

**Vysoká škola logistiky o.p.s.**

**Vlečka jako součást železničního  
dopravního systému**

(Bakalářská práce)



Vysoká škola  
logistiky  
o.p.s.

# Zadání bakalářské práce

student	<b>Tomáš Kubalák</b>
studijní program	Logistika
obor	Dopravní logistika

Vedoucí Katedry bakalářského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v bakalářském studijním programu určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu: **Vlečka jako součást železničního dopravního systému**

Cíl práce:

S využitím logistiky železniční dopravy vyhledat a zpracovat informace o provozování dráhy a drážní dopravy na železničních vlečkách v ČR. Získané poznatky vyhodnotit.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Teorie logistiky železniční dopravy
2. Železniční vlečky a provoz na nich
3. Provozování dráhy a drážní dopravy na vlečkách v ČR
4. Vyhodnocení získaných poznatků

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

CHOVANCOVÁ, Mária a Jozef GAŠPARÍK. Technologie a řízení železniční dopravy: vysokoškolská učebnice. České Budějovice: Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích, 2018. ISBN 978-80-7468-118-9.

ČESKO. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách. In: Sbírka zákonů. Praha: Parlament ČR, 1994, částka 79, číslo 266. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266#cast1>

ŠIROKÝ, Jaromír a kol. Technologie dopravy. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2020. ISBN 978-80-7560-309-8.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Blanka Kalupová, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2021

Datum odevzdání bakalářské práce:

6. 5. 2022

Přerov 31. 10. 2021



Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.  
vedoucí katedry



prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.  
rektor

## Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracoval samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil/a autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byl také seznámen/a s tím, že se na mou bakalářskou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byl/a poučen/a o tom, že bakalářská práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované bakalářské práce v její tištěné i elektronické verzi. Tímto prohlášením souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

V Přerově, dne 19. 8. 2022



.....  
podpis

## **Poděkování**

Tímto bych chtěl poděkovat paní Ing. Blance Kalupové, Ph.D., za odborné vedení, pomoc a cenné rady při zpracování této práce.

## **Anotace**

Bakalářská práce se zabývá problematikou železničních vleček v České republice. V první kapitole je teoretické vymezení problematiky železniční dopravy. Ve druhé kapitole je zpracování zaměřeno na železniční vlečky a provoz na nich. Ve třetí kapitole je představena problematika provozování drážní dopravy na vlečkách a srovnání podmínek provozování vleček a provozování silniční dopravy v České republice. V závěru bakalářské práce jsou zhodnoceny získané poznatky.

## **Klíčová slova**

železniční vlečka, provozování dráhy – vlečky, provozování drážní dopravy na vlečce, technologické postupy

## **Annotation**

The bachelor's thesis deals with the issue of railway sidings in the Czech Republic. In the first chapter there is a theoretical definition of the issue of railway transport. In the second chapter, the processing is focused on railway sidings and traffic on them. In the third chapter, the issue of operating rail transport on sidings and comparing the conditions for operating sidings and operating road transport in the Czech Republic is presented. At the end of the bachelor's thesis, the acquired knowledge is evaluated.

## **Keywords**

railway siding, operation of the railway – sidings, operation of railway transport on the siding, technological procedures

# Obsah

Úvod.....	9
1 Teorie logistiky železniční dopravy .....	10
1.1 Dopravní systém.....	10
1.2 Železniční doprava .....	12
1.3 Historie a současnost železniční dopravy .....	13
1.3.1 Historie železniční dopravy .....	13
1.3.2 Železniční doprava v současnosti .....	14
1.4 Právní rámec železniční dopravy .....	15
1.5 Infrastruktura železniční dopravy .....	17
1.5.1 Železniční síť .....	17
1.5.2 Železniční trať .....	19
1.5.3 Koleje .....	20
1.5.4 Dopravní .....	20
1.6 Dopravní prostředky.....	21
1.7 Posun .....	22
2 Železniční vlečky a provoz na nich .....	23
2.1 Železniční vlečka .....	23
2.2 Historie železničních vleček .....	26
2.3 Současný stav .....	26
2.4 Provoz na vlečkách .....	28
2.5 Pohyb na vlečkách.....	31
3 Provozování dráhy a drážní dopravy na vlečkách v ČR.....	32
3.1 Drážní úřad.....	32
3.2 Provozování dráhy – vlečky.....	32
3.2.1 Povinnosti provozovatele vlečky.....	32
3.2.2 Provozní řád vlečky .....	33

3.3 Provozování drážní dopravy na vlečce .....	34
3.3.1 Povinnosti provozovatele drážní dopravy na vlečce .....	35
3.3.2 Smlouva o obchodních a přepravních podmínkách na vlečce.....	37
3.3.3 Přípojový provozní řád .....	37
3.3.4 Prohlášení o dráze.....	38
3.4 Technologické postupy vlečkové drážní dopravy.....	38
3.4.1 Vzájemná odevzdávka vozů .....	39
3.4.2 Pobyt vozů na vlečce .....	40
3.4.3 Místní převozy.....	41
3.5 Vlečky jako součást železniční dopravy .....	41
3.6 Podmínky podnikání v silniční dopravě.....	43
4 Vyhodnocení získaných poznatků.....	45
Závěr .....	50
Seznam zdrojů	
Seznam grafických objektů	
Seznam zkratk	



# Úvod

Železniční doprava je nedílnou součástí dopravní soustavy České republiky (dále ČR). Své nezastupitelné místo má jak v přepravě osob, tak v přepravě nákladu. Železniční nákladní doprava jak z hlediska podílu na množství přepraveného zboží, tak z hlediska přepravných výkonů je na druhém místě za silniční nákladní dopravou. Strategický dokument Sdělení Evropské komise COM (2019) 640 (Green deal) stanovuje zemím Evropské unie konkrétní úkol převést do roku 2050 ze silnice na železnici či vodu 75 % nákladní dopravy. Jednou z možností jak by se mohla železniční doprava z hlediska konkurenceschopnosti vyrovnat výhodě silniční dopravy uskutečňovat přepravy tzv. z domu do domu (door to door), je možnost realizace železniční nákladní přepravy s využitím vlečky jak na straně odesilatele, tak na straně příjemce.

Cílem zpracování tématu této bakalářské práce je s využitím poznatků logistiky železniční dopravy vyhledat a zpracovat informace o provozování dráhy a drážní dopravy na železničních vlečkách v České republice. Následně takto získané poznatky vyhodnotit.

Ve své práci se v první části zabývám teoretickým vymezením dané problematiky. Zejména popisem dopravního systému a železniční dopravy. Dále historií, současností a právním rámcem železniční dopravy, její infrastrukturou a dopravními prostředky.

Ve druhé kapitole se zaměřím na železniční vlečky a provoz na nich. Nejdříve se ohlédnu do historie a popíši současný stav, dále legislativu týkající se železničních vleček. V závěru kapitoly představím problematiku provozu a pohybu na vlečkách.

Třetí kapitola bude pojednávat o problematice provozování dráhy, drážní dopravy na vlečkách a provozování silniční dopravy v České republice. Tato kapitola má za cíl poskytnout data a informace, kterou využiji v poslední, analytické části mé práce. Budu se zabývat problematikou drážního úřadu, provozování dráhy a drážní dopravy se zaměřením na vlečku. Dále obchodními a přepravními podmínkami na vlečce a technologickými postupy vlečkové drážní dopravy. Na závěr kapitoly uvedu podmínky provozování silniční dopravy.

Závěrečná část bakalářské práce je věnována vyhodnocení získaných poznatků, kde jsou využity především informace ze třetí kapitoly.

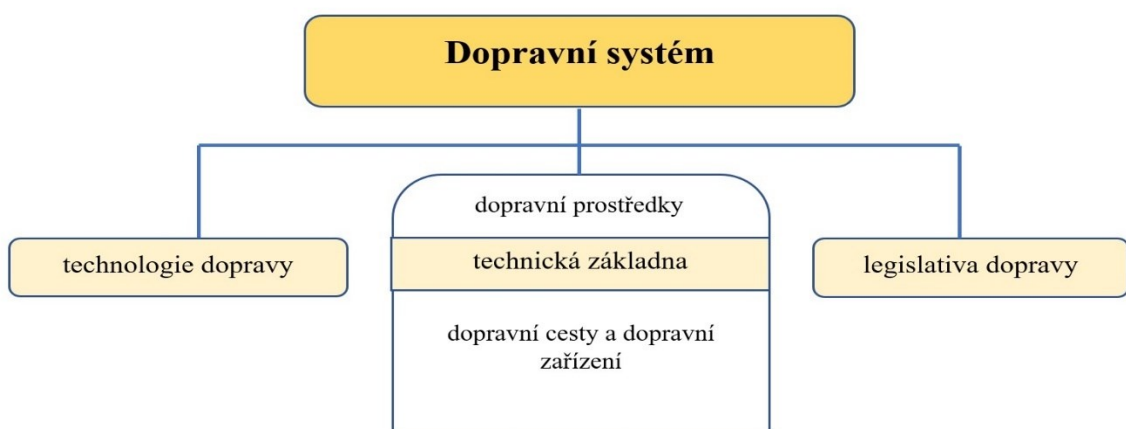
# 1 Teorie logistiky železniční dopravy

Železniční doprava je od svého vzniku až doposud důležitým systémem v rámci dopravní soustavy státu. Přestože ve druhé polovině dvacátého století ztratila část svého významného postavení při přepravě nákladů i osob, zejména v důsledku rychle se rozvíjející silniční a letecké dopravy, má stále své nezastupitelné místo v dopravní soustavě nejen české, ale i evropské a světové. Česká republika patří s průměrnou hustotou 0,12 km tratí na 1 km<sup>2</sup> ke státům s největší hustotou železniční sítě na světě. Avšak ani tak hustá síť sama nedokáže po celé ploše území ČR zajistit přepravu věcí na střední vzdálenost zajišťovanou silniční dopravou (78 km). Asi 92 % přepravních výkonů železniční nákladní dopravy je v ČR soustředěno na tratě transevropské sítě TEN-T, což představuje necelých 30 % délky železničních tratí v ČR.

## 1.1 Dopravní systém

**Dopravní systém** je souhrn vzájemně souvisejících prvků, sdružených do logických celků, umožňujících přepravu objektů. Dopravní systém tvoří tři základní navzájem provázané složky, dělené do dvou kategorií. Mezi stabilní zařízení jsou řazeny dopravní cesty a dopravní zařízení. Mobilní zařízení představují dopravní prostředky.

Lze také říci, že dopravní systém představují jednotlivé druhy dopravy (dopravní odbory) se svými prvky (lidský činitel, dopravní prostředek, dopravní cesta, dopravní zařízení, dopravní technologie, dopravní informace). Schéma dopravního systému je na obrázku 1.1.



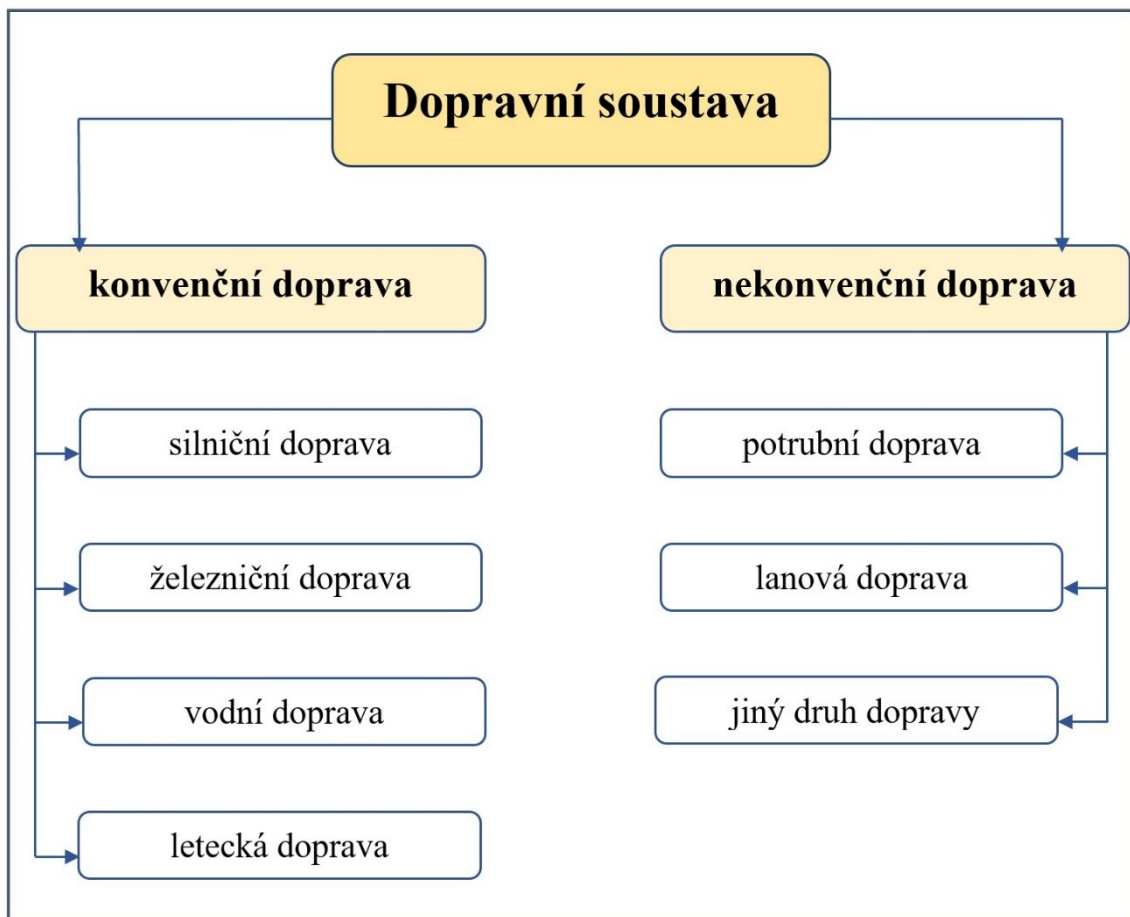
Obr. 1.1 Jednoduché schéma dopravního systému

Zdroj: vlastní zpracování

Doprava může být dělena podle různých kritérií. Podle předmětu přepravy ji lze dělit na osobní dopravu a nákladní dopravu. Podle přístupu lze rozlišit dopravu veřejnou a neveřejnou. Dalším kritériem pro dělení dopravy může být podle místa působnosti na dopravu vnitrostátní a mezinárodní. Dopravní cesty a dopravní prostředky, které se na dopravní cestě pohybují, rozdělují dopravní systém na jednotlivé druhy dopravy.

