

UNIVERZITA PARDUBICE

DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2025

Bc. Michaela Pflugová

Univerzita Pardubice

Dopravní fakulta Jana Pernera

Analýza nabídky zařízení služeb a jejich zpoplatnění v zemích EU

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2024/2025

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Michaela Pflugová**
Osobní číslo: **D23528**
Studijní program: **N1041A040008 Technologie a management v dopravě**
Specializace: **Technologie a řízení dopravy**
Téma práce: **Analýza nabídky zařízení služeb a jejich zpoplatnění v zemích EU**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Zásady pro vypracování

Cílem práce je možnost využití praktických zkušeností ze zemí EU v kontextu s Prováděcím nařízením Komise (EU) 2017/2177. Diplomová práce bude obsahovat:

- analýzu nabídky zařízení služeb a jejich zpoplatnění v zemích EU,
- návrh na možnost využití a zpoplatnění zařízení služeb v ČR,
- zhodnocení návrhu.

Na vedení diplomové práce se spolupodílí Ing. Erik Tischer, Ph.D. (Správa železnic, s.o.) v rámci udržitelnosti projektu Spolupráce Univerzity Pardubice a aplikační sféry v aplikačně orientovaném výzkumu lokačních, detekčních a simulačních systémů pro dopravní a přepravní procesy (PosiTrans). Registrační číslo projektu: CZ.02.1.01/0.0/0.0/17_049/0008394.

Rozsah pracovní zprávy: 50-60
Rozsah grafických prací: 5-6
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam doporučené literatury:
dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání diplomové práce: 24. února 2025
Termín odevzdání diplomové práce: 7. května 2025

L.S.

doc. Ing. Ladislav Řoutil, Ph.D.
děkan

doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 25. února 2025

Prohlašuji:

Práci s názvem Analýza nabídky zařízení služeb a jejich zpoplatnění v zemích EU jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji vedoucímu práce doc. Ing. Jaromíru Širokému, Ph.D. za poskytnuté konzultace, odborné rady, zpětnou vazbu a vstřícný přístup v průběhu celého zpracování práce.

Poděkování patří také mým přátelům, ale hlavně mé úžasné rodině, která mě podporovala při tvorbě práce a během celého studia.

ANOTACE

Diplomová práce se zaměřuje na analýzu nabídky zařízení služeb (zejména kolejí k nakládce a vykládce) a jejich zpoplatnění ve vybraných státech Evropské unie, včetně České republiky. Práce se věnuje legislativnímu rámci na úrovni EU a jeho implementaci do národních právních systémů. Porovnává podmínky přístupu k zařízením služeb a výši poplatků za jejich využívání v různých státech. Součástí práce je také návrhová část, která se zabývá možnostmi využití a rozvoje zařízení služeb železničních stanic v Jihočeském kraji, s cílem zvýšit zájem o přepravu komodit po železnici.

KLÍČOVÁ SLOVA

železniční doprava, zařízení služeb, zpoplatnění, Evropská unie, legislativa, komunální odpad, nákladní doprava

TITLE

Analysis of the supply of service facilities and their charging in EU countries

ANNOTATION

The thesis focuses on the analysis of the supply of service facilities (especially loading and unloading tracks) and their charging in selected EU countries, including the Czech Republic. The thesis focuses on the legislative framework at the EU level and its implementation into national legal systems. It compares the conditions of access to service facilities and the level of charges for their use in different countries. The thesis also includes a proposal part, which deals with the possibilities of using and developing the service facilities of railway stations in the South Bohemia Region in order to increase the interest in transporting commodities by rail.

KEYWORDS

rail transport, service facilities, charging, European Union, legislation, municipal waste, freight transport

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ	10
SEZNAM TABULEK.....	12
SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK.....	13
ÚVOD	14
1 LEGISLATIVA.....	15
1.1 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU.....	16
1.2 Prováděcí nařízení komise (EU) 2017/2177	18
2 LEGISLATIVA V ČR	20
2.1 Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách.....	20
2.2 Vyhláška č. 76/2017 Sb.....	21
2.3 Prohlášení o dráze a Portál provozování dráhy	21
3 KOLEJE SE ZVLÁŠTNÍM REŽIMEM	24
4 ZAŘÍZENÍ SLUŽEB	27
4.1 Společný portál pro zařízení služeb na železnici (Rail facilities portal).....	27
4.2 Aplikace KAZAS	28
5 PŘÍSTUP STÁTŮ V EVROPĚ	32
5.1 Německo.....	32
5.2 Slovensko	35
5.3 Rakousko.....	36
5.4 Polsko.....	38
5.5 Shrnutí přístupu evropských států	40
6 NÁVRH VYUŽITÍ KOLEJÍ SE ZVLÁŠTNÍM REŽIMEM PRO PŘEPRAVU ODPADU	42
6.1 Příležitost pro dopravce.....	44
6.2 Návrh přepravy pro odpadové hospodářství v Jihočeském kraji	46
6.3 Železniční stanice určené k nakládce	48
6.4 Návrh nakládky a svozu odvalovacích kontejnerů.....	56
6.4.1 Strakonice – Písek – Číčenice – Č. Budějovice	56
6.4.2 Jindřichův Hradec – Veselí nad Lužnicí – Č. Budějovice	58

