



KRÁTCE

Nový zákazník v kombinované dopravě

Terminál ČD-DUSS zajišťuje od ledna letošního roku překládku multimodálních návěsů a jejich rozvoz pro zcela nového zákazníka. Tím je společnost P&O Ferrymasters. Návěsy přijíždějí a odjíždějí na spojích operátora Bohemiakombi z/do Duisburgu. Jde o téměř stovku nových návěsů měsíčně ložených různým zbožím. P&O Ferrymasters zajišťuje v návěsech přepravu pro zákazníky převážně se sídlem ve Velké Británii. Z Duisburgu proto návěsy míří dalším spojením do terminálu v Rotterdamu a odtud trajektem do Velké Británie. Jedná se o velice rychlé spojení. Společnost P&O Ferrymasters původně chtěla rozvoz po České republice realizovat vlastními tahači, ale po vyhodnocení možností a nabídek zvolili jako dodavatele silniční dopravy ČD-DUSS Terminál, a.s. Ta prostřednictvím několika smluvních autodopravců zajišťuje svaz a rozvoz návěsů nejen po České republice, ale i do Polska nebo Německa. (čdc)

Lokomotivy řady 363.5 dobývají Rumunsko

Letošní 21. říjen lze hodnotit jako přelomový. V tento den se totiž lokomotiva 363.528 vydala na přibližně 770 km dlouhou cestu z Nymburka do rumunského Curtici. Ucelený vlak přepravoval automobily Škoda z Mladé Boleslavi do distribučního skladu společnosti Lagermax v Curtici. Dříve byly automobily do této destinace přepravovány ve skupinách vozů, později tyto přepravy přešly na silnici. Mimo území České republiky zajišťuje ČD Cargo přepravy ve spolupráci s dceřinou společností v Bratislavě a dopravcem Prvá slovenská železničná (PSŽ). (čdc)

Tarif ČD Cargo na rok 2016 téměř beze změn

Podobně jako každý rok, tak i pro ten nadcházející zpracoval odbor podpory prodeje ČD Cargo nové znění tarifu ČD Cargo. Dokument vznikl za podpory obchodního a provozního úseku i sekce finančního ředitele naší společnosti. Odúčetovny přepravních tržeb Olomouc a Řízení provozu Česká Třebová. Tarif ČD Cargo na rok 2016 respektuje zejména vývoj v nákladní dopravě za končící uplynulý rok 2015 a do svého znění promítá podněty, které zaznamenávají soustavné přízpůsobování se trhu v nákladní dopravě v současném prostředí. Pro zákazníky bude mít asi hlavní význam informace, že pro rok 2016 nedochází ke zvýšení sazebníků a tabulek dovozného. Výjimkou je pouze úprava tabulky dovozného G pro prázdné vozy jako dopravní prostředky, které bylo navýšeno v souladu s obchodní strategií ČD Cargo. JIŘÍ VOREL

NÁKLADNÍ DOPRAVA V KRAJÍCH



PRO NÁKLAD. Kombinovaná doprava je ve Zlínském kraji na vzestupu. Velký kontejnerový terminál se nachází v Lípě nad Dřevnicí.

FOTO MICHAL ROH ML. (2x)

Přepravy v Baťově kraji ve znamení kontejnerů a chemie

Historie železniční dopravy na území dnešního Zlínského kraje se začala psát 1. září 1841, kdy se cestující mohli poprvé svést vlakem z Břeclavi přes Otrokovice do Přerova po trati Severní dráhy císaře Ferdinanda. Tato trať je dodnes mezi železničáři přezdívána Ferdinandkou a patří mezi nejzatíženější dvoukolejné tuzemské tratě.

Z pohledu nákladní dopravy to platí i pro 40 km dlouhý úsek mezi Břestem a Nedakoncem na území Zlínského kraje, po kterém denně projede desítky nákladních vlaků v obou směrech nejen dopravce ČD Cargo, ale i dalších. Zlínský kraj je rozlohou 3 963 km² čtvrtým nejmenším a zaujímá 5 % její plochy. Žije zde cca 588 tisíc obyvatel, ale hustota zalidnění 148 obyvatel na km² výrazně převyšuje celorepublikový průměr. Významnými krajskými centry jsou Zlín spolu s blízkými Otrokovicemi, Uherské Hradiště, Kroměříž a Vsetín.

Krajem prochází významná spojnice se Slovenskem

Celková délka železničních tratí ve Zlínském kraji dosahuje 330 km. Z této délky je 260 km tratí kategorie celostátních – 77 km je dvoukolejných a zároveň elektrifikovaných. Na jedné z nich leží i hraniční přechod Horní Lideč/Lúky pod Makytou. Přestože na pomyslném žebříčku mezi česko-slovenskými hraničními přechody zaujímá „až“ třetí příčku, nejsou přepravní objemy Lysským průsmykem protékající vůbec zanedbatelné. Loni tudy na Slovensko vystoupilo více než 30 tisíc vozů, větší počet (45 tisíc) do naší republiky naopak vstoupil. V průvozu přes ČR jsou po této mezinárodní trati dopravními vlaky s výměnnými nástavbami loženými pneumatikami Matador z Púchova pro německého odběratele v Hannoveru. Jen v loňském roce se jednalo o téměř čtyři tisíce vozů v této relaci. Provozně situaci na přechodu v letošním roce částečně zkomplikovalo přepnutí napájecí stanice Púchov na střídavý proud, což si vyžádalo nasazení vícesystémových lokomotiv.

Přepravujeme široké spektrum zboží

Významné jsou přepravy pro zákazníky z oblasti chemického průmyslu. Do jedné z nejvýznamnějších chemických továren v kraji – do akciové společnosti DEZA Valašské Meziříčí (přípojná stanice Lhotka nad Bečvou) – přepravujeme černouhelné dehty i další suroviny. Podílíme se rovněž na odvozu vyrobených chemických produktů. Rovněž další firmy z oblasti chemického průmyslu, jako například výrobce plastů akciová společnost FATRA v Napajedlích nebo světovězná-



ZA HRANICE. Nákladní vlak vedený vícesystémovou lokomotivou 363.5. opouští u Střelné nejen území Zlínského kraje, ale i České republiky.

mý výrobce pneumatik Barum Continental v Otrokovicích, využívají atraktivní nabídku služeb ČD Cargo. Pro druhého jmenovaného zákazníka zajišťujeme jak návoz surovin – kaučuku apod., tak odvoz částí hotových výrobků do zahraničí, převážně na východní trhy. V podhůří Hostýnských vrchů, u železniční stanice Osíčko se nachází sklady pohonných hmot společnosti ČEPRO. Ty jsou sem přepravovány také vlaky ČD Cargo.

Zajímavým zákazníkem je společnost ŽPSV nakládající na vleče v Uherském

Ostrohu betonové pražce, které odtud míří na železniční stavby po celé republice. Letos se Uherský Ostroh zařadil mezi několik stanic, kde se ve velkém nakládá cukrová řepa. Významná je rovněž nakládka obilí v silch v Lípě nad Dřevnicí, Valašském Meziříčí a Kroměříži. Poslední jmenovaná stanice je přípojnou pro vlečku společnosti Sladovny Soufflet ČR, kde je nakládán slad pro zahraniční pivovary. Z nedaleké stanice Ivanovice na Hané míří do sladovny desítky vozů s ječmenem. Na regionálních tratích, kte-

řých je však ve Zlínském kraji pouhých 72 km, se nakládá především dřevo. Velmi významné jsou přepravy železného šrotu, kde mezi stanicemi dominuje Tlumačov. Jako zajímavost z regionále je možné uvést nakládku ropy v dopravě Zdounky na trati Kroměříž – Zborovice.

Kontejnery míří do Lípy nad Dřevnicí

První, co do objemu nakládky a vykládky ve Zlínském kraji, je stanice Lípa nad Dřevnicí, v jejímž sousedství se od roku 1995 nachází kontejnerový terminál akciové společnosti METRANS, jehož obsluhu zabezpečuje ČD Cargo. V loňském roce bylo v tomto terminálu naloženo kontejnerů více než 12 tisíc vagonů. Terminál má spojení s mateřskými terminály v Praze-Uhřetěvesi a České Třebové. Na trati Otrokovice – Zlín – Vizovice, na níž se stanice Lípa nad Dřevnicí nachází, je velice silná osobní doprava. Při tvorbě grafikonu je proto potřeba brát na zřetel nejen zájmy kraje při zajištění dopravní obslužnosti pro obyvatele, ale také zájmy ČD Cargo a jednoho z jejich nejvýznamnějších zákazníků a zároveň zaměstnavatelů ve Zlínském kraji, akciové společnosti METRANS, již dnes je provoz nákladních vlaků omezen pouze na denní dobu. Další omezení nákladní dopravy by pak mělo za následek navýšení silniční dopravy se všemi známými důsledky v podobě dopravních zácp či zhoršeného stavu komunikací. Na rok 2019 je připravována rozsáhlá modernizace tratě spočívající v její elektrifikaci a ve zdvoukolejnění úseku Otrokovice – Zlín-střed. I rozsah výluk je ale nutné, s ohledem na potřebu zajistit obsluhu kontejnerového terminálu, plánovat uvážlivě.

Na závěr jedno malé ohlédnutí do historie železniční dopravy v regionu. Na místní dráze mezi Otrokovicemi, Zlímem a Vizovicemi byla veřejná doprava zahájena 8. října 1899. Firma Baťa a spol. však postupně skoupil akcie této dráhy a 1. června 1937 vzniká nová společnost „Otrokovicko-zlínsko-vizovická dráha“. V této době začíná lokálka získávat charakter městské dráhy – razantně vzrostl počet spojů, byly zřízeny nové zastávky, objednána nová vozidla. Trať se měla stát součástí nové spojnice mezi Čechami, Moravou a Slovenskem. Ve Vizovicích na ní proto měl navazovat cca 20 km dlouhý úsek do stanice Lidečko ležící na hlavní trati Hranice na Moravě – Púchov. S jeho stavbou se započalo na konci 30. let minulého století, ale po skončení 2. světové války měla nová republika jiné priority. Finanční prostředky byly převedeny na Trať Družby a stavba tratě byla v roce 1951 zastavena. Zlín, jako krajské město, tak pravděpodobně definitivně přišel o možnost rychlého a krátkého spojení se Slovenskem. MICHAL ROH