

Cargovák



Úvodní sloupek

Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM

Vážení přátelé, máme za sebou další rok existence našeho nadačního fondu. Jaký loňský rok byl? Každý z nás jej asi bude hodnotit jinak. Někomu přinesl úspěchy a radosti, jiní jsou zase rádi, že je za námi a dívají se s nadějí k roku 2024. Bohužel do rodin některých našich kolegů a kolegyň přinesl i mnoho smutku a starostí. Jejich život poznamenal vážný pracovní úraz, těžká nemoc nebo dokonce ztráta největší – smrt někoho blízkého. Právě pro ně je tu Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM. Založili jsme ho proto, aby pomáhal mírnit dopady podobných událostí a podporoval železničáře a jejich rodiny i v dalších tíživých životních situacích. Osobně jsem velice hrdý na to, že toto posláním se nám daří beze zbytku naplňovat. Důkazem je nejen výše finanční pomoci vyplacená právě v loň-

ském roce, ale i zájem dárců o spolupráci s nadačním fondem. Samozřejmě vím, že peníze nejsou všechno a nemohou v žádném případě nahradit lidský život nebo omezení v důsledku pracovního úrazu, ale rozhodně mohou výrazně pomoci v nelehké životní situaci.

Albert Einstein kdysi řekl, že: „Jenom život, který žijeme pro ostatní, stojí za to.“ Mějme toto všichni na paměti. Buďme vnímaví, ohleduplní a pomáhejme si navzájem, nejen prostřednictvím našeho nadačního fondu. A všem, kteří s nadějí vyhlížejí roky příští, přeji, aby se jejich očekávání vyplnila.

TOMÁŠ TÓTH
MÍSTOPŘEDSEDA SPRÁVNÍ RADY
NADAČNÍHO FONDU
SKUPINY ČD – ŽELEZNICE SRDCEM

Obsah

CD Cargo Slovakia

04 S vlaky dopravce CD Cargo Slovakia se dnes můžeme setkat již takřka po celém Slovensku. Pestrá je i skladba přepravovaných komodit – kontejnery, chemické produkty, černé uhlí, dřevo a ve výčtu bychom mohli pokračovat. Úspěchy firmy nám přiblíží její jednatel Daniel Zajko.



Kontrolní jízda ETCS

05 V rámci závěrečného vyhodnocení projektu na vybavení hnačích vozidel řady 163/363 vlakovým zabezpečovačem ETCS, který byl spolufinancován Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy (CEF), proběhla kontrolní jízda zaměstnanců agentury CINEA vlakem ČD Cargo z Chebu do Plzně.



Nově postaveným úsekem Mezno – Střeziměř projíždí 17. března 2024 vlak Pn 68154 z Českých Budějovic do Prahy-Libně. V čele vlaku je najatý stroj 189.156. Trať 4. tranzitního koridoru prošla v posledních letech rozsáhlou modernizací s nově postavenými úseky a celou řadou umělých staveb. V roce 2026 bude zahájena poslední stavba 18 km dlouhé nové dvoukolejné tratě v úseku Nemanice I – Ševětín se dvěma dlouhými tunely. FOTO: LUKÁŠ STREJČ

Projekty se snažím vidět nejen na výkresech



Železniční síť České republiky prochází v posledních desetiletích rozsáhlou modernizací. Samotné realizaci však předchází rozsáhlá projektová příprava trvající často řadu let. Nejen o tom, jak se projekty dopravních staveb připravují, jsme hovořili s Petrem Zobalem ze společnosti METROPROJEKT Praha.

► Zdá se, že se celý život pohybujete v oboru dopravy. Co Vás do něj přivedlo?

Asi to bylo několik různých aspektů, otec rád cestoval vlakem, ještě jako předškolní dítě jsem s ním měl projetou a vybarvenou podstatnou část československé železniční mapy. Kvůli jeho vazbám na disent jsme však měli od tehdejšího režimu uzavřenou cestu ke studiu na gymnáziu a vysoké škole (například sestra mohla studovat až po roce 1989), a tak střední odborná škola s maturitou bylo maximum možného. Obor strojvedoucí na Dopravní průmyslovce v Masné ulici v Praze se ukázal jako výborná volba, i když předkové měli kořeny spíše v zemědělství nebo humanitnějších oborech. Teprve nedávno jsem se dozvěděl přímější vazbu k železnici, kdy se ukázalo, že děda na východě Slovenska stavěl a spravoval účelové úzkorozchodné lesní drážky pro těžbu dřeva. Důvod „praštění kolejnicí“ byl objeven.

► Mezi profesí strojvedoucího a projektantem je ale trochu rozdíl?

I když jsem po maturitě začal jezdit jako pomocník strojvedoucího, po revoluci v roce 1989 se pro mě otevřela i možnost studia na vysoké škole. Představa, že se alespoň ke staničnímu posunu dostanu po několika letech v dílnách v depu, byla deprimující a zvítězilo další studium. Když jsem pak končil na vysoké škole, lákalo mě spíše koleje stavět a měl jsem již domluvené angažmá v tehdejší firmě Stavby silnic a železnic (dnes Eurovia). Dojždět na vzdálenější stavbu ale znamenalo komplikace v rodinném životě, a tak zvítězila práce v METROPROJEKTU, který tehdy procházel generační obměnou.



Petr Zobal FOTO: ARCHIV PETRA ZOBALA

► K železnici Vás váže i jeden z koníčků?

Pro diplomovou práci jsem potřeboval v Drážďanech zdokumentovat tramvajovou trať, ale daleko větší zážitek jsem si odvezl z nádraží, kde byly odstaveny impozantní motorové lokomotivy Ragulin. To byl asi začátek záliby ve focení prostředí železnice a hlavně pravidelného provozu, nejlépe nákladních vlaků.

► Využíváte nějak původně vystudovanou profesi a zálibu při zpracování projektů?

Projekty se snažím vidět už v zárodku nejen na výkresech, ale i pohledem ze stanoviska strojvedoucího. Jestli je ve stanici možnost odstavit hnací vozidla, objet operativně soupravu, obhájit návrh dostatečného množství kolejí pro nákladní vlaky, včetně možnosti nakládky. Projektanti někdy nevidí souvislost navrženého řešení s prak-

Petr Zobal (*1973)

Střední průmyslová škola dopravní v Praze, obor strojvedoucí (1988–1992)

České vysoké učení technické, Fakulta dopravní (1995–2001)

Od roku 2001 působí v METROPROJEKTU Praha, a.s., aktuálně na pozici vedoucí střediska dopravních staveb.

tickým provozem, dynamikou jízdy, hmotností souprav nebo výkonem vozidel. Nicméně všechny okrajové podmínky a okolnosti je složité zohlednit a prosadit, když je nutno brát v potaz zájmy ochrany životního prostředí a bydlení, zájmy developerské i omezené možnosti financování. Zkušenosti s praktickým provozem jsou důležité i při návrhu tramvajových tratí, zde došlo v minulosti k několika zrealizovaným „přešlapům“, které nefungovaly, i když nebyly porušeny žádné technické normy. Např. vjezd do smyčky na Smíchovském nádraží, kde se v protisměrných oboucíh soupravám lámala spráhla.

► Jaký je Váš nejoblíbenější projekt?

Z větších projektů mě nejdéle provází záměr modernizace železničního spojení centra Prahy a Kladna, s odbočkou na letiště Ruzyně, začalo to už sestrádní prací na ČVUT před téměř třiceti lety. Krátce po nástupu do METROPROJEKTU jsem pak projekt začal řešit jako hlavní inženýr, resp. projektový manažer. Teprve loni byly rozestaveny první úseky po více než čtyřiceti letech od zpracování prvních studií. Oblíbenější je ale úsek 4. tranzitního koridoru mezi Veselím nad Lužnicí a Doubím u Tábora, na kterém jsem jako hlavní inženýr pracoval od roku 2010. Ten byl dokončen minulý rok. Tam trvala příprava projektu „jen“ čtvrtstoletí.

► Proč trvá příprava staveb tak dlouho?

Vlastní projektový návrh je hotový za několik měsíců, záleží na zkušenosti a profesionalitě projektantů. Déle však často trvá fáze projednávání, ať už posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA) nebo inženýringu, do kterého vstupují již dříve zmiňované zájmy orgánů samosprávy, státní správy, veřejnosti i různých zájmových skupin a spolků, developerů apod. Nezřídka dochází k odvoláním i soudním sporům, např. územní řízení pro úsek modernizace trati mezi Prahou Ruzyní a Kladnem trvalo přes 5 let. Martyrium se opakuje znovu při Stavebním řízení. Mezitím je nutno nalézt zdroje financování, obhajovat ekonomickou výhodnost, vykoupit pozemky, vybrat zhotovitele stavby a nezbytných dílčích procesů a úkonů je daleko víc.