6.5	Návrh zpoplatnění kolejí se zvláštním režimem	60
6.5.1	Poplatek za využití koleje	61
6.5.2	Poplatek za počet vozů	61
6.6	Enviromentální dopady	63
6.7	Shrnutí návrhu využití kolejí se zvláštním režimem	64
7	ZÁVĚR.....	66
	POUŽITÁ LITERATURA.....	67
	SEZNAM PŘÍLOH	72

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1: Seznam zařízení služeb	22
Obr. 2: Mapa zařízení služeb	27
Obr. 3: Multifunkční železniční terminály v zahraničí	28
Obr. 4: Požadavky dopravců na ZS v ŽST Domažlice (výřez)	29
Obr. 5: Požadavky v kalendáři	30
Obr. 6: Zápis uvolnění koleje	31
Obr. 7: Sankce za neuvolnění koleje (výřez)	31
Obr. 8: Koleje pro nakládku v ŽST Furth im Wald	34
Obr. 9: Objednávka koleje v systému APN	34
Obr. 10: Poplatek za použití odstavných kolejí (výřez)	36
Obr. 11: Poplatky za použití kolejí pro nakládku a vykládku (výřez)	38
Obr. 12: Poplatek za přístup k nakládkové koleji (výřez)	40
Obr. 13: Podíl silniční a železniční přepravy zboží v ČR v letech 2005-2023	42
Obr. 14: Objem přeprav zboží v ČR za 5 let	42
Obr. 15: Mapa zařízení ZEVO	45
Obr. 16: Odvalovací kontejner ACTS	45
Obr. 17: Vůz Slps naložený kontejnery ACTS	46
Obr. 18: ŽST určené k nakládce odpadu	48
Obr. 19: Napojení vlečky Teplárna v ŽST České Budějovice	49
Obr. 20: ŽST Strakonice koleje se zvláštním režimem	50
Obr. 21: ŽST Strakonice prostor k nakládce	50
Obr. 22: ŽST Jindřichův Hradec koleje se zvláštním režimem	51
Obr. 23: ŽST Jindřichův Hradec prostor k nakládce	51
Obr. 24: ŽST Veselí nad Lužnicí kolej se zvláštním režimem	52
Obr. 25: ŽST Veselí nad Lužnicí prostor k nakládce	52
Obr. 26: ŽST Čičenice koleje se zvláštním režimem	53
Obr. 27: ŽST Čičenice prostory k nakládce	53

Obr. 28: ŽST Písek kolej se zvláštním režimem	54
Obr. 29: ŽST Písek prostor k nakládce	54
Obr. 30: ŽST Omlenice prostor k nakládce	55
Obr. 31: ŽST Kaplice prostor k nakládce	56
Obr. 32: Trasa Strakonice – Č. Budějovice	57
Obr. 33: Nákrešný jízdní řád Strakonice – Č. Budějovice	58
Obr. 34: Trasa Jindřichův Hradec – Č. Budějovice	58
Obr. 35: Nákrešný jízdní řád J. Hradec – Č. Budějovice	59
Obr. 36: Počet naložených vozů v jednotlivých ŽST	60
Obr. 37: Srovnání délek kolejí a vozů	60
Obr. 38: Počet jízd dle druhu přepravy	63

SEZNAM TABULEK

Tab. 1: Přehled zpoplatnění zařízení služeb	41
Tab. 2: Počet ŽST s kolejemi se zvláštním režimem v jednotlivých oblastních ředitelstvích SŽ	43
Tab. 3: Kolej v ŽST Strakonice.....	50
Tab. 4: Kolej v ŽST Jindřichův Hradec	51
Tab. 5: Kolej v ŽST Veselí nad Lužnicí.....	52
Tab. 6: Kolej v ŽST Číčenice.....	53
Tab. 7: Kolej v ŽST Písek	54
Tab. 8: Kolej v ŽST Rybník.....	55
Tab. 9: Kolej v ŽST Omlenice	55
Tab. 10: Kolej v ŽST Kaplice	56
Tab. 11: Objem odpadu na trase Strakonice – Č. Budějovice.....	57
Tab. 12: Plán přistavení vozů Strakonice, Písek, Číčenice	57
Tab. 13: Objem odpadu na trase J. Hradec – Č. Budějovice.....	58
Tab. 14: Plán přistavení vozů J. Hradec, Veselí nad Lužnicí.....	59
Tab. 15: Poplatek za kolej se zvláštním režimem	62
Tab. 16: Poplatek PD 27.35	62
Tab. 17: Produkce CO ₂	64
Tab. 18: Cena za využití koleje se zvláštním režimem	64

SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK

ACTS	Abroll Container Transport Systém (systém odvalovacích kontejnerů)
DB	Deutsche Bahn (Německé dráhy)
ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
ETCS	European Train Control Systém (evropský vlakový zabezpečovací systém)
EU	Evropská unie
KAZAS	Kapacita zařízení služeb
OIU	Obiekty infrastruktury usługowej (Zařízení služeb)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen (Rakouské spolkové dráhy)
PKP PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe (Polské dráhy)
RFC	Rail Freight Corridor
RFP	Rail Facilities Portal
RNE	RailNetEurope
ÚPDI	Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře
ZEVO	Zařízení pro energetické využití odpadů
ZS	Zařízení služeb
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky
ŽST	Železniční stanice

ÚVOD

Železniční doprava představuje klíčovou součást dopravního systému Evropské unie, zejména s ohledem na udržitelnost, efektivitu přepravy zboží na střední a dlouhé vzdálenosti a snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí. Evropská unie dlouhodobě usiluje o posílení její konkurenceschopnosti vůči silniční dopravě a zároveň o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. Tento proces zahrnuje nejen technickou interoperabilitu, ale také transparentní a nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře a zařízení služeb.

Zařízení služeb, mezi která patří například odstavné koleje, nakládkové a vykládkové koleje, čerpací stanice nebo osobní nádraží, hrají zásadní roli v provozování železniční dopravy. Zajišťují provozní a technické zázemí potřebné pro manipulaci s vlaky a zásilkami. Jejich dostupnost a zpoplatnění může ovlivnit efektivitu a atraktivitu železniční přepravy, zejména v segmentu nákladní dopravy. Vzhledem k tomu, že podmínky přístupu k těmto zařízením a způsob jejich zpoplatnění se v jednotlivých členských státech EU liší, je nezbytné věnovat této oblasti pozornost z hlediska rozhodování dopravců.

Cílem této diplomové práce je analyzovat současnou nabídku zařízení služeb (zejména nakládkové a vykládkové koleje) a jejich zpoplatnění ve vybraných státech Evropské unie, včetně České republiky. Práce se zaměřuje na legislativní rámec dané problematiky na úrovni EU a jeho implementaci do národních právních systémů. Dále jsou porovnávány podmínky přístupu jednotlivých států a výše poplatků za využívání zařízení služeb.

Součástí práce je rovněž návrhová část, která se zaměřuje na možnosti využití a rozvoje zařízení služeb v Jihočeském kraji, s ohledem na budoucnost nákladních dopravců a potenciál pro zvýšení objemu přeprav. Vzhledem k poklesu přeprav některých komodit a rostoucím nákladům železniční dopravy je efektivní využití existující infrastruktury a optimalizace přístupových podmínek jedním z klíčových kroků ke zlepšení konkurenceschopnosti železnice v regionálním i evropském měřítku.

Cílem diplomové práce je na základě analýzy návrh využití kolejí se zvláštním režimem jako součást zařízení služeb.

1 LEGISLATIVA

Evropská unie v průběhu let přistupuje k postupné harmonizaci v oblasti železniční dopravy. K tomu využívá soubory legislativních opatření, tzv. železniční balíčky. Od počátku liberalizace železniční dopravy, která byla zahájena v roce 2001 vydáním prvního železničního balíčku, byly dosud vydány balíčky čtyři. Jejich prostřednictvím se novelizují starší základní směrnice a přijímají nové směrnice a nařízení. Cílem EU v oblasti železniční dopravy je vytvořit jednotný železniční prostor, který by zajistil větší efektivitu a konkurenceschopnost.

Zvýšit přitažlivost železnice pro dopravu, která by využívala stávající síť provozovatelů infrastruktury, lze zajištěním lepší koordinace systému přidělování kapacity a zpoplatnění. Obráceně železniční podniky by měly od systému přidělování kapacity dostat jednoznačné informace a nediskriminační přístup.

Jedním z prvních dokumentů, který se zabýval zpoplatněním železniční infrastruktury, byla směrnice 2001/14/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti. (1) Tato směrnice byla součástí prvního železničního balíčku. Kromě zásad a postupů přidělování kapacity byly ve směrnici definovány služby (základní, doplňkové, pomocné), které by měl provozovatel infrastruktury nabízet. Účinné a nediskriminační využívání železniční infrastruktury si žádalo zřízení regulačního subjektu, který bude dohlížet na dodržování pravidel a působit jako odvolací subjekt.

Druhý a třetí železniční balíček se týkal především oblasti technických specifikací, bezpečnosti železnic a liberalizace osobní železniční dopravy.