Dopravní soustava je soustava vytvářena dopravními systémy státu (systém silniční, železniční, vodní, letecké, městské hromadné dopravy, nekonvenční doprava).

V rámci dopravní soustavy se rozlišuje doprava konvenční a nekonvenční. Mezi nekonvenční systémy dopravy patří potrubní doprava (např. produktovody – plynovody, ropovody, aj.), lanová doprava, případně jiné druhy dopravy. Konvenčními druhy dopravy jsou doprava silniční, letecká, železniční a vodní.



Obr. 1.2 Schéma dopravní soustavy

Zdroj: vlastní zpracování.

## 1.2 Železniční doprava

Železniční doprava je jedním z dopravních systémů, které tvoří dopravní soustavu státu. Je drážní dopravou, která má své technické, technologické a ekonomické zvláštnosti.

Železniční doprava je kolejová doprava, provozovaná na železniční dráze železničními vozidly (osobní, nákladní vozy, hnací, pomocná a speciální vozidla).

Jednou z výhod železniční dopravy je velká kapacita dopravních prostředků. Je tedy vhodná pro přepravu těžkých zásilek a hromadných substrátů na delší vzdálenosti. V poslední době má v přepravě velký význam přeprava ve velkých ISO 1 kontejnerech. Z hlediska osobní dopravy vhodná pro přepravu osob, a to i na krátké vzdálenosti.

Nevýhodou železniční dopravy je její menší flexibilita. Na rozdíl od silniční dopravy je také nemožné realizovat dopravu z domu do domu, s výjimkou využití železniční vlečky, která takovou přepravu umožňuje.

Na základě zákona č. 266/1994 Sb., o drahách lze železniční dráhy v České republice rozdělit podle významu, účelu a technických podmínek do těchto kategorií:

- **Dráha celostátní**

Je to dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné dopravě a je jako taková označena.

- **Dráha regionální**

Dráha regionálního nebo místního významu, sloužící veřejné železniční dopravě, která ústí do jiné regionální nebo celostátní dráhy.

- **Dráha místní**

Je dráha místního významu, technicky nebo provozně oddělená od celostátní nebo regionální dráhy. Má charakter neveřejné dopravy.

- **Vlečka**

Je dráha, sloužící k vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele. Ústí do celostátní nebo regionální dráhy, případně do jiné vlečky.

- **Zkušební dráha**

Dráha sloužící k provádění zkušebního provozu drážních vozidel, zkoušek pro schválení nebo změnu typu drážního vozidla a drážní infrastruktury.

- **Speciální dráha**

Je dráha, která slouží zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obce. [1]

### **1.3 Historie a současnost železniční dopravy**

Historie železniční dopravy na území dnešní České republiky sahá do dvacátých let 19. století. Železniční tratě byly budovány zejména pro nákladní dopravu, a také pro potřeby vojenské. Umožňovaly rychlou přepravu vojsk na velké vzdálenosti, čehož hojně využíval rakouský generální štáb.

#### **1.3.1 Historie železniční dopravy**

Kolébkou železnice je Anglie. Vznik železniční dopravy se datuje na přelom 18. a 19. století. Rozvoj železnice umožnil velký technický pokrok v průmyslové revoluci, železnice se zároveň stala symbolem tohoto pokroku. První lokomotiva se na kolejovou trať vydala v roce 1804. Na území dnešní České republiky byla první železniční tratí koněspřežná železnice Linec – České Budějovice. První část této trati byla uvedena do zkušebního provozu v roce 1827. Jednalo se zároveň o první železniční trať na evropském kontinentu. Dráha byla dokončena v roce 1832 a sloužila zejména pro přepravu soli a dalšího zboží. [2]

Železniční dráhy s normálním rozchodem koleje 1 435 mm a parním provozem začaly vznikat na konci 30. let. Velmi často jako soukromé projekty. Nejprve pro spojení větších měst na českém území, později byly budovány jako spojení průmyslových oblastí s ložisky potřebného uhlí nebo s místy odbytu vyrobeného zboží.

Mohutný rozvoj železničních tratí pokračoval až do první světové války. V roce 1918 bylo na území Československa 13 032 km železničních tratí. Po roce 1918 byly tratě modernizovány, proběhlo zdvoukolejnění hlavních tratí, probíhala také elektrifikace některých částí železniční sítě. V roce 1925 začal na trati Zaječí – Hodonín jezdit první motorový vůz, který vycházel z konstrukce silničního autobusu. [2]

V období po druhé světové válce a nástupu komunismu v Československu bylo nutné přistoupit, vzhledem k rozvoji nákladní dopravy, a s tím související vysoké spotřebě černého uhlí, k postupné elektrifikaci tratí, přičemž byly zvoleny dva systémy elektrického napájení. Nejprve systémem 3kV stejnosměrného proudu, od roku 1963 poté i systémem střídavého proudu 25kV/50 Hz.

Po listopadové revoluci v roce 1989, současně s probíhajícími politickými a společenskými změnami, dochází k postupnému začleňování České republiky do evropských struktur, z čehož vyplývá nutnost kompatibility hlavních tratí s železniční infrastrukturou ostatních států. Od roku 1990 začaly být budovány koridory pro traťovou rychlost 160 km/h, vybavené moderním traťovým i zabezpečovacím zařízením.

### **1.3.2 Železniční doprava v současnosti**

V současnosti je vlastníkem většiny železničních tratí v České republice stát. Do roku 2002 tratě spravovala státní organizace České dráhy. Ta byla zákonem k 1. 1. 2022 transformována na státní organizaci Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a akciovou společností České dráhy. V roce 2020 byla organizace SŽDC přejmenována na Správu železnic, státní organizaci.

Správa železnic hospodaří s železniční dopravní cestou, vykonává údržbu a správu, ale také modernizaci a rozvoj tratí. Organizace zastupuje stát v pozici vlastníka a provozovatele celostátních a regionálních drah, které jsou ve vlastnictví státu. V neposlední řadě je úkolem Správy železnic přidělování dopravní kapacity a zajišťování bezpečného provozování železničních tratí. Organizace má ve své správě ke dni 31. 12. 2021 celkem 9 358 km železničních tratí. [3]

Od roku 1995 mohou v České republice provozovat dopravu na dráze soukromé společnosti, tzv. provozovatelé drážní dopravy (zkráceně dopravci), a to jak v nákladní, tak i v osobní dopravě. Tito dopravci pak hradí Správě železnic poplatky za kilometry projeté po kolejích státních železnic.

V současnosti provozuje drážní dopravu na státních drahách 126 dopravců (stav ke dni 31. 12. 2021) [3], přičemž tento počet neustále roste. V osobní dopravě je nejvýznamnějším dopravcem společnost České dráhy. K dalším významným dopravcům patří společnosti RegioJet, Leo Express a Arriva. Nákladní dopravu na státních drahách provozuje dceřiná společnost Českých drah, akciová společnost ČD Cargo. Celkový podíl společnosti ČD Cargo na nákladní dopravě v ČR činil v roce 2021 zhruba 56 %, zbytek připadá na ostatní dopravce. Dalšími významnými nákladními dopravci s více než pětiprocentním podílem na výkonech sítě Správy železnic jsou společnosti METRANS Rail a PKP Cargo International. [4]

## 1.4 Právní rámec železniční dopravy

Železniční doprava je, stejně jako jiné obory lidské činnosti, regulována velkým množstvím předpisů a norem. Jedná se o zákony, vyhlášky, ale i mezinárodní smlouvy, stejně jako provozní předpisy.

Významným orgánem v oblasti normotvorby dopravy v ČR je legislativní odbor Ministerstva dopravy. Hlavním úkolem tohoto odboru je v současné době harmonizace českého dopravního práva s právem Evropské unie.

Právní předpisy se týkají problematiky stavební, technické dopravní i přepravní činnosti na železniční dráze. Příslušná ustanovení právních předpisů se týkají vleček a provozu na přímo, nebo se na ně vztahují přiměřeně podle okolností.

**Základními národními právními předpisy upravujícími železniční dopravu v České republice jsou následující zákony, vyhlášky a nařízení:**

- **zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách**, ve znění pozdějších předpisů.

Tento zákon upravuje podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových a stavby na těchto dráhách. Dále upravuje podmínky pro provozování dráhy a drážní dopravy, a také práva i povinnosti fyzických i právnických osob s tímto provozováním spojených.

- **vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb.**, kterou se vydává stavební a technický řád drah,
- **vyhláška Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb.**, kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy,
- **vyhláška Ministerstva dopravy č. 100/1995 Sb.**, kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení),
- **zákon č. 77/2002 Sb.**, o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů,

- **nařízení vlády č. 133/2005 Sb.**, o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému,
- **vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb.**, kterou se vydává dopravní řád drah,
- **nařízení vlády č. 1/2000 Sb.**, o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu. [5]

Problematiku železniční dopravy a přepravy a vztahy v železniční dopravě na mezinárodní úrovni upravují **mezinárodní právní předpisy**. Nejvýznamnějšími mezinárodními předpisy jsou:

- **Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF 99).**

Cílem Úmluvy je podporovat, zlepšovat a usnadňovat mezinárodní železniční přepravu. Obsahuje jednotné právní předpisy pro přepravu osob, zboží, nebezpečných nákladů, dále předpisy pro používání vozů a infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě. Obsahuje také předpisy pro technickou homologaci železničního materiálu.

Úmluva se skládá z:

- Úmluva, která stanoví uspořádání a kompetence Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF),
- Protokol o změně Úmluvy o mezinárodní přepravě zboží (COTIF),
- Protokol o výsadách a imunitách Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF),
- Přípojek A – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě cestujících a zavazadel (CIV) a Jednotná doplňující ustanovení (DCU),
- Přípojek B – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM) a Jednotná doplňující ustanovení (DCU),
- Přípojek C – Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID),
- Přípojek D – Jednotné právní předpisy pro smlouvy o užívání vozů v mezinárodní železniční přepravě (CUV),
- Přípojek E – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě (CUI),



- Přípojek F – Jednotné právní předpisy pro prohlašování technických norem za závazné a pro přijímání jednotných technických předpisů pro železniční materiál určený k používání v mezinárodní dopravě (APTU),
- Přípojek G – Jednotné právní předpisy pro technické přípuštění železničního materiálu používaného v mezinárodní dopravě (ATMF). [6]
  - **Další důležité předpisy pro mezinárodní přepravu mimo rámec Úmluvy COTIF jsou:**
    - Dohoda SMGS o mezinárodní železniční přepravě zboží,
    - Úmluva RIV o vzájemném používání nákladních vozů.
    - **Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách (AGC).**

Tato dohoda stanovuje železniční koridory, jakož i minimální požadované parametry objektů infrastruktury.

## 1.5 Infrastruktura železniční dopravy

Železniční infrastrukturu tvoří všechny dopravní cesty určené pro pohyb železničních vozidel. [7] Dopravní cestou drážní dopravy je dráha. Součástí železniční infrastruktury jsou také zařízení na trati.

### 1.5.1 Železniční síť

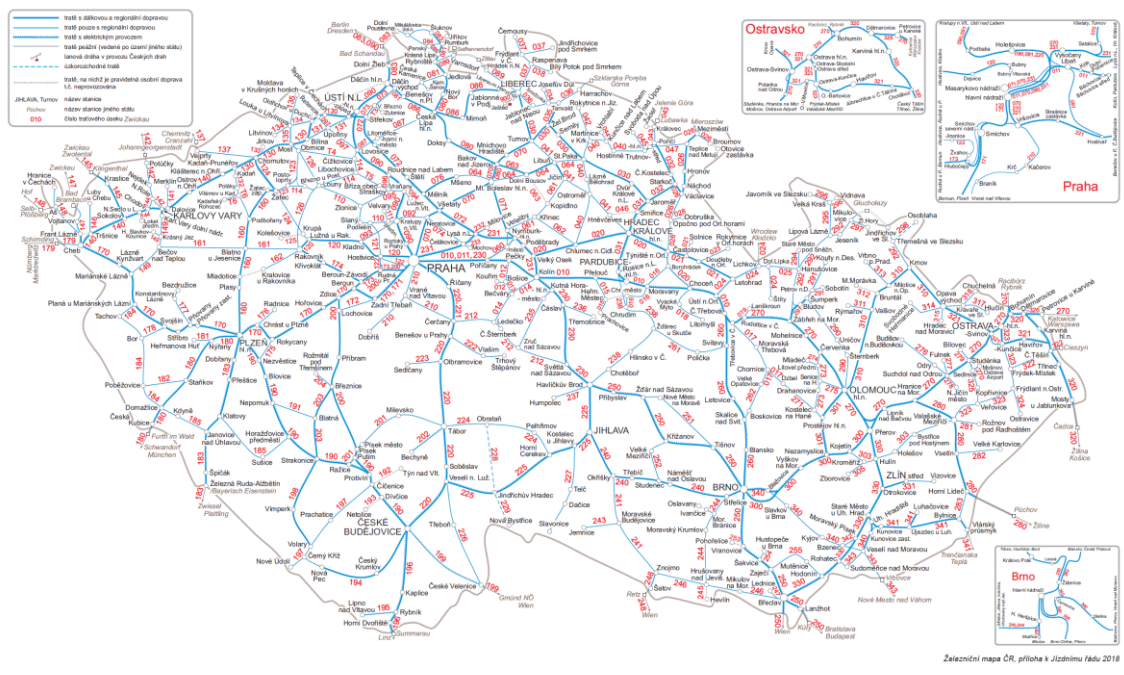
Železniční síť je souhrn všech dopravních železničních kolejových cest na určitém území. Železniční síť je tvořena železničními tratěmi. Mapa železniční sítě je na obrázku 1.3.