Po novele stavebního zákona v loňském roce svítá určitá naděje, že by se doba přípravy staveb mohla o něco zkrátit. Nově by měly mít možnost velké infrastrukturní stavby (tzv. vyhrazené stavby, kam spadají i železniční tratě) získat stavební povolení – nově „povolení záměru“ s méně podrobnou dokumentací. Tím by se „ušetřila“ jedna fáze projednávání, trvající často několik let. Investor by získal možnost stavět, vykoupit pozemky s jedním „všeobjímajícím“ povolením. Je k tomu řízení přímo na Ministerstvu dopravy nový Dopravní a energetický stavební úřad (DESÚ). I když úřad funguje od začátku letošního roku, aktuálně se potýká s nedostatkem zaměstnanců. Dále zatím nejsou k dispozici vyhlášky, které stanovují skladbu a rozsah požadované dokumentace. Každá novinka však mívá porodní bolesti a teprve budoucnost ukáže, jestli se tento přístup osvědčí.

PŘIPRAVIL: MARTIN BOHÁČ



Výstavba nového úseku 4. tranzitního koridoru mezi Střezimířem a Meznem FOTO: LUKÁŠ STREJČ

Doupovská dráha včera a dnes

Doupovská dráha byla vystavěna postupně, a to ve čtyřech etapách. Od roku 1881 byla provozována krátká odbočka z Kaštic do Krásného Dvora, tedy z Plzeňsko-Březenké dráhy. Primární účel dráhy byla přeprava cukrové řepy. V roce 1884 vyjely vlaky z Krásného Dvora přes Vilémov u Kadaně do Radonic u Kadaně, kde se důležitou komoditou stalo uhlí z místních dolů a o necelých dvaceti letech později vyjel vlak až do Doupova, který se stal koncovou stanicí této dráhy. Poslední, a tedy čtvrtá stavba byla dokončena v roce 1903, kdy došlo k propojení Vilémova u Kadaně a Kadaně, čímž se z úvratňové stanice Vilémov u Kadaně stala stanice průjezdná.

Kromě nákladní dopravy měly zdejší lokálky i nemalý význam v dopravě osobní, neboť až do 2. světové války byl Doupov častým turistickým cílem. Velký zvrat přišel po roce 1945. Strmý úpadek dráhy byl neodvratný, neboť většinové německé obyvatelstvo bylo odsunuto, posléze byli odsunuti i nově přichozí osídlenci. Důvod druhé vlny odsunu byl prostý – proměna Doupovských hor ve vojenský výcvikový prostor. 20. dubna 1955 vyjel z Doupova poslední osobní vlak. Do té doby bylo toto městečko obsluhováno zpravidla 3–4 páry osobních vlaků. Dráhu poté ještě několik let používala armáda. Zhruba (není datováno) v sedmdesátých letech armáda nechala strhnout doupovské nádraží a koleje vytrhat až téměř do Kadaňského Rohozce. Tímto krokem sice dráha přišla o svůj koncový úsek, ale osobní doprava z Kadaně do Kadaňského Rohozce a z Vilémova u Kadaně do Kaštic fungovala až do roku 2007, kdy tehdejší vedení

Ústeckého kraje rozhodlo o rozšíření autobusové dopravy na úkor dopravy železniční. Nutno dodat, že v té době byl úsek Radonice u Kadaně – Kadaňský Rohozec frekvenčně nejslabší, obdobně jako odbočka do Kaštic, což mělo rozhodující vliv. Naopak nákladní doprava, byť se značným omezením na nápravový tlak a nutností nasazení „malého lega“ řady 704 fungovala spíše příležitostně, především v přepravách dřeva, stavebnin, a to pouze mezi Kadaní a Kadaňským Rohozcem. Z Vilémova u Kadaně do Kaštic přestaly nákladní vlaky jezdit o mnoho let dříve. Později sice infrastruktura umožnila i větší zatížení železničního svršku, tedy návrat řady 742, ale na objemu přepraveného zboží se nic už nezměnilo. Po roce 2008 byla velká snaha o obnovení přeprav vojenských transportů, ovšem náročné sklonové podmínky dráhy a nedostatečná délka staničních kolejí byla velmi limitujícím faktorem, jenž dráze nedával dobré vyhlídky do budoucna, především z důvodu „konkurence“ v nedalekých Podbořanech, které mají nejen větší železniční stanici, ale i další vhodnou infrastrukturu v podobě odstavných kolejí a prostoru kolem nich. Pro vojenskou techniku nebyl žádný rozdíl zda dorazí do hor od východu z Kadaňského Rohozce nebo od jihu z Podbořan. Osud vojenských přeprav na „Doupovské dráze“ tak byl zpečetěn. Nákladní doprava v podobě manipulačních vlaků vydržela jen o pár let déle. V letech 2010–2012 byl sice zaznamenán krátký návrat manipulačních vlaků z Kadaně do Kadaňského Rohozce, kdy se kromě dřeva přepravovaly například také „armádní ježci“ z vojenskému prostoru Hradiště do muzea ve východočeském městě Králíky. Tato přeprava ČD Cargo se tak pravděpodobně stala přepravou poslední.



Pravděpodobně poslední „manipulák“ ČD Cargo odvezl 23. srpna 2010 z Kadaňského Rohozce „elektronik“ 743.003.



„Fotomanipulák“ pro německé příznivce železnic projíždí s „kocourem“ 742.419 po impozantním mostě přes řeku Ohři v Kadaně.

Naopak osobní doprava zažívá v posledních letech sezónní oživení v podobě turistických linek, což je produkt Ústeckého kraje, jenž má za cíl oživit zapomenuté kouty naší republiky. Návštěvu této oblasti a svezení motorovým vozem řady 810 lze jen doporučit. Doupovské hory a původně střediskové obce, kde jakoby se zastavil čas a jejichž zašlou slávu připomínají malé i velké kostelíky, jenž některé od dob války nemilosrdně „nahlodává zub času“, rozhodně stojí za návštěvu. Důležitost železniční stanice Vilémov u Kadaně, odkud před lety několikrát denně vyjížděly pravidelné vlaky do třech směrů, připomíná nejen původní dřevěný sklad, ale i kolejová váha a popelová jáma pro parní lokomotivy. Dříve relativně rozsáhlé kolejiště postupně pohlcuje vegetace, na jehož konci stojí topírna s vodárnou, která paradoxně ještě v roce 2024 plní svůj původní účel – nocování. Dnes byste ovšem železniční vozidla v topírně hledali marně, zato domácí hospodářské drůbeže je zde nespočet kusů. Dokonce i nádražní budova je v původním stavu, ale vzhledem k tomu, že je trvale obydlená, bližší průzkum se moc nedoporučuje.

Nejen turistům však zdejší lokálka slouží. Příležitostně na trať vyjedou i tzv. fotovlaky, které si

zpravidla objednávají zahraniční skupinky železničních fotografů, kteří chtějí zachytit nejen dochovanou železniční infrastrukturu, ale také dožívající lokomotivy řad 751 nebo 742. V hodnou fotografickou kompozicí lze navodit dobu dávno minulou a tím se alespoň pomyslně přesunout o roky a dost možná i desítky let zpět. V sobotu 25. února 2024 se uskutečnila právě taková zajímavá akce pro železniční fotografy. Lokomotiva 742.419 se soupravou 7 nákladních vozů, včetně nezbytného „hytláku“, se v ranních hodinách vydala na cestu z Kadaně-Pruněřova do Vilémova u Kadaně a Kaštic. Postupně projela celou síť doupovských lokálek. Objevila se tak i v Kadaňském Rohozci. Počasí také přálo a bylo tak možné pořídit celou řadu zajímavých a téměř neopakovatelných fotografií. K těm nejzajímavějším určitě patřil snímek „manipuláku“ na mostě přes Ohři v Kadaně. Díky perfektnímu přístupu pracovníků provozního pracoviště Most byli všichni účastníci spokojeni a zcela jistě se tak nejednalo o poslední akci, která kromě radosti pro fotografy přinesla i zajímavé tržby pro ČD Cargo.

TEXT A FOTO: NT



Lokomotiva 742.285 projíždí v mlhavém březnovém dopoledni roku 2009 s vojenským transportem obilouky u obce Pětipsy. Za hnacím vozidlem jsou zařazeny tři doprovodné klasické vozy, ze kterých vojáci se zaujetím sledují krajinu podél dráhy, dále následují vozy řady Res s vojenskou technikou.