Od roku 2013 byl připravován, a v roce 2016 byl přijat, Evropským parlamentem a Radou (ES) čtvrtý železniční balíček zaměřený na odstranění zbývajících překážek (právních, technických, institucionálních) a na dokončení jednotného evropského železničního prostoru.

Součástí čtvrtého balíčku je směrnice 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (2), jejímž cílem je objasnit právní předpisy, které se použijí na odvětví železniční dopravy EU za účelem zlepšování kvality hospodářské soutěže, posílení dohledu nad trhem a zlepšení podmínek pro investice. Směrnice spojuje a ruší tři směrnice z prvního železničního balíčku, které se týkají rozvoje železnic EU (3), vydávání licencí železničním podnikům (4) a přidělování kapacity železniční infrastruktury. (5)

1.1 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU

Cílem směrnice 2012/34/EU (2) je přinést větší transparentnost podmínek přístupu na železniční trh a zlepšit přístup provozovatelů ke službám souvisejícím s železniční dopravou, jako jsou železniční stanice, nákladní terminály a zařízení služeb. Znamená to dokončení otevření trhu vnitrostátní osobní dopravy a reforma správy a řízení provozovatelů infrastruktury.

Pokud je úkolem železniční dopravy být výkonná a konkurenceschopná s ostatními druhy dopravy, měly by mít železniční podniky zajištěn status nezávislého provozovatele infrastruktury. To přináší možnost chovat se tržně a reagovat na požadavky trhu.

Lepší služby uživatelům osobní a nákladní dopravy zajistí železniční podnik nediskriminačním přístupem k zařízení služeb a ke službám souvisejícím se železniční dopravou. Veškeré informace k uplatnění práv přístupu by se měly zveřejňovat ve zprávě o síti (v ČR v Prohlášení o dráze) alespoň ve dvou úředních jazycích unie.

Ve směrnici jsou v článku 3 definovány základní pojmy, pro účely zařízení služeb (dále jen ZS) to jsou:

- „*železniční infrastruktura jsou položky uvedené v příloze I, mezi tyto položky jsou mimo jiné zařazeny rampy pro nakládku zboží a přístupové komunikace pro zboží;*
- *zařízení služeb je zařízení včetně pozemku, budovy a vybavení, které bylo zřízeno, jako celek nebo zčásti, aby umožnilo poskytování jedné nebo více služeb uvedených v příloze II bodech 2 a 4;*
- *provozovatelem zařízení služeb je jakýkoliv veřejný nebo soukromý subjekt odpovědný za řízení jednoho nebo za poskytování jedné nebo více služeb železničním podnikům uvedených v příloze II bodech 2 až 4“.* (6)

V příloze II bodě 2 je uveden seznam základních zařízení služeb a služeb poskytovaných v těchto zařízeních, ke kterým je poskytnut přístup:

- „osobní nádraží, jejich budovy a ostatní zařízení, včetně zařízení pro zobrazení cestovních informací a vhodného prostoru pro služby prodeje přepravních dokladů;*
- nákladní terminály;*
- seřadovací nádraží a zařízení pro sestavování vlaků, včetně zařízení pro seřadování;*
- odstavné koleje;*
- zařízení údržby, s výjimkou zařízení těžké údržby určených vysokorychlostním vlakům nebo jinému druhu vozového parku, který vyžaduje specifická zařízení;*
- ostatní technická zařízení, včetně zařízení pro čištění a mytí;*
- zařízení přímořských i vnitrozemských přístavů související s činnostmi železniční dopravy;*

- h) *pomocná zařízení;*
- i) *čerpací stanice a dodávky paliva v těchto stanicích, jehož zpoplatnění se na fakturách vykáže odděleně.“ (7)*

Dále mohou provozovatelé ZS nabízet doplňkové služby uvedené v příloze II bodě 3, které zahrnují:

- a) *„trakční proud, přičemž poplatky za něj jsou na fakturách uvedeny odděleně od poplatků za používání zařízení pro dodávku trakčního proudu, aniž by bylo dotčeno provádění směrnice 2009/72/ES;*
- b) *předtápění osobních vlaků;*
- c) *nadstandardní smlouvy týkající se*
 - *řízení dopravy nebezpečných nákladů,*
 - *pomoci při provozu mimořádných vlaků.“ (8)*

V příloze II bodě 4 je uveden seznam pomocných služeb, které mohou železniční podniky od provozovatele ZS požadovat, avšak provozovatel není povinen je poskytovat. Jedná se o tyto služby:

- a) *„přístup k telekomunikačním sítím;*
- b) *poskytování doplňujících informací;*
- c) *technickou kontrolu vozového parku;*
- d) *služby prodeje přepravních dokladů ve stanicích osobní přepravy;*
- e) *služby těžké údržby poskytované v zařízeních údržby určených pro vysokorychlostní vlaky nebo jiný druh vozového parku, který vyžaduje specifická zařízení.“ (9)*

Směrnice stanoví podmínky přístupu k železniční infrastruktuře a ke službám. Železniční podniky mají právo přístupu ve všech členských státech za spravedlivých a nediskriminačních podmínek. Pokud provozovatel ZS zjistí střet žádostí, pokusí se je vyřešit tak, aby co možná nejlépe vyhověl požadavkům. Pokud nebude žadateli vyhověno, může podat stížnost regulačnímu subjektu. Každý členský stát je povinen zřídit jediný regulační subjekt, který bude samostatným nezávislým orgánem.