Železniční trať představuje dílčí část železniční sítě. Je ohraničena zpravidla významnými železničními stanicemi nebo železničními uzly.

Železniční trať je možné dělit dle různých kritérií.

Rozdělení tratí podle rozchodu:

- tratě s normálním rozchodem (1 435 mm), označovaným i jako evropský rozchod,
- tratě úzkorozchodné (v ČR 760 nebo 1 000 mm),
- tratě širokorozchodné (např. 1520 mm).



Obr. 1.3 Mapa železniční sítě ČR

Zdroj: [8]

Rozdělení tratí podle počtu kolejí:

- jednokolejné,
- dvoukolejné,
- vícekolejné.

Rozdělení podle použití energie jako zdroje hnací síly:

- neelektrifikované,
- elektrifikované.

Elektrifikované tratě se dále dělí podle druhu použitého trakčního systému (stejnoseměrný nebo střídavý systém).

V rámci železniční sítě ČR mají velký význam čtyři tranzitní železniční koridory:

- I. železniční koridor Děčín – Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno – Břeclav,
- II. železniční koridor Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav,
- III. železniční koridor Cheb – Plzeň – Praha – Ostrava; odbočná větev Plzeň – Domažlice,

- IV. železniční koridor Děčín – Praha – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště. [9]

### 1.5.2 Železniční trať

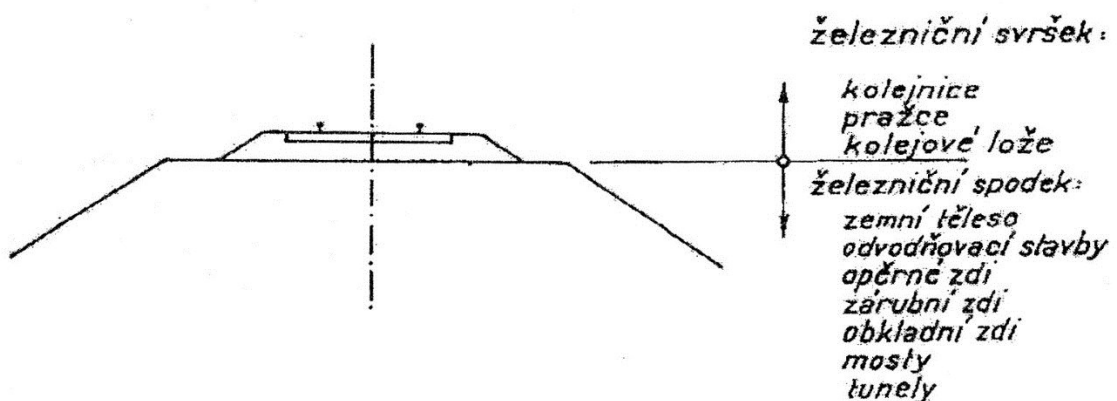
Železniční trať ze stavebního hlediska tvoří železniční spodek a železniční svršek. Rovinou, která zpravidla odděluje tyto dvě části, je pláň tělesa železničního spodku.

Úkolem železničního spodku je zajištění dostatečně stabilního a únosného spojení železničního tělesa s terénem. Železniční spodek tvoří jednotlivé konstrukční vrstvy, které zajišťují roznos sil od drážního vozidla dále do podloží. Důležitou součástí železničního spodku je také odvodnění. U železničního spodku lze rozlišit:

- zemní těleso,
- umělé stavby.

Umělé stavby umožňují vést železniční dráhu na místech, kde by jinak vedení dráhy nebylo možné, případně by takové vedení bylo neúměrně drahé. Mezi umělé stavby na železniční dráze patří mosty, viadukty, tunely, podjezdy, podchody, přechody pro zvěř, opěrné a zárubní zdi, obkladní zdi, galerie, drenáže a další. [2] Součástí železničního spodku jsou také dopravní plochy a komunikace, jako jsou nástupiště, nákladíště, rampy a účelové komunikace. [10]

Železniční svršek se skládá z kolejí, šterkového lože, výhybek, křižovatek a dalších konstrukčních prvků. Koleje jsou tvořeny dvěma kolejnicovými pásy uloženými na kolejnicových podporách (pražcích). Hlavním úkolem železničního svršku je nesení a vedení drážního vozidla.



Obr. 1.4 Jednoduché schéma řezu železniční trati

Zdroj: [11]

### 1.5.3 Koleje

Kolej je vlastní vodící dráha pro kolejová vozidla. Koleje lze obecně rozdělit na staniční a traťové. Staniční koleje lze dále dělit na koleje určené pro dopravu vlaků, tedy dopravní, a na koleje manipulační, které jsou určeny pro manipulaci s drážními vozidly a zpravidla nejsou určeny pro dopravu vlaků. Mezi manipulační koleje patří zejména:

- nakládkové a vykládkové koleje,
- seřadovací koleje,
- výtažné koleje,
- správkové koleje,
- odstavné koleje,
- dezinfekční koleje,
- odevzdávkové koleje. [11]

Poslední kategorii kolejí tvoří koleje pro zvláštní užití, kam se řadí koleje odvrátané, záchytné a další koleje, určené zvláštními předpisy nebo staničními řády.

### 1.5.4 Dopravny

Dopravna je místo na dráze, určené pro řízení dopravy.

Dopravny se rozdělují na:

- dopravny s kolejovým rozdělením – stanice, výhybny, odbočky,
- dopravny bez kolejového rozdělení – hlásky, hradla, oddílová návěstidla automatického traťového zabezpečovacího zařízení.

V dopravnách s kolejovým rozvětvením je možné řízení sledu vlaků stejného i opačného směru, lze v nich provádět křižování vlaků, případně změnu pořadí vlaků jedoucích ve stejném směru. [2]

### Železniční stanice

Železniční stanice je dopravna s kolejovým rozvětvením. Úkolem železničních stanic je řízení železničního dopravního a přepravního provozu. V oblasti dopravního provozu umožňují zejména řízení sledu, křižování a předjíždění vlaků. Dále umožňují odvěšování

a přivěšování vozů (přechod vozů z vlaku na vlak). V některých stanicích je také možno rozřadovat a sestavovat vlaky.

V oblasti přepravního provozu je úkolem železničních stanic odbavování cestujících, přijímání a vydávání zavazadel a také nakládka, vykládka i odbavování vozových zásilek. [10]

Podle povahy přepravního procesu lze stanice dělit na osobní, nákladní a smíšené.

Podle povahy dopravního a přepravního procesu potom na stanice úsekové, mezilehlé a seřadovací. [2]

## **1.6 Dopravní prostředky**

Železniční kolejové vozidlo je drážní vozidlo, nesené a vedené při svém pohybu železniční kolejí. Pro svůj pohyb využívá princip odvalování ocelového kola po kolejnici.

Kolejová vozidla je možné dělit dle možnosti vlastního pohybu na vozidla hnací, tažené a speciální. [2]

Mezi hnací vozidla se řadí veškeré železniční kolejové dopravní prostředky s vlastním pohonem. Jedná se zejména o lokomotivy, elektrické nebo motorové vozy, a dále elektrické nebo motorové jednotky, mající prostor na přepravu nákladu nebo cestujících.

Tažené vozidlo je kolejové vozidlo, které není uzpůsobeno samostatnému pohybu po kolejové dráze.

Speciální vozidla jsou konstruována pro údržbu, opravy či rekonstrukce železniční dráhy, případně k odstraňování následků nehod nebo jiných mimořádných událostí.

Železniční vozy slouží k přepravě cestujících, nákladu nebo zavazadel. Vozy lze rozdělit podle přepravovaného objektu na osobní a nákladní. Osobní vozy se dále dělí na vozy různých vozových tříd, vozy lůžkové a lehátkové, jídelní vozy, zavazadlové, poštovní a speciální vozy. [12] Nákladní vozy lze rozdělit na univerzální, kam patří vozy běžné stavby kryté nebo otevřené, a vozy speciální, tedy vozy zvláštní stavby, určené pro přepravu určitého druhu nákladu. Mezi speciální nákladní vozy patří plošinové, chladičské, mrazírenské a cisternové vozy. [12]

Jednotlivá kolejová vozidla jsou sestavována do vlaků, skládajících se z hnacího vozidla a jednoho nebo více za sebou řazených železničních vozů.

Vlaky lze rozdělit podle několika kritérií. Podle určení se dělí vlaky na osobní, nákladní a služební. Nákladní vlaky se rozdělují na expresní nákladní vlaky, průběžné nákladní vlaky, manipulační nákladní vlaky, vlečkové vlaky a lokomotivní vlaky. [10]

## 1.7 Posun

Posun je každá organizovaně a úmyslně prováděná jízda drážních vozidel mimo jízdy vlaku nebo posunu mezi dopravami. Posun ve vlakových stanicích zajišťuje rozřadování vlakových souprav, sestavování vlaků, přivěšování nebo odvěšování vozů nebo skupin vozů, přístavbu vozů na manipulační místa a jiné činnosti. [2] Posun je možný odražením nebo spouštěním.

Posuny jsou prováděny zejména na manipulačních kolejích. [2]

Podle způsobu, jakým jsou drážní vozidla uvedena do pohybu lze posun rozdělit lze rozlišit:

- posun hnacími vozidly – odražením, pouštěním,
- posun silničními vozidly,

Silniční vozidlo musí jet vždy mimo kolej. Drážní vozidla musí být tažena jen řetězem a lanem dlouhým aspoň tři metry.

- posun ruční,

Drážní vozidla jsou do pohybu uvedena samotíží nebo pomocí lidské síly po povolení ručních brzd a odstranění zajišťovacích prostředků (zarážek).

- posun mechanizačními zařízeními a prostředky (například naviják)

K zastavení vozidel nebo ke zmírnění jejich rychlosti jsou využívány mechanické brzdy nebo zarážky.

## 2 Železniční vlečky a provoz na nich

Vlečky jsou významnou součástí systému železniční nákladní přepravy, fungování řady průmyslových odvětví bez vleček si lze jen těžko představit. **Vlečka je definována jako dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky.** [1] Vlečka obvykle nepatří do železniční sítě pro veřejnou drážní dopravu.

Provoz na železničních vlečkách je v naprosté většině případů zaměřen na nákladní dopravu. Přesto se najdou vlečky, na kterých provozovatelé provozují osobní dopravu, případně vlečky se smíšeným provozem. Vlečkou se smíšeným provozem je například vlečka z brněnského dolního nádraží na výstaviště BVV Brno. Vlečka byla dlouho využívána pro dopravu kolejových vozidel na strojírenské veletrhy, případně pro převoz objemnějších exponátů. V posledních letech její význam upadá a je využívána jen zřídka, nejčastěji pro osobní dopravu. Jedná se o speciální jízdy, například parním vlakem při nostalgických jízdách nebo na objednávku hokejového klubu Kometa Brno, kdy byl vypraven vlak od brněnského hokejového stadionu, který fanoušky odvezl přímo na utkání hrané v Praze. [13] Časté je také využití vleček v důlních revírech, kde po útlumu těžby tyto pozbývají významu a došlo by k jejich zániku, pro poznávací jízdy fanoušků železnice. Tyto vlečky však nespádají pod zákon o dráhách. Pro potřeby této práce v dalším textu je však ve všech případech vlečkovou dopravou míněna doprava nákladní.

### 2.1 Železniční vlečka

Železniční vlečka je jednou z kategorií železniční dráhy. Základní podmínky provozování dráhy a drážní dopravy na vlečkách v České republice upravuje zákon č.266/1994 Sb., o dráhách. Zákon definuje pojem vlečka, rozlišuje provozování dráhy (provozovatel dráhy) a provozování drážní dopravy (dopravce na dráze). Dalšími významnými předpisy jsou vyhláška číslo č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah a vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah.

Na vlečku jako jednu z kategorie drah se vztahují výše uvedené právní předpisy týkající se stavby vlečky, provozování vlečky a technologie s přihlédnutím ke specifické kategorii dráhy. Zvláštní ustanovení právních předpisů se týkají vleček provozovaných jako veřejně přístupné (jednou z povinností je prohlášení o dráze).

O železničních vlečkách lze říci, že mají důležité postavení v rámci dopravní logistiky podniku. Prostřednictvím vleček je zabezpečovaný přísun surovin a polotovarů do podniku bez překládky a na druhé straně slouží vlečky k expedici hotových výrobků. Z výše uvedeného je patrné, že vlečky mají nezastupitelné místo v rámci zásobovací a distribuční logistiky podniku

Povolení pro zřízení vlečky a zrušení vlečky, příp. její části vydává Drážní úřad se sídlem v Praze. Z hlediska vlečky se vymezuje vlastník dráhy (vlečkař – provozovatel vlečky), provozovatel dráhy a provozovatel drážní dopravy. Může se jednat o stejnou osobu nebo o osoby různé. Jako příklad lze uvést vlečku sladoven v Prostějově nebo vlečku cukrovaru v Prosenicích – viz tabulka 2.1.

Tab. 2.1 Přehled údajů vybraných vleček podle úředního povolení

Název vlečky	Úřední povolení č.	Místo připojení	Začátek dráhy (vlečky)	Stavební délka [km]	Provozovatel dráhy	Vlastník dráhy podle úředního povolení
SLADOVNY SOUFFLET ČR, a.s. - vlečka Prostějov	3706	Prostějov hl.n.	Prostějov hl.n. z kol. č.11, výh. č.12 v km 80,955	0,75	SLADOVNY SOUFFLET ČR, a.s.	SLADOVNY SOUFFLET ČR, a.s.
Hanácká potravinářská společnost s.r.o., cukrovar v Prosenicích	2831	Prosenice	žst. Prosenice, km 190,726 výh.č. 18 z koleje č. 3	3,573	Mgr. Josef Tomeček	Hanácká potravinářská společnost s.r.o., Maloprosenská 238, Prosenice

Zdroj: vlastní zpracování podle [14]

Jednou z podmínek pro vydání úředního povolení je odborná způsobilost fyzické osoby, případně jejího odpovědného zástupce, nebo musí mít odbornou způsobilost alespoň jeden člen statutárního orgánu právnické osoby. [1]

Z hlediska provozu na vlečce je nezbytné získat povolení pro provozování dráhy a provozování drážní dopravy. Pro provozování dráhy na vlečce vydává Drážní úřad na základě žádosti **úřední povolení pro provozování dráhy**.

