



MATKA S DCEROU. Kapacitu železničního tranzitního koridoru vedoucího přes Pardubice využívají osobní i nákladní dopravci.

FOTO MICHAL ROH ML.

Doprava v Pardubickém kraji: cisterny i vozy s uhlím

Pardubický kraj s více než pěti sty tisíci obyvateli zaujímá 4 519 km². Rozlohou i počtem obyvatel je srovnatelný se sousedním Královéhradeckým krajem. Oba regiony jsou také do značné míry hospodářsky i kulturně svázány. Propojeny jsou samozřejmě také dopravně – krajské metropole spojuje 22 km dlouhá elektrifikovaná trať. Ta se právě modernizuje a pracuje se na jejím částečném zdvoukolejnění.

Atím se také dostáváme k popisu železniční sítě Pardubického kraje. Z celkové délky 501 km je 313 km tratí celostátních a dalších 188 km regionálních. Přibližně 30 procent tratí je dvoukolejných a cca 40 procent elektrifikovaných. SZDC v Pardubickém kraji investuje nejen do koridorové, ale i dalších tratí. Svědčí o tom například modernizace a elektrifikace tratě z Letohradu do Lichkova nebo probíhající modernizace tratí Pardubice – Hradec Králové nebo Pardubice – Chrudim. Když hovoříme o Pardubickém kraji, nesmíme zapomínout na to, že se zde nachází jedna z největších seřadovacích stanic v České republice – Česká Třebová. Ta patří mezi čtyři hlavní seřadovací stanice ČD Cargo. Výkony spádovisť je souhlasně ustáleny na celkovém průměrném počtu až 700 zpracovaných vozů za 24 hodin, sestavují se zde jak dálkové, tak místní relace. Česká Třebová je však nejen důležitou vlakovou stanicí, ale nachází se zde také rozsáhlý terminál kombinované dopravy operátora Metrans. V současné době pro tohoto operaátora zajišťujeme část vnitrostátních a vývozních přeprav.

Přepravy pro chemický průmysl
Zmíněný hranicní přechod Lichkov – Międzylesie je jediným železničním hranicním přechodem Pardubického kraje. Z polské přechodové stanice pak vlaky pokračují po elektrifikované trati přes Kłodzko, Kamiencie Ząbkowicki do Wrocławia a dále do polského vnitrozemí nebo také do baltických přístavů. Stabilně se přes tento přechod vžád cca 250 tisíc tun zboží ročně, všechny tisíce tun zboží tímto přechodem do České republiky napak vstupuje. Významnými zákazníky ČD Cargo jsou chemické firmy Synthesis (Pardubice-Rosice nad Labem) a PARAMO (Pardubice hlavní nádraží). Skála výrobků této firmy přepravovaná po železnici je velice široká. Za všechny můžeme jmenovat kyselinu sírovou, kyselinu dusičnou nebo výrobky organické chemie. Mezi klíčové zákazníky Synthesis patří zpracovatelé barviv a pigmentů pro textilní průmysl, koželužny, papírny, farmaceutické koncerny, zbrojařské firmy, producenti kosmetiky či podniky z oblasti zemědělství. A některí z těchto zákaz-



níků využívají k odběru surovin právě železniční dopravu. Menší objem přepravy, ale přesto důležitý m zákazníkem, je akciová společnost Explosia vyrábějící

střivo a trhavinu. Zásilky trhavin dodávané po železnici, např. do dílů, vyžadují s ohledem na svoji nebezpečnost splnění fády specifických podmínek.



HURÁ DOMŮ. Prázdné vozy po přepravě sody se přes hraniční přechod v Lichkově vracejí zpět do Polska.

FOTO MICHAL ROH ML.

Znovu získané přepravy uhlí

Z pohledu vykládky i nakládky je důležitým bodem stanice Řečany nad Labem, připojné stanice pro vlečku elektrárn Chvaletice. Ta byla postavena v letech 1973 až 1979 na území bývalých pyritových lomů. Jednotlivé bloky byly uvedeny do provozu v rozmezí jednoho roku – od konce roku 1977 do konce roku 1978. Celkový výkon 800 MW. Denně sem CD Cargo dopraví až osm plně naložených vlaků s hnědým uhlím ze severních Čech. Na vlečce je instalován rotační výklopník na vykládku otevřených vysokostenných vozů. Na elektrárenskou vlečku směřují i zásilky odsírovacích vápenců a vápna. V případě přepravy chvaletického uhlí se železnice musela prosadit v konkurenční labské lodní dopravy. A až v roce 1996 přesvědčily České dráhy ČEZ o cenové i kvalitativní výhodnosti železniční dopravy. Další souboj o přepravu uhlí muselo ČD Cargo svést na podzim loňského roku, kdy zvítězilo ve výběrovém řízení a zpět od AWT převzalo tyto objemové významné přepravy. Také do stanice Opatovice nad Labem, ležící na severním okraji Pardubického kraje, míří denně několik ucelených vlaků s palivem s černým uhlím z polského dolu Silesia a s hnědým uhlím z německého Profenu pro příjemce Elektárny Opatovice.

Důležité tratě i v podhůří

Významnými z pohledu železniční dopravy jsou také stanice Prachovice a Košťelec u Heřmanova Města ležící na 21 km dlouhé trati v podhůří Krkonošských hor. Do první jmenované je napojena vlečka cementární společnosti CEMEX. V Košťelicích u Heřmanova Města jsou zásobníky na pohonné hmoty. V řadě staveb vozů se pohybují přepravy plynu pro příjemce Flaga plynu v Opatovicích nad Labem. Ze Zábrdce u Skutče odjíždějí ucelené vaky se štěrkem na infrastrukturální stavby, ve staniciach a nákladištích na okraji Českomoravské vrchoviny, Orlických hor a také v podhůří Ještědských hor se nakládají dřevní hmota.

Nemělo by význam dopodrobna popisovat další místa, kde se nakládají nebo vykládají zboží z železničních vozů. Podívejme se jen na některé zajímavosti. Ve stanici Jablonné nad Orlicí nakládají pravidelně firma Isolit-Bravo plastové kuchyňské a kancelářské potřeby. Do České Třebové dovážíme pro firmu KODAK plechy na výrobu radiátorů i balicí lepenku. Zajímavá je i spolupráce ČD Cargo s firmou SCHENKER při zajištění logistiky svařovacích materiálů společnosti ESA B.

MICHAL ROH