Úkolem regulačního subjektu je dohlížet na uplatňování pravidel stanovených ve směrnici a působit jako subjekt nezávislý na orgánech státní správy. Vedle dozorové činnosti rozhoduje také spory mezi provozovatelem infrastruktury a dopravci. V ČR za tímto účelem vznikl 1. dubna 2017 Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (ÚPDI). Před vznikem ÚPDI vykonával tuto úlohu Drážní úřad, což však bylo v rozporu s požadavkem na nezávislost. Parlament ČR k 1. lednu 2024 Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře zrušil a pravomoci regulačního subjektu převzal Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (známý pod zkratkou UOHS).

System zpoplatnění služeb si stanoví jednotlivé členské státy a tato pravidla uvedou ve zprávě o síti, případně musí uvést internetovou stránku, kde jsou pravidla zpoplatnění uvedena. Poplatky za zařízení služeb se platí provozovateli ZS a používají se k financování jejich činnosti. Poplatky nesmí přesáhnout náklady na jejich poskytnutí včetně přiměřeného zisku.

Členské státy měli povinnost zavést účinnost právních a správních předpisů v souladu se směrnicí 2012/34/EU do 16. června 2015.

1.2 Prováděcí nařízení komise (EU) 2017/2177

Evropská komise přijala řadu prováděcích aktů, které směrnicí 2012/34/EU doplňují. Jedním z nich je prováděcí nařízení komise (EU) 2017/2177 ze dne 22. listopadu 2017 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou. (10) Toto nařízení udává podrobný postup a kritéria pro provozovatele zařízení služeb. Jelikož provozovatelé potřebovali upravit vnitřní postupy, mělo se nařízení uplatňovat až od 1. června 2019, což znamenalo zveřejnění v prohlášení o dráze platném pro jízdní řád od prosince 2020.

Nařízení EU v čl. 3 používá definice vztažné k zařízení služeb, např.:

- „základní služba se rozumí služba poskytovaná v kterémkoli ze zařízení služeb uvedeném v příloze II bodě 2 směrnice 2012/34/EU;
- služba související s železniční dopravou se rozumí základní, doplňková nebo pomocná služba uvedená v příloze II bodech 2, 3 a 4 směrnice 2012/34/EU;
- popis zařízení služeb se rozumí dokument, který obsahuje podrobné informace nezbytné pro přístup k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou;
- kapacita zařízení služeb se rozumí kapacita používání zařízení služeb a poskytování služeb za určitou dobu s přihlédnutím k času potřebnému pro přístup a opuštění zařízení služeb.“ (11)

Provozovatelé ZS jsou podle čl. 4 povinni vypracovat popis zařízení služeb, za které jsou odpovědní.

Tento popis musí mimo jiné obsahovat:

- seznam všech zařízení, informace o jejich umístění a provozní dobu;
- kontaktní údaje;
- technické vlastnosti zařízení (vybavení pro nakládku a vykládku, mytí a údržba, vlečky apod.);
- popis všech poskytovaných služeb souvisejících s železniční dopravou, které jsou v zařízení poskytovány;
- postup pro vyžádání přístupu, lhůty pro předkládání žádostí a pro jejich zpracování;
- minimální obsah a formát žádosti o přístup k zařízení a službám;

- informace o používání IT systémů provozovatele, musí-li žadatelé systém používat;
- informace o změnách technických vlastností a dočasných omezení kapacity zařízení;
- informace o poplatcích za získání přístupu k zařízení a službám.

Popis zařízení služeb provozovatelé ZS bezplatně zveřejní na svém internetovém portálu nebo na společném internetovém portálu s odkazem, který bude uveden ve zprávě o síti, případně dodají příslušné informace provozovatelům infrastruktury. Provozovatelé infrastruktury poskytnou pro vytvoření popisu společný vzor, který mohou provozovatelé ZS používat. Pokud je to technicky možné, aktuální informace o dostupné kapacitě zařízení služeb zpřístupní provozovatelé ZS v reálném čase na společném internetovém portálu. Provozovatelé ZS a provozovatelé infrastruktury spolupracují na účinném provozu vlaků do/z zařízení služeb.