V rozhodnutí o vydání úředního povolení drážní správní úřad uvede:

- identifikační údaje provozovatele dráhy, a pokud je ustanoven odpovědný zástupce, též údaje týkající se jeho osoby,



- vlastníka dráhy,
- označení provozované dráhy a její popis, včetně určení začátku a konce dráhy,
- místo styku vzájemně zaústěných drah a stavební délku dráhy,
- datum zahájení provozování dráhy,
- dobu, na kterou se úřední povolení vydává,
- další podmínky provozování dráhy. [1]

Vlastník vlečky může provozovat dráhu (vlečku):

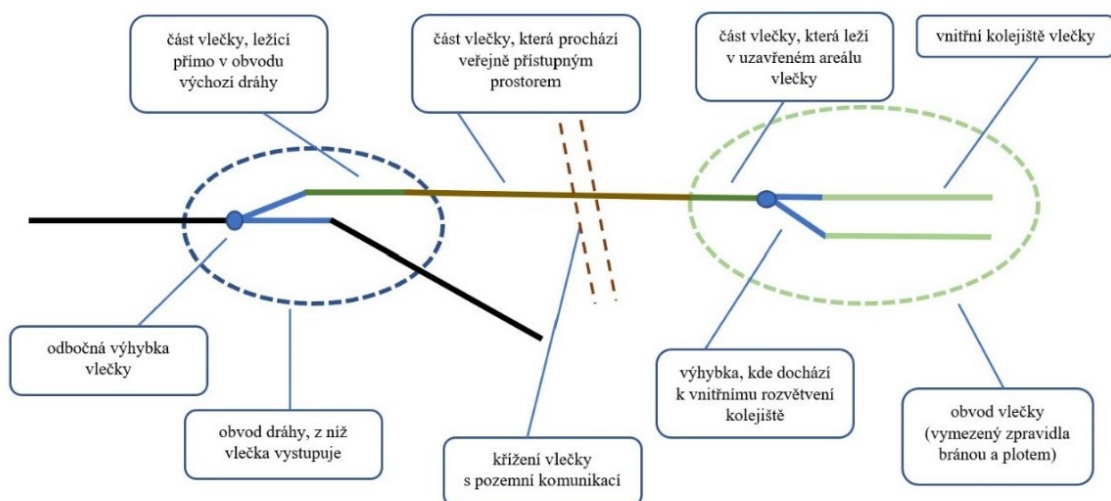
- sám jako podnikatelský subjekt,
- na smluvním základě prostřednictvím smluvního provozovatele dráhy na dané vlečce. V daném případě uzavírá provozovatel vlečky s provozovatelem dráhy smlouvu o provozování dráhy.

Drážní úřad uděluje na základě žádosti žadatele **licenci k provozování drážní dopravy** na vlečce za předpokladu, že žadatel splňuje podmínky stanovené v zákoně o dráhách.

**Vlečky mohou mít různou podobu a velikost.** Od malých staveb s délkou kolejí jen několik desítek metrů až po rozsáhlé vlečkové systémy důlních společností nebo velkých výrobních podniků, kde celková délka kolejí může dosahovat stovek kilometrů.

Obvod vlečky může přímo navazovat na obvod dráhy, z níž vlečka vystupuje, nebo část vlečky může procházet veřejným prostorem, kde se obvykle kříží s pozemní komunikací.

Obecné schéma vlečky je naznačeno na obrázku 2.1.



Obr. 2.1 Obecné schéma vlečky procházející veřejně přístupným prostorem.

Zdroj: vlastní zpracování

## 2.2 Historie železničních vlečků

Jedním z hlavních důvodů, které vedly ke vzniku a rozvoji železniční dopravy, byla zvyšující se potřeba přepravy materiálu a zboží. Stávající formy dopravy nedokázaly uspokojit neustále vzrůstající nároky výroby a trhu v souvislosti s mohutným rozvojem za průmyslové revoluce. Železniční vlečky tedy byly významnou součástí železniční sítě již od jejího počátku. Do průmyslových závodů a hutí bylo potřeba dopravovat uhlí z uhelných dolů, ze závodů odvážet hotové výrobky. Vlečky zjednodušily dopravu cukrové řepy do cukrovarů, propojily železnici s říční dopravou. V průběhu 20. století vlečky sloužily například ke spojení jednotlivých uhelných dolů na Ostravsku. Severomoravské průmyslové podniky mají i v současnosti nejrozsáhlejší systém železničních vlečků v České republice. Vlečky však sloužily i při stavbách velkých přehrad. Například vlečka Tochovice – Orlík, která byla uvedena do provozu v roce 1958, umožnila dopravu materiálu pro stavbu největšího vodního díla Vltavské kaskády. Po jejím dostavení vlečka pozbyla významu. V 70. letech ji převzalo železniční vojsko, které její část využívalo jako sklad nádrží, aby následně na začátku let 90. zanikla. [15]

## 2.3 Současný stav

V současnosti je podle údajů Drážního úřadu ke dni 31. 12. 2021 na území České republiky v provozu 1 474 vlečků. Počet vlečků za uplynulé čtvrtstoletí podle statistických údajů poklesl o více než třetinu oproti roku 1995, kdy bylo území České republiky provozováno 2 322 vlečků. [14]

Velký počet vlečků se ruší a zaniká po dokončení stavby, pro kterou byly zamýšleny, při ukončení těžby v dolech nebo při zániku průmyslových a jiných podniků, jimž tyto vlečky sloužily.

Nové vlečky vznikají spíše sporadicky. Jako příklad lze uvést vlečku v rámci průmyslového areálu Nošovice, která umožňuje napojení závodu Hyundai Motor Manufacturing Company, vyrábějícího osobní automobily, na železniční trať Frýdek-Místek – Český Těšín. Tato vlečka byla uvedena do provozu v roce 2008. Část kolejiště vlečky v Nošovicích je na obrázku 2.2.



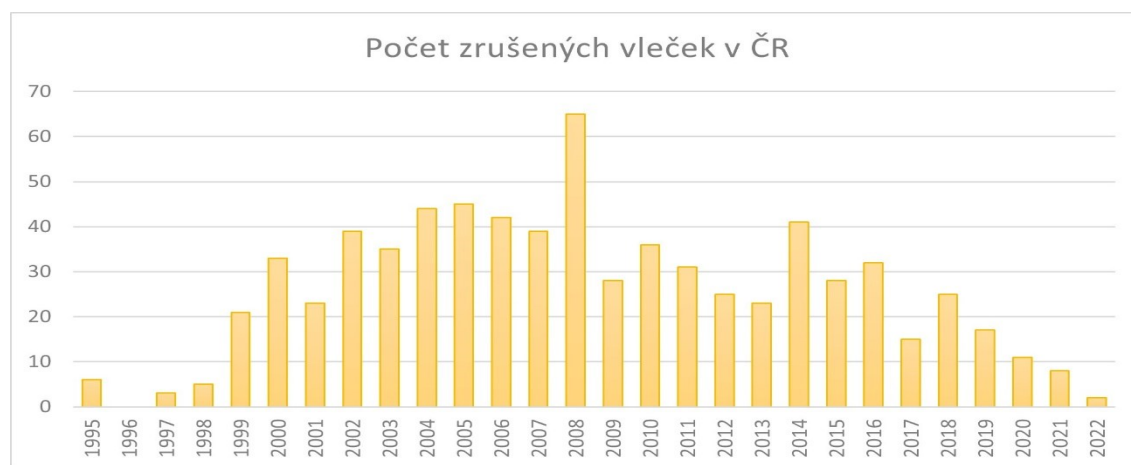
Obr. 2.2 Nakládka vozů na kolejišti vlečky v areálu automobilky Hyundai

Zdroj: vlastní zpracování.

Nejnovější vlečky na našem území vznikly v roce 2021. Jedná se o vlečky v Nepomuku a Horních Počaplech. Celkový počet provozovaných železničních vleček přesto neustále klesá.

Z veřejně dostupných údajů [14] vyplývá, že ve sledovaném období mezi lety 1995 a 2022 pouze v jediném roce (1996) nezankla ani jedna vlečka. Ve všech ostatních letech došlo ke zrušení minimálně jedné, častěji ale mnohem více železničních vleček. V tomto ohledu byl rekordní rok 2008, ve kterém došlo ke zrušení 65 vleček.

Přehled počtu zrušených vleček v období let 1995 až doposud je uveden v grafu na obrázku 2.3.



Obr. 2.3 Graf počtu zrušených vleček v ČR v letech 1995 až 2022

Zdroj: vlastní zpracování podle [14]

Vlečkaři využívají vlečky zejména pro svoje vlastní potřeby (tzv. neveřejné vlečky), jsou napojeny na celostátní nebo regionální dráhu v příslušných železničních stanicích, výjimečně na železniční trati.

Podle údajů z Drážního úřadu [14 ] provozují vlečky nejenom velké podniky, ale i podniky menší: Provozovatele dráhy (vlečkaře) lze podle rozsahu jejich kolejišť a způsobu drážního provozu na nich rozdělit na tři skupiny:

- velcí provozovatelé (např. velké důlní a hutní organizace s dříve založenou tradicí podnikové (závodové) kolejové dopravy),
- středně velcí vlečkaři (obsluhují rozsáhlé provozy průmyslových podniků, např. automobilky, chemické provozy, cementárny apod.); provoz v areálu těchto vleček se obvykle děje formou posunu,
- malí vlečkaři, kteří mají krátké napojení na veřejnou síť, a provoz na vlečce se realizují výhradně posunem.

K významným vlečkám provozovaným v současnosti na území ČR patří:

- vlečkový systém v rámci uhelných dolů na Ostravsku – cca 330 km vleček, jež vlastní a provozuje společnost PKP Cargo International [16],
- vlečky železáren na Severní Moravě – zejména Vítkovických železáren, Třineckých železáren a železáren Nová huť,
- vlečka Kadaň – Pruněřov, která slouží k dopravě uhlí do Elektrárny Pruněřov, vlastníkem je společnost ČEZ a.s.,
- vlečky k jaderným elektrárnám Dukovany (25 km) a Temelín (15 km),
- vlečka Vojkovice nad Ohří – Kyselka o délce 9 km, která slouží k přepravě minerálních vod Mattoni z výrobního závodu v Kyselce.

## 2.4 Provoz na vlečkách

Pro zajištění provozu na vlečkách je nezbytné uzavřít různé smlouvy, které umožní provozování dráhy a drážní dopravy. **Mezi základní smlouvy** pro zajištění provozu na vlečce **patří**:

- Smlouva o styku vzájemně zaústěných drah,

- Smlouva o provozování dráhy – vlečky uzavřená mezi vlastníkem dráhy – vlečky a provozovatelem dráhy,
- Smlouva o provozování drážní dopravy na dráze – vlečce, pokud ji provozovatel vlečky nevykonává sám,
- Smlouva o obchodně přepravních podmínkách na vlečce

**Smlouva o styku vzájemně zaústěných drah** je důležitou smlouvou, která musí být uzavřena mezi provozovatelem vzájemně zaústěných drah. Účelem této smlouvy je úprava vzájemných vztahů mezi provozovatelem dráhy na vlečce a provozovatelem dráhy celostátní nebo regionální.

V souvislosti s touto smlouvou zpracovává provozovatel dráhy, do které je vlečka zaústěna dokument, ve kterém jsou stanoveny technologické postupy pro provoz v místě styku vzájemně zaústěných drah.

**Smlouva o provozování dráhy** je smlouvou mezi provozovatelem vlečky a smluvním provozovatelem dráhy – vlečky, pokud tuto činnost nevykonává sám vlastník vlečky. Na provozovatele dráhy – vlečky smluvně převádí povinnosti, které pro něj vyplývají z právních předpisů.

U provozovatele dráhy musí být uloženy údaje o vlečce, popis traťových poměrů, schematický plán vlečky s umístěním a označením jejích součástí a popis používané návěstní soustavy.

Každá dopravná, odbočka nebo stanoviště na vlečce musí mít název nebo číslo. Součásti vlečky, jako jsou koleje, výhybky, hlavní návěstidla a předvěsti, musí být označeny číslem, písmeny nebo kombinací písmen a čísel. Návěsti na vlečce musí být shodné s návěstmi používanými na dráze, do které je vlečka zaústěna.

**Smlouva o provozování drážní dopravy na vlečce** je další důležitou smlouvou, kterou uzavírá provozovatel vlečky s jiným subjektem, který vlastní licenci pro provozování drážní dopravy v případech, že drážní opravu nerealizuje vlastník vlečky.

**Smlouva o obchodně přepravních podmínkách na vlečce** se uzavírá s provozovatelem drážní dopravy – dopravcem a specifikuje:

- konkrétní podmínky přístavby a odsunu vozů, včetně jejich předávky na stanovené místě,
- technologii (přípojového) provozu,
- sledování pobytu vozů na vlečkách (jiných než vozů vlečkaře – vlastních nebo pronajatých),
- cenu za prováděné úkony.

ČD Cargo, a.s. pro tyto účely vydává Jednotné obchodně přepravní podmínky pro vlečky (JOPPV).

Při provozování vlečky musí být stanoveny jednotné technologické postupy pro provozování dráhy – vlečky a pro provozování drážní dopravy na vlečce. Provozovatel dráhy – vlečky i provozovatele drážní dopravy na vlečce vydávají vnitřní předpis provozovatele.