Fotojízda ČD Cargo



„Kocour“ 742.405 zastavil před zastávkou s nákladním Vrátno. V pozadí můžeme spatřit gotický hrad Bezděz a o něco nižší vrchol Malého Bezdězu.

Naše akciová společnost pravidelně vyhlašuje soutěž o nejhezčí snímky vlaků ČD Cargo. Ta má své vítěze, kteří od nás obdrží hodnotné ceny, další fotografie zveřejňujeme ve stolním nebo nástěnném kalendáři. Jak ale poděkovat také desítkám dalších fotografů, jejichž snímky nejsou k další vybrány? Tuto otázku jsme si kladli již delší dobu. Odpovědí pak byla jízda „fotomanipuláku“, která se uskutečnila v pátek 5. dubna 2024. Pro její uskutečnění jsme se snažili zvolit atraktivní železniční trať a vybrat zajímavá vozidla.

Po středočeské trati mezi Mělníkem a Katusicemi již řadu let pravidelné nákladní vlaky ČD Cargo ani jiných dopravců nejezdí a trať má význam především pro turistickou osobní dopravu. Jízda „manipuláku“ tak byla opravdovou lahůdkou a zpestřením zdejšího provozu. Atraktivní bylo i nasazení lokomotiv 742.405 + 742.454, z nichž druhý jmenovaný stroj tak měl možnost zavítat do svého bývalého působiště na Mladoboleslavsku, stejně jako řazení soupravy, ve kterém se kromě nezbytného „hytláku“ objevily například dvouosé vozy řady Tdgn. Na atraktivních místech vlak zastavil a s ohledem na to, že v době konání akce po trati nejezdily žádné další vlaky, mohli jsme si na nich dovolit delší časový pobyt a třeba počkat na ten správný násvit.

Troufám si říct, že většina z přibližně stovky účastníků byla s akcí spokojená. Svědčí o tom pozitivní komentáře na sociálních sítích, stejně jako řada emailů. Děkujeme všem za účast a děkujeme samozřejmě i těm zaměstnancům ČD Cargo, kteří se o realizaci fotojízdy zasloužili. Věřím, že se při podobné akci opět setkáme nejen s železničními fotografy, ale i našimi dalšími příznivci.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH

Představujeme společnosti s majetkovou účastí ČD Cargo (4.)



V dnešním pokračování našeho seriálu si představíme další dceřinou společnost působící v zahraničí. Velmi intenzivně se rozvíjí a objem realizovaných přeprav trvale roste. Svým výkonem zaujímá mezi ostatními dopravci čtvrtou pozici. Vítejte na Slovensku.

Cargo Slovakia

Zastoupení Českých drah na Slovensku vzniklo v osmdesátých letech minulého století. Hlavním posláním byla v minulosti zejména nabídka a prezentace služeb osobní dopravy. I díky zastoupení v Bratislavě se například rozjela Pendolina na Slovensko. Postupně se však společnost začala více orientovat na zastupování mateřské firmy v oblasti nákladní přepravy. Trh nákladní dopravy se v důsledku globalizace měnil a vyvíjel. V reakci na to vznikla 24. září 2008 zápisem do obchodního rejstříku Slovenské republiky samostatně hospodařící dceřiná společnost ČD Cargo pod názvem Generálne zastúpenie ČD Cargo, s. r. o. (GZ Bratislava), podobně jako tomu bylo v té době v okolních zemích. Hlavní činností bylo zpočátku zastupování ČD Cargo na základě mandátní smlouvy na území Slovenska a také spediční činnost. V roce 2017 došlo k přejmenování společnosti na CD Cargo Slovakia, s. r. o. Společnost je 100% vlastním firmou CD Cargo Hungary. Tu si však představíme v některém z dalších Cargováků. Skutečný rozmach však společnost zaznamenala se získáním dokumentů potřebných k provozování železniční nákladní dopravy na síti



Po hlavním severoslovenském tahu u Krpelan projíždí „eso“ 363.032. FOTO: MARTIN FUSKA

ŽSR. Stalo se tak v červnu 2020. Jako první zajistilo CD Cargo Slovakia 20. června dopravu vlaku s návěsy LKW Walter mezi pohraničními přechodovými stanicemi Kúty a Rajka. Do konce roku 2020 pak vlaky této společnosti na Slovensku přepravily 140 tisíc tun zboží. Dnes se objem přepraveného zboží pohybuje okolo 2 mil. tun ročně, výkon v hrtkm okolo 700 mil, což představuje podíl na trhu 4,22 %. Na třetí pozici je dopravce Retrack Slovakia se srovnatelným podílem 4,6 % dosaženým zejména nárůstem přeprav obilí.

Společnost CD Cargo Slovakia disponuje 4 lokomotivami řad 230. „Laminátky“ jsou nasazo-

vány zejména na jižním tranzitu, tzn. na trati mezi Břeclaví, resp. Lanžhotem, Bratislavou a některou ze slovensko-maďarských pohraničních stanic Rusovce/Rajka nebo Štúrovo/Szob. S částí vlaků, které jsou dále „v režii“ společnosti CD Cargo Hungary, však lokomotivy pokračují dále do Maďarska. Na severu Slovenska se můžeme setkat s lokomotivami řad 363. Zde se přepravují například pohonné hmoty do skladů v Kežmarku nebo dehet pro společnost Deza. I na středním Slovensku se můžeme setkat s lokomotivami řady 742 CD Cargo Slovakia, konkrétně například při realizaci odvozu hutních výrobků z železáren v Podbrezové a nejnověji

také kalamitního dřeva z okolí Brezna. Na východním Slovensku dominují vývozy strusky pro společnost Danucem, která je zpracovává ve svých polských závodech.

Portfolio zboží přepravovaného CD Cargo Slovakia je skutečně pestré. Od kontejnerů přes pohonné hmoty, černé uhlí, koks, dřevo, obilí až po kombajny. Zajímavá je vozba produktového vlaku Drakula mířícího z Brna do rumunského Curtici. Významná je rovněž podzimní kampaňová přeprava cukrové řepy zejména ze Záhorí do cukrovaru v Hrušovanech nad Jevišovkou. Ve spolupráci s PJ Brno (dnes OPŘ Východ) se CD Cargo Slovakia aktivně zúčastnilo stavebních akcí na jihoslovenských železničních tratích, kde zajišťovalo jak návoz šterku, tak jeho vykládku a další činnosti. Zapomenout nesmíme ani na přepravy vojáků a vojenské techniky na cvičení ve vojenském obvodu Lešť u Zvolena. Společnost se také aktivně podílela na zajištění přeprav humanitární pomoci na Ukrajinu.

ČD Cargo Slovakia v číslech

Podíl ČD Cargo, a.s.	100 %
Základní kapitál	11 576 tis. EUR
Počet lokomotiv	7 vlastních, 5 dlouhodobě najatých
Počet vozů	310 vlastních, 50 dlouhodobě najatých
Počet zaměstnanců	58
Přeprava zboží (2023)	2,2 mil. tun



Ředitelem, resp. jednatelem společnosti CD Cargo Slovakia je Daniel Zajko. S cílem blíže se seznámit s činností a plány této společnosti jsme mu položili několik otázek.

► Společnost CD Cargo Slovakia má za sebou více než 15 let existence. Jak byste toto období zhodnotil, jakými změnami společnost prošla?