Žadatelé ve své žádosti o přístup k zařízení služeb uvedou zařízení nebo službu, kterou požadují. Provozovatel ZS potvrdí žádost bez zbytečného odkladu a odpoví ve stanovené lhůtě. Jestliže provozovatel ZS obdrží žádost, která je v rozporu s jinou žádostí, pokusí se zajistit co nejlepší uspokojení všech žádostí pomocí koordinace s dotčenými žadateli. Posoudí různé možnosti např. alternativní zařízení služeb, změnu provozní doby. Ve chvíli, kdy nelze sladit kolidující žádosti, může provozovatel ZS použít kritéria přednosti. Tato kritéria musí být nediskriminační, objektivní a zveřejněna v popisu zařízení služeb.

Dojdou-li žadatel a provozovatel ZS k závěru, že neexistuje přijatelná alternativa a žádosti nelze vyhovět, může provozovatel ZS tuto zamítnout.

Vybudování nového zařízení služeb vyžaduje značné investice, proto je cílem co nejvíce využívat stávající zařízení. Provozovatel ZS má možnost zavést vhodná opatření k optimálnímu využívání zařízení, např. finanční sankce při nevyužití udělených práv přístupu k zařízení, které opakovaně a úmyslně nevyužil.

Zařízení služeb, které nebylo využíváno po dobu nejméně dvou let, a je o jeho provozování zájem, by mělo být veřejně nabídnuto k nájmu nebo pronájmu.

Provozovatelé ZS, jež nemají žádný strategický význam pro fungování trhu se službami, mohou žádat o výjimku od ustanovení tohoto nařízení. O výjimku žádají u regulačního subjektu. Regulační subjekty vypracují společné zásady rozhodování pro udělení výjimek.

2 LEGISLATIVA V ČR

Česká republika vstupem 1. května 2004 do Evropské unie, a v reakci na směrnici 2012/34/EU a prováděcí nařízení komise (EU) 2017/2177, implementovala podmínky pro přístup k zařízením a službám do:

- zákona č. 266/1994 Sb. o drahách s účinností od 1. dubna 2017 (12);
- vyhlášky č. 76/2017 Sb. ze dne 28. února 2017 o obsahu a rozsahu poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb (13);
- prohlášení o dráze celostátní a drahách regionálních platné pro přípravu jízdního řádu 2016 a pro jízdní řád 2016 účinné od 12. 12. 2014 (14).

2.1 Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách

Zákon o drahách je stěžejní zákon pro železniční dopravu, který upravuje a vymezuje základní instituty. Provozovateli ZS ukládá povinnost sdělit přidělcí kapacity podmínky poskytování služeb a cenu za tyto služby a dále podmínky v případě odepření služby.

Podle § 2 odst. 9 se „zařízením služeb rozumí železniční stanice, zastávka, odstavné koleje, čerpací stanice a jiná technická zařízení, která jsou jejich provozovatelem zvláště určena k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální anebo na veřejně přístupné vlečce.“

Část čtvrtá je věnována provozování zařízení služeb:

„§ 23d odst. (1) Provozovatel zařízení služeb poskytuje dopravcům prostřednictvím tohoto zařízení služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy nediskriminačním způsobem za cenu sjednanou podle cenových předpisů. Cena za služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy nesmí být diskriminační; jde-li o dodávky trakční elektrické energie, zohlední provozovatel zařízení služeb.“

§ 23d odst. (3) Provozovatel zařízení služeb poskytuje tyto služby bez zbytečného odkladu a v čase odpovídajícím jejich povaze a cíli. Provozovatel zařízení služeb smí poskytnutí těchto služeb odepřít jen tehdy,

a) může-li být dopravci stejná služba poskytnuta v jiném zařízení služeb,

- 1. aniž by tím bylo narušeno využití kapacity dráhy přidělené tomuto dopravci nebo by s tím bylo spojeno navýšení jeho nákladů, a*
- 2. provozovatel jiného zařízení služeb službu v požadovaném rozsahu poskytne, nebo*

b) nemůže-li poskytnout tyto služby, byť jen v omezeném rozsahu nebo v jiném než požadovaném čase, z důvodu:

1. naplnění provozního objemu zařízení služeb, nebo
2. rozporu požadavku na poskytnutí služby s technickými nebo provozními podmínkami poskytování služeb.