**Vnitřní předpis pro provozování dráhy – vlečky** (provozní řád vlečky) by měl obsahovat:

1. Úvodní ustanovení.
2. Popis vlečky.
3. Organizace jízd na vlečku a z vlečky.
4. Organizace dopravního provozu na vlečce.
5. Vstup do vymezeného prostoru vlečky.
6. Technické podmínky provozuschopnosti vlečky.
7. Odborná a zdravotní způsobilost osob.
8. Hlášení závad na dopravní cestě.
9. Změny stavebně technických parametrů vlečky.
10. Hlášení a šetření mimořádných událostí. [17]

**Vnitřní předpis pro provozování drážní dopravy na vlečce** (technologická dokumentace provozu na vlečce) obsahuje popis vlečky a stanovuje zaměstnancům smluvního provozovatele dopravy povinnosti při jízdě na vlečku a z vlečky.

## 2.5 Pohyb na vlečkách

Základním kritériem pro posuzování pohybu na vlečce je dle vyhlášky č. 173/1995 Sb. rychlost pohybu. Pro vlečky zkonstruované na rychlost pohybu vyšší než  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , na kterých se vozy pohybují rychlostí vyšší než  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  platí pravidla pro provozování drážní dopravy na celostátní a regionální dráze přiměřeně. Pro pohyb rychlostí nižší než uvedených  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  je pohyb uskutečňován jako posun, přičemž platí pravidla pro organizaci posunu přiměřeně. Použití slova přiměřeně v obou případech ponechává prostor pro různé výklady. V praxi se lze setkat spíše s rozdělením podle složitosti dané vlečky, kdy na jednoduché vlečce bez zabezpečovacího zařízení a bez průjezdu dopravními bývá pohyb uskutečňován jako posun. Na vlečce s kolejovým rozvětvením, se zabezpečovacím zařízením, kdy vozy dosáhnou vyšší rychlosti než stanovených  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  je pohyb organizován jako jízda vlaku. Pokud je na vlečce provozována osobní doprava, platí na části, kde je tato doprava provozována, pravidla pro provozování celostátní a regionální dráhy.

## **3 Provozování dráhy a drážní dopravy na vlečkách v ČR**

Problematiku provozování dráhy a drážní dopravy upravuje zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách. Povolení pro podnikání v drážní dopravě vydává zvláštní správní úřad, kterým je Drážní úřad ČR.

### **3.1 Drážní úřad**

Drážní úřad (dále DÚ) byl zřízen zákonem o dráhách. Je to správní úřad, jehož hlavní činností je výkon státní správy ve věcech drah železničních, tramvajových, trolejbusových, lanových a dráhy speciální. [18]

DÚ je organizačně rozčleněn na sekci infrastruktury a provozně-technickou sekci. Ve vztahu k vlečkovému provozu je v sekci infrastruktury důležité zejména Oddělení ostatních drah a vleček, které je zřízeno na třech územních pracovištích – v Praze, Olomouci a plzni. Z hlediska sekce provozně technické se provozu na vlečkách týkají všechny tři odbory – Odbor drážní dopravy a licencí, Odbor drážních vozidel a ECM (certifikace systému údržby) a Odbor určených technických zařízení.

Odbor drážní dopravy a licencí mimo jiné uděluje licence pro provozování drážní dopravy, ověřuje odbornou způsobilost a vydává průkazy k řízení drážního vozidla na vlečce, rozhoduje o omezení nebo zastavení drážní dopravy a na základě vlastníka ruší železniční vlečky.

### **3.2 Provozování dráhy – vlečky**

Vlastník dráhy je povinen zajistit provozuschopný stav dráhy. Podle zákona může být provozovatelem dráhy její vlastník nebo může touto činností pověřit jiný subjekt, přičemž vlastník vlečky uzavírá s tímto subjektem smlouvu o provozování dráhy. Každá dráha může mít vždy pouze jednoho provozovatele, který je držitelem úředního povolení pro danou dráhu. Úřední povolení vydává příslušný drážní správní úřad.

#### **3.2.1 Povinnosti provozovatele vlečky**

Před zahájením vlastního provozu vlečky musí provozovatel:



- získat úřední povolení,
- uzavřít smlouvu o provozování dráhy,
- provést prohlídku vlečky,
- vydat vnitřní předpis o provozování dráhy a o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy a způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení (vlečkový provozní řád),
- zajistit, aby provozování dráhy prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé. [1]

Mezi základní povinnosti vlastníka dráhy patří také průběžná údržba a opravy vlečky a další povinnosti, které stanovuje vyhláška č. 173/1995. Tyto povinnosti může vlastník převést smluvně na provozovatele vlečky. Vlastník nebo provozovatel je povinen zejména [19]:

- provádět prohlídky a měření dle vyhlášky č. 173/1995,
- zajistit provozování určených technických zařízení s platným průkazem způsobilosti, v technickém stavu, odpovídajícím schválené způsobilosti,
- provádět prohlídky určených technických zařízení,
- provádět průběžnou údržbu zařízení a drobné opravy,
- střežit nechráněné přejezdy a provádět údržbu přejezdů, jakož i údržbu značení těchto přejezdů.

Provozovatel vlečky musí také uzavřít s provozovatelem dráhy, do které je vlečka zaústěna, ať se jedná o dráhu celostátní, regionální nebo vlečku, **smlouvu o styku vzájemně zaústěných drah**. Tato smlouva upravuje všechny náležitosti provozu v místě, kde se dráhy stýkají, zejména náležitosti obsluhy vlečky a způsobu přejímky vozů mezi jednotlivými drahami.

### 3.2.2 Provozní řád vlečky

Povinnost sestavení vlečkového provozního řádu určuje vyhláška č. 173/1995 Sb. Vyhláška neurčuje ani přesný název tohoto provozního řádu ani jeho obsah, určuje ale konkrétní činnosti, pro které musí být stanoveny jednotné technologické postupy. Jedná se o tyto činnosti:

- „organizování drážní dopravy, zabezpečování jízd drážních vozidel a vedení záznamu o průběhu drážní dopravy na vlečce,
- používání návěstní soustavy,
- zajišťování bezpečnosti posunu na vlečce a jízdy drážních vozidel přes křížení kolejí vlečky s pozemními komunikacemi v uzavřeném prostoru provozovny,
- používání zařízení pro rádiový přenos informací a povelů při řízení drážní dopravy, pro dálkové ovládání hnacích drážních vozidel a drážních zařízení. [19, § 23 odst. 10]

Provozní řády vleček, na kterých provozuje drážní dopravu Správa železnic, mají podobu stanovenou směrnicí SŽ D5 (Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace). Konkrétní pokyny pro tvorbu provozních řádů vleček potom obsahuje směrnice SŽ D5-1 (Prováděcí pokyny pro tvorbu a zpracování staničních řádů, obsluhovacích řádů, prováděcích nařízení, přípojových provozních řádů, provozních řádů vleček). Tyto předpisy mohou také sloužit jako vzory pro tvorbu provozních řádů jiných společností.

Provozní řád by dle těchto předpisů měl obsahovat zejména:

- úvodní ustanovení,
- popis vlečky,
- organizaci dopravního provozu,
- pravidla a podmínky vstupu do vymezeného prostoru vlečky,
- stavebně technické parametry vlečky,
- hlášení závad na dopravní cestě,
- hlášení a šetření mimořádných událostí. [17, 20]

### 3.3 Provozování drážní dopravy na vlečce

Podmínky provozování drážní dopravy opět stanovuje zákon o dráhách. Drážní dopravu může provozovat vlastník dráhy, nebo provozovatel dráhy odlišný od vlastníka, případně třetí osoba. V případě, že dopravu provozuje subjekt odlišný od vlastníka dráhy (dopravce), musí s tímto subjektem vlastník uzavřít **smlouvu o provozování drážní**

**dopravy na vlečce.** Dopravce, který má zájem provozovat drážní dopravu na vlečce, musí mít licenci, udělenou Drážním úřadem. Na veřejně přístupné i nepřístupné vlečce může dopravce provozovat drážní dopravu také na základě licence pro provozování dopravy na dráze celostátní nebo regionální. Opačný postup je však možný pouze pro dopravu na styku vzájemně zaústěných drah. [1] V souladu se směrnicí 2012/34/EU může vlečkovou drážní dopravu provozovat i držitel licence pro provozování celostátní či regionální dopravy vydané příslušným orgánem jiného členského státu EU. [1]

V oblasti vlečkového provozu může provozovatel poskytovat celou řadu služeb, zejména pak tyto:

- dopravní vlečkové služby – obsluha vlečky, přistavení a odsun vozů na vlečku a z vlečky a jejich řazení, zajištění posunu na vlečce,
- přepravní vlečkové služby – objednávání vozů, čištění, plombování vozů, komplexní zpracování přepravních dokladů včetně celního řízení,
- provozování vlečky – organizování dopravy na vlečce, obsluha zařízení vlečky, servis kolejových vozidel, hospodaření s vozovým parkem,
- doplňkové služby – poradenství a jiné.

### **3.3.1 Povinnosti provozovatele drážní dopravy na vlečce**

Povinnosti dopravce stanovuje §35 zákona o dráhách, který v odstavci 1 obsahuje taxativní výčet povinností dopravce, bez ohledu na dráhu, na níž chce drážní dopravu provozovat.

Mezi povinnosti provozovatele drážní dopravy na vlečce patří:

- provozovat drážní dopravu na vlečce podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy,
- vydat vnitřní předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provoz na vlečce, způsobu ověřování znalostí a stanovit systém pravidelného proškolení,
- zajistit, aby se používala schválená drážní vozidla a UTZ v řádném technickém stavu, zároveň vydat vnitřní předpis o organizačním zajištění údržby drážních vozidel,
- dále zajistit, aby:

- drážní vozidla řídily osoby s platným průkazem způsobilosti k řízení drážních vozidel,
- drážní dopravu prováděly osoby zdravotně a odborně způsobilé,
- se příslušné osoby při provozování drážní dopravy řídily pokyny provozovatele dráhy udělovanými při organizování drážní dopravy,
- přijmout plán obchodní činnosti, obsahující alespoň údaje o zamýšleném rozsahu činnosti a způsobu finančního zajištění. [1]

Dopravce odpovídá rovněž za to, že drážní dopravu na vlečce provádí a drážní vozidla obsluhují pouze osoby, které mají patřičná oprávnění a splňují další požadavky, stanovené právními předpisy. V případě vlečkového provozu musí osoby provádějící drážní dopravu být zdravotně a odborně způsobilé. Osoby, které řídí drážní vozidla, musejí mít platný průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla.

Vyhláška č. 173/1995 ukládá, obdobně jako provozovateli dráhy, také provozovateli drážní dopravy povinnost dodržování jednotných technologických postupů. Technologické postupy pro vlečkovou drážní dopravu se přitom nijak neliší od postupů pro dopravu na dráze celostátní a regionální. Jednotné technologické postupy se týkají těchto činností:

- použití drážního vozidla,
- řízení drážního vozidla,
- sestavení a brždění vlaku,
- doprovod vlaku,
- označování drážních vozidel návěstmi. [19]

Technologické postupy jsou součástí vnitřních předpisů dopravce, kde jsou také uvedeny podmínky odborné způsobilosti osob, které vykonávají činnosti při provádění drážní dopravy. Dopravce musí při tvorbě vnitřních předpisů vycházet z provozního řádu provozovatele vlečky, a také z dalších dokumentů potřebných k vlečkovému provozu. Při zaústění do celostátní nebo regionální dráhy se např. jedná o Přípojový provozní řád. Právní předpisy přitom neurčují povinný název ani strukturu dokumentu. Například společnost ČD Cargo nazývá tento dokument Technologická dokumentace provozu na vlečce.

### **3.3.2 Smlouva o obchodních a přepravních podmínkách na vlečce**

Důležitým dokumentem pro provozování drážní dopravy je smlouva mezi vlastníkem/provozovatelem dráhy a dopravcem, upravující přepravně právní vztahy mezi oběma stranami, tedy Smlouva o obchodních a přepravních podmínkách na vlečce (vlečková smlouva). Nejvýznamnější železniční nákladní dopravce v České republice, společnost ČD Cargo, vydala v roce 2013 Jednotné obchodně přepravní podmínky pro vlečky, které jsou přílohou vlečkových smluv na vlečkách, na kterých tato společnost provozuje železniční dopravu. V další části této práce budou využity tyto předpisy ČD Cargo, které lze označit za nejčastěji používané obchodně přepravní podmínky na vlečkách.

### **3.3.3 Přípojový provozní řád**

Přílohou smlouvy o styku vzájemně zaústěných drah bývá často Přípojový provozní řád. Název ani strukturu tohoto řádu nestanovuje žádný právní předpis. Označení Přípojový provozní řád používá společnost Správa železnic. Pokud vlečka ústí do jiné dráhy, kterou neprovozuje Správa železnic, může mít jiné označení. Předpis obsahuje popis technologie všech činností prováděných na vlečce v místě styku vlečky s dráhou celostátní nebo regionální. Přestože se podoba dokumentu může u různých provozovatelů mírně lišit, lze pro názornou ukázkou jeho strukturu použít směrnici SŽ D5-1, která určuje hlavní náležitosti dokumentu, kterými jsou:

- název dráhy,
- zaústění dráhy,
- platnost dokumentace a předpisů v místě styku drah,
- plánek dráhy jiného provozovatele na styku drah,
- obsluha vlečky v místě styku drah,
- organizace dopravního provozu,
- opatření při jízdě na vlečku a z vlečky,
- ohlašování změn a závad na dopravní cestě,
- hlášení mimořádných událostí a pracovních úrazů,
- ohlašovací pracoviště mimořádných událostí,
- opatření v oblasti bezpečnosti práce,

- určení odborné způsobilosti,
- ověřování znalostí a školení. [17, 20]

### 3.3.4 Prohlášení o dráze

Prohlášení o dráze se týká pouze veřejně přístupných vleček. Jedná se o jednu z povinností, které zákon o dráhách ukládá provozovateli veřejně přístupné vlečky. Prohlášení o dráze obsahuje zásady a postupy, které jsou aplikovány při stanovení ceny a zpoplatnění užívání železniční vlečky a také při přidělování kapacity na vlečce.

