlidnatější zemi světa Čínské železniční muzeum nacházející se v Pekingu. Bylo založeno v roce 1978 a tvoří ho tři pobočky. První, západním přepisem na mapách nesoucí název Zhengyangmen, se nachází v samém centru na jihovýchodním okraji náměstí Nebeského klidu. Jedná se o budovu vysloužilého stejnojmenného nádraží původně situovaného na trati z Mukdenu do Pekingu a zdejší expozice představuje klasické muzeum. Druhá pobočka Čínského železničního muzea se nachází na východním předměstí Pekingu a jsou zde vystavena drážní vozidla, zejména lokomotivy, kterých je zde různých typů z různých období přes sto kusů. Zajímavostí je, že se toto muzeum s výstavní plochou 16 500 m<sup>2</sup> a 8 výstavními kolejemi nachází uvnitř železničního testovacího okruhu. Třetí pobočkou je Pamětní síň věnovaná Čínskému Janu Pernerovi, drážnímu inženýrovi Zhan Tianyou, která leží na severu Pekingu v Badalingu, nedaleko části Velké čínské zdi.

Samotné muzeum Zhengyangmen je budova o třech poschodích s plochou 10 000 m<sup>2</sup>. Expozice jsou rozděleny chronologicky do pěti časových období počínaje rokem 1876 s časovými předěly 1911, 1949, 1978 a 2002. První komerční železniční trať byla v Číně otevřena v červenci 1876 v rámci přístavního města Šanghaje. Zajímavostí je, že tato trať byla postavena britskou obchodní firmou bez souhlasu vládnoucí dynastie Čching, která ji pak

první v Číně postavená parní lokomotiva s názvem „Rocket of China“. K vidění je i bronzová socha Zhan Tianyou (1861–1919), který byl jako dvanáctiletý vybrán a vyslán k získání vzdělání v USA. Jako hlavní inženýr byl pak zodpovědný za výstavbu Pekingsko-kalganské železnice, první čínské trati bez zahraniční pomoci. Pro svůj přínos je znám jako „otec čínské železnice“.

Délka čínské železniční sítě postupně narostla až na úctyhodných 155 000 km (včetně



Znak na čele lokomotivy Mao Ce-tung

43 700 km tratí vysokorychlostních). Ročně se v Číně po železnici přepraví 3,68 miliardy osob a 3,91 miliardy tun zboží.

K vidění, s postupujícím se přibližováním současnosti, jsou fotografie velkých parních a die-



Řez parní lokomotivou

osobních i nákladních vlaků a fotografie jednotlivých generací vlaků vysokorychlostních, včetně fyzicky vystaveného vozíku pro měření geometrie vysokorychlostní koleje.

Co se týká vysokorychlostní železniční sítě, je jí věnována speciální pozornost. Existující tratě jsou světelně zobrazeny na velké mapě. Inspirací pro vybudování byla japonská síť Šinkansen a první vysokorychlostní trať vyhrazená osobní dopravě byla uvedena do provozu v srpnu 2008. Jednalo se o spojení Pekingu s Tianjinem v délce 117 km. V současnosti se vysokorychlostní drážní soustava rozrostla na již vzpomínaných a téměř neuvěřitelných 43 700 km. Číně se podařilo splnit cíl propojit všechna města s počtem obyvatel nad 10 milionů, kterých je v této zemi 17. Téměř všechny vlaky, tratě a služby vlastní a provozují Čínské dráhy (CR) pod značkou CRH (Čínská vysokorychlostní železnice). Čínská vysokorychlostní železniční síť zahrnuje tratě s konstrukční rychlostí 200–380 km/h a představuje dvě třetiny celkových světových vysokorychlostních tratí. V suterénu muzea Zhengyangmen jsou k vidění dva moderní plastické modely tratí s ob-

