



**MODERNIZACE.** Stavební práce výrazně komplikují i situaci v plzeňském „ranžíru“. V současnosti se tu inovuje zdejší železniční uzel.

FOTO MICHAL ROH ML.

# Plzeňský kraj: kombinovaná doprava na vzestupu

Další pokračování našeho seriálu nás zavede na západ Čech, do Plzeňského kraje. Prochází tudy mimo jiné III. tranzitní koridor a díky mnohým lesům patří mezi hojně přepravované komodity dříví či dřevní štěpka. Nákladní vlaky ale ve velkém vozí i uhlí pro teplárnu či zásilky z plzeňské Škodovky.

**R**ozlohou cca 7 560 km<sup>2</sup> je třetím největším regionem, počtem obyvatel – přibližně 575 tisíc – však až devátý. Hustota zalidnění je tu druhá nejnižší v zemi. Největším městem je samozřejmě krajská Plzeň, mezi další větší sídla patří Klatovy, Rokycany, Tachov a Domažlice.

## Nákladní dopravu značně omezuje modernizace uzlu

Železniční síť se skládá z cca 490 km tratí celostátních a cca 210 km tratí regionálních, 103 km tratí je dvoukolejných, 223 km tratí je elektrizovaných střídavou proudovou soustavou 25 kV, Plzeň leží na trase III. tranzitního koridoru vedoucího od česko-slovenských hranic přes Prahu k hranicím s Německem u Chebu. V současné době se modernizuje železniční uzel Plzeň, což bohužel výrazně omezuje možnosti nákladní dopravy.

Se zahraničím má Plzeňský kraj po kolejích spojení na dvou místech – v Železné Rudě a v České Kubici. V Železné Rudě-Alžbětině prochází státní hranice středem budovy, ale s mezinárodními nákladními vlaky se zde již nesetkáme. Z Domažlic přes Českou Kubici do bavorského Furth im Waldu alevlaky stále jezdí. Kvůli přechodu německé elektrárny Schwandorf na spalování zemního plynu byla v březnu 2002 ukončena vozba uhlerných vlaků do této elektrárny. Jedenalo se až o tři ložené vlaky denně. Loni ztratilo ČD Cargo i další uhlé přepravy přes tento přechod – černé uhlí do teplárny v Mnichově a nyní na přechodu převažují vlaky s osobními automobily do terminálu v bavorském Kelheimu.

## To Plzeň míří Innofreighty plné uhlí pro teplárnu

Vráťme se ale zpět do krajského města. Plzeň byla vždy průmyslovým sídlem. Co se však po roce 1989 změnilo, byla struktura průmyslu. Výrazně narostl podíl elektrotechnického průmyslu na úkor strojírenství. Tato změna se samozřejmě promítla i do skladby přepravovaného zboží. Dnes v krajském městě jednoznačně převažuje vykládka. Největším základem je tak Plzeňská teplárenská závodující krajské město teplem a teplou vo-

dou a řadu výrobních provozů také technologickou párou. Uhlí do Plzně nově putuje nejen ve výsypných vozech řady Falls, ale také v kontejnerech Innofreight. Ty jsou využívány rovněž pro návoz dřevní štěpky – alternativního paliva dodávaného do teplárny z mnoha nakládacích míst v Plzeňském, Karlovarském a Jihočeském kraji.

Innofreightech je také odvážena štěpkaz pily Stora Enso Timber v Plané u Mariánských Lázní k dalšímu využití do pa-

pírny ve Štětí, Planá u Mariánských Lázní je po Plzni stanicí s největší nakládkou v kraji. Kromě již zmínované dřevní štěpky se zde nakládá i řeživo z pily Stora Enso Wood Products Planá a také poměrně velké množství kulatiny a vlákniny. Dřívějše se ohledem na lesnatý charakter území nakládá i v řadě dalších stanic a nakládiště. Za všechny můžeme jmenovat Holoubkov, Sušici, Mirošov nebo Stupno. Většina zátěže manipulačních vlaků na Plzeňsku je tvořena právě vozy se dřevem

nebo se železným šrotom, který se také nakládá v celé řadě míst.

Zmínit musíme i úspěšnou realizaci přeprav mimořádných zásilek vyroběných plzeňské Škodovce, například transformátorů, strojních kompletů, trolejbusů či tramvají. Řada z těchto přeprav je uskutečňována na speciálních hlubinových vozech. Tyto přepravy po železniční magistrále mají dlouholetou tradici. Na železničních vozech odjíždí z Plzně reaktorové nádoby, elektrárenské komplexy a další zařízení do celé Evropy.

## Vozy s hutními výrobky na vlečce do Mirošova

Významným základníkem je firma ROSSO STEEL, která po železniční odebírá hutní výrobky a plechy. Připojou stanicí pro firmu ROSSO STEEL je Mirošov ležící na regionální trati Rokycany – Nezvěstice. Z té odbočuje i vlečka do bývalých Železáren v Hrádku. Nakládka nerostných surovin z bohatých ložisek v Plzeňském kraji bohužel v posledních letech výrazně poklesla. Vymezeném množství se přepravuje kaolin z Kaznějova a štěrk z Mladotic. V oblasti stavebnin však stojí za zmínku nakládka keramických dlaždic v Chlumčanech u Dobřan.

Zmínit se zcela určitě musíme o kombinované dopravě a logistických službách. Ve stanici Plzeň-Křimice bylo v roce 1979 aktivováno kontejnerové překladiště, které až do roku 2002 provozovala akciová společnost ČSKD-INTRANS. Potenciál přeprav z oblasti Plzeňska se této společnosti ale nepodařilo podchytit a překladiště zaniklo. Přepravy v kontejnerech byly obnoveny až v novém tisíciletí, kdy operátor METRANS otevřel nový terminál kombinované dopravy v Nýřanech. Ten má každý den spojení s terminálem v Praze Uhříněvsi s napojením do severomofských přístavů a dalších destinací. Služby spojené s logistikou nabízelo ČD Cargo v nákladovém obvodu železniční stanice Plzeň hlavní nádraží. Ten však musel ustoupit nové výstavbě a část činnosti byla přemístěna do Plzně Kotterova. Zde se nakládaly trolejbusy do Bulharska nebo letáky do Švýcarska.

Dalším centrem překladišky, i když ne v režii ČD Cargo, jsou Domažlice. Sem je z Německa naváženo různé zboží z kamionů do železničních vozů, které pak míří na východ – do Ruska, Kazachstánu a dalších zemí. Tyto přepravy zajišťuje naše dceřiná společnost ve Frankfurtu nad Mohanem.

MICHAL ROH