Náležitosti prohlášení o dráze jsou upraveny v zákoně 266/1994 Sb., o dráhách, v § 33 zákona – Prohlášení o dráze, v návaznosti na § 32 zákona – Přidělování kapacity dráhy, který určuje přidělce kapacity. Pokud je dráha ve vlastnictví státu, přidělcem kapacity je státní organizace Správa železnic.

Povinnou součástí prohlášení o dráze je zejména:

- kategorie dráhy, její místní určení a údaje o jejích provozně technických vlastnostech,
- pravidla přístupu na dráhu a jejího užití,
- cenu za užití a pravidla pro výpočet ceny,
- cenu za přidělení kapacity a pravidla pro výpočet této ceny,
- vymezení kapacity dráhy,
- pravidla pro přidělování a odnímání kapacity dráhy.

Dále je součástí prohlášení soubor pravidel a podmínek pro řešení sporů, přezkumu prohlášení o dráze, vydání licence pro provozování drážní dopravy, jakož i vzorové návrhy ujednání o sankcích a rámcové dohody mezi přidělcem a žadatelem o přidělení kapacity. [1]

## 3.4 Technologické postupy vlečkové drážní dopravy

Předpokladem pro provozování vlečkové dopravy je existence smlouvy o obchodních a přepravních podmínkách na vlečce. Pro realizaci dopravy je ve smlouvě určeno provozní pracoviště a **tarifní stanice vlečky**. Tarifní stanice je odesílací železniční stanice a železniční stanice určení, které mají příslušné výpravní oprávnění a jsou

vedeny v Seznamu stanic s výpravním oprávněním pro nákladní přepravu v České republice.

Pro účely dopravní obsluhy vlečky se provozování drážní dopravy dělí na **přípojový provoz a vlečkový provoz**. V místě styku těchto dvou provozů je smluvně stanoveno místo odevzdávky.

Vzájemnou odevzdávku vozů provádějí na určeném místě současně zástupci obou smluvních stran, dopravce i vlečkaře. Ke každé obsluze vlečky je vyhotoven zvlášť **Odevzdávkový list a Návratový list**. Tyto dokumenty slouží jako doklad pro výpočet poplatků za pobyt na vlečce a dalších poplatků spojených s užitím vlečky.

Odevzdávkový list vydává dopravce, návratový list sepisuje vlečkař. Oba dokumenty se skládají ze dvou dílů. Prvopis si ponechá dopravce, stejnopis (průpis) náleží vlečkaři. Dokumenty se číslují měsíčně, přičemž číselná řada začíná od čísla 1.

#### **3.4.1 Vzájemná odevzdávka vozů**

Vozy se na místo vzájemné odevzdávky přistavují vzájemně svěšené, s brzdovými spojkami buď svěšenými, nebo zavěšenými. Vozy se přistavují uzavřené, se všemi oddělitelnými součástmi, vyčištěné. Vozy si vzájemně předávají dopravce a vlečkař, případně vlečkařem zplnomocněná osoba.

Pokud je nutné provést na vlečce posunovací práce nebo je třeba provést před přistavením vozů na vlečku seřazení vozů, provádí tyto práce na žádost vlečkaře dopravce. Poplatky za tyto výkony jsou určeny smluvně nebo uvedeny v tarifech ČD Cargo. Zajištění vozů proti pohybu na místě odevzdávky provádí strana odevzdávající, pokud není smluvně dohodnuto jinak.

Potvrzením převzetí vozů a zásilek v Odevzdávkovém listu přebírá vlečkař odpovědnost za jejich stav. Tuto odpovědnost má až do doby předání vozu (vozové zásilky) dopravci. Odpovídá za úplnost a neporušenost vozů, za škodu vzniklou ztrátou nebo poškozením vozů nebo jejich používáním, kromě případů, kdy prokáže, že k poškození nebo ztrátě vozu nedošlo na vlečce. Pokud je tato škoda uvedena a potvrzena v Odevzdávkovém a Návratovém listu, vlečkař za škodu rovněž neodpovídá. V případě, že se vlečkař vzájemné předávky nezúčastní, jsou pro něj zjištění dopravce závazná. Nepřítomnost vlečkaře zapíše dopravce do Odevzdávkového listu.

Dopravce přebírá odpovědnost za stav vozů a vozových zásilek potvrzením jejich převzetí v Návrátovém listu. Pokud dopravce zjistí závady na voze, obalech, způsobilosti vozu k přepravě či ve vyplňování dokladů, vůz převezme až po odstranění závad či administrativních nedostatků.

Pozdější zjištění závad v důsledku nesplnění povinností při odpovědnosti při odevzdání vozu nezbavuje obě smluvní strany odpovědnosti.

Jestliže dojde k poškození vozu nebo jeho ztrátě nebo dojde k poškození hnacího drážního vozidla, je vlečkař povinen zaplatit dopravci či držiteli vozu náhradu škody. Výši této náhrady určí dopravce nebo držitel vozu. Dopravce při zjištění poškození vozu sepíše bezodkladně Protokol o poškození nákladního vozu. Dokument podepisují zástupci obou stran. Pokud se k podpisu dokumentu vlečkař ani přes výzvu nedostaví, podepisuje Protokol pouze dopravce. Takto potvrzený dokument je závazný i pro vlečkaře.

Vlečkař je povinen nejbližší pravidelnou obsluhou převzít všechny vozy určené na jeho vlečku, pokud jejich převzetí nebrání porušení přepravních, bezpečnostních nebo technických podmínek. Dopravce je povinen nejbližší pravidelnou obsluhou převzít všechny vozy určené k odsunu z vlečky, pokud jejich převzetí nebrání porušení přepravních, bezpečnostních nebo technických podmínek.

Označení vozů vozovými nálepkami se provádí dle předpisů dopravce na základě smluvních ujednání. V případě, že se jedná o přepravu nebezpečných věcí, označuje vozy nebo vozové zásilky odesílatel, přičemž se řídí Řádem RID. (Obecně se při přepravě nebezpečných věcí musí dodržovat pravidla dané Řádem RID).

### **3.4.2 Pobyť vozů na vlečce**

Za dobu pobytu vozu poskytnutého dopravcem na vlečce počítá dopravce poplatek za pobyt vozu podle tarifu vozových zásilek. Za vozy dopravcem neposkytnuté se poplatek za pobyt na vlečce nepočítá.

Pobyť vozů na vlečce začíná plynout odevzdáním vozu vlečkaři v rámci pravidelné nebo sjednané obsluhy vlečky na místo vzájemné odevzdávky. V případě ČD Cargo se pro výpočet výše poplatku použije vnitrostátní tarif, který dopravce každoročně vyhlašuje.

Při vytížení hnacího vozidla může dopravce přichystat vozy několika jízdami. Za každou samostatnou jízdu je dopravcem počítán poplatek podle tarifu.



Pobyt vozů na vlečce končí převzetím vozů železničním dopravcem, nejpozději dobou nejbližší pravidelné nebo mimořádné obsluhy. Vlečkař je povinen zajistit přistavení vozů k odsunu tak, aby bylo možné provést jejich předávku.

### **3.4.3 Místní převozy**

Místním převozem se rozumí přestavení vozů v rámci jedné tarifní stanice na žádost vlečkaře, a to:

- mezi dvěma vlečkami přes staniční koleje,
- mezi dvěma vlečkami mimo staniční koleje,
- mezi vlečkou a všeobecnou nakládkovou nebo vykládkovou kolejí, případně k jinému manipulačnímu místu ve stanici.

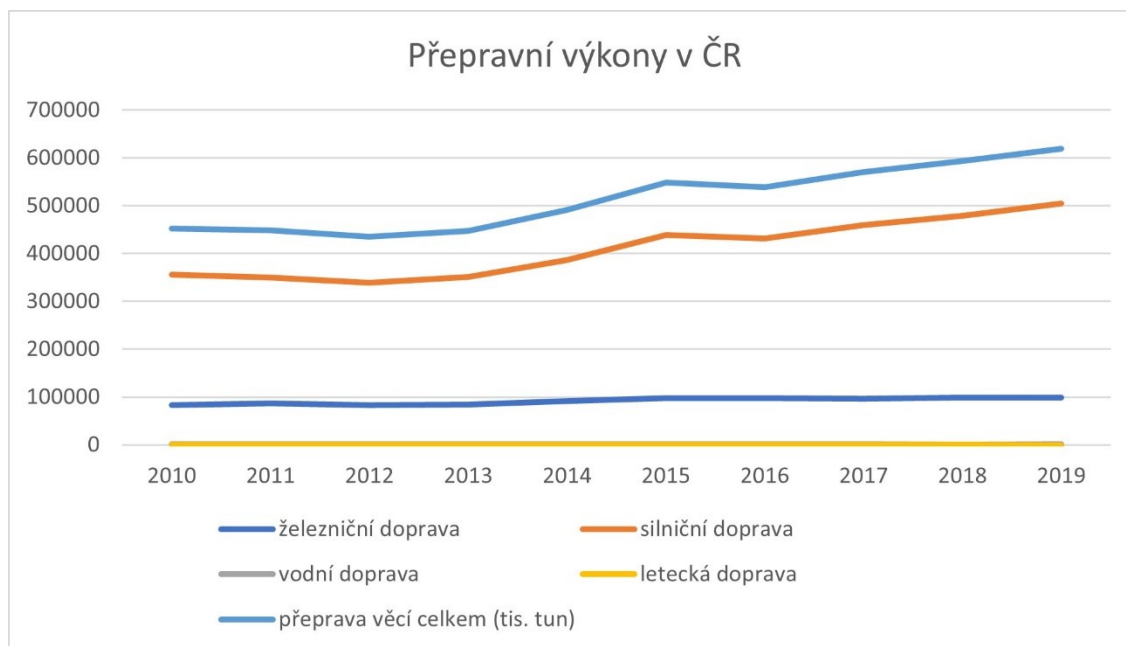
Každý místní převoz je podmíněn souhlasem dopravce. Souhlas je vyjádřen převzetím loženého nebo prázdného vozu k přepravě v rámci místního převozu. Dopravce zároveň potvrzuje převzetí vozu na Zásilacím listu pro místní převozy.

Poplatky za místní převozy uvádí ČD Cargo ve svém vnitrostátním tarifu. Výpočet výše poplatku vychází z činností, které byly při místních převozu provedeny, a je kombinací poplatků za převoz podle tarifu, poplatku za pobyt vozu a poplatku za prostoj vozu.

## **3.5 Vlečky jako součást železniční dopravy**

Celkový objem zboží přepraveného v České republice v posledních letech rostl. Tento růst ukončil až nástup koronavirové epidemie a s ním spojený útlum spotřeby a také ztížené podmínky dopravy v dobách uzavírek určitých segmentů výroby a obchodu.

Mezi lety 2010 a 2019, tedy dobou před epidemií koronaviru, došlo ale k nárůstu přepravních výkonů v ČR o více než 35 %. Tento trend však, jak je vidět z grafu na obrázku 3.1, kopíruje pouze silniční doprava. Objemy přepravy na železničních dráhách rostou jen mírně nebo stagnují. Naopak, z podrobnějšího srovnání vnitrostátní a mezinárodní železniční dopravy lze vyčíst, že objem vnitrostátní přepravy zboží na železnici v nedávné době dokonce klesal. Konkrétně během pouhých pěti let došlo k poklesu přibližně o 11 %.

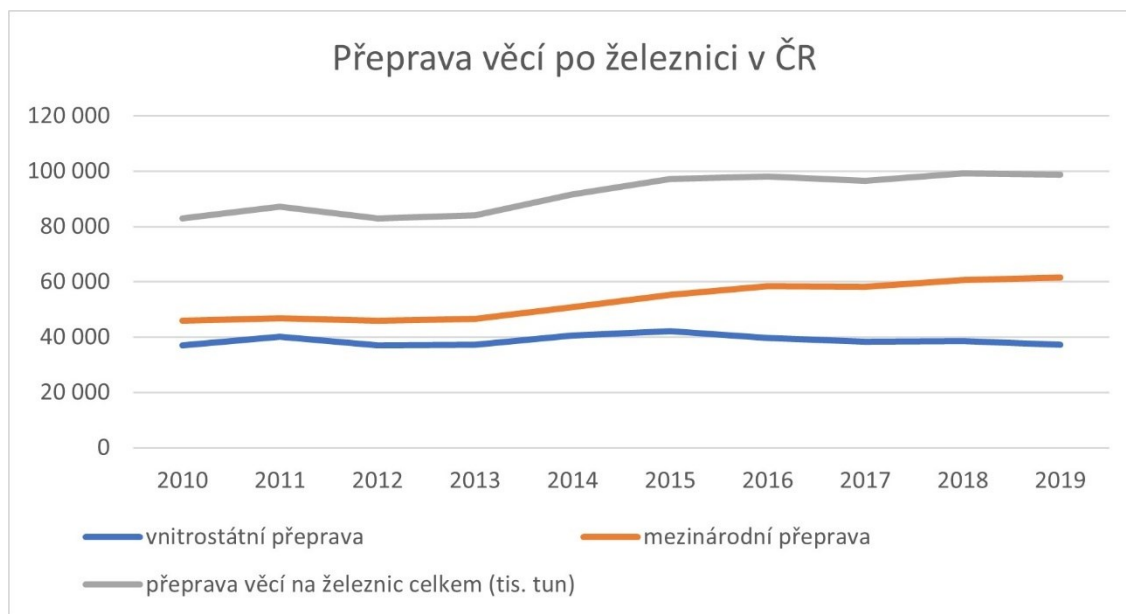


Obr. 3.1 Srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy v ČR

Zdroj: vlastní zpracování podle [21]

Jedná se pouze o data železniční dopravy celkově, nikoliv samostatného vlečkového provozu. Společně s údaji o neustále klesajícím počtu aktivních vleček a s výše popsanými náročnými podmínkami provozování drážní dopravy však dává poměrně ucelený obrázek o aktuálním stavu železniční nákladní dopravy v České republice, z něhož lze vyvodit, že železniční doprava stále není tak atraktivní, jako byla před rokem 1989 a její vývoj je v rozporu s koncepcí Ministerstva dopravy, která se dlouhodobě snaží o zvýšení podílu železniční nákladní dopravy. Obrázek 3.2 ukazuje pokles vnitrostátní přepravy po železnici po roce 2015.