§ 23d odst. (4) Úřad na žádost toho, komu provozovatel zařízení služeb poskytnutí těchto služeb zcela nebo zčásti odepřel v rozporu s tímto zákonem, uloží provozovateli zařízení služeb uzavřít s žadatelem smlouvu umožňující tyto služby poskytnout alespoň v omezeném rozsahu nebo v jiném než požadovaném čase.“ (12)

2.2 Vyhláška č. 76/2017 Sb.

Vyhláška zapracovává předpisy EU, v souvislosti se zařízením služeb upravuje minimální rozsah a obsah služeb souvisejících s použitím dráhy poskytovaných dopravci a členění zařízení služeb. Členění zařízení služeb spjatá s nákladní dopravou jsou uvedena v těchto částech:

„§ 3 odst. (1) Provozními součástmi železniční stanice jsou

- k) místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí a
- l) kolejiště pro sestavování vlaků a posun drážních vozidel“

§ 3 odst. (3) Odstavné koleje a čerpací stanice jsou zařízením služeb, která jsou provozována bez provozních součástí“

§ 3 odst. (4) Jiná technická zařízení pro provozování drážní dopravy se člení na

- c) nakládací a vykládací zařízení;
- d) stabilní a mobilní zařízení pro překládku přepravních jednotek mezi jednotlivými druhy dopravy;
- e) posunovací zařízení;
- f) obrysnice;
- g) kolejové váhy;
- h) zařízení se zdrojem jiné než trakční elektrické energie, určené pro připojení železničních kolejových vozidel“ (13)

2.3 Prohlášení o dráze a Portál provozování dráhy

Správa železnic, státní organizace (dále jen SŽ) jako přidělce a provozovatel dráhy má podle směrnice 2012/34/EU povinnost vypracovat a zveřejnit Prohlášení o dráze. V Prohlášení jsou uvedeny informace pro subjekty žádající o přístup k zařízení nebo službám.

Jak je uvedeno v prováděcím nařízení Komise (EU) 2017/2177, vytvoří provozovatelé servisních zařízení popis zařízení služeb, které provozují. Lze k tomu použít společný vzor, který je výsledkem spolupráce asociace RNE a IRG-Rail a železničního sektoru, a je zveřejněn v příloze Prohlášení o dráze.

Na portále provozování dráhy Správa železnic zveřejňuje seznam dostupných zařízení služeb (obr.1), který se aktualizuje každé čtvrtletí. Seznam obsahuje údaje, které poskytl příslušný provozovatel zařízení služeb v rozsahu:

- název zařízení služeb;
- označení, zda se jedná o zařízení provozované jedním nebo více provozovateli;
- označení typu zařízení;
- místo napojení na celostátní nebo regionální dráhu;
- zda je nebo není zařízení součástí Evropského nákladního koridoru (RFC);
- označení provozovatele zařízení;
- informace, kde je zveřejněn popis zařízení. (14)

Název	Popis
Informační systémy pro cestující 04_2025 ZMĚNY	účinnost od 1. 4. 2025
Seznam ZS stanice	
Seznam ZS neprovozovaných Správou železnic	
Zařízení pro plnění vodou 2025 01 změny	účinnost od 1.1.2025
Elektrická předtápěcí zařízení 2025 04 změny	účinnost od 1.4.2025
Zásuvkové stojany 2025 04 změny	účinnost od 1.4.2025
Odstavné koleje 2025 04 změny	účinnost od 1.4.2025

Obr. 1: Seznam zařízení služeb

Zdroj: <https://provoz.spravazeleznic.cz>

Dále je na portále zveřejněn popis jednotlivých poskytovaných služeb. Pro nákladní dopravce je určen především popis odstavných kolejí a seznam kolejí se zvláštním režimem (viz Příloha A, B).

Podrobnosti o podmínkách udělení souhlasu s obsazením kolejí se zvláštním režimem jsou popsány v příloze P Prohlášení o dráze. (14)

Informace o cenách za použití zařízení nebo služby zveřejňuje SŽ v popisu zařízení služeb. V současné době SŽ ceny za přístup po dráze k zařízením služeb nekalkuluje a neúčtuje. Cena za doplňkovou službu dodávka trakční elektrické energie je předmětem samostatného smluvního ujednání.

3 KOLEJE SE ZVLÁŠTNÍM REŽIMEM

Práce bude dále zaměřena na koleje se zvláštním režimem, které byly až do roku 2022 součástí zařízení služeb. Autorka zde uvádí výčet zařízení služeb, které Správa železnic, jako provozovatel dráhy nabízí k 13. 12. 2024:

- odstavné koleje;
- zařízení pro plnění vodou;
- elektrická předtápěcí zařízení a zásuvkové stojany;
- vybrané provozní součásti v železničních stanicích;
- pronájem prostor v železničních stanicích;
- informační systémy pro cestující;
- dodávka trakční elektrické energie;
- doplňování pohonných hmot;
- mobilní zdvihací plošiny.

Pro manipulaci s vozovými zásilkami byly v minulosti ve stanicích určeny tzv. nakládkové a vykládkové koleje. Podmínky nakládky/vykládky vozových zásilek byly popsány ve vyhlášce č. 132/1964 Sb. Vyhláška ministerstva dopravy o železničním přepravním řádu. (15) Železnice byla povinna přichystat vůz k nakládce nebo k vykládce na všeobecných nakládkových a vykládkových kolejích, odesílatel měl povinnost naložit a příjemce vyložit zásilku s největším urychlením ve stanovených lhůtách. Při překročení těchto lhůt bylo účtováno zdržné.

V návaznosti na nařízení Komise (EU) 2017/2177 a implementaci do národních dokumentů, zařadila SŽ koleje pro nakládku a vykládku do zařízení služeb. Podmínky pro přístup k tomuto zařízení služeb zveřejnila v Prohlášení o dráze platném od 1. prosince 2017. (16)

Dále byl vydán Popis zařízení služeb – Místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí č.j.16396/2019-SŽDC-GŘ-O11 (17), který specifikoval přístup k místům nakládky a vykládky. Ve jmenovaném popisu zařadila SŽ místa nakládky a vykládky do zařízení služeb ve smyslu směrnice 2012/34 přílohy II, bodu 2. Následně SŽ zavedla na tato místa rezervaci kapacity na dlouhodobé použití v souvislosti se žádostí o kapacitu dráhy do ročního jízdního řádu a s dlouhodobými ad hoc žádostmi. Dopravce s přidělenou kapacitou infrastruktury měl v takovém případě rezervovanou kapacitu místa nakládky a vykládky od přistavení drážních vozidel, po dobu nakládky/vykládky až do doby odvezení v rámci pravidelné obsluhy. Požadavek na nakládku/vykládku byl dopravce

povinen v souladu se skutečností upřesnit nejpozději v pátek předchozího týdne na týden následující. Pokud tak neučinil, považovala SŽ rezervaci za nevyužitou a nabídla ji jiným zájemcům.

Vydaný popis zařízení služeb však vedl ke sporu dopravců, jelikož systém přidělování kapacity ZS se dopravci CityRail, a.s. zdál diskriminační. Rezervace kapacity podle společnosti CityRail, a.s. zvýhodňovala jediného dopravce (ČD Cargo), který měl přidělenou související kapacitu infrastruktury, a tím byl znemožněn přístup jiným dopravcům.

Dne 22. 4. 2020 proto podala společnost CityRail, a.s. návrh k Úřadu pro přístup k infrastruktuře (dále jen Úřad) na přezkoumání souladu Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2020 (vydané Správou železnic) se zákonem o dráhách ve věci podmínek přístupu k zařízení služeb a službám souvisejícím s železniční dopravou.

Dne 23. 9. 2020 nařídil Úřad předběžné opatření (18) o zákazu používání popisu zařízení služeb č. j. 16396/2019-SŽDC-GŘ-O11 v rozsahu vyjmenovaných článků.

Souběžně vydal Úřad dne 23. 9. 2020 usnesení o přerušení řízení z důvodu zaslání žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce (19) k Soudnímu dvoru EU. Úřad požádal o výklad čl. 3 odst. 3 směrnice 2012/34, zda je místo nakládky a vykládky pro přepravu věcí, včetně souvisejících kolejí, zařízení služeb nebo součástí železniční infrastruktury. Úřad v žádosti uvedl pochybnost, zda zařazení do zařízení služeb bylo provedeno v souladu se směrnicí 2012/34.

Soudní dvůr vydal dne 3. května 2022 rozsudek (20), ve kterém konstatoval, že žádost o rozhodnutí o předběžné otázce je nepřijatelná z důvodu funkce Úřadu povahy správní, nikoliv soudní. Otázkou zařazení míst pro nakládku a vykládku se nezabýval. Generální advokát soudního dvora p. Manuel Campos Sánchez-Bordony však vydal ještě před vydáním rozsudku Soudního dvora své stanovisko, ve kterém posoudil jednotlivé otázky Úřadu. Rampy pro nakládku zboží považuje za složku železniční infrastruktury, jejíž použití spadá pod minimální přístupový balík v souladu se směrnicí 2012/34/EU bodem 1 písm. c) přílohy II. (21)

Dne 27. 11. 2020 předseda Úřadu, jako rozkladový orgán, potvrdil rozhodnutí Úřadu ze dne 23. 9. 2020 o předběžném opatření.

Úřad dne 2. 6. 2022 rozhodl o rozporu popisu zařízení služeb a zákona o drahách vydáním rozhodnutí č. j. UPDI-1822/22/ZA. (22) Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne 26. 8. 2022.

Na základě tohoto rozhodnutí, a v souvislosti se zrušením zařízení služeb Místa nakládky a vykládky, byla změnou č. 3 dne 15. 10. 2022 Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních pro jízdní řád

2023 (23) zapracována nově možnost krátkodobého technologického odstavení drážních vozidel na kolejích se zvláštním režimem. Tyto koleje již nejsou součástí zařízení služeb.

