



TRANZIT. Krajem Vysočina prochází důležitá dvoukolejná trať Kolín – Havlíčkův Brod – Brno. Dopravu po ní zajišťují i osvědčené Laminátky. FOTO MICHAL ROH ML. (2X)

# Drsný kraj lesů a luk: vlaky konkurují kamionům na D1

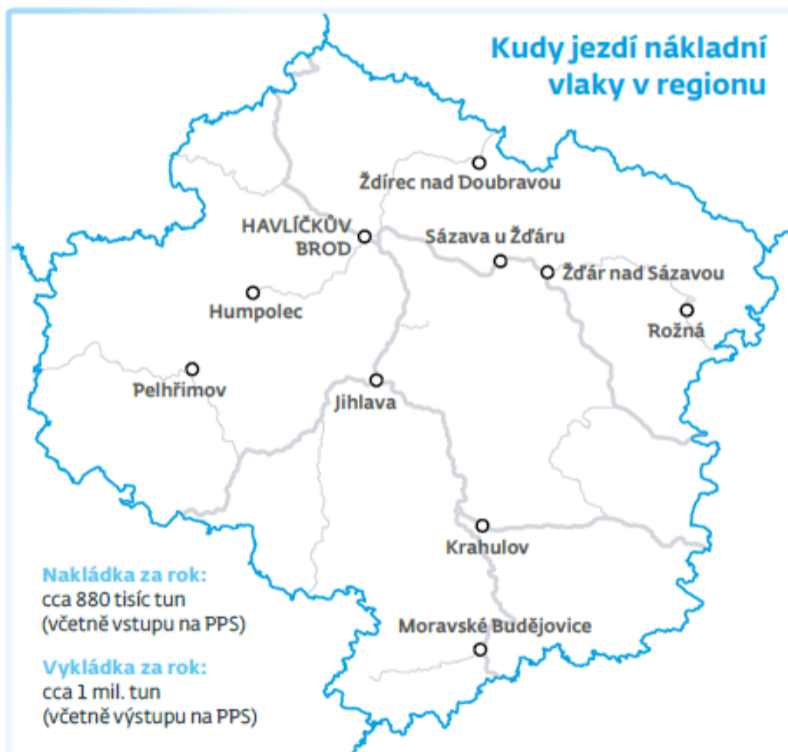
Region, jak už napovídá jeho název, je kopcovitým krajem lesů, luk a rybníků. V médiích bývá Vysočina často zmiňována v souvislosti s dálnicí D1 a zpravidla negativně. Pravdou ale je, že zdejší drsné klimatické podmínky dokážou řidičům kamionů v zimě pořádně „zatopit“. Krajem však prochází neméně důležitá železniční trať spojující Kolín s Brnem a Břeclaví.

Kraj Vysočina zaujímá rozlohu 6 796 km<sup>2</sup>, žije zde přibližně 515 tisíc obyvatel. Hustotou zalidnění 76 obyvatel/km<sup>2</sup> zdaleka nedosahuje republikového průměru. Největším sídlem je samozřejmě krajská Jihlava s více než 50 tisíci obyvateli. K dalším větším městům patří Havlíčkův Brod, Pelhřimov, Třebíč a Žďár nad Sázavou. Všechna jsou napojena na železniční síť, která v kraji dosahuje délky téměř 590 km, včetně téměř třicítiky kilometrů úzkorozhodných kolejí. Z celkové délky je 112 km dvoukolejných a 184 km elektrizovaných střídanou proudovou soustavou o napětí 25 kV. Přibližně 35 procent tvoří trati regionální. Za jakousi pomyslnou metropoli železnice na Vysočině lze považovat Havlíčkův Brod. Z hlavní trati Kolín – Brno – Břeclav zde odbočuje jednokolejná elektrizovaná trať směrem na Jihlavu, Jindřichův Hradec a Veselí nad Lužnicí. Z pohledu ČD Cargo jako nákladního dopravce se jedná o velice důležitou spojnici.

## Dřevozpracující firmy jsou našimi významnými zákazníky

Kraj Vysočina je jedním ze dvou regionů ČR, který nemá železniční spojení se zahraničím. A neměl ho ani v minulosti, neboť jeho nejjižnější okraj leží přibližně 5 km od hranic s Rakouskem, se kterým v této oblasti sousedí kraje Jiho-moravský a Jihočeský. Lesnatost zde dosahuje 30 procent, což je sice méně ve srovnání s průměrem České republiky, ale i přes podprůměrnou lesnatost má Vysočina po Jihočeském a Plzeňském kraji nejvyšší podíl na roční umístění těžbě dřeva. Je to dáno především tím, že zdejší lesní porosty jsou ve srovnání s českým příhraničím poměrně dobře přístupné. Své sídlo zde má i řada firem zaměřených na zpracování dřeva. Ty jsou samozřejmě významnými akcionáři společnosti ČD Cargo.

Pila společnosti Stora Enso Wood Products ležící v těsném sousedství železniční stanice ve Žďárci nad Doubravou je svou kapacitou jednou z největších pil v Česku. Pro zajištění plynulosti tak velkého provozu je samozřejmě zapotřebí plynulý návoz suroviny, z bližšího okolí je kulatina dopravována především nákladními automobily, mnohdy přímo z lesa, pro návoz z větší vzdálenosti se využívá železnice. V loňském roce jsme na vlečku pily přistavili téměř 4 800 vozů, což představuje téměř 200 000 tun dřeva. Bohužel odvoz řeziva po železnici



se uskutečňuje pouze v omezené míře – v roce 2014 to představovalo „jen“ cca 50 000 tun tohoto zboží.

## Dřevní štěpka putuje do cíle ve woodtainerech

K přepravě dřevní štěpky jsou na Vysočině již řadu let efektivně využívány tzv.

woodtainery – otevřené kontejnery umožňující jednoduchou manipulaci jak u nakládky, tak především u vykládky. Vozy ložené třemi „woodtainery“ jsou v ucelených soupravách dopravovány k cílovým zákazníkům nejen v České republice, ale i v zahraničí, například v Rakousku. Dalším velkým krajským zákazníkem v ko-

moditě dřeva je společnost KRONOSPAN ČR se sídlem v Jihlavě, která je dnes jedním z největších a nejmodernějších výrobců velkoplošných materiálů na bázi dřeva. S výrobou dřevotřískových desek se zde začalo jako v jednom z prvních závodů v Evropě již v roce 1957. Je pro nás důležité, že tak významná firma si za partnera pro realizaci železničních přeprav vybrala prostřednictvím společnosti SILVA CZ právě ČD Cargo. Zabezpečujeme nejen návoz dřevní hmoty a dřevěné štěpky, ale také pryskyřic potřebných při výrobě dřevotřískových desek. Významně se podílíme i na jejich distribuci v zahraničí.

## Uranový koncentrát z Vysočiny míří do Ruska a Kanady

Dřevo se nakládá v celé řadě stanic a nákladních na Vysočině, nejvíce pak v Sázavě u Žďáru, kam je soustředěna nakládka dřeva z širokého okolí, v Novém Městě na Moravě, Jaroměřicích nad Rokytnou a v Křižanově. My se ale podíváme na další přepravované komodity. Do areálu společnosti Steel Center Europe v Humpolci jsme v loňském roce přepravili více téměř 1 000 železničních vozů ložených svitky ocelových plechů, například pro výrobu automobilů. Dalším významným zákazníkem z této komodity je ŽDAS se sídlem ve Žďáru nad Sázavou. Kromě přeprav železného šrotu, slévarenských písků nebo licích pánví zajišťujeme pro tohoto zákazníka v poměrně významném objemu i přepravu hnědého uhlí a koksu.

Hnědé uhlí, jehož vykládka tvoří sedm procent z celkové vykládky v kraji Vysočina, je dodáváno i řadě drobných odběratelů. Větší energetický zdroj vyrábějící energii spalováním uhlí se v kraji nenachází. Jaderná elektrárna Dukovany společnosti ČEZ služeb železnice využívá jen výjimečně a její vlečka odbočuje ze stanice Rakšice ležící v Jiho-moravském kraji. Přepravy radioaktivního zboží, respektive uranového koncentrátu, však již řadu let spolehlivě zajišťujeme pro státní podnik DIAMO, který provozuje uranový důl v Dolní Rožně a chemickou úpravnu rud. Ta je napojena na železniční síť vlečkou ze stanice Rožná, ležící na tzv. staré Tišnovce, tedy trati Tišnov – Bystřice nad Pernštejnem – Žďár nad Sázavou. Uranový koncentrát je přepravován zpravidla v kontejnerech.

Významně (téměř 10 procent) se na nakládce v kraji podílí komodita potravin a zemědělských výrobků. Ke stanicím s největší nákladkou obilí a pokrutin patří Krahulov a Moravské Budějovice, kde se nacházejí velkokapacitní obilná sila. Výtčet uzavírají přepravy pohonných hmot do Šlapanova nebo přepravy minerálních hnojiv do Chotěboře, Pelhřimova či Humpolce.

MICHAL ROH



SUROVINY. Zátěž manipulačního vlaku z Havlíčkova Brodu tvoří prázdné vozy na nakládku dřeva v Chotěboři a vagony ložené dřevem pro pilu ve Žďárci.