Na podnikání v železniční dopravě se vztahuje zákon o dráhách. Upravuje mimo jiné podnikání na jednotlivých kategoriích drah.



Obr. 3.2 Přeprava věcí po železnici v ČR

Zdroj: vlastní zpracování podle [21]

### 3.6 Podmínky podnikání v silniční dopravě

Silniční doprava je vážným konkurentem dopravy železniční. Pro srovnání náročnosti je možné v krátkosti nastínit, jaké jsou požadavky pro provozování silniční dopravy. Provozování silniční dopravy je pro dopravce jednodušší jak po stránce administrativní, tak i provozní. Provozovatel provozuje silniční dopravu pro cizí potřeby nebo pro vlastní potřeby.

K provozování dopravy pro cizí potřeby zájemci postačí dobrá pověst, odborná způsobilost, prokázání finanční způsobilosti (pokud hodlá provozovat silniční dopravu vozidly o celkové hmotnosti vyšší než 3,5 tuny) a koncese. Koncesi vydává příslušný živnostenský úřad. Na podnikání se vztahuje živnostenský zákon.

Dopravou pro vlastní potřebu se zajišťuje podnikatelská činnost, k níž je osoba provozující silniční dopravu oprávněna podle zvláštních předpisů a nedochází při ní ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob a věcí. Jedná se například o přepravu výrobků, které jsou předmětem obchodní činnosti společnosti.

K napojení výrobního nebo obchodního areálu na silniční síť slouží obvykle účelové komunikace. Účelové komunikace obecně spadají do práva bezplatného obecného užívání obvyklým způsobem a k obvyklým účelům podle zákona o pozemních

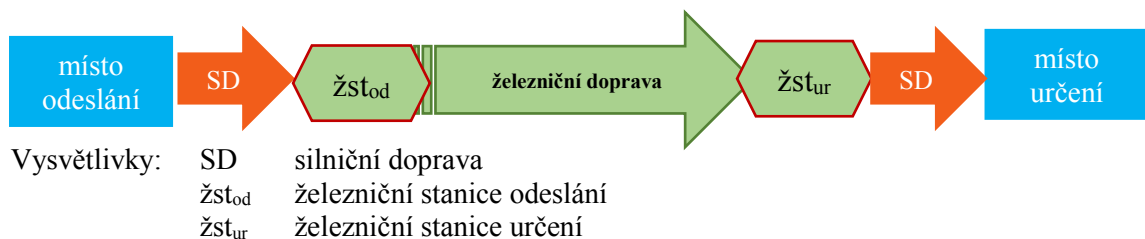
komunikacích. Stavebním úřadem je v případě účelových komunikací obec s rozšířenou působností. Účelové komunikace se připojují na místní komunikace, případně silnice nižší třídy. Jejich vlastníkem a správcem jsou jednotlivé obce (místní komunikace) nebo kraje (silnice II. a III. třídy).

Silniční přepravní řád upravuje práva a povinnosti i odpovědnost při přepravě silničními vozidly pro cizí potřeby mezi organizacemi a osobami zúčastněnými na přepravě. Přeprava pro vlastní potřebu se řídí zvláštními předpisy společnosti, která přepravu provozuje. Přepravci a dopravci si mohou smluvně dohodnout další přepravní podmínky, odchylné od obecných a zvláštních přepravních podmínek.

## 4 Vyhodnocení získaných poznatků

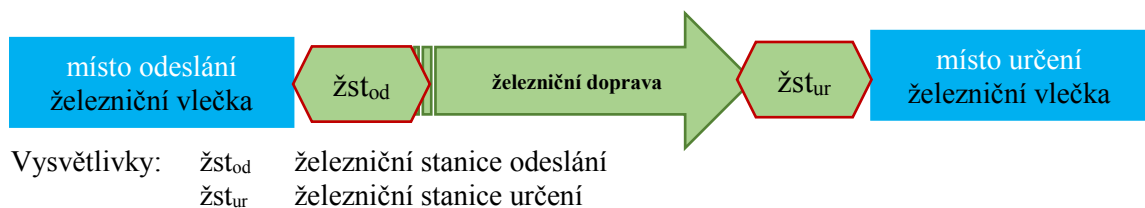
Železniční doprava má nezastupitelné místo v dopravní soustavě České republiky. Spolu se silniční dopravou tvoří páteř vnitrostátního dopravního systému i tranzitní dopravy přes naše území. Silniční doprava využívá mimo jiné i výhodu možnosti realizace přepravy zboží z domu do domu, někdy označovanou také jako „door to door“.

Železniční doprava umožňuje přepravu zboží mezi železničními stanicemi s příslušným výpravním oprávněním. Tzv. první a poslední míli z místa odeslání do železniční stanice odeslání a ze železniční stanice do místa určení se uskutečňuje silniční dopravou. Pro eliminaci této nevýhody železniční dopravy se budovaly železniční tratě až do areálů různých podniků – budovaly se železniční vlečky. Schéma přepravy bez možnosti využít vlečku je na obrázku 4.1, schéma přepravy s využitím železniční vlečky je na obrázku 4.2.



Obr. 4.1 Schéma přepravy zásilky mezi železničními stanicemi bez využití vlečky

Zdroj: vlastní zpracování



Obr. 4.2 Schéma přepravy zásilky železniční dopravou s využitím vlečky u odesilatele a u příjemce

Zdroj: vlastní zpracování

Přepravu zboží železniční dopravou s využitím vlečky jak na straně odesilatele, tak na straně příjemce lze nazvat jako ideální variantu. V případě, že železniční doprava nemůže být realizována mezi dvěma vlečkami, mohou být realizovány další dvě varianty přepravy s využitím vlečky. První variantou je přeprava u odesilatele, který disponuje vlečkou. Nakládka zboží, resp. odsun prázdných vozů se realizuje na dané vlečce, poté následuje

železniční doprava až do železniční stanice určení. Zde bude zboží k příjemci přepraveno s využitím silniční dopravy

Železniční vlečky tedy slouží vlastní potřebě podniků, ke kterým vedou. Na celostátní nebo regionální dráhu jsou v současnosti připojeny v příslušné železniční stanici, výjimečně jako pozůstatek minulosti jsou připojeny přímo na železniční trať. Vlastníci Železniční vlečky byly významnou součástí železniční dopravy již od jejího počátku. V minulém století na území České republiky měly velké podniky, ale i mnohé malé podniky vlastní železniční vlečku. Vlečka byla využívána pro vnitrostátní i mezinárodní přepravu. Mnozí příjemci také provozovaly železniční vlečku a doprava měla podobu dopravy z domu do domu.

K výraznému rušení železničních vleček dochází na území České republiky na přelomu 20. a 21. století. Mnohé železniční vlečky byly nejenom zrušeny, ale stavba vlečky byla snesena.

Právní úprava týkající se problematiky vleček je kompatibilní s požadavky a právní úpravou Evropské unie. Základním právním předpisem pro problematiku dráhy a jednotlivých kategorií železničních drah je zákon 266/1994 Sb., o dráhách. Specifickým správním úřadem je Drážní úřad. Provozovatelé veřejných vleček a vleček veřejně nepřístupných, kteří mají povinnost umožnit její užití, jsou povinni sdělit tuto skutečnost Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře. Tento úřad, mimo jiné, pak podle § 22a zákona o dráhách vede a zveřejňuje seznam těchto vleček a jejich provozovatelů. Seznam veřejně přístupných vleček je uveden v tabulce 4.1.

Tab. 4.1 Seznam veřejně přístupných vleček

Název vlečky	Provozovatel vlečky
Posvitavský vlečkový systém SŽDC	Správa železnic, státní organizace
Vlečka SŽDC Bohosudov - Chabařovice	Správa železnic, státní organizace
Vlečka SŽDC Nemotice - Koryčany	Správa železnic, státní organizace
Vlečka Duchcov	Správa železnic, státní organizace
Vlečka SŽDC průmyslová kolej – Ústí nad Labem západ	Správa železnic, státní organizace
Vlečka SŽDC Vranovice - Pohořelice	Správa železnic, státní organizace

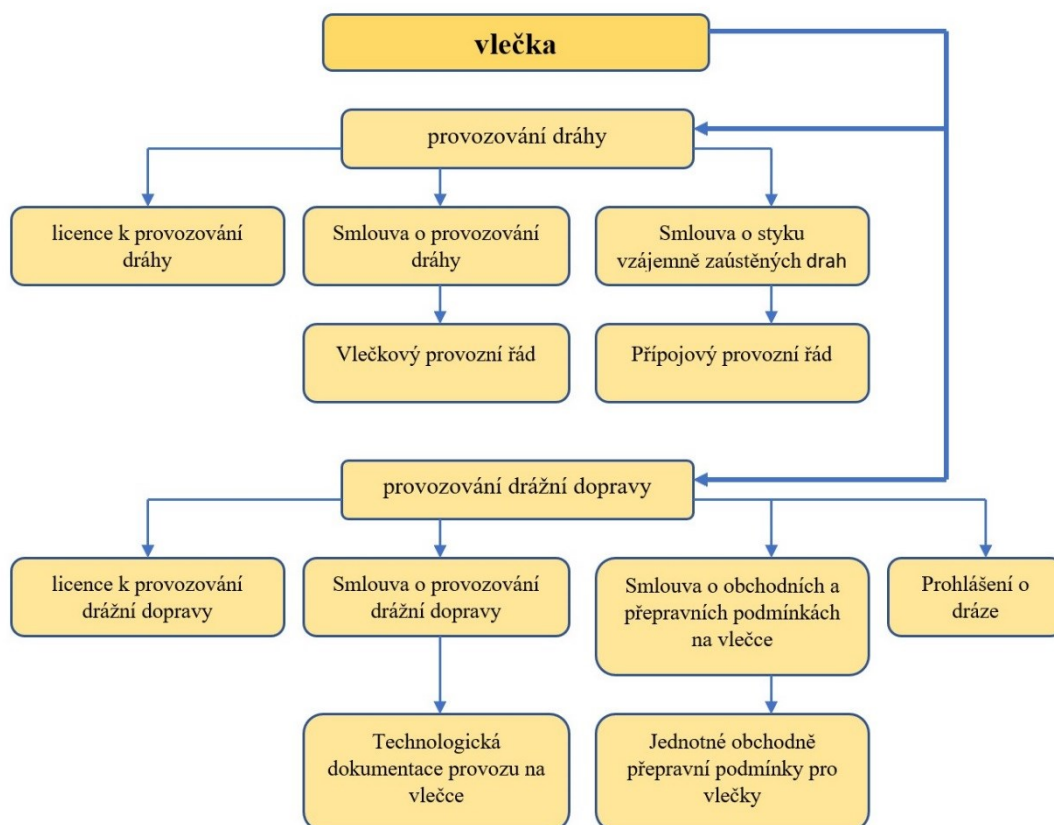
Zdroj: [22]

Příkladem veřejně nepřístupných vleček s povinností umožnění jejich užití jsou např. vlečky:

- EŽ Praha a.s. – v České Třebové a Vlkovu u Tišnova, provozovatel Elektrizace železnic Praha a.s.,
- Vojenské vlečky – v Čáslavi, Chotěboři-Bílku a Náměšti nad Oslavou, provozovatel Armádní Servisní, příspěvková organizace, Praha
- PRECHEZA Přerov, provozovatel PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.,
- Veolia Energie ČR – Krnov, provozovatel PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.,
- Cement Hranice, provozovatel ČD Cargo, a.s.,
- ČD, a.s. např. v Brně Horních Heršpicích, v České Třebové, v Olomouci aj, provozovatel České dráhy a.s., Praha, a další. [22]

Seznam všech těchto vleček je uveden na webových stránkách Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře.

Vlečky (neveřejné i veřejné) musí splňovat celou řadu požadavků, které se týkají stavební, technické a technologické činnosti. Přehled náležitostí k provozování dráhy a drážní dopravy v České republice jsou uvedeny v schématu na obrázku 4.3.



Obr. 4.3 Schéma náležitostí k provozování dráhy a drážní dopravy v ČR

Zdroj: vlastní zpracování

Z výše uvedeného v kapitole 2 a kapitole 3 této práce vyplývá, že zřízení vlečky a její provozování představuje pro jejího vlastníka vynaložení enormní výše počátečních i provozních nákladů. Tyto náklady jsou vyšší jak ve smyslu administrativních opatření (smlouvy, provozní řády, dokumentace) a organizačních opatření (řízení a bezpečnost pohybu), tak i ve smyslu materiálních (vybudování dráhy, pořízení drážních vozidel). Ve srovnání se silniční dopravou, jak vyplývá z obr. 4.4, jsou podmínky pro podnikání v železniční dopravě výrazně složitější. Při porovnání nákladů na dopravní cestu a provozování dopravy jsou rovněž náklady u železniční dopravy – vlečky výrazně vyšší.



Obr. 4.4 Schéma náležitostí k provozování silniční dopravy

Zdroj: vlastní zpracování

Vzhledem k nestálosti současné tržní a hospodářské situace nelze předpokládat, že významnější počet soukromých subjektů vynaloží své finanční prostředky na vybudování vlastních železničních vleček. V tuto chvíli lze s jistotou říci, že pokud se stát nerozhodne k podpoře budování nových železničních vleček se záměrem přilákat nové investory do určité oblasti, nelze další rozvoj železničních vleček očekávat. Naopak, v případě prohloubení nadcházející krize spíše dojde k další redukci těchto železničních tratí.