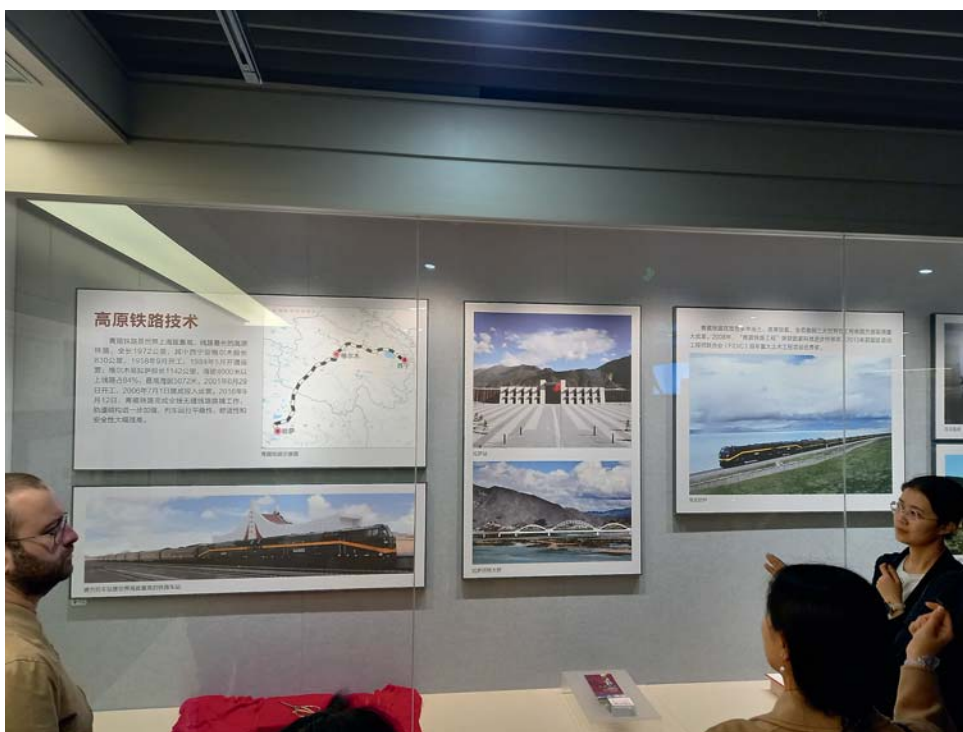
razovým zachycením průjezdu vlaku. Jde o tratě Peking – Šanghaj a Xining – Tibet. Prvně uvedená je dlouhá 1 318 km s maximální rychlostí 380 km/h. Se stavbou se za-



Ukázky čínských železničních stejnokrojů

čalo v dubnu 2008 a zprovozněna pro veřejnost byla v červnu 2011. Druhá trať do Tibetu, konkrétně tedy do Lhasy, byla v celé délce 1 956 km uvedena do provozu v roce 2006. Úsek z Golmudu do Lhasy dlouhý 1 142 km stavělo 140 000 dělníků spolu s 2 000 lékaři pět let – 80 % trati leží v nadmořské výšce nad 4 000 m a 550 km je položeno na věčně zmrzlé zemi. Vlaky jezdí rychlostí 120 km/h, mají tlakové kabiny se systémem kontroly a distribuce kyslíku. Členem vlakového personálu je i lékař a cestující musí podepsat prohlášení, že si uvědomuje rizika spojená s vysokohorskou nemocí. Trať je ověněna řadou světových rekordů, například překonáním sedla ve výšce 5 072 m n.m. se jedná o nejvýše položenou trať na světě. Nalezli bychom zde však i nejvýše položené nádraží či nejvýše ležící železniční tunel na světě.

TEXT A FOTO: MICHAL VÍTĚZ



Panel s informacemi o nejvýše položené trati světa do Lhasy

v roce 1877 nechala rozebrat. První čínská železniční trať, která zůstala zachována do dnešních dob, je datována do roku 1881, kdy byl zprovozněn první 10 km dlouhý úsek z uhlíkových dolů Tangshan, později zaústěný do přístavního města Tianjin. Mezi vystavenými exponáty jsou například k vidění artefakty z královského vozu již zmiňované dynastie Čching, která byla u moci do roku 1911, nebo

selových lokomotiv pojmenovaných po Mao Ce-tungovi a Čou En-lajovi, včetně fyzického emblému s vyobrazením Maa, který býval umístěn v čele lokomotivy. Jsou zde vystaveny železniční stejnokroje či robustní automatické spřáhlo nákladního vozu. Velkou atrakcí je simulátor kabiny strojvedoucího elektrické jednotky CRH 380, která v provozu dosahuje rychlosti až 380 km/h. Vše je doplněno o modely



Vývojové etapy čínských vysokorychlostních jednotek