Dalo by se povedat, že do roku 2016 sa spoločnosť na Slovensku zoznamovala s trhovým prostredím železničnej nákladnej prepravy. Predmet činnosti bol v prvých rokoch pomerne jednoduchý a primárne sa jednalo o obchodné zastupovanie materskej ČD Cargo u slovenských partnerov. Odpovedal tomu aj počet zamestnancov, ktorých by ste spočítali prstami jednej ruky. Druhou vývojovou fázou bolo založenie dcérskej spoločnosti CarboRail, a teda zahájenie dopravných výkonov na Slovensku pod touto značkou. Projekt sa datoval do obdobia 2016–2018. Najvýznamnejšie zmeny sa však spájajú s nábehom dopravnej činnosti na vlastnú licenciu a s vlastnými prevádzkovými náležitosťami CD Cargo Slovakia, ktoré sa datujú do roku 2020. Od prvých vlakov, ktoré sa logicky vozili na tranzitnom ramene Kúty – Štúrovo, už dnes spoločnosť obsluhuje a pokrýva celé územie Slovenskej republiky s výnimkou pohraničných staníc smer Ukrajina. Najväčšia výzva bola pokryť tento rast a rozmach spoločnosti prevádzkovými kapacitami a náležitosťami. Kým u koľajových vozidiel sa dalo významne spoľahnúť na najomné zmluvy s materskou spoločnosťou, u personálnych kapacít bolo nevyhnutné hľadať každého jedného zamestnanca, a to nielen na prevádzkových pozíciách, ale aj v ostatných firemných procesoch. Že sa tieto úlohy podarilo a priebiežne aj ďalej darí naplňať dokumentuje skutočne veľmi dobré meno, ktoré má spoločnosť na železničnom trhu vybudované. Pozitívne hod-



Daniel Zajko FOTO: ARCHIV ČD CARGO

notenie od našich zákazníkov, ale tiež ďalších partnerov, ako sú napríklad infraštruktúra, rôzni dodávatelia, finančný sektor, partnerský dopravcovia, atď., sú pre nás tým najlepším znamením, že svoju dennodennú prácu vykonávame správne a smerujeme spoločnosť CD Cargo Slovakia naozaj tým najlepším smerom. No a ešte spomeniem aktivity, ktoré presahujú bežné hranice firmy a ktoré tiež dokresľujú celkovú mozaiku rozvoja spoločnosti v uplynulom období. Založenie a rozvoj dcéry v Maďarsku nám významne pomáha najmä po prevádzkovej stránke, rovnakú synergiu si sľubujeme od výkonnej jednotky v Rumunsku, prípravou ktorej sa zaoberáme. A aktivity smerom na Ukrajinu môžu pomôcť predovšetkým v posilnení obchodného portfólia spoločnosti.

► Co stojí za úspěchem vaší firmy?

Ako som už zmieňoval v predchádzajúcom bode, úspech spoločnosti spočíva predovšetkým v kvalitne odvedenej práci, ktorú v koneč-

nom dôsledku ocení náš zákazník. Aby som toto klišé rozmenil na drobné, jedná sa predovšetkým o vysoko kvalitný a odborný tím zamestnancov, ktorých sme na každú pozíciu vyberali skutočne starostlivo a dôkladne. Pokiaľ sa totiž na kolegov dá spoľahnúť a zákazník vidí a vníma, že vieme naplniť jeho požiadavky profesionálne a lepšie ako naša konkurencia, ocení to nielen podpísanými objednávkami a uhradenými faktúrami, ale aj nefinančnými prvkami. Jednoduchá emailová pochvala alebo dobrý rating v rôznych hodnoteniach dokáže tiež zahriať pri srdci a motivovať do ďalšej práce. Ale pozor, ako podstatný faktor úspechu treba určite spomenúť aj silu skupiny ČD Cargo a najmä vzťahy s materským ČD Cargo, kde sa nám takmer vždy dostala maximálna podpora a snaha o spoločné dobro. Inými slovami tým, že máme za sebou svoju mamičku, vieme pre úspech spoločnosti využiť túto synergiu, čím sa niektoré úlohy riešia jednoduchšie a ľahšie.

► Jak hodnotíte spolupráci s jinými společnostmi Skupiny ČD Cargo?

Synergia skupiny ČD Cargo je veľmi pozitívna a strategicky dôležitá vec. Každý zákazník ocení, keď mu vieme odviezť vlak pod jednou značkou z východiskovej stanice až do stanice určenia. Častokrát sa na rokovaniach pýtajú, či to bude aj jedným rušňom, jedným rušňovodcom, zaujímajú sa o interoperabilitu aj vo vzťahu ku konkurenčnej cestnej doprave. Preto rozvoj skupiny ČD Cargo a spoluprácu s jednotlivými spoločnosťami hodnotím veľmi kladne. Dcérske spoločnosti častokrát fungujú na jednoduchých princípoch, nekomplikujeme si jednotlivé činnosti zbytočnou administratívou. Najväčší podiel spolupráce máme s CD Cargo Hungary a ČDC Niederlassung Wien. Do Maďarska a Rakúska nám jednotlivé procesy fungujú na jed-

notku s hviezdíčkou, odovzdávka vlakov je takmer vždy bezproblémová. U materskej spoločnosti ČD Cargo, kde je vzájomných činností pochopiteľne najviac, badám tiež progres, organizácia činností sa zlepšuje, a to na všetkých úrovniach. Občas sa ešte vyskytnú aj problémové oblasti, rezervy, najmä v riadení a realizácii prevádzkovej práce, napr. keď vlak predhlásený na PPS o 6:00 hod. príde večer o 18:00 hod. Som však optimista, pevne verím, že strategicky sme ako skupina veľmi silní a do budúcnosti budeme ešte silnejší.

► Jaké dlouhodobé cíle jste si stanovili pro letošní rok?

Jednoznačne chceme realizovať alebo zahájiť niektoré investičné projekty, aby sme spoločnosť posilnili v dlhodobom horizonte. Konkrétne to znamená obstaranie a rekonštrukciu lokomotív, a to primárne v dieselovej trakcii, sekundárne v elektrickej. Pred dokončením je veľká oprava dvoch lokomotív „bardotka“, ktoré chceme ihneď zaradiť na traťový výkon na Horehroní, kde nám lesný priemysel avizuje na vývoz až 1 milión kubíkov kalamitného dreva. Z dlhodobého hľadiska už pomaly vyhlížime dodávku 2 interoperabilných lokomotív Traxx, ktoré by mohli v budúcnosti voziť v spolupráci s dopravcami skupiny ČD Cargo vlaky až do rumunských cieľových destinácií, čiže v celej svojej trase. Čo sa týka vozňov, treba sa v dlhodobom horizonte zamyslieť nad vozňami na prepravy obilovín. Ďalej treba dotiahnuť spoluprácu s Ukrajinckými železnicami, nakoľko konkurencia je v tomto o nejaký ten krok pred nami. A z obchodného hľadiska by sme radi uzatvorili kontrakty u ďalších nových zákazníkov a zákazníkov, ktorých doteraz v portfóliu neevidujeme.

MICHAL ROH

Kontrolní jízda svůj účel splnila



Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy

V letošním roce dochází k finančnímu vypořádání dotace prvního ukončeného projektu na vybavení celkem 128 lokomotiv ČD Cargo evropským vlakovým zabezpečovacím systémem ETCS. Vybavení 78 hnacích vozidel řady 163/363 a 50 modernizovaných hnacích vozidel řady 742.71 vlakovým zabezpečovačem ETCS je v rámci projektu s názvem **Deployment of ERTMS/ETCS on-board components compliant with ETCS Baseline 3 in ČD CARGO, a.s. vehicles on the Rail Freight/Core Network Corridors** spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy (CEF). Tento projekt, jenž je výsledkem úspěšné žádosti o finanční podporu předloženou ve výzvě 2015 CEF Transport Cohesion Call, byl ke konci roku 2023 úspěšně dokončen a nyní probíhá jeho závěrečné vyhodnocení.

Agentura CINEA, která dotaci poskytuje, standardně požaduje místní ověření, že příslušná zařízení jsou nainstalována a funkční, a že jsou splněny všechny další podmínky pro vyplacení a uzavření projektu, včetně schvalovacích procedur. Součástí úspěšného zakončení projektu je také umístění samolepek na předmětná vozidla, které informují, že vybavení systémem ETCS bylo finančně podpořeno Evropskou unií, což je jedním z povinných prvků publicity projektu.

Zástupce poskytovatele dotace z bruselské CINEA nejprve 13. března 2024 v Praze v sídle ČD Cargo vysvětlil závěrečné požadavky na zakončení projektu a zrekapituloval, co vše je potřebné pro vyplacení zbývajících částky dotace. Poté se společně se svou kolegyní, která má na starosti projekty Správy železnic, zúčastnili kontrolní jízdy na pravidelném Nex 60121 v úseku Cheb – Plzeň s manipulací v Plané u Mariánských Lázní, odkud měl vlak hmotnost téměř 1 200 tun a délku 450 metrů. V úseku vybaveném traťovou částí ERTMS probíhala jízda vlaku pod plným dohledem ETCS. Strojvedoucí instruktor PJ Ústí nad Labem Martin Sláma ochotně zodpovídal dotazy úředníků, včetně vysvětlení problematiky zástavby ETCS do různých typů hnacích vozidel. Mnoho dotazů se týkalo vedení vlaku obecně, a především problematiky jeho brzdění bez a se součinností nového zabezpečovače. Kontrolní jízda splnila očekávání a věříme, že své poznatky úředníci pozitivně zohlední v závěrečném hodnocení. Ještě jednou děkujeme všem kolegům, kteří se na zajištění kontrolní akce podíleli. Kromě tohoto projektu má ČD Cargo s agenturou CINEA uzavřené další dvě grantové dohody s předpokládaným dokončením realizace na podzim roku 2025 a na začátku roku 2026.