Usnesení Vlády České republiky č. 57 z roku 2017 - Koncepce nákladní dopravy pro období 2017–2023 s výhledem do roku 2030 v návaznosti na Dopravní politiku ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050 v souladu se strategickými dokumenty Evropské unie sice stanovuje priority pro oblast logistiky a nákladní dopravy, ale týkají se rovnoměrné dělby přepravní práce mezi jednotlivé druhy dopravy. Cílem evropské dopravní politiky je převedení současné silniční nákladní dopravy nad 300 km v EU na železniční [23]



V této koncepci se uvádí, že strategické průmyslové zóny s velkými investory by měly mít napojení na železniční infrastrukturu bez dalšího rozpracování. Dále se v dokumentu uvádí, že v rámci nově vzniklé kategorie drah vlečka s veřejným přístupem budou upraveny povinnosti majitelů a provozovatelů vleček, které napojují zařízení služeb využívaných více zákazníky. To by mělo mít podle vlády dopad na přístupnost překladišť multimodální dopravy a současně na lepší přístupnost na vlečky obecně. Pokud se realizuje přeprava z vlečky na vlečku, nejsou terminály kombinované dopravy potřebné. Potřeba terminálů přichází v úvahu v případech, kdy je na jednom z přepravních řetězců přepravce bez vlečky. Podle současného stavu počtu vleček by se v rámci České republiky jednalo o naprostou většinu případů. Naopak tzv. velcí vlečkaři využívají tradici a výhodu vlastní železniční vlečky. Dopravci, kteří zde zabezpečují provozování drážní dopravy na vlečce, jsou dopravcem také pro provozování drážní dopravy na veřejné síti. Také využívají vlastní dopravní prostředky – lokomotivy i železniční vozy. Např. provozovatel dopravy na různých vlečkách a zároveň na dráze celostátní nebo regionální je společnost ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o.

Tab. 4.2 Přehled vybraných vleček provozovaných společnostmi ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o.

Vlečka	Přípojová stanice	Vlastník vlečky	Provozovatel vlečky
ORLEN Unipetrol RPA s.r.o. Litvínov	Most nové nádraží	ORLEN Unipetrol RPA s.r.o.	ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o.
Kaučuk základní závod	Chvatěruby	Synthos Kralupy	ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o.
Feralpi Kralupy nad Vltavou	Chvatěruby	FERALPI Praha	ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o.
Spolana a.s. Neratovice	Neratovice	Spolana	ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o.
Paramo, a.s. Pardubice	Pardubice hlavní nádraží	Paramo	ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o.
LC Zelená louka	Pardubice hlavní nádraží	D+D Park Pardubice	ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o.

Zdroj: vlastní zpracování podle [14]

Administrativně náročný a netransparentní proces přístupu na vlečky v některých případech stále znevýhodňuje železniční dopravu proti dopravě silniční a může tak ovlivnit rozhodování přepravců o způsobu přepravy a taktéž rozhodování vlastníků vleček v pokračování provozování vlečky.

## Závěr

Cílem mé bakalářské práce bylo vyhledat a využít pramenů logistiky železniční dopravy, pro zpracování informací o provozování dráhy a drážní dopravy na železničních vlečkách v České republice. Dále takto získané poznatky vyhodnotit. To se myslím povedlo v dostatečné míře.

Ve své práci jsem se v první části zabýval teoretickým vymezením dané problematiky. Zejména popisem dopravního systému a železniční dopravy. Dále historií, současností a právním rámcem železniční dopravy, její infrastrukturou a dopravními prostředky.

Ve druhé kapitole jsem se zaměřil na železniční vlečky a provoz na nich. Nejdříve jsem se ohlédl do historie a popsal jsem současný stav, dále legislativu týkající se železničních vleček. V závěru kapitoly jsem představil problematiku provozu a pohybu na vlečkách.

Třetí kapitola pojednává o problematice provozování dráhy - vlečky, drážní dopravy na vlečkách a porovnání podmínek pro provozování železničních vleček v systému přepravy z domu do domu a provozování silniční dopravy v České republice. Tato kapitola měla za cíl poskytnout data a informace, která byla využita v poslední kapitole této práce. Zabýval jsem se problematikou drážního úřadu, provozování dráhy a drážní dopravy se zaměřením na vlečku. Dále obchodními a přepravními podmínkami na vlečce a technologickými postupy vlečkové drážní dopravy. Na závěr kapitoly jsem uvedl podmínky pro provozování silniční dopravy za účelem poukázání na náročnost podnikání v železniční dopravě v oblasti železničních vleček ve vztahu k podnikání v silniční dopravě.

Problematika železničních vleček a provozu na nich je velmi rozsáhlá. V bakalářské práci jsou uvedeny základní poznatky, které jsem při zpracování tohoto tématu nabyt zejména z prostudovaných zdrojů.

## Seznam zdrojů

- [1] LOJDA, Jiří. *Zákon o dráhách: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2017. ISBN 978-80-7552-756-1.
- [2] GAŠPARÍK, Jozef a Jiří KOLÁŘ. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafiky a dalších 100 zajímavostí*. Praha: Grada Publishing, 2017. ISBN 978-80-271-0058-3.
- [3] SPRÁVA ŽELEZNIC. *Výroční zprávy* [online]. Praha. [cit. 2022-07-18]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/publikace/vyrocni-zpravy>
- [4] SPRÁVA ŽELEZNIC. *Dopravci působící na železniční síti* [online]. Praha, 2022. [cit. 2022-07-18]. Dostupné z: (<https://www.spravazeleznic.cz/dodavatele-odberatele/zajisteni-provozuschopnosti-drahy/dopravci-pusobici-na-zeleznicni-siti>)
- [5] CHOVANCOVÁ, Mária a Jozef GAŠPARÍK. *Technologie a řízení železniční dopravy: vysokoškolská učebnice*. České Budějovice: Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích, 2018. ISBN 978-80-7468-118-9.
- [6] MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Úmluva o mezinárodní železniční přepravě COTIF (1999)* [online]. Praha, Copyright © 2022. [cit. 2022-08-02]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni-doprave/Umluva-COTIF-ve-zneni-Vilniuskeho-protokolu>
- [7] KALUPOVÁ, Blanka a Ivan HLAVOŇ. *Dopravní a spojová soustava 2: dopravní infrastruktura – vybrané kapitoly [CD-ROM]*. Přerov: Vysoká škola logistiky, 2017. ISBN 978-80-87179-53-6.
- [8] VYKA, Miroslav. *Železniční mapa České republiky*. In: *Jízdní řády ČD a ČSD* [online]. Praha [cit. 2022-07-19]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=zeleznicni-mapa-ceske-republiky-2018>
- [9] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Tranzitní železniční koridory* [online]. [cit. 2022-08-18]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Zeleznicni-infrastruktura/Tranzitni-zeleznicni-koridory>
- [10] ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2016. ISBN 978-80-7560-017-2.
- [11] VŠB – TUO. *Konstrukce železniční trati*. In: *Dopravní stavby* [online]. [cit. 2022-08-19]. Dostupné z: <http://hgf10.vsb.cz/546/VHZ1/vyuka/doprava/trat.html>
- [12] HLAVOŇ, Ivan a Blanka KALUPOVÁ. *Teorie a konstrukce dopravních systémů – železniční dráha*. Přerov: Vysoká škola logistiky, 2013. ISBN 978-80-87179-23-9.
- [13] PUNČOCHÁŘ, Jiří. *Vlak s fanoušky Komety vyrazil do Prahy, další mávali u kolejí* [online]. 22. prosinec 2017. [cit. 2022-07-19]. Dostupné z:

[https://www.idnes.cz/brno/zpravy/kometa-expres-vlak-vyrazil-z-brna-do-prahy.A171222\\_121805\\_brno-zpravy\\_vh](https://www.idnes.cz/brno/zpravy/kometa-expres-vlak-vyrazil-z-brna-do-prahy.A171222_121805_brno-zpravy_vh)

- [14] DRÁŽNÍ ÚŘAD. *Přehled provozovaných a zrušených vleček* [online]. Praha [cit. 2022-07-18]. Dostupné z: <https://www.ducr.cz/cs/aktuality/1094-prehled-provozovanych-a-zrusenych-vlecek>
- [15] OCHOVICE. *Vlečka na Orlík* [online]. [cit. 2022-08-09]. Dostupné z: [https://www.tochovice.cz/obec/body-zajmu-tochovice/turisticke-cile/vlecka-na-orlik-0\\_14.html](https://www.tochovice.cz/obec/body-zajmu-tochovice/turisticke-cile/vlecka-na-orlik-0_14.html)
- [16] PKP CARGO INTERNATIONAL. *Provozování drah* [online]. [cit. 2022-08-09]. Dostupné z: <https://www.pkpcargointernational.com/co-delame/provozovani-drah>
- [17] SPRÁVA ŽELEZNIC. *SŽ D5 Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace* [online]. Praha, 2022. [cit. 2022-08-12]. Dostupné z: <https://provoz.spravazeleznic.cz/portal/ViewDirective.aspx?oid=1984290>
- [18] *Drážní úřad* [online]. Praha, COPYRIGHT © 2016. [cit. 2022-08-12]. Dostupné z: <https://www.ducr.cz/cs/>
- [19] ČESKO. Vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah. In: *Sbírka zákonů*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 1995, částka 46/1995, číslo 173. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1995-173>
- [20] SPRÁVA ŽELEZNIC. *SŽ D5-1 Prováděcí pokyny pro tvorbu a zpracování staničních řádů, obsluhovacích řádů, prováděcích nařízení, přípojových provozních řádů, provozních řádů vleček* [online]. Praha, 2022. [cit. 2022-08-12]. Dostupné z: [https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/139626480/SZ\\_D5-1\\_20220701.pdf/82ffd40f-2619-47ff-ad78-1dfb13d0af36?version=1.0](https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/139626480/SZ_D5-1_20220701.pdf/82ffd40f-2619-47ff-ad78-1dfb13d0af36?version=1.0)
- [21] MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Ročenka dopravy* [online]. [cit. 2022-08-13]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>
- [22] ÚŘAD PRO DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU. *Seznam vleček: Veřejně přístupné* [online]. [cit. 2022-08-13]. Dostupné z: <https://www.uicr.cz/cs/statni-sprava-a-kontrola/seznam-vlecek/verejne-pristupne>
- [23] MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030* [online]. Praha, 2017. [cit. 2022-08-13]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Koncepce-nakladni-dopravy-pro-obdobi-2017-2023-s-v/MD\\_Koncepce\\_nakladni\\_dopravy\\_w.pdf.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Koncepce-nakladni-dopravy-pro-obdobi-2017-2023-s-v/MD_Koncepce_nakladni_dopravy_w.pdf.aspx)

## Seznam grafických objektů

Obr. 1.1 Jednoduché schéma dopravního systému .....	10
Obr. 1.2 Schéma dopravní soustavy .....	11
Obr. 1.3 Mapa železniční sítě ČR .....	18
Obr. 1.4 Jednoduché schéma řezu železniční trati .....	19
Obr. 2.1 Obecné schéma vlečky procházející veřejně přístupným prostorem.....	25
Obr. 2.2 Nakládka vozů na kolejišti vlečky v areálu automobilky Hyundai .....	27
Obr. 2.3 Graf počtu zrušených vleček v ČR v letech 1995 až 2022 .....	27
Obr. 3.1 Srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy v ČR .....	42
Obr. 3.2 Přeprava věcí po železnici v ČR.....	43
Obr. 4.1 Schéma přepravy zásilky mezi železničními stanicemi bez využití vlečky .....	45
Obr. 4.2 Schéma přepravy zásilky železniční dopravou s využitím vlečky u odesilatele a u příjemce .....	45
Obr. 4.3 Schéma náležitostí k provozování dráhy a drážní dopravy v ČR.....	47
Obr. 4.4 Schéma náležitostí k provozování silniční dopravy .....	48
Tab. 2.1 Přehled údajů vybraných vleček podle úředního povolení.....	24
Tab. 4.1 Seznam veřejně přístupných vleček .....	46
Tab. 4.2 Přehled vybraných vleček provozovaných společnostmi ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o.....	49

## Seznam zkratek

<b>BVV</b>	Brněnské výstavy a veletrhy
<b>CIM</b>	Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží, přípojek B k Úmluvě COTIF
<b>COTIF</b>	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě
<b>ČD</b>	České dráhy
<b>DÚ</b>	Drážní úřad
<b>JOPP</b>	Jednotné obchodně přepravní podmínky pro vlečky
<b>RID</b>	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí, přípojek C k Úmluvě COTIF
<b>SŽ</b>	Správa železnic
<b>SŽDC</b>	Správa železniční dopravní cesty
<b>UTZ</b>	určená technická zařízení (např. tlaková zařízení)

<b>Autor</b>	<b>Tomáš Kubalák</b>
<b>Název BP</b>	<b>Vlečka jako součást železničního dopravního systému</b>
<b>Studijní obor</b>	<b>DOL</b>
<b>Rok obhajoby BP</b>	<b>2022</b>
<b>Počet stran</b>	42
<b>Počet příloh</b>	0
<b>Vedoucí BP</b>	<b>Ing. Blanka Kalupová, Ph.D.</b>
<b>Anotace</b>	Bakalářská práce se zabývá problematikou železničních vleček v České republice. V první kapitole je teoretické vymezení problematiky železniční dopravy. Ve druhé kapitole je zpracování zaměřeno na železniční vlečky a provoz na nich. Ve třetí kapitole je představena problematika provozování drážní dopravy na vlečkách a srovnání podmínek provozování vleček a provozování silniční dopravy v České republice. V závěru bakalářské práce jsou zhodnoceny získané poznatky
<b>Klíčová slova</b>	železniční vlečka, provozování dráhy – vlečky, provozování drážní dopravy na vlečce, technologické postupy
<b>Místo uložení</b>	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
<b>Signatura</b>	