



## KRÁTCE

## Opět vozíme uhlí do Chvaletic

Vlak ČD Cargo opět dovezl 2. ledna letošního roku ve večerních hodinách uhlí do Elektrárny Chvaletice. Třicetivozovou soupravu dopravila z Třebošic do cílové stanice Řečany nad Labem lokomotiva 122.016. Denně mezi Mostem a Chvaleticemi na přibližně dvě stě kilometrů dlouhé trase jezdí pět až šest souprav. V letošním roce by ČD Cargo mělo přepravit dva miliony tun zboží v této relaci. Společnost totiž uspěla v soutěži o zakázku. ČD Cargo se k dopravě vrací po více než roční pauze, když v boji o zakázku porazilo AWT Zdeňka Bakaly, které surovinu do Chvaletic vozilo od roku 2013. (čdc)

## Žlutý fosfor do Česka přepravuje ČD Cargo

Historicky první překládka tank kontejnerů ČD Cargo ložených žlutým fosforem na kontejnerové vozy ČD Cargo se odehrála v neděli 18. ledna letošního roku v terminálu v polských Malaszewiczach. Žlutý fosfor ložený v kontejnerech je příjemci Fosfa Břeclav dodáván z Kazachstánu ze stanice Assa v rozsahu jednoho vlaku (20 kontejnerů) za 14 dní. Akciové společnosti ČD Cargo se tak ve spolupráci se společností Rail Cargo Logistics podařilo v plném rozsahu nahradit přepravu realizovanou v převážaných cisternových vozech, jejichž přeprava po tratích SŽDC již pro rok 2015 nebyla Ministerstvem dopravy ČR povolena. V cisternách putovalo do Břeclavi více než 15 tisíc tun žlutého fosforu ročně. Přepravu dalších zhruba 10 tisíc tun žlutého fosforu zajišťuje ČD Cargo pro firmu Ermeft. Dříve tyto přepravy realizoval dopravce AWT. Kontejnery jsou na své přibližně 20 dní (včetně překládky) trvajících cestě nepřetržitě sledovány. Překládka se realizuje v Malaszewiczach, na přepravu jsou nasazeny tři soupravy plošinových vozů. Protože se jedná o zajímavou přepravu, budeme se tématu věnovat v některém z příštích čísel časopisu Železničář podrobněji. (čdc)

## Získali jsme ocenění za profesionalitu

K nejvýznamnějším zákazníkům ČD Cargo patří v současné době ostravské hutě společnosti ArcelorMittal Ostrava, s kterými je uzavřen víceletý kontrakt na dopravu jak surovin, tak hotových výrobků. Ročně pro tohoto zákazníka zajistíme přepravu více než 4,5 milionu tun nejrůznějšího zboží. A právě firma ArcelorMittal Ostrava ocenila Cargo na setkání, jež se odehrálo letos 19. ledna, předáním ceny „Top Partner Award“. Toto uznání jsme obdrželi za profesionalitu, obchodní vstřícnost a inovativnost. Předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednářik ocenění převzal z rukou Rajendry Pathaka, ředitele nákupu pro ArcelorMittal Europe flat products. (čdc)

## NÁKLADNÍ DOPRAVA V KRAJÍCH



RENDEZ-VOUS. Setkání modernizovaných lokomotiv řady 753.7 ČD Cargo v pohraniční přechodové stanici Zawidów.

FOTO MICHAL ROH ML.

# Kraj pod Ještědem: prim hrají sklářské písky a dřevo

V dalším dílu seriálu Železničáře o nákladní dopravě v jednotlivých regionech České republiky se zaměříme na Liberecko. Kraj, jehož symbolem je bezesporu unikátní dílo architekta Karla Hubáčka – televizní vysílač Ještěd, nepatří v oblasti nákladní dopravy k nejsilnějším. Je to dáno jak charakterem kraje, tak strukturou zdejšího průmyslu, kde jednoznačně převažuje lehký.

Nejprve si kraj trochu představíme. Má rozlohu 3 163 km<sup>2</sup>, žije zde přibližně 435 tisíc obyvatel. Rozlohou je Liberecký kraj po Praze druhý nejmenší v ČR, naopak hustotou obyvatel převyšuje republikový průměr. Největším sídlem je samozřejmě krajský Liberec s více než 100 tisíci obyvateli. Dalšími významnějšími sídly jsou pak Jablonec nad Nisou, Česká Lípa či Semily.

## Projekt V. koridoru by pomohl navýšit objem přeprav

Poloha Libereckého kraje na trojmezí Česka, Polska a Německa přímo vybízí k realizaci zajímavých mezinárodních projektů. Ty jsou však zaměřeny spíše na osobní dopravu. Nejznámějším je projekt Regiotram NISA – systém pro zajištění regionální dopravy na principu propojení tramvajové a železniční dopravy. Mnohem zajímavější z pohledu nákladní dopravy je projekt „V. koridoru“ Praha – Liberec. Trať z Prahy do Liberce a dále přes Frýdlant do Polska je uváděna jako terciální trať systému AGTC pro kombinovanou dopravu a její modernizace by mohla přinést navýšení přepravních objemů.

Řada hraničních přechodů byla zrušena po skončení 2. světové války a dnes je pro pravidelnou nákladní dopravu využíván pouze přechod z Frýdlantu v Čechách do Zawidowa. Přes tento přechod putují do Polska zásilky s vápencem, hutními výrobky a od loňska také opět s automobily značky Škoda. Zpět do Česka tudy míří především hnědé uhlí z dolů v nedalekém Turosszówe a chemické produkty. Přechod je využíván i pro návrat prázdných železničních vozů. Hraniční přechod Hrádek nad Nisou – Zittau pro nákladní dopravu slouží jen výjimečně, a to zejména soukromým dopravcům.

## Významná je přeprava nerostných surovin

Liberecko bylo vždy známé jako kraj textíle, skláren nebo výroby bižuterie. Výroba ve většině textíle ale byla kvůli silné konkurenci zastavena, krize se projevila i na sklářské výrobě. Dnes zde převažuje lehký průmysl, jehož výrobky jsou přepravovány spíše automobily. Proto nezanedbatelný podíl na nákladě železničních vozů v kraji představují nerostné suroviny, především sklářské

## Kudy jezdí nákladní vlaky v regionu



písky. V Libereckém kraji, konkrétně v Provozdíně, se nacházejí ložiska velice kvalitních sklářských a slévárenských písků. Z Jestřebí odjíždějí jak ucelené vlaky, tak jednotlivé vozy s písky k odběratelům nejen v ČR, ale i na Slovensko nebo ve Slovinsku. Pro nákladku nerostných surovin byla ještě nedávno důležitá stanice Brniště. Štěrk těžený v lomu

Plustec odtud putoval na řadu koridorových staveb. Další nakládanou komoditou je dřevo. Nejvíce se ho naloží v Novém Městě pod Smrkem, Višňově, Mimoně a v Kořenově. Obsluha poslední jmenované dopravní na zubačce se odehrává v noci. Manipulační vlaky mezi Tanvaldem a Kořenovem jezdí s ohledem na značné stoupání vždy sunuté.



PRO SKLÁRNÝ. Velký podíl na nákladě železničních vozů v Libereckém kraji zaujímají nerostné suroviny, konkrétně sklářské písky.

FOTO AUTOR

## Železniční síť v Libereckém kraji

Kraj pod Ještědem nedisponuje příliš rozsáhlou železniční sítí. Délka všech tratí dosahuje 356 km, z toho je 270 km tratí celostátních a 86 km tratí regionálních. Všechny tratě jsou jednokolejné, bohužel žádná není elektrizovaná, což je s ohledem na horský charakter oblasti poměrně nepříznivý faktor ovlivňující rentabilitu železničního provozu. Z pohledu mezinárodní dopravy je důležitý hraniční přechod Frýdlant v Čechách – Zawidów.

**Nakládka za rok:**  
cca 750 tis. tun zboží  
(včetně vstupu na PPS)

**Vykládka za rok:**  
cca 500 tis. tun zboží  
(včetně výstupu na PPS)

## Po kolejích jezdí odpad i uhlí

Podobně jako v ostatních krajích je i na Liberecku významná nakládka kovového odpadu. Nejvíce se ho naloží na vlečkách Kovošrotu v České Lípě a v Ostašově, ale zanedbatelná není ani nakládka v dalších lokalitách. Dalším významným zákazníkem je společnost Oleo Chemical, respektive její výrobní závod v Liberci-Rochlicích. Silná je i vykládka tříděného uhlí, které je po železnici rozváženo do celé řady stanic Libereckého kraje. Nejvíce paliva dodáváme do stanic Liberec, Semily, Jablonec v Podještědí a Malá Skála. Uhlí do stanice určené Raspenava míří k další reexpedici po silnici do Polska.

Zajímavé jsou i přepravy realizované pro státní podnik DIAMO, pro odštěpný závod Těžba a úprava uranu ve Stráži pod Ralskem. V okolí Stráže probíhala jak hlubinná, tak chemická těžba uranu. A protože těžbu nelze ukončit ze dne na den, vrty se ještě dotěžují. Po železnici se do úpravní přepravují kyselina sírová a dusičná, čpavek, v nádržkových kontejnerech chlor a mletý vápenc. V roce 1989 byla zprovozněna tzv. Zizníkovská spojka umožňující přímou jízdu nákladních vlaků od Nymburka a Bakova nad Jizerou do Brniště. Využívána měla být pro dopravu uranové rudy a také pro vojenské vlaky mířící do/z vojenského cvičového prostoru Ralsko využívaného sovětskou armádou. Ve stejné době však nastal útlum těžby a také „bratrská“ vojenská byla odsunuta. Trať už je proto využívána jen sporadicky. MICHAL ROH