

Cargovák



Úvodní sloupek

Konference ŽESNAD.CZ

Jak jsme již avizovali v předešlém čísle, ČD Cargo se v uplynulých týdnech zúčastnilo celé řady akcí, jejichž průběh vám na následujících stranách přiblížíme. Zmínit bychom však měli také konferenci Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ, jejíž v pořadí 7. ročník se na konci května uskutečnil ve Špindlerově Mlýně. Konference byla rozdělena do čtyř bloků a ve srovnání s naší obchodní akcí pro zákazníky měla i poněkud bouřlivější průběh. Vyslovena zde však byla řada myšlenek, které rozhodně stojí za zmínku i zamýšlení. V panelu zaměřeném na evropská témata konstatoval výkonný ředitel sdružení CER Alberto Mazzola, že ne všude má železnice odpovídající postavení a vyjádřil naději, že budoucí Evropská komise bude železniční nákladní dopravě a projektům na její posílení věnovat větší pozornost a přijme odpovědnost za řízení těchto projektů. Z prezentace „Jak to

vidí členové ŽESNAD.CZ“ bohužel vyplývá, že většina z nich považuje situaci na dopravním trhu za horší oproti předcovidové době. Důvodů je podle členů několik. Patří mezi ně změny na trhu, pokles přepravy hromadných substrátů, neúměrný nárůst kamionové dopravy nebo rozsáhlá výluková činnost po celé Evropě. To, že nás politika GreenDealu nesmí převálcovat, potvrdil prezident Hospodářské komory České republiky Zdeněk Zajíček, který prohlásil: „Potřebujeme hovořit o konkurenceschopné a zelené Evropě, nikoliv pouze o zelené Evropě. A ta konkurenceschopnost se týká i dopravy.“ Za zmínku zcela určitě stojí i úvaha Lenky Hamplové z ministerstva dopravy o tom, že bychom neměli železnici stále porovnávat se silnicí, ale více se zaměřit na kombinovanou dopravu. Ostatně „kombi“ je jednou z možností, jak převést alespoň část objemů ze silnice na železnici. Ale až budoucnost ukáže, jak je tato strategie reálná.

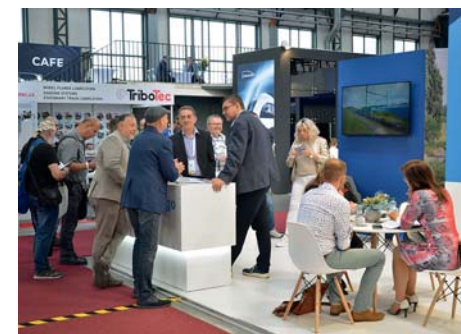
MICHAL ROH

Obsah

Rail Business Days 2024

02

Ostrava hostila již čtvrtý ročník veletrhu zaměřeného na nejnovější dopravní techniku a služby železničních dopravců. Železnice patří k nejužšímu dopravnímu módům, přesvědčit se o tom mohli i posluchači konference, která byla součástí veletrhu.



Cargiáda

06

Ve známém resortu v Kraskově se uskutečnil další ročník sportovně-společenského setkání zaměstnanců naší společnosti – Cargiáda 2024. Na účastníky čekala řada náročných, ale především vtipných disciplín.



Park dieselových lokomotiv ČD Cargo obohatily v květnu letošního roku **dva nové stroje – „bizoni“ 753.613 a 614**. Ty byly naší společností odkoupeny od Unicredit Leasing CZ a Unicredit Leasing Slovakia poté, co podstoupily v CZ LOKO Česká Třebová různé dílčí opravy. Jako první byla 17. května 2024 do provozu zařazena lokomotiva 753.613. Podobně jako ostatní stroje této řady budou i noví „bizoni“ využíváni v obvodu OPŘ Střed, provozních pracovišť Nymburk a Mladá Boleslav. 29. května 2024 bylo dvojče 753.613 + 753.615 vyfotografováno u České Lípy s vlakem sklářských písků z Libuně do Řetenic. **FOTO: JIRÍ FIŠER**

Rail Business Days 2024

Další ročník veletrhu Rail Business Days je za námi. Uskutečnil se ve dnech 11.–13. června 2024 v Ostravě, dá se říci že v novém tradičním místě – v areálu Trojhalí. Návštěvností i počtem vystavovatelů jasně překonal loňskou ostravskou premiéru.



ČD Cargo jako největší tuzemský železniční nákladní dopravce samozřejmě v Ostravě nemohl chybět a nutno dodat, že o jeho veletržní expozice byl velký zájem. Kromě stánku, ve kterém se odehrála celá řada obchodních jednání, nesměl chybět ani stánek našich personalistů, kterému dominoval nafukovací panák a který byl stále v obležení malých i velkých zájemců, kteří se chtěli seznámit s možností zaměstnání u ČD Cargo a také si na kole štěstí vytočit nějakou zajímavou cenu. Celá řada her a zajímavostí pak na malé návštěvníky čekala i v prezentačním voze na venkovní expoziční koleji. Venkovní expozici ČD Cargo jasně dominoval nový Vectron 383.013 – první z desetikusové série lokomotiv této řady, které bychom měli převzít v letošním roce. Vectronů máme v našem lokomotivním parku již 14 a další si dlouhodobě najímáme. "Třináctku" jsme se zde rozhodli představit pro její technické parametry, které jí umožňují provoz i v Belgii a Nizozemsku a také proto, že jsme ji opatřili polepem s Janem Pernerem a mapkou Severní státní dráhy, již byl projektantem. Polepem připomínajícím



Slavnostní zahájení veletrhu Rail Business Days Ostrava 2024

významné osobnosti české železnice budou opatřeny ještě čtyři další Vectrony. Zájemcům byl k dispozici letáček s přehledem těchto osobností. Kromě Vectrona jsme se prezentovali rovněž lokomotivou 388.010 upozorňující svým polepem na fakt, že železnice patří k neudržitelnějším a neekologičtějším dopravním módům. V současnosti probíhá u lokomotiv řady 388 rozšíření způsobilosti provozu o Chorvatsko, Slovinsko a Srbsko, přičemž je plánováno, že prvních 11 lokomotiv bude takto upraveno do konce letošního roku. Příspěvkem k dekarbonizaci železniční dopravy je také spolupráce s výrobcem lokomotiv CZ LOKO, který v Ostravě představil DualShunter 2000, na jehož testovacím provozu se bude ČD Cargo podílet.



Celkový pohled na exponáty ČD Cargo na veletržní koleji



Slavnostního křtu lokomotivy 383.013 se zúčastnil i ministr dopravy České republiky Martin Kupka.



Banner na lokomotivě DualShunter 2000 od CZ LOKO upozorňoval na dohodu o testování této lokomotivy naší společností.



Nafukovací posunovač lákal k návštěvě stánku s naším HRrrr týmem.

CD Cargo Poland, poslední den na Rail Business Days patřil studentům.

Co dodat na závěr? Za tři dny veletrh navštívilo 11 344 návštěvníků. Akci lze proto považovat



Přednáška předsedy představenstva ČD Cargo Tomáše Tótha byla na konferenci zaměřena na snížení energetické náročnosti dopravy. Škoda, že pozvání na konferenci nepřijal zástupce některé z energetických společností.

Udržitelnost, energetika, dekarbonizace nebo alternativní pohony pak byly mimo jiné tématy konference, která první veletržní den probíhala v jedné z hal. ČD Cargo zde reprezentoval Tomáš Tóth, předseda představenstva ČD Cargo, který vystoupil ve společném bloku například s Jiřím Polem, odborníkem ze společnosti Siemens. Petr Jindra z odboru podpory prodeje se zúčastnil kulatého stolu webu Railtarget na téma digitální automatické spřáhlo. Ve středu 12. června se v tzv. konferenčním depu představila naše stoprocentní dceřiná společnost

za velice zdařilou prezentaci železniční dopravy, jako bezpečného dopravního módu s velkou budoucností. Pojdme se na její průběh podívat v malé fotoreportáži.



TEXT A FOTO: MICHAL ROH

Dílna na renovaci nárazníků v Břeclavi prošla modernizací

V

V našich střediscích oprav kolejových vozidel se kromě pracovišť běžné údržby a oprav nákladních vozů a lokomotiv objevují specializovaná pracoviště, která nemají v naší síti opraven alternativu a jsou svou podstatou unikátní.

Jedním, ale rozhodně ne jediným takovým místem, je specializovaná dílna na pracovišti OKV Břeclav určená pro opravy nárazníků se zdvihem 105 mm typ 30 kJ a 590 kN pro různé řady nákladních vozů provozovaných u ČD Cargo. Pracoviště vzniklo v OKV Břeclav v roce 2016 osazením zkušebního lisu o výkonu 1 000 kN, montážního lisu a sloupových jeřábů v prostoru objektu jižní rotundy, částečně využívané ze strany opravářů nákladních vozů a skladu náhradních dílů na tyto vozy. Téměř celý rok byl tehdy věnován optimalizaci pracoviště, zaúčtování pracovníků, sběrem dokumentace

k různým typům nárazníků a dovybavení pracoviště vším potřebným. Není se tedy čemu divit, že v roce 2016 dosáhla produkce dílny pouhých 80 kusů. Odrazem od této důkladné přípravy ale byl rok následující s produkcí již 2 120 nárazníků. Prozatím nejvyšší počet oprav proběhl v roce 2022, kdy dílna ke spokojenosti kolegů ve všech SOKV, opravila 3 283 nárazníků pro nákladní vozy.

Úspěšné projekty je třeba vždy podpořit, což si uvědomuje i investiční komise ČD Cargo, která tak v roce 2023 schválila investici za téměř 5,5 mil. Kč modernizující ve 3 etapách celý dříve započatý proces. V první etapě byla provedena rekonstrukce betonové podlahy pro zlepšení manipulačního prostoru. Mimochodem i přes částečné omezení provozu byli kolegové v roce 2023 schopni provést 1 681 oprav, což nejlépe vypovídá o produktivitě pracoviště.

Druhá etapa investice se zabývala manipulačním prostorem nad hlavami našich zaměst-



Nový mostový jeřáb



Rekonstrukce betonové podlahy

nanců, kdy byl rekonstruován původní mostový jeřáb o nosnosti 2 400 kg a instalován nový mostový jeřáb o nosnosti 1 500 kg včetně prodloužení stávající jeřábové dráhy tak, že došlo k pokrytí celého prostoru dílny. Velkým finále pak bylo pořízení a instalace průmyslového mycího stroje KOMBI 2000, který rychle a dokonale očistí nárazníky od veškerých nečistot a mazadel před provedením samotné renovace.

Dokončením poslední etapy ovšem plány s dílnou nekončí. Objem oprav je jistě prioritou, neméně důležitá je také variabilita. Dalším cílem je tedy rozšíření opravovaného sortimentu o lokomotivní nárazníky se zdvihem 75 mm a nárazníky se zdvihem 110 a 150 mm. V současné době se v této otázce vedou jednání s výrobcem zkušebních lisů na možnou úpravu softwaru a případně také hardwaru. V případě úspěšného jednání se o této možnosti jistě brzy dozví členové investiční komise a pokud vše půjde dobře, tak i kolegové z ostatních SOKV.

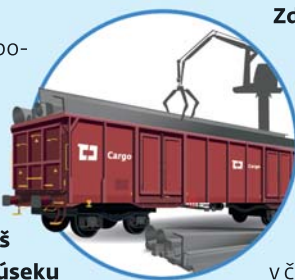
TEXT: RADOVAN MALĚŘ
FOTO: ZDENĚK ŠÁCHA

Zajímavosti z provozu



Šrot z Ostašova

Ve čtvrtek 23. května 2024 se poprvé z Liberce-Horního Růžodolu do Jablonného v Podještědí vydal na svoji jízdu manipulační vlak Mn 84082, jehož zátěž tvořilo osm vozů loženými šrotem z ostašovského kovošrotu. **Tomáš Šreiber vlak vyfotografoval v úseku**



Zdislava – Rynoltice. Podruhé se tak letos mohlo na kolejích ukázat duo „elektroniků“ 010 a 008 spojených do dvoučlenného řízení, jehož zkouška při jízdě vlaku zároveň probíhala. S projektem „dvoučlenu“ u těchto lokomotiv přineseme podrobnější informace v červencovém Cargováku. Doplňme,

že vozy se šrotem míří do saského města Riesa byly z Jablonného v Podještědí odvezeny pravidelným „manipulákem“ Mn 86120 do Děčína. Díky změně směrování zásilek z Liberce přímo do Děčína mohlo ČD Cargo nabídnout zákazníkovi konkurenční cenu k nákladním automobilům.

Nezvyklý host na „Lipence“

Ve čtvrtek 13. června 2024 se v čele páru manipulačních vlaků Mn 88302/88301 objevila

dvousystémová lokomotiva 340.049. Trojice lokomotiv této řady je, s ohledem na jejich technické parametry, využívána na přetahy nákladních vlaků na česko-rakouských hraničních tratích do Summerau a Gmündu. Do Vyššího Brodu se podívala po dlouhých 19 letech z důvodu větší zátěže



FOTO: PETR JAROŠ

Představujeme společnosti s majetkovou účastí ČD Cargo (6.)



V Německu má naše akciová společnost nejen pobočku, ale již řadu let zde působí i 100% dceřiná společnost CD Cargo Germany GmbH. Podívejme se nyní podrobněji na její činnost.

Cargo Germany

Společnost CD Generalvertretung GmbH se sídlem ve Frankfurtu nad Mohanem vznikla 1. ledna 2005 transformací dvou bývalých německých zastoupení Český drah (v Berlíně a ve Frankfurtu) na obchodní kapitálovou společnost. Nová společnost také z velké části převzala obchodní činnost tehdy rušeného zastoupení Českých drah ve Stockholmu a zabývala se především zastupováním mateřské společnosti v nákladní dopravě a další spediční činnosti. Tato historicky první zahraniční dceřiná společnost ČD pak vzhledem ke své činnosti logicky přešla vkladem pod společnost ČD Cargo při jejím založení v roce 2007.

Od podzimu 2017 nese společnost název CD Cargo Germany GmbH, ze kterého je lépe zřejmá dominantní oblast její působnosti. Dnes společnost pokračuje ve svých původních aktivitách. Nabízí výkony mateřské společnosti ČD Cargo s následným uzavíráním smluv o přepravě zboží. Poskytuje také zasilatelské služby v přiděleném atraktivním obvodu, jenž zahrnuje celou řadu zemí západní a severní Evropy – Německo, Francii, Švýcarsko, Velkou Británii, státy BENELUXu, Švédsko, Norsko, Dánsko, Finsko, Španělsko a Portugalsko. CD Cargo Germany je spolehlivým partnerem téměř všem vlastníkům vozů pro přepravy automobilů různých značek, jimž zajišťuje mezinárodní přepravy, včetně tranzitu přes Českou republiku nebo i přeprav zcela mimo území České republiky.

V červenci 2013 převzal „Frankfurt“ pod „svoje křídla“ i bývalé zastoupení ČD Cargo ve Vídni



Přepravy automotive zajišťuje společnost CD Cargo Germany i přes území čtyř evropských států. FOTO: JIŘÍ ŠTEMBÍREK

(CD Generalvertretung Wien), které se stalo jeho dceřinou společností a zároveň tak „vnučkou“ ČD Cargo. Činnost společnosti dnes s názvem CD Cargo Austria GmbH je podobná německému zastoupení. Jejím atraktivním obvodem jsou Itálie, Rakousko, Řecko, státy bývalé Jugoslávie a další.

Obě zmíněné dceřiné společnosti se neustále přizpůsobují požadavkům trhu. Trvale roste počet zákazníků vyžadujících zajištění komplexních služeb tzv. „na klíč“. Obchodní manažeri ve Frankfurtu nad Mohanem i ve Vídni dokážou jejich požadavky beze zbytku naplnit. S využitím kontaktů a know-how je poskládán a vybrán optimální způsob dopravy v celém logistickém řetězci včetně zajištění nákupu výkonů, překládky zboží z kamionů a na kamiony, skladování zboží, informačního servisu apod.

Společně s expanzí ČD Cargo do zahraničí roste i důležitost a význam kompletních nabídek zákazníkům, kde dceřiná společnost ve Frankfurtu integruje výkony na zahraničních úsecích s maximálním zapojením dopravců ze skupiny ČD Cargo. Za všechny lze uvést přepravu ucelených vlaků obilí z Maďarska, Slovenska a Če-

ské republiky do Německa pro důležitý francouzského zákazníka. Na všech územích (čtyři země) zajišťuje dceřiná společnost ve Frankfurtu dopravu pro zákazníka pouze přes vlastní dopravce ČD Cargo.

MICHAL ROH

CD Cargo Germany v číslech

Podíl ČD Cargo, a.s.	100 %
Základní kapitál	50 000 Euro
Roční obrát	580 mil Kč
Počet zaměstnanců	9

CD Cargo Austria v číslech

Podíl ČD Cargo Germany GmbH	100 %
Základní kapitál	275 000 Euro
Roční obrát	350 mil. Kč
Počet zaměstnanců	4



Znalcem dopravního trhu západní Evropy a dlouholetým jednatelem dceřiné společnosti ve Frankfurtu nad Mohanem je Karel Adam. Ten nám činnost německé „dcery“ a rakouské „vnučky“ přiblíží podrobněji.

► V Německu i Rakousku má ČD Cargo pobočky a zároveň dceřiné společnosti. Můžete nám přiblížit rozdíl v činnosti těchto subjektů? Spolupracujete spolu?

Úplně nejzákladnějším rozdílem mezi pobočkou ČD Cargo na jedné straně a dceřinou společností na stejné straně druhé, je skutečnost, že dceřiná společnost je organizačně samostatnou firmou, obchodní kapitálovou společností (i když stoprocentně vlastněnou ČD Cargo) s úkoly jako zajištění obchodu, spedice, logistiky, nákupu, prodeje výkonů apod., kdežto provozní pobočka není samostatnou společností – je z právního hlediska nedílnou součástí ČD Cargo a zajišťuje ve svém obvodu kompletní přípravu a organizaci jízdy konkrétních vlaků. U dceřiné společnosti je hlavní činností nikoliv vozba vlaků, ale prodej služeb zákazníkům. Našími zaměstnanci jsou hlavně obchodníci, speditéři a logistíci. Pobočku bych s trochou nadsázky přirovnal k provoznímu řízení v České Třebové, naši dceřinou společnost pak k úseku obchodu včleněnému do samostatné kapitálové společnosti. Tím zároveň i nepřímo odpovídám na otázku týkající se vzájemné spolupráce. Pro-



Karel Adam FOTO: ARCHIV ČD CARGO

tože pobočka produkuje dopravní výkony, a to i na zakázku dceřiné společnosti, tzn. to, co si přeje konečný zákazník a co mi jako dceřinka potom nejen zákazníkovi prodáváme, ale vůči němu jako obchodníci i garantujeme, jsme na sobě s pobočkou závislí, potřebujeme se navzájem, musíme se doplňovat a neustále spolu komunikovat. Tato spolupráce funguje z našeho pohledu velmi dobře.

► Jak hodnotíte situaci na dopravním trhu v západní Evropě? Jakými změnami prošel za dobu Vašeho působení ve Frankfurtu nad Mohanem?

Doba krátce po naší sametové revoluci byla typická téměř monopolním postavením bývalých národních železnic. Zatímco ve vnitrostátních železničních přepravách pomalu vznikala reálná „vnitřní“ konkurence, v přepravě mezinárodní se předávaly vlaky přes hranice ještě relativně dlouho pouze mezi bývalými národními železnicemi, které se různým legálním způsobem, mnohdy až na hraně, proti vznikající konkurenci pokoušely bránit. Postupem času padly všechny bariéry a dneska se celou Evropou prohánějí v podstatě bez omezení stovky nejručnějších železničních dopravců a příslušné úřady přísně hlídají dodržování pravidel férové konkurence. Díky tomuto vývoji se pro nás přirozená konkurence mezi železniční, silniční, vodní a leteckou dopravou ještě značně přirostla další silnou konkurencí uvnitř železničního trhu.

► Společnost pod Vaším vedením vždy dosahovala pozitivních hospodářských výsledků. Prozradíte nám Váš recept na úspěch?

Existence každé obchodní či dopravní firmy má smysl pouze v případě, že její hospodářský výsledek je pozitivní. Splnění tohoto kritéria proto nevidím jako nějaký mimořádný úspěch, ale určitě jako nezbytnost, jako základní předpoklad a zároveň cíl vlastního podnikání. Dnes je důležitější než kdykoliv jindy v minulosti ne být v cizině zcela závislý na jiných konkurenčních železničních dopravcích, ale mít možnost zajišťovat dopravu a logistiku pro zákazníka

napříč Evropou co nejvíce vlastními prostředky a ve vlastní režii, proto jsem rád, že máme silné základy v podobě Skupiny ČD Cargo. Pro dlouhodobý úspěch je důležité dodržovat mnoho zásad. Ta nejvýšeobecnější říká – neustále jednat v zájmu celé Skupiny, nikoliv, a to ani krátkodobě, na její úkor. „Dcera“ může být dlouhodobě zdráva pouze za předpokladu, že je dlouhodobě zdráva i „matka“ a ostatní „sourozenci“ ve skupině. Pro úspěch je důležité nabízet zákazníkovi nejenom kvalitní, ale hlavně komplexní řešení jeho požadavků z jedné ruky. Polovičatá řešení již nefungují.

► Vaše cíle a plány?

Jak se lidově říká, pokud chceš pobavit pána Boha, seznam ho se svými plány. Naší ambicí je rozšiřovat a nabízet takové služby, aby byl zákazník spokojen. Ruku v ruce s expanzí ČD Cargo a pořízováním dalších moderních lokomotiv chceme potvrdit trend z posledních dvou let a neustále růst. V letošním roce se chceme jako CD Cargo Germany, společně s naší dceřinou společností CD Cargo Austria co nejvíce přiblížit, a v ideálním případě i překročit, hranici vlastních tržeb jedné miliardy CZK a vytvořit společně hrubý zisk přes 100 milionů korun. Co se týče osobních cílů, tak určitě zůstat především všichni zdraví a vytvořit dobrou partu, která táhne v zájmu celé skupiny za stejný konec.

MICHAL ROH

Bezpečnost v železničním provozu

Výběr nejzávažnějších mimořádných událostí (MU) za 1. čtvrtletí 2024

• Dne 6. ledna 2024 došlo v železniční stanici Český Těšín, nákladní nádraží (trať Čadca – Mosty u Jablunkova st. hr. - Dětmarovice) k incidentu – při spouštění skupiny vozů ze svážného pahrbku došlo k prudkému najetí na odstavenou skupinu drážních vozidel a k jejich odražení na kolejnicové zarážedlo na 132. kusé staniční koleji. MU se obešla bez újmy na zdraví zúčastněných zaměstnanců, ale vznikla při ní větší škoda na voze řady Rmms.



• Dne 5. února 2024 došlo v železniční stanici Havířov (trať Český Těšín – výhybna Polanka nad Odrou) k incidentu – prudkému najetí samostatně jedoucí posunující lokomotivy na skupinu odstavených drážních vozidel. MU se obešla bez újmy na zdraví zúčastněných zaměstnanců, ale vznikla při ní větší škoda na lokomotivě řady 731 ČD Cargo a na voze řady Sggnss.



• Dne 1. března 2024 došlo na Železničním zkušebním okruhu Cerhenice k nehodě – samovolnému odvěšení sunuté elektrické jednotky od posunového hnacího vozidla a k její následné srážce s odstavenými drážními vozidly. MU se obešla bez újmy na zdraví zúčastněných zaměstnanců, ale vznikla při ní značná škoda.



• Dne 13. března 2024 došlo na Železničním zkušebním okruhu Cerhenice k incidentu – srážce sunutého drážního vozidla s odstavenou skupinou vozidel. MU se obešla bez újmy na zdraví zúčastněných zaměstnanců, ale došlo při ní ke škodám na lokomotivě řady 731 ČD Cargo, na elektrické jednotce pro meziměstskou a regionální dopravu Alstom Coradia a na pomocném spřáhle elektrické jednotky CAF AMLD.



MILAN MAŠEK, MIROSLAVA RAŠKOVÁ
FOTO: VYŠETŘOVACÍ SPISY

Novinky v oblasti předpisů, interních norem a opatření

V minulém příspěvku jsme Vás informovali o aktualizaci PPD 6/2022 – Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy „Doplňující ustanovení k předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ“ a předpis „SŽ Z8 díl IV (prozatímní) pro tratě vybavené evropským vlakovým zabezpečovačem“ – tento Pokyn je Správou železnic přejmenován: **SŽ PPD-01/2024, Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy – Doplňující ustanovení k předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ“ a předpis „SŽ Z8 díl IV (prozatímní) pro tratě vybavené evropským vlakovým zabezpečovačem.** Účinný bude od 1. července 2024 a strojvedoucí s tímto dokumentem budou proškoleni v elektronické on-line výuce v průběhu měsíce května a června 2024.

S účinností od 1. července 2024 bude platná i změna č. 1 předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ. Tato změna obsahuje převážně úpravu Kapitoly 5 Zajišťování vozidel proti ujetí. Zajištění vozidel bude od 1. července 2024 v kompetenci dopravce, který má povinnost si podmínky zajištění vozidel proti ujetí stanovit ve své legislativě.

K datu účinnosti 1. července 2024 se vztáží i změny Interních norem:

• **PTs9-B-ČDC-CZ Provozování drážní dopravy** – zásadní změnou je zapracování podmínek pro zajištění vozidel proti ujetí a podmínky neveřejné osobní dopravy.

• **PTs10-B-ČDC-CZ Lokomotivní čety** – významnou změnou je úprava článku „Posun sunutím skříňových HV“, zákaz manipulace s přepínači VZ během jízdy, únik závadné látky, zrušení článku a technologie „Nouzový provoz“, nahrazení tištěné knihy opravy formulářem „Hlášení závad na HV“ a indikátor nekorektnosti jízdy.

• **KVs3-B-ČDC-CZ Provoz a obsluha brzdových zařízení železničních kolejových vozidel** – významnou změnou je úprava režimů brzdění G a P při dopravní hmotnosti 800 t, zajišťování vozidel proti pohybu, podmínky provozu kloubových vozů a vozových jednotek (vypnutí jedné části), zapracování a definice Fpark se dvěma údaji.

• **OR-3-B-ČDC-CZ Pravidla provozování dráhy** – jsou zde nastaveny stejné povinnosti vyplývající z předpisů Správy železnic, státní organizace a ČD Cargo, a.s. (PTs9-B-ČDC-CZ) pro zaměstnance všech dopravců provozujících drážní dopravu na drahách provozovaných provozovatelem dráhy ČD Cargo.

• **ORs-69-B-ČDC-CZ Škodní události** – nejvýznamnější změnou je rozšíření platnosti této interní normy i na naše zahraniční pobočky v Německu a Rakousku, současně byl prodloužen termín pro uzavření a vydání Usnesení o ostatní škodní události z 60 na 90 dní, a především celá norma prošla úpravou textu ve vztahu k zavedení nové aplikace Škodní události.

Kniha pravidel – nejen pro strojvedoucí

Knihu pravidel již dobře znají strojvedoucí ČD Cargo. Pokud bychom to měli velice stručně shrnout, jedná se o nástroj či pomůcku významně usnadňující našim strojvedoucím orientaci v předpisech a dalších dokumentech a nabízející spoustu různých přehledných pomůcek, ať již se jedná o zpracované výtahy z návodů hnacích vozidel doplněné o kvalitní grafické doplňky, výtahy z předpisů či další užitečné pomůcky, jako jsou například postupy pro řešení mimořádných situací.

Kniha pravidel pro strojvedoucí je součástí elektronické aplikace v tabletu strojvedoucího a za svoji ani ne dvouletou historii si získala velice kladné hodnocení jak u našich strojvedoucích, tak i u odborné „drážní“ veřejnosti.

Na základě nařízení EU č. 2023/1693 je nově stanovena povinnost sestavit knihu pravidel nejen pro strojvedoucí, ale pro všechny zaměstnance, kteří plní úkoly důležité pro bezpečnost. Kniha pravidel musí zahrnovat postupy týkající se minimálně těchto hledisek:

- Bezpečnost a ochrana personálu
- Řízení a zabezpečení
- Provoz vlaku
- Mimořádné události a nehody
- Nouzové situace

Na toto jsme neodkladně zareagovali a již od začátku tohoto roku začali pracovat na tvorbě knihy pravidel. Vycházíme z cenných zkušeností a poznatků, které byly získány při tvorbě knihy pravidel pro strojvedoucí.

Projekt takového rozsahu vyžaduje spolupráci odborníků na jednotlivé oblasti mnoha organizačních složek ČD Cargo. Proto se v polovině března uskutečnilo první společné jednání dotčených zástupců v Praze. Setkali se



Základní kořenová struktura knihy pravidel

zúčastnili delegovaní instruktoři PJ Ústí nad Labem, Praha, Česká Třebová, Ostrava, zástupci odborů GR O10, O21, O20 a O22. Aby akce byla zcela úspěšná a ke spokojenosti všech a zejména uživatelů knihy pravidel, tedy našich provozních zaměstnanců, jsou součástí projektového týmu i zástupci odborových centrál. Tímto výčtem byl tým naplněn a má úplný mandát dotáhnout projekt do reálného provozu.

Ve spolupráci s odborem procesního inženýringu došlo k nastavení finální a jednotné struktury, která bude téměř totožná se současnou knihou pravidel pro strojvedoucí. Jednotlivé kořenové adresáře budou případně rozšířeny o prostory nezbytné pro jiné provozně-pracovní činnosti. Problematika týkající se pouze strojvedoucích (např. rychloměry, trvalá zpráva o brzdění, vlakové zabezpečovače, aj.) bude umístěna pod funkční tlačítko „Lokomotivní čety“. Dle pracovních činností níže uvedených budou zaměstnancům distribuovány potřebné dokumenty pro jejich výkon, a to ve stejné podobě, jak je to dnes u strojvedoucích. Konkrétní dokument uvidí jen zaměstnanec s vybranou pracovní činností. Mezi zaměstnance, kteří budou moci knihu pravidel mimo již zmíněných strojvedoucích používat, patří:

- Dispečer se zkouškou DD-4
- Vozmistr se zkouškou TV-1
- Posunovač se zkouškou DP-3
- Pracovník odbavení vlaku se zkouškou DO-1
- Pracovník předávky a přejímky vozů se zkouškou PP-0

Prostor knihy pravidel umožní mimo jiné snadný přístup k interním normám, informacím od

Správy železnic i jiných provozovatelů drah a bude pro zaměstnance dostupný ze stolních počítačů, přidělených pracovních tabletů i mobilních telefonů. V první etapě bude kniha pravidel tvořena zejména interními normami a předpisy. V další fázi se předpokládá tvorba přesných manuálů a grafických podkladů, které by měli zásadně zjednodušit přístup k významným informacím dané pracovní činnosti a pro konkrétní provozní situace. Stejně to již funguje ve stávající knize pravidel pro strojvedoucí. Tvorba podpůrných dokumentů je však velmi časově náročná a jednotlivé dokumenty budou postupně dopracovávány i s ohledem na aktuální vývoj tak, aby kniha pravidel vždy splnila svůj hlavní účel, kterým je podpora a pomoc našim zaměstnancům v orientaci ve velice složitém světě drážních pravidel.

Kniha pravidel je součástí aplikace EKN – elektronická kniha normálí, která se postupně zavádí do provozních pracovišť pro provozní zaměstnance. Z důvodu postupného zavádění aplikace bude pro provozní zaměstnance, kteří plní úkoly důležité pro bezpečnost, zpřístupněna po jejich zapojení do systému EKN. Předpoklad zahájení provozu knihy pravidel se předpokládá od 1. července 2024 a zaměstnanci o něm budou informováni běžným způsobem, tedy Informačním listem. Pevně věříme, že se vám kniha pravidel bude líbit a bude vítaným pomocníkem ve vaší práci. Vaše připomínky k projektu a jeho zlepšení budou samozřejmě vždy vítány.

VLASTIMIL HYBRANT

CARGIÁDA 2024

Dne 16. května 2024 proběhla v EA Active Resortu Kraskov tradiční sportovně-společenská akce „CARGIÁDA 2024“.

Po energii nabízející bubenické show nastoupil s humorem sobě vlastním moderátor dne Petr Švancara a uvedl zástupce managementu ČD Cargo, Martina Svojanovského a Anetu Mi-



Plážový běh s ploutvemi



Cornhole turnaj



Vítězný tým „Millennials“

klášovou, kteří všechny přítomné týmy uvítali a zahájili tak letošní CARGIÁDU.

Týmy absolvovaly skutečně netradiční disciplíny se ctí a vydaly ze sebe maximum. Vítězný tým bude, podobně jako v loňském roce, reprezentovat ČD Cargo na „Týmových hrách Srdcem 2024“ v září 2024.

A jaké disciplíny čekaly na 14 soutěžních týmů?

Teambuilding Master – turnaj v pěti klasických aktivitách – trixeso, pavoučí síť, kreslení, slepé sestavování, tangram (sestavování plošných obrazců)

Hry bez hranic – plážový běh s ploutvemi na nohou, hanojská věž, osobnosti, hula hoop

Cornhole turnaj – hra populární v USA

Na závěr soutěžního dne byli za originální asistence Petra Švancary oceněni všichni účastníci za skvělé výkony a nezapomenutelnou atmosféru, kterou po celý den vytvářeli. Všechny týmy dostaly týmové fotky, certifikát a medaile, vítězné tři týmy získaly hodnotné ceny. O závěrečné slovo a předání cen se společně postarali Martin Svojanovský s Anetou Miklášovou. První místo obsadil tým „**Millennials**“, na druhém místě se umístil tým „**Kamarádi**“ a na třetím místě tým „**PRAŽÁCI**“.

Novinkou letošního ročníku byl neformální „pokec“ s předsedou představenstva Tomášem Tóthem a finančním ředitelem Robertem Heděncem. Následnou afterparty si užil každý podle

svého – s živou kapelou BOTOX nebo na diskotéce s DJ Laaw. Vyzkoušet si všichni mohli i fotokoutek „360“.

Děkujeme všem týmům a hostům za krásný den plný zážitků a smíchu a těšíme se na setkání na CARGIÁDĚ 2025!

VÝSLEDNÁ TABULKA

Pořadí	Název týmu
1	Millennials
2	Kamarádi
3	PRAŽÁCI
4	3.patro
5	MAŠINKÁŘI
6	Tvrký jádro
7	Chachaři
8	KRUŠNOHORCI
8	Šumaváci
9	Veselí opraváři
10	Vrucklíč
11	Budějická osma
11	Die Elbtal Cargonauten
12	Brněnští draci

TEXT: KLÁRA LACHMANNOVÁ

FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Inspirativní HRrrrZóna

Firemní kultura je srdce naší společnosti

Dnes zaměříme naši pozornost na téma, které je pro nás všechny velmi důležité a ovlivňuje naši každodenní práci – firemní kultura. I když se často může zdát neviditelná, je to právě firemní kultura, která formuje naši společnost, naše vztahy a naši spokojenost v práci. Pojďme společně prozkoumat, co znamená a jak můžeme přispět k jejímu rozvoji.

Co je firemní kultura?

Firemní kultura představuje soubor hodnot, postojů, tradic a způsobů chování, které jsou v naší společnosti sdíleny. Je to nepsaný kód, který ovlivňuje, jak se chováme k sobě navzájem, jak komunikujeme a jakým způsobem přistupujeme k práci a zákazníkům. Firemní kultura je živoucí organismus, který spoluvytváříme každý den.

Proč je firemní kultura důležitá?

- 1. Podporuje spolupráci a týmového ducha:** Silná firemní kultura podporuje otevřenou komunikaci a týmovou spolupráci. Když se cítíme jako součást něčeho většího, jsme ochotnější spolupracovat a dosahovat společných cílů.
- 2. Zvyšuje spokojenost a motivaci:** Pozitivní pracovní prostředí, kde jsou naše hodnoty a názory respektovány, vede k vyšší spokojenosti a motivaci. Cítíme se více zapojeni a ochotněji přinášíme nové nápady.
- 3. Přispívá k inovacím:** Firemní kultura, která podporuje kreativitu a otevřenost vůči novým myšlenkám, je živnou půdou pro inovace. Takové prostředí umožňuje, abychom přicházeli s inovativními řešeními a zlepšeními, které posouvají naši firmu kupředu.
- 4. Posiluje loajalitu:** Když se cítíme součástí organizace, která sdílí naše hodnoty, stáváme



se loajálnějšími a věrnějšími. To vede ke stabilitě týmu a dlouhodobému úspěchu.

Jak můžeme přispět k rozvoji firemní kultury?

- 1. Aktivní komunikace:** Sdílejme své nápady, názory a zpětnou vazbu. Otevřená a upřímná komunikace je základem zdravé firemní kultury. Naslouchejme si navzájem a podporujme otevřený dialog.
- 2. Vzájemný respekt a podpora:** Respektujme rozmanitost názorů a přístupů. Každý z nás přináší jedinečný pohled a zkušenosti, které obohacují náš tým. Podporujme se navzájem a vytvářejme prostředí, kde se každý cítí oceňován.
- 3. Pozitivní přístup:** Buďme pozitivní a ochotní přispět k dobré náladě na pracovišti. Malé činy, jako je úsměv nebo poděkování, mohou mít velký dopad na celkovou atmosféru.

4. Oslava úspěchů: Nezapomínejme oslavovat naše úspěchy, ať už velké či malé. Uznání a ocenění motivuje a posiluje pocit sounáležitosti a hrdosti na naši společnou práci.

Závěrem

Firemní kultura není něco, co můžeme změnit přes noc. Je to dlouhodobý proces, na kterém se podílíme všichni společně. Věříme, že když budeme aktivně přispívat k tvorbě pozitivního a podporujícího pracovního prostředí, dosáhneme nejen lepších pracovních výsledků, ale také větší spokojenosti a radosti z práce. Těšíme se na společnou cestu k vytváření výjimečné firemní kultury.

ZA VÁŠ TÝM PERSONÁLNÍHO ODBORU
BÁRA, OLESKA A PEPA

Sledujte nás na FB:



Rozjed' to s ČD Cargo

Vydal jsem vlastní CD

Několik posledních článků o zájmech a zálibách našich zaměstnanců bylo zaměřeno na sport. Tento díl nás zavede do hudebního světa, za muzikantem tělem i duší, za panem Vladimírem Landštofem, posunovačem z OPŘ Západ, provozního pracoviště Plzeň. Pan Landštof si splnil i svůj sen, vydal vlastní hudební CD. A tím se opravdu každý muzikant pochlubit nemůže. Co všechno to obnáší a jak vypadaly hudební začátky pana Landštofa, na to nám odpoví v následujícím rozhovoru.

► Jak dlouho už se věnujete muzice?

Hudbu poslouchám již od útlého dětství. Rocovou muziku poslouchám od šesté třídy základní školy. Už v učení jsem toužil být součástí nějaké kapely, ale bohužel jsem neuměl hrát na žádný hudební nástroj. Začal jsem tedy alespoň psát písničkové texty. Po vojně, to mi bylo tehdy 22 let, jsem pokračoval v psaní

textů, ale zároveň jsem se stal zpěvákem skupiny Bradavice.

► O jaký žánr se jedná?

S kapelou jsme hráli nejdříve underground, poté přišel na řadu rock-punk. Dnes bych to spíš nazval veselé rockové písničky ☺. Naše songy byly ze života a měly tři základní témata: práce, hospoda a hlavně holky.

► Mohl byste nám prosím stručně popsat Vaši pěveckou dráhu?

Zpíval jsem v letech 1986–1993. Na začátku „devadesátek“ bylo naší domovskou scénou Divadlo pod lampou v Plzni. Po skončení v kapele jsem občas někde vystoupil jako host a žil si svůj život, abych se pak zase vrátil do skupiny Bradavice, kde jsem opět zpíval v letech 2012–2018. Zároveň jsem začal spolupracovat se skupinou Drtimosaz, se kterou jsem v roce 2017 jako host nahrál CD s názvem Wartal-bum. Pak přišel Covid a já už neměl chuť po-



kračovat. Loni v lednu mě kamarádi z kapely Drtimosaz přemluvili, abych natočil vlastní CD. Pobídlí mě, že ho se mnou nahrají, neboť do té doby jsem nic vlastního nevydal. Když se v minulosti nahrávalo nějaké CD, tak jsem zrovna nebyl součástí kapely. Šel jsem do toho a výsledkem je CD s názvem „Láďa Och – Sběratel“.

► Jak vlastně takové CD vznikne? Co všechno je k tomu zapotřebí?

Řekl bych, že nejdůležitější je mít kolem sebe pohodové lidi, především dobré kamarády

a mít chuť něco udělat, mít radost ze života a zároveň mít taky trochu štěstí. CD Láďa Och – Sběratel jsme si nahráli jen tak sami pro sebe a naše přátele, takže nikde na YouTube a dalších sítích to bohužel nenajdete. Já osobně zpívám ještě ve videoklipu asi z roku 1992 píseň Kopáč Jenda Okáč s kapelou Bradavice.

► A jak to máte s hudbou teď aktuálně? Plánujete ještě další CD nebo koncert?

Myslím, že jedno natáčení už stačilo ☺, takže nemám v plánu vydávat další CD, ale nikdy neříkej nikdy. Jinak hudbu stále poslouchám, ale veřejně již nevystupuji. I když..... možná třeba ještě někdy vystoupím jako host.

Děkuji Vám moc za rozhovor a na závěr bych jen dodala „Punk is not dead“.

PŘIPRAVILA: MICHALA GRÜNBAUM



Jednání Forum Train Europe

Ve dnech 14. a 15. května 2024 mohli zaměstnanci nejen v prostorách generálního ředitelství ČD Cargo zaslechnout několik různých evropských jazyků. Důvodem bylo dvoudenní jednání pracovních skupin Forum Train Europe, které se ve spolupráci s ČD Cargo uskutečnilo v Praze.

Forum Train Europe (FTE) je evropské sdružení 86 dopravců (nákladních i osobních) a servisních společností z 26 evropských zemí, jehož cílem je prosazování zájmů těchto subjektů s důrazem na přeshraniční nákladní a osobní dopravu. Sídlo FTE se nachází ve švýcarském Bernu. Za zmínku stojí informace, že vůbec první koordináční konference nákladní dopravy se uskutečnila před více než 100 lety, v roce 1923 právě v Praze.

V současné době organizuje FTE čtyři hlavní konference pro přípravu jízdního řádu mezinárodních vlaků. ČD Cargo pravidelně vysílá zá-

TTR (Timetable Redesign), což je nový způsob alokace kapacity dráhy. Zájmem FTE je samozřejmě prosazení co nejlepších podmínek pro dopravce. Samostatné pracovní skupiny se pak věnují pravidlům alokace kapacity, dočasně omezení kapacity, IT či komerčních podmínek. K aktuálním cílům FTE se vyjádřil i Edgar Schenk, jednatel FTE: „Sdružení projednává a přijímá společná stanoviska a postoje ve prospěch sektoru. Význam sdružení v budoucnu pravděpodobně poroste, protože implementace Nařízení 443 (o využívání kapacity železniční infrastruktury) na evropské úrovni vyžaduje silný hlas železničních podniků tvář v tvář manažerům infrastruktury a dalším organizacím.“

Dne 14. května se v prostorách generálního ředitelství ČD Cargo uskutečnilo zasedání velké pracovní skupiny zástupců nákladní i osobní dopravy dohromady. Jednání se zúčastnilo přibližně 30 kolegů osobně a několik dalších online. Náplní jednání byla různá témata napříč působností sdružení FTE. V podvečerních hodinách ČD Cargo uspořádalo exkurzi pro účastníky v seřadovací stanici Praha-Libeň, kde kolegové z OPŘ Střed (PP Praha-Libeň) stanici představili a zároveň předvedli názornou ukázkou řadících prací s využitím svážného parhbrku a také například funkci kolejové brzdy. Následující den se účastníci rozdělili – v prostorách ČD Cargo probíhalo jednání IT expertů a druhá část účastníků v sídle Správy železnic jednala na společné pracovní skupině dopravců a manažerů infrastruktury na téma TTR a jeho specifických prvků.

Se samotným jednáním a organizací eventu vyjádřil svou spokojenost opět pan Edgar Schenk: „FTE má pro své členy různé platformy pro účast. Nejvýznamnější z nich je sdružené jednání pracovní skupiny pro nákladní a osobní dopravu, která se koná třikrát ročně. Cílem jednání v Praze bylo připravit pozice k tématům plánování dočasných kapacitních omezení, komerčních podmínek a vstupů pro regulaci vstřičným k trhu tak, aby na evropské úrovni byly projednány a přijaty do pozornosti Plenárního shromáždění, nejvyššího rozhodovacího orgánu FTE. Den poté se uskutečnilo společné jednání odborníků z řad provozovatelů infrastruktury a železničních podniků, kde byly pre-

zentovány a dále diskutovány pozice na trhu. Společnost FTE by ráda vyjádřila své upřímné poděkování společnosti ČD Cargo za vřelou pohostinnost a za to, že svým členům poskytla tuto neocenitelnou zkušenost z první ruky. Velký dík patří také JLV, která zorganizovala návštěvu jejich servisních zařízení v předvečer hlavního jednání.“

Všechna jednání a další související akce se vydařily a je třeba poděkovat všem kolegům z ČD Cargo, kteří svojí prací a nasazením i mimo svou obvyklou pracovní dobu přispěli k hladkému průběhu celé akce.

TEXT A FOTO: RADEK NEDOMLEL

INZERCE



Léto plné zábavy s VPN Family.

Užívejte si data celé léto za cenu jednoho měsíce.

Ani tento rok vás nenecháme v létě a na dovolené bez připojení – nabízáme data na celé léto v super akci. Pořídte si naše mobilní data a surfujte s tarifem 1,5 nebo 3 GB až do konce srpna pouze za cenu dat jednoho měsíce. **Například s tarifem OneNet Mobilní připojení 3 GB ve VPN Family – Vodafone zaplatíte za celé tři měsíce jen 212 Kč a s tarifem Internet v mobilu L (3 GB FUP) ve VPN Family – O2 jen 239 Kč.**

Objednejte si internet ve VPN Family co nejdříve a využijte naše slevy naplno. Internet vám usnadní život – například díky mapám, chatu, vyhledávání spojů a možnosti sdílet své fotky z cest s rodinou a přáteli.

Nenechte si ujít své oblíbené TV pořady a seriály ani na dovolené! **Objednejte si Kuki TV s HBO a streamovací službu MAX na měsíc zdarma a zůstaňte v obraze.** Ještě jste u nás Kuki TV nevyzkoušeli? Nyní máte možnost Kuki TV vyzkoušet na měsíc zcela zdarma a bez závazku. Vyzkoušejte si

i vy její skvělé funkce, které klasická televize nenabízí. Můžete si ji vzít kamkoliv s sebou a zkrátit si tak dlouhé cesty nebo využít chytré funkce, jako třeba zpětné sledování 7 dní až na 5 zařízeních současně – a spoustu dalšího.

Výhodné mobilní služby s O2 nebo Vodafone i Kuki TV si ve VPN Family může objednat každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a Správy železnic na stránce <https://family.cdt.cz>. Anebo nám zavolejte na telefonní číslo 972 111 333, kde vám naše zkušené operátorky rády poradí nebo třeba nastaví data a služby na míru.

Již 15 tisíc zaměstnanců a jejich rodin se stalo součástí drážní rodiny VPN Family.

Připojte se i vy, zeptejte se svého kolegy a ušetřete!



stupce na dvě konference (FTE-B a FTE-D) zaměřené na nákladní dopravu, na kterých probíhá několik desítek různých jednání s cílem zajistit adekvátní kapacitu pro uspokojení požadavků našich zákazníků. V průběhu roku poté probíhají schůzky jednotlivých pracovních skupin, které se z různých úhlů zabývají právě procesem plánování a zajišťování kapacity dráhy. Hlavním tématem je v současné době

Peking – hlavní město Číny



Peking s více než 21 miliony obyvatel je jedním z nejlidnatějších hlavních měst na světě a po Šanghaji druhým nejlidnatějším městem Číny. Jedná se o jedno z předních světových politických, obchodních, akademických, technologických a kulturních center. Sídli zde největší čínské státní i soukromé společnosti, banky a žije tu i vysoký počet miliardářů. Peking je po staletí správním a kulturním středem země, ze kterého dříve vládli čínští císařové a dnes prezident, generální tajemník a předseda Ústřední vojenské komise v jedné osobě.

Město je také klíčovým bodem čínské železniční sítě a výchozí stanicí několika vysokorychlostních železničních koridorů. Pekingské železniční nádraží se jako jediná železniční stanice nachází v historické části města. Bylo otevřeno v roce 1959 a jednalo se tehdy o největší nádraží v celé Čínské lidové republice (ČLR), které je dnes již velikostí překonáno Západním a Jižním nádražím. Zmiňované Západní nádraží je svojí rozlohou 510 000 m² největší železniční stanicí nejen v Pekingu a ČLR, ale i v celé Asii. Bylo otevřeno v roce 1996 a denně jím projde v průměru 150 až 180 tisíc cestujících.

Zajímavé je i pekingské metro, které je nejstarším podzemním systémem dopravy v Číně. První linka byla do provozu uvedena v roce 1969. V současnosti je obyvatelům metropole k dispozici 370 stanic na 22 linkách. Celkovou délkou 608 km se jedná o druhou nejrozsáhlejší podzemní dopravní síť hned po Šanghaji.

Čínská metropole v mnohém nezapře svůj urbanistický moskevský vzor. V čem však překvapí je bezpečnost, která je zajištěna všudypřítomnými kamerami. O 21. století pak nelze pochybovat při pohledu na velký počet elektromobilů či nutnost plateb pomocí mobilů při existenci nejrůznějších čínských aplikací, bez kterých se život v této megalopolí neobejde.

Ve městě je celá řada památek, komplexů chrámů a paláců. K nejznámějším patří například Chrám nebes z roku 1420 nebo Zakázané město. Samotný popis Zakázaného města by vydal na mnoho stran, dle UNESCO jde o největší (cca 800 budov) a nejzachovalejší palácový komplex na světě. Směl se tu zdržovat jen císař s doprovodem, ostatním lidem sem byl po dobu pěti set let vstup, pod hrozbou smrti, přísně zakázán. Uzavřený celek o rozloze 720 000 m² je obehnan 7,9 m vysokou zdí a 52 m širokým vodním příkopem. Do města se vchází ze severní stany náměstí Nebeského klidu stejnojmennou bránou Nebeského klidu, na níž je umístěn velký portrét Mao Ce-tunga. Nalevo od něj je bílými znaky napsáno „Ať žije Čínská lidová republika“, napravo pak „Ať žije spojený lid celého světa“. Právě zde na tribuně Mao Ce-tung vyhlásil 1. října 1949 Čínskou lidovou republiku a také se odsud předčítaly svitky s císařskými edikty. Samotný vstup do Zakázaného města, u něhož začínají jak vodní příkop, tak hradby, je až dále u Poledníkové brány.

Zmiňované náměstí Nebeského klidu představuje centrum Pekingu. Měří 880 m na délku v severojižním směru a 500 m na šířku. Nachází se na něm pouze 38 m vysoký Památník lidových



Poledníková brána Zakázaného města



Nákupní ulice Qianmen s turistickou bateriovou tramvají



Pekingské Západní nádraží



Náměstí Nebeského klidu s Velkým sálem lidu a Bránou Nebeského klidu

hrdinů a Mauzoleum Mao Ce-tunga. Podél západní strany náměstí se rozkládá Velký sál lidu, ve kterém probíhají sjezdy Komunistické strany Číny a Všečínského shromáždění lidových zástupců. Na východní straně se pak nachází Národní muzeum čínské historie. Náměstí na jihu pomyslně pokračuje pěší zónou starobylou nákupní ulicí Qianmen. Lze tu pořídit tradiční čínské oblečení i luxusní šperky či přípravky tradiční medicíny a zároveň se občerstvit v některé

z luxusních restaurací či kaváren. Od roku 2008 zde také jezdí turistická tramvaj v retro stylu s bateriovým pohonem. Ve vyjmenovávání zajímavostí ležících nedaleko náměstí Nebeského klidu by šlo pokračovat, například čtenářům Cargováku již známým Čínským železničním muzeem. K opravdu originálním stavbám však patří Velké národní divadlo, které bylo otevřeno v roce 2007. Budova má podobu polovičního elipsoidu obklopeného umělým jezerem, v němž se symetricky odráží. Vnější konstrukce je z titanu a skla, jejichž kombinace vizuálně evokuje tradiční čínský symbol jin a jang. Pro svůj tvar bývá často přezdívána „vejce“.

Peking v roce 2008 hostil letní a v roce 2022 zimní olympijské hry. Stal se tak vůbec prvním městem na světě, jež pořádalo obě olympiády. Z tohoto důvodu vznikly ikonické stavby jako je Pekingský národní stadion, známý pod názvem Ptačí hnízdo, nebo Pekingské národní plavecké centrum, známé pod názvem Vodní kostka. Návštěvníka též zaujme Památník čínského tisíciletí, což je monumentální komplex soustředěný kolem stavby, která evokuje jak velkolepý čínský oltář, tak sluneční hodiny. Od roku 2006 v něm sídlí Světové muzeum umění v Pekingu. Turista by jistě neměl potěšit jen oko, ale také další smysly, například v podobě ochutnávky speciality čínské kuchyně, Pekingské kachny, jejíž tradice sahá minimálně do 14. století.



Pekingská kachna – dobrou chuť 😊

TEXT A FOTO: MICHAL VÍTĚZ