

**NÁKLAD.** Přeprava dřeva patří vedle uhlí na západě Čech mezi nejvýznamnější zakázky společnosti ČD Cargo.

FOTO MICHAL ROH ML.

Karlovarský kraj: prim hrají dřevo, šrot i minerálky

Karlovarský kraj vznikl rozdelením bývalého Západočeského kraje. Jeho rozloha je 3 314 km², což představuje 4,25 procenta rozlohy České republiky. Železniční síť tvoří cca 430 km tratí, jejichž správu a údržbu zabezpečuje až na výjimky SŽDC. Necelá stovka kilometrů je dvoukolejná, elektrický provoz je možný na 140 km tratí. Na území kraje realizuje ČD Cargo řadu zajímavých přeprav, nejvýznamnější si nyní představíme.

Elektrizovaná dvoukolejná trať Chomutov – Karlovy Vary nabízí dostatečně kapacitní spojení z vnitrozemí (seřaďovací stanice Most) k západním hranicím s Německem. Další i kvalitnější služeb, včetně např. zkrácení jízdní doby na nákladních vlaků, přineslo dokončení modernizace 3. tranzitního koridoru. Mimo výše uvedené trati existuje v oblasti Sokolovska poměrně rozsáhlá síť dálných železnic normálního rozchodu akciové společnosti Sokolovská uhlána.

Přes milion tun sokolovského uhlí ročně

Jedním z nejvýznamnějších obchodních partnerů ČD Cargo v Karlovarském kraji je již zmíněná těžební společnost Sokolovská uhlána. I přes výrazný pokles této ve zdejší pánvi zajišťuje ČD Cargo přepravy více než 1 mil. tun sokolovského uhlí ročně. To z připojné stanice Nové Sedlo u Lokte putuje nejen k tuzemským odběratelům, ale i dozahraničí, např. na Slovensko nebo do Maďarska. Jako zajímavost můžeme uvést, že sokolovské uhlí se dnes neprepravuje jen v výsyprých vozech Falls, ale do teplárny v Plzni míří také v kontejnerech Innofreight.

Vlakem jsou prepravovány i další nerostné suroviny, jako např. živec nebo kaolin. Firma KMK Granit těží živec (surovinu pro výrobu keramiky) v blízkosti obce Krásno. Odtud část vytěžené suroviny dopravuje nákladními automobily do Chodova, kde je živec překládán do železničních vozů a v ucelených vlačích odesílan především zahraničním odběratelům. Z Božičan se přepravuje kaolin. Dříve významný zákazník Lasselsberger, a. s. – divize suroviny ve Skalné, nakládající již v nákladištích na trati Trnánice – Luby u Chebu, dnes bohužel využívá spíše silniční dopravu.

Šrot do Německa shromažďujeme v Chebu

Komoditou nakládanou v poměrně velkém rozsahu v řadě míst po celém kraji je kovyový odpad. V případě přeprav železničního šrotu je ovšem nutné zmínit poměrně zajímavou službu, kterou již několik let nabízí ČD Cargo dvěma svým zákazníkům ve stanici Cheb. Sem směřují zásilky s kovyovým odpadem z celé republiky, zde se shromažďují, rádi a pak uce-

**ZPÁTKY NA KOLEJÍCH.** Minerální voda Mattoni jsou od roku 2012 znovu přepravovány po železnici.

FOTO AUTOR

ně předávají do Německa. V jednom případě jsou dopravovány soukromým dopravcem SWT (Stahlwerke Thüringen), ve druhém případě se shromažďují pro zákazníkům Badische Stahlwerke a jsou přeprávány k dopravě německým národním dopravcem DB Schenker. Tato spolupráce je výhodná pro všechny zúčastněné strany.

Když už jsme se dotkli mezinárodních přeprav, na území Karlovarského kraje se nachází několik železničních hranicních přechodů, z nichž však větší význam pro nákladní dopravu má pouze přechod Cheb/Schirnding. Přes ten ročně směřuje do zahraničí cca 700 tisíc tun zboží, především jíz z miňovaného železničního šrotu, automobilů, betonových výrobků nebo chemických produktů. Do České republiky nebo v tranzitu dále do zahraničí je přes Cheb dopravováno cca 500 tisíc tun zboží (hutní produkty, chemické produkty, prázdné vozy). S jistou dávkou nostalgie je možné konstatovat, že doby kontejnerových vlaků směřujících přes Cheb do zahraničí, stejně jako ucelených vlaků s uhlím pro elektřinu v nedalekém Arzbergu, jsou minulostí. Přesto mezinárodní nákladní doprava v Chebském výběžku neztrácí svůj význam. Hranicní přechod v blízkém Vojtanově je v současné době využíván spíše pro osobní dopravu, nákladní vlaky tudy projíždějí jen mimořádně, např. při výlukách.

Přepravujeme i minerální vody

Významnou část plochy Karlovarského kraje až ujmají lesy. Je proto samozřejmé, že své služby nabízí ČD Cargo i lesním společnostem zde působícím. Nejvíce dřeva se doželezničních vozů naloží v Bochově, Stráži nad Ohří, Stědře nebo Toužimi. První jmenované nákladiště leží na trati Protivec – Bochov, na které je od 31. května 1996 zastavena osobní doprava. Nezanedbatelný podíl na přepravě této komodity mají zásluhy nalodené v Sokolově – je to dřevo, které se dříve nakládalo v Kraslicích ležících na trati soukromého provozovatele PDV Railway. ČD Cargo však dokáže zajistit i svazek z této soukromé trati. Významnou jsou rovněž přepravy dřevní štěpký v kontejnerech Innofreight do plzeňské teplárny.

Zajímavosti, která si zaslouží zmiňku v tomto článku, je přeprava minerálních vod Mattoni. Ta se již od roku 2012 uskutečňuje v relaci (Kyselka) – Vojkovice nad Ohří – Prostějov – (Mostkovice) ve spolupráci s dopravcem RailSystém. Minerální voda Korunní vyvářející se Stráži nad Ohří je nákladními automobilemi přepravována do Obrnic, zde je nakládána do železničních vozů a přepravována opět na Moravu, do Olomouce.

MICHAL ROH

Kudy jezdí nákladní vlaky v regionu



Nakládka za rok:
cca 2,4 mil. tun (včetně vstupu na PPS)

Vykádka za rok:
cca 1,6 mil. tun (včetně vstupu na PPS)