PETRA KREISCHE
FOTO: PETR JINDRA



Zajímavosti z provozu

Zkouška ETCS

V sobotu 13. dubna 2024 se uskutečnila zkušební jízda lokomotiv 753.756 + 753.763 pod plným dohledem evropského vlakového zabezpečovače ETCS v úseku Praha-Hostivař – Hluboká nad Vltavou-Zámostí. Zkouška se uskutečnila s vlaky Pn 68155 a Pn 68154. Zkušební jízdu v úseku Mezno – Sudoměřice u Tábora zachytil Lukáš Strejč.

Osazení 30 lokomotiv řady 753.7 mobilní částí evropského vlakového zabezpečovače ETCS zajistila společnost CZ LOKO. Projekt je spolufinancován Evropskou unií.



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní infrastruktury



Nová posila lokomotivního parku ČD Cargo

Lokomotivní park ČD Cargo posílila na začátku dubna lokomotiva s číslem 248.082. Jedná se o Vectron Dual Mode vyrobený firmou Siemens, tedy o lokomotivu stejného typu, jakou jsme testovali ve zkušebním provozu v loňském roce. Během zápujčky bylo tehdy dosaženo průběhu 4 063 km, přičemž nejvíce výkonů bylo s lokomotivou realizováno na pravoběžné trati mezi Děčínem – Mělníkem a Nymburkem. Objevila se však také například v Berouně a zajímavostí bylo její nasazení na neelektrifikované trati mezi Děčínem a Českou Lípou.



„Od společnosti North Rail máme Vectron pronajatý na dobu jednoho roku s možností opce,“ prozradil předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth a doplnil: „Moderní vozidlový park je nezbytnou podmínkou expanze na zahraniční trhy. Jen v Německu přepravilo ČD Cargo v loňském roce téměř 2,3 mil. tun zboží.“

Provoz lokomotivy je možný na tratích s napájecí soustavou 15kV/16,7 Hz, proto bude nasazována především na vozbu vlaků v Německu – konkrétně například na vlaky s automobily, dřevem nebo železným šrotem.

MICHAL ROH

Stres a jeho zvládání

Koncem roku 2023 provedlo oddělení vzdělávání v čele s Ing. Vladkou Vejvodovou v ČD Cargo dotazníkové šetření mezi provozními zaměstnanci s cílem zjistit, jaké jsou schopnosti zaměstnanců: poradit si se stresem, v kritické situaci po nehodách a mimořádných událostech, umět se vypořádat s monotónní činností a schopnosti v oblasti posilování koncentrace a pozornosti. Všechny tyto schopnosti zaměstnanců se váží k jedné zásadní skutečnosti, a to k zajištění bezpečného provozování drážní dopravy v rámci systému bezpečnosti SMS. Zjištěním pro nás bylo, že většina z nás se se stresem setkává obvykle při každé směně. V návaznosti na tyto skutečnosti zpracovala Mgr. Barbora Meixnerová, vedoucí skupiny náboru a HR marketingu, rozvojový materiál, který obsahuje jak nezbytný teoretický základ, tak i mnoho praktických cvičení, které jsou zaměřené na prevenci a zvládání stresu.

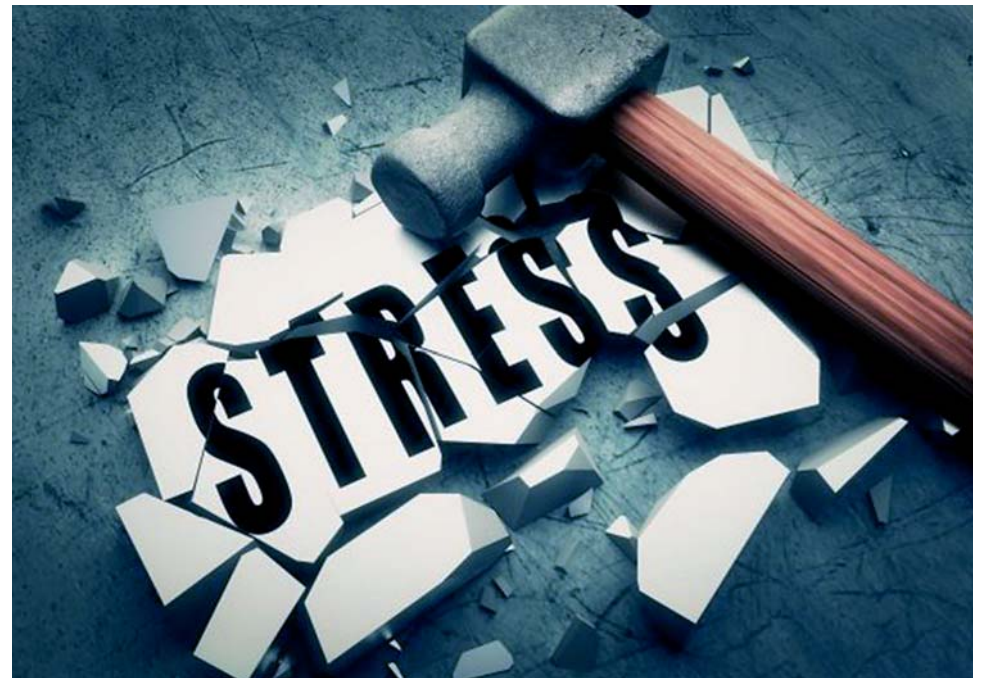
V následujících řádcích si můžete přečíst ochutnávku z již zmiňovaného materiálu.

Zvládání stresu pro zaměstnance na železnici

Železniční prostředí je známé svou vysokou mírou zodpovědnosti, neustálým tlakem na dodržování časových harmonogramů a potřebou rychlého a přesného rozhodování. Tyto faktory mohou vést k pracovnímu stresu, který může negativně ovlivnit fyzické i duševní zdraví zaměstnanců a také jejich výkonnost. Nicméně existuje řada technik a strategií, které mohou použít ke zmírnění a zvládnutí tohoto stresu.

Co je to stres?

Stres můžeme chápat jako reakci na situace, které naše tělo a mysl vnímají jako náročné nebo ohrožující. Může se objevit v různých formách a intenzitách a ovlivňovat nás jak fyzicky, tak emocionálně. Je to prostě ten pocit, když



se cítíme přetížení, pod tlakem nebo ztrácíme kontrolu nad situací.

Různé druhy stresu

Stres může být akutní nebo chronický. Akutní stres je krátkodobý a je reakcí na okamžité stresory, jako jsou neočekávané události nebo náročné situace. Naopak chronický stres je dlouhodobý a může být důsledkem opakovaného vystavení stresorům nebo neřešením dlouhodobých problémů.

Vliv stresu na pracovní výkon

Stres může mít vliv na pracovní výkon zaměstnanců. Krátkodobý stres může způsobit zvýšenou bdělost a aktivitu, což může být ve stresových situacích užitečné. Nicméně, dlouhodobý stres může vést k únavě, snížené pozornosti a chybám při práci. Je důležité si uvědomit, jak stres ovlivňuje pracovní výkon, a hledat způsoby, jak s ním efektivně pracovat.

Zvládání stresu

Existuje mnoho strategií pro zvládání stresu, které mohou zaměstnancům pomoci udržet si klidnou a efektivní pracovní atmosféru. Mezi tyto strategie patří cvičení, relaxace, meditace, plánování a prioritizace úkolů a také podpora kolegů a okolí. Je důležité, aby zaměstnanci byli seznámeni s těmito strategiemi a mohli je aplikovat ve svém pracovním i osobním životě.

Základní doporučení pro zvládání stresu:

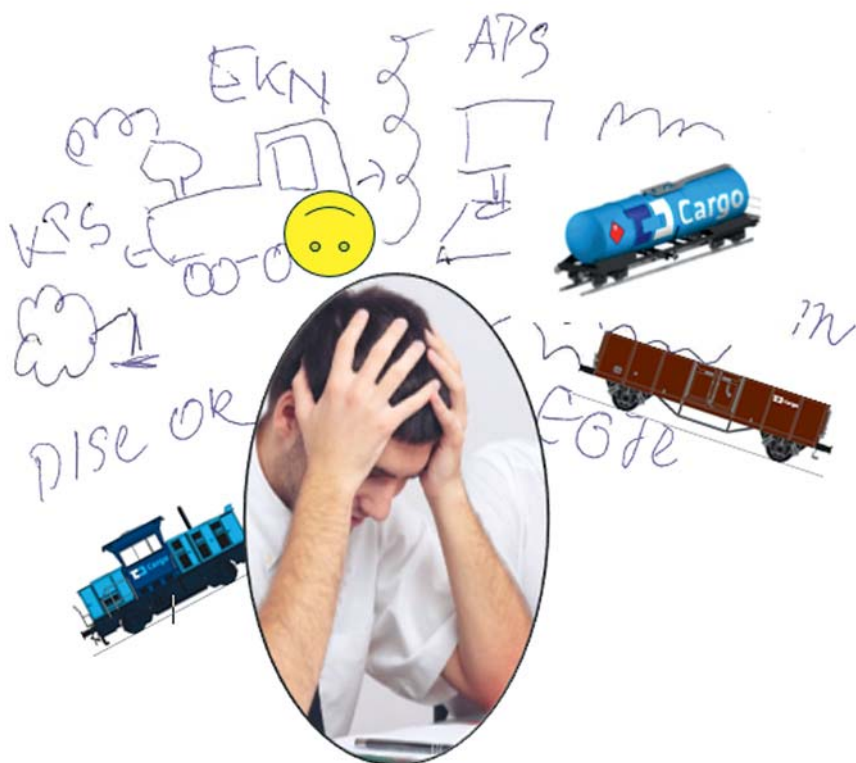
- pravidelné cvičení dechových technik a relaxace
- plánování a prioritizace úkolů
- důraz na pravidelný odpočinek a kvalitní spánek
- hledání podpory u kolegů a nadřízených
- pokud je to potřeba, neváhat vyhledat profesionální pomoc

Zvládání stresu je klíčovou dovedností, která umožňuje efektivně řešit pracovní výzvy a zároveň pečovat o své zdraví a pohodu. Seznámení se s různými technikami a jejich pravidelné využívání může přispět k celkovému zlepšení pracovního prostředí a efektivity v práci.

Pokud vás tyto informace zaujaly, máme pro vás dobrou zprávu. Podrobnější materiály, které obsahují praktická cvičení a techniky pro zvládání stresu, naleznete na Vzdělávacím portálu ČD v sekci odborné kurzy pod názvem „Netechnické dovednosti - zvládání stresu“.

Těšte se na užitečné tipy a osvědčené strategie, které vám pomohou se lépe vyrovnávat s náročnými situacemi, zachovat si klid a produktivitu v práci.

ZA VÁŠ TÝM PERSONÁLNÍHO ODBORU,
BÁRA, OLESKA A PEPA



Inspirativní HRrrrZóna

Praktické rady k základům finančního plánování a správy peněz

Máte někdy pocit, že peníze vám prostě unikají mezi prsty a nevíte, kam se poděly? Nebo jste možná slyšeli o důležitosti "finanční gramotnosti", ale nevíte, co to vlastně znamená? Nebojte se, nejste sami. Finanční plánování a správa peněz může znít složitě, ale ve skutečnosti jde o jednoduché kroky, které vám mohou pomoci získat kontrolu nad vašimi financemi a dosáhnout vašich cílů. Zde je několik užitečných rad:

1. Rozpočet – váš průvodce penězi:

Začněte s rozpočtem. To je jen seznam vašich příjmů (kolik peněz dostanete) a výdajů (kolik

peněz utratíte). Je to jako plán na vaše peníze. Stačí si udělat seznam vašich měsíčních příjmů (například plat, případně dávky) a výdajů (jídlo, účty, doprava). Pak se podívejte, kde můžete šetřit. Možná zjistíte, že některé věci, které kupujete, vlastně nepotřebujete.

2. Finanční polštář – vaše záchranné lano:

Je důležité mít nějaké peníze na straně pro případ nouze. To vám pomůže, když například potřebujete opravit auto nebo zaplatit neočekávaný lékařský zákrok. Snažte se každý měsíc odkládat trochu peněz do své "finanční rezervy". Nemusí to být hodně – každá koruna se počítá.

3. Dluhy – překážka na cestě ke svobodě:

Dluhy mohou být jako těžká váha, která vás zpomaluje. Snažte se minimalizovat dluhy. To znamená, že se vyhýbáte výdajům, které si nemůžete dovolit, a pokud máte dluhy, snažte se je co nejdříve splatit. To vám pomůže ušetřit peníze na poplatcích a úrocích.



4. Učení se po celý život

Finanční plánování není jednorázová záležitost. Je to proces, který se může vyvíjet spolu s vámi. Nebojte se ptát na radu od rodiny, přátel nebo odborníků na finance. Existuje mnoho zdrojů, jako jsou webové stránky, knihy a kurzy,

které vám mohou pomoci zlepšit vaše finanční dovednosti.

Závěrem

I když se může zdát, že finanční plánování je složité, základy jsou docela jednoduché. Vytvoření rozpočtu, ukládání peněz do finanční rezervy a minimalizace dluhů jsou základní kroky, které můžete udělat, abyste dosáhli finanční stability. Nezapomeňte, že se jedná o proces, a není nic špatného na tom, že se ptáte na pomoc, když ji potřebujete. Vaše finanční budoucnost je ve vašich rukou.

ZA VÁŠ TÝM PERSONÁLNÍHO ODBORU,
BÁRA, OLESKA A PEPA

Sledujte nás na FB:



Rozjed' to s ČD Cargo

Odborné setkání železnice Pardubice 2024

V Ve čtvrtek 11. dubna 2024 se uskutečnil již 10. ročník setkání železničních odborníků, politiků a drážních fanoušků pod názvem „Odborné setkání železnice Pardubice“. Celodenní program uspokojil nejen všechny výše jmenované účastníky, ale i studenty, kterým byla věnována dopolední sekce, kde zazářil český technologický optimista, influencer a youtuber Petr Mára se svojí přednáškou věnovanou umělé inteligenci (AI) a jejímu vlivu na železniční budoucnost.

Mimo jiné zaznělo, že simulací světa bude stále více přibývat a kritickým faktorem pro rozvoj AI bude dostatek elektrické energie. Souběžně s přednáškami, ve kterých se představil želez-

niční průmysl regionu, probíhal v předšálí večerh technických pracovních míst, kde se prezentovala i společnost ČD Cargo.

Předělem mezi dopoledním a odpoledním blokem byla tisková konference, které se zúčastnili pořadatelé (místopředseda Hospodářského výboru PSP ČR Martin Kolovratník a děkan Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice Libor Švadlenka) a zástupci železničního odvětví. Svaz průmyslu a obchodu reprezentoval předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth, Správu železnice zastupoval generální ředitel Jiří Svoboda. Na tiskové konferenci zaznělo zhodnocení první poloviny setkání, kde bylo přítomno i 230 žáků základních a středních škol, a také byla uvedena druhá část dne. Mnohokrát zazněl důraz na potřebu vytvoření zájmu mladých lidí o dopravu a následně jejich odbornou přípravu,

která je klíčová pro rozvoj železničního odvětví. Předpokladem úspěchu jsou však také kvalitní infrastruktura, férový dopravní mix a užití moderních technologií. To vše zarámované v dlouhodobě udržitelném financování.

Odpolední formálnější polovina setkání se věnovala dlouhodobému a stabilnímu financování železnice, představení velkých investičních akcí na železnici ve východních Čechách a železničním technologiím budoucnosti. V této části proběhla zajímavá diskuze, jejímiž účastníky byli Lenka Hamplová (vrchní ředitelka sekce ekonomické a infrastrukturální MD ČR), Ivan Adamec (předseda Hospodářského výboru PSP ČR), Karel Havlíček (místopředseda PSP ČR) a již zmiňovaný Martin Kolovratník. Hovořilo se zejména o způsobech zajištění finančních prostředků pro projekty/stavby dopravní infrastruktury. Od roku 2019 rozpočet SFDI roste, přičemž je zřejmé, že bez dluhu, ať už formou schodku státního rozpočtu nebo půjčkami/financováním PPP, nebude možné udržet stávající tempo modernizace a budování nové zejména vysokorychlostní sítě. Zajímavým zdrojem se jeví tzv. modernizační fond, kde se kumulují prostředky z prodeje emisních povolenek. Ve vztahu k velkým investičním akcím v regionu byla představena modernizace bypassu 1. železničního koridoru v podobě zdvoukolejnosti a elektrifikace trati Velký Osek – Hra-

dec Králové – Choceň či elektrifikace trati Týniště nad Orlicí – Solnice pro potřeby zde vyrábějícího automobilového průmyslu. Byla též představena velká modernizace uzlu Česká Třebová a záměr společnosti METRANS na zbudování nového terminálu Modul II tzv. HUB kontejnerové dopravy v hodnotě 1 mld. Kč, jež umožní propojení s dalšími 20 terminály ve



Stánek personálního odboru ČD Cargo byl celé dopoledne v obležení studentů.



Odpolední konferenční blok byl plný zajímavých informací.

střední Evropě. Zazněly též informace k plánované VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław. V rámci tohoto bloku děkani též představili „své dopravní fakulty“ tj. Univerzitu Pardubice i ČVUT Praha. Celkem se akce zúčastnilo téměř 650 lidí a více než třetinou zastoupení v podobě mladé generace bylo důstojnou oslavou jubilejního 10. ročníku Odborného setkání železnice Pardubice.

TEXT A FOTO: MICHAL VÍTĚZ

Plány rozvoje afghánských železnic

A Afghánský železniční úřad (ARA) s ohledem na domácí cíle a potřeby, jakož i regionální konektivitu vypracoval projekt na vytvoření afghánské národní železniční sítě o délce 5 040 km, jejíž součástí jsou i čtyři hlavní koridory. Po dokončení národní železniční sítě bude Afghánistán propojen s důležitými námořními přístavy v regionu, se všemi šesti sousedními státy, a tudíž tedy se zeměmi jižní a střední Asie, Evropy a Středního východu.

Mezi hlavní zájmové přístavy patří iránský Čáh-bahár (nejbližší přístupový bod Íránu do Indického oceánu) a Bandar Abbás, dále pak pákis-

tánské Karáči a Gwádar. Afghánistán si od vybudování železniční sítě slibuje usnadnění těžby nerostných surovin a jejich exportu na regionální a mezinárodní trhy. Mezi obecné cíle tohoto ambiciózního projektu patří zajištění udržitelného rozvoje hospodářství, zlepšení bezpečnosti, vytvoření pracovních míst a již zmiňované zajištění přístupu na regionální a globální trhy.

V současné době je v Afghánistánu vybudováno a provozováno 227 km železničních tratí, jež jsou tvořeny čtyřmi trasami. Všechny se nachází na severní hranici země, konkrétně jde o trať z města Hairatan hraničícího s Uzbekistánem do Mazár-e Šaríf (rozchod 1 520 mm), trať z města Akina od turkmenské hranice do Andkхой (rozchod 1 520 mm), trať z turkmenské hranice do Torgundi s plánovaným pokračováním do Herát (rozchod 1 520 mm) a trať z iránského města Khaf do Herát s rozchodem 1 435 mm, který odpovídá standardu iránských tratí.

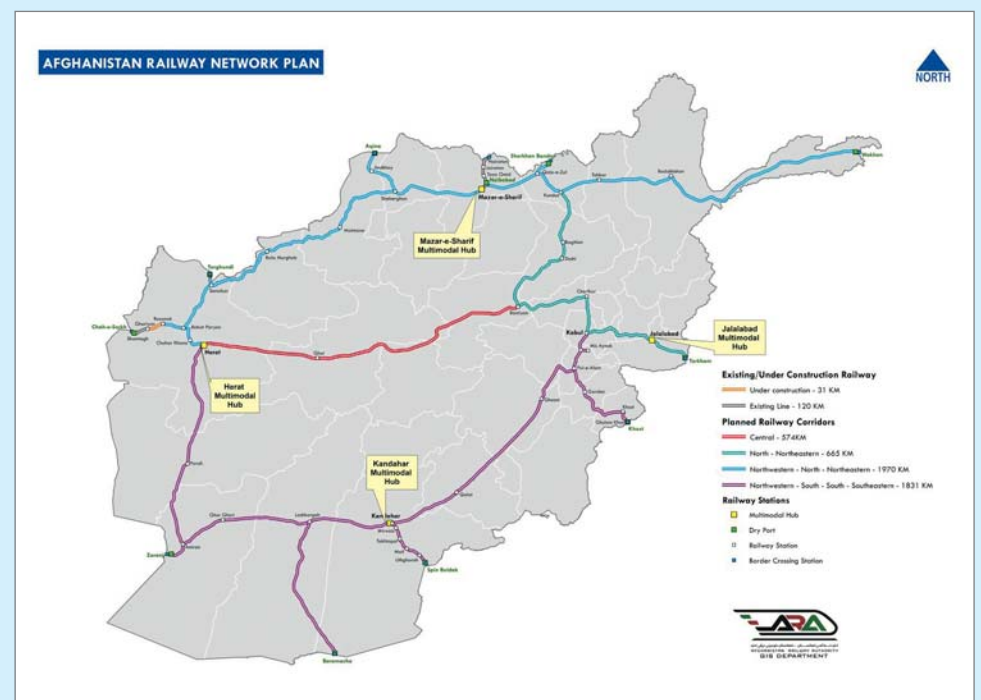
V období od 21. března 2022 do 21. března 2023 bylo po existujících afghánských tratích přepraveno 5,2 milionu tun nákladů, což je o 20 % více než ve stejném období předchozího roku. Železniční osobní doprava zatím v zemi není provozována, nicméně se s ní v nadcházejících letech počítá.

Pro 3 333 km plánovaných železničních tratí již byly vypracovány předběžné studie proveditelnosti. V nejbližší době se počítá s výstavbou trati z města Spin Boldak ležícím na hranici

s Pákistánem do Kandaháru, s tratí z města Torkhamu ležícího na pákistánské hranici do Džalálábád a dále do Kábulu nebo s tratí propojující již na železnici napojená města Mazár-e Šaríf a Herát. Tomu, že je rozvoji železniční dopravy dáována priorita, svědčí podpis třístranné dohody o výstavbě železniční trati Uzbekistán – Afghánistán – Pákistán v rámci projektu Afghan Trans v červenci 2023 nebo

uzavření dohody o vytvoření nového ekonomického železničního koridoru mezi Afghánistánem, Čínou, Kyrgyzstánem a Uzbekistánem v září 2022. Školení specialistů pro afghánské železnice probíhá například v Turkmenistánu formou krátkodobých kurzů. V září 2022 přijel do Afghánistánu první komerční nákladní vlak z Číny, jenž byl trasován přes Kyrgyzstán a Uzbekistán a pohraniční stanici Hairatan. K slavnostnímu zahájení komerční nákladní dopravy s Íránem (Khaf–Herát) pak došlo v červenci 2023.

PODLE BULLETINU OSŽD
PŘIPRAVIL MICHAL VÍTĚZ



Mapa rozvoje afghánské železniční sítě ARA



Příjezd prvního vlaku z Číny do Hairatanu

FOTO: ARA

Dráha do přístavu Holešovice

Železniční proměny (39.)



Holešovice, nebo spíše Holešovice-Bubny (název používaný v letech 1850–1960) patří vždy k nejprůmyslovějším předměstím Prahy. Velkou zásluhu na tom mělo kvalitní dopravní spojení, především železniční, a výhodná poloha předměstí na břehu řeky Vltavy. Doplňme, že již v roce 1882 se v této oblasti nacházelo 32 průmyslových podniků.

Území Holešovic a Buben přešla v roce 1850 trať Severní státní dráhy z Prahy do Děčína a Drážďan překonávající v této oblasti tok Vltavy po známém 1 111 metrů dlouhém Negrelliho viaduktu s 87 oblouky. Stanice Bubny však byla budována až od roku 1868 v místech ne daleko od nové otevřené koncové stanice Buštěhradské dráhy z Kladna. Rakouská společnost státních drah (StEG), která se mezitím

zeno překladiště se šikmými břehy o délce 600 m. Na celém západním břehu byly dvě železniční koleje a šest otočných pojízdných jeřábů o nosnosti 1,5 – 4 tuny a jeden mohutnější mostový jeřáb o nosnosti 5 tun. Na této západní straně vzniklo postupně pět skladišť, další koleje a také secesní správní budovy pro personál celní expozitury, přístavní dozorství, pracovníky železnice a další. Postaveny byly podle návrhu Františka Antonína Sandera. Jižně od přístavní nádrže se na levém břehu Vltavy nacházelo dvoukolejné překladiště písku, uhlí a dalších sypkých substrátů. Vlečkové koleje vedly i ke skladišti pro přívoz do Tróje – k Pelc-Tyroloce.

V letech 1923–1928 došlo k dalšímu rozšíření a modernizaci holešovického přístavu. Také východní část přístavu byla vybavena železniční vlečkou a panoval zde čilý ruch. Po vodě bylo do Prahy dováženo např. i ovoce a zelenina z Litoměřicka a Mělnicka. Při přeložení vltavského řečiště byl v roce 1923 zrušen koncový úsek vlečky vedoucí do jatek. Vlečka byla nově za-



Vlečkový vlak s lokomotivou 714.010 čeká v holešovickém přístavu – září 1998. FOTO: PETR ČEKAL

končena úvratí jižně od Libeňského mostu. Na přístavní dráhu se postupně napojila řada vleček do různých průmyslových podniků – do skladů společnosti Ferra (velkoobchod s hutními produkty – předchůdce dnešní Ferony), do skladů a k sýpce Ústřední jednoty hospo-

dářských družstev (zřízeno roku 1922), do Mahlerovy přádelny (dokončena roku 1890), do pivovaru (pravděpodobně první z vleček) a samozřejmě do Akciového parního mlýna v Jankovcově ulici postaveného spolu s obilným sílem v letech 1909–1911. Další vlečky vedly přímo z bubenského nádraží do plynárny, do areálu městských jatek a také do holešovické elektrárny. Po roce 1945 bylo v přístavu překládáno velké množství uhlí a stavebních hmot. Koncem padesátých let 20. století byla do přístavní vlečky napojena vlečková kolej do betonárky firmy Prefa.

V rámci přestavby pražského železničního uzlu v osmdesátých letech 20. století byla zprovozněna tzv. Holešovická přeložka se stanicí Praha-Holešovice, která se stala novou přípojnou stanicí pro vlečku do holešovického přístavu. Stará vlečka vedoucí ze stanice Praha-Bubny byla zrušena. Zaniklo tak i úrovňové křížení vlečky v Plynární a Argentinské ulici, kde se při průjezdu nákladních vlaků tvořily dlouhé kolony. Nová „přístavní dráha“ byla zprovozněna v roce 1986. V holešovickém přístavu, u jižního konce vlečky, bylo v letech 1986–1989 vybudováno překladiště těžkých kusů mezi železnicí a „vodou“ vybavené jeřábem o nosnosti 40 tun. Později zde vzniklo kontejnerové překladiště provozované až do roku 2002 firmou Contrans. V té době už však železniční nákladní doprava pozvolna vyklízela své pozice ve prospěch silniční dopravy. Rostl také tlak na ukončení průmyslové výroby v Holešovicích, které lze dnes vlastně považovat za součást centra našeho hlavního města.

Přelomovým pro celé Holešovice byl srpen 2002. Přístav byl poničen a přestal plnit svoji funkci a bylo rozhodnuto o revitalizaci celého areálu, který je postupně zastavován obytnými domy. K 1. červenci 2003 byla rozhodnutím Drážního úřadu vlečka zrušena. Současná vlečka „Přístav Holešovice“ provozovatele České přístavy, a.s., je do celostátní dráhy zaústěna ve stanici Praha-Holešovice výhybkou č. 11, ale obsluhována je jen sporadicky. Ne daleko od přístavní vlečky, jak to dokazují ještě zbytky kolejnic ve vozovce, byl v letech 2001–2003 postaven komplex kancelářských budov Lighthouse Vltava Waterfront Towers, který byl v roce 2007 vybrán jako sídlo generálního ředitelství akciové společnosti ČD Cargo.

MICHAL ROH



Vlečkový nákladní vlak míjí čistící stanici osiv – Osevu FOTO: PETR ČEKAL

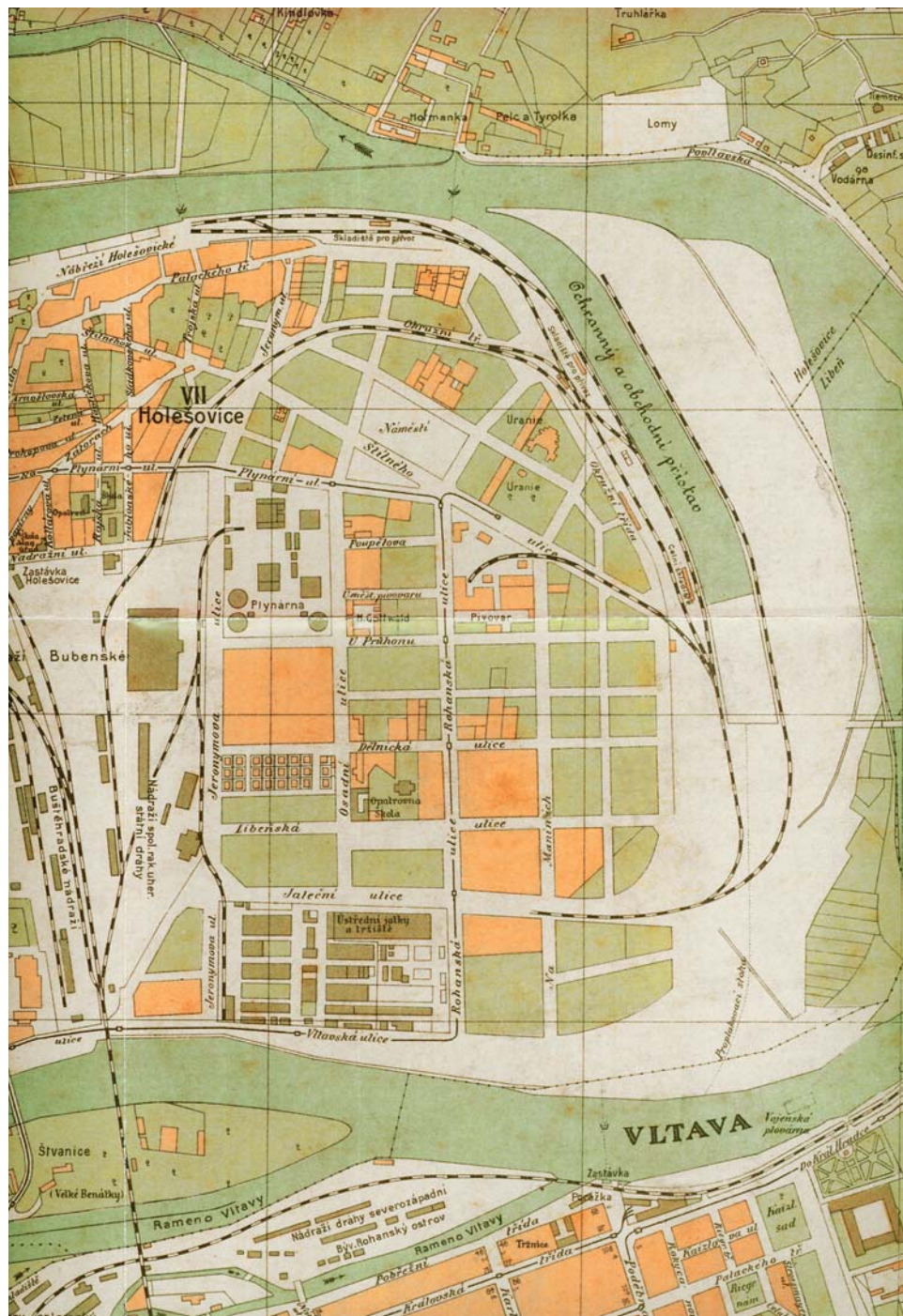


Lokomotiva T 458.0172 se blíží se zátěží z přístavu k přejezdu přes Argentinskou ulici – 1985.

FOTO: PETR ČEKAL

stala vlastníkem tratě do Děčína, zde v krátkém čase vybuodovala nákladové nádraží s výtopnou a také rozlehlý dílenský areál. Kolejiště obou výše uvedených společností se v Bubnech spojila. Jednalo se o první propojení dvou soukromých drah na území Prahy.

Přístav v Holešovicích postavila v letech 1892–1895 firma Vojtěcha Lanny jako ochranný a zimní. K železniční síti byl přístav napojen železniční vlečkou vedenou z nádraží StEG v Bubnech. Ta byla postavena při rozšiřování a modernizaci přístavu v letech 1896–1910. 2,6 km dlouhá vlečka vedla v oblouku tehdejší Okružní třídou (dnešní Jankovcova ulice) až k přístavnímu bazénu (viz mapa). Na západním břehu bylo vybudováno nábřeží o délce 363 m se svíslou zdí a pokračovalo po vodě nižší svíslou zdí o délce cca 400 m. Pod vjezdem bylo dále zří-



Výřez z mapy Prahy z roku 1908 zachycující oblast holešovického přístavu včetně železničních vleček.

FOTO: MUZEUM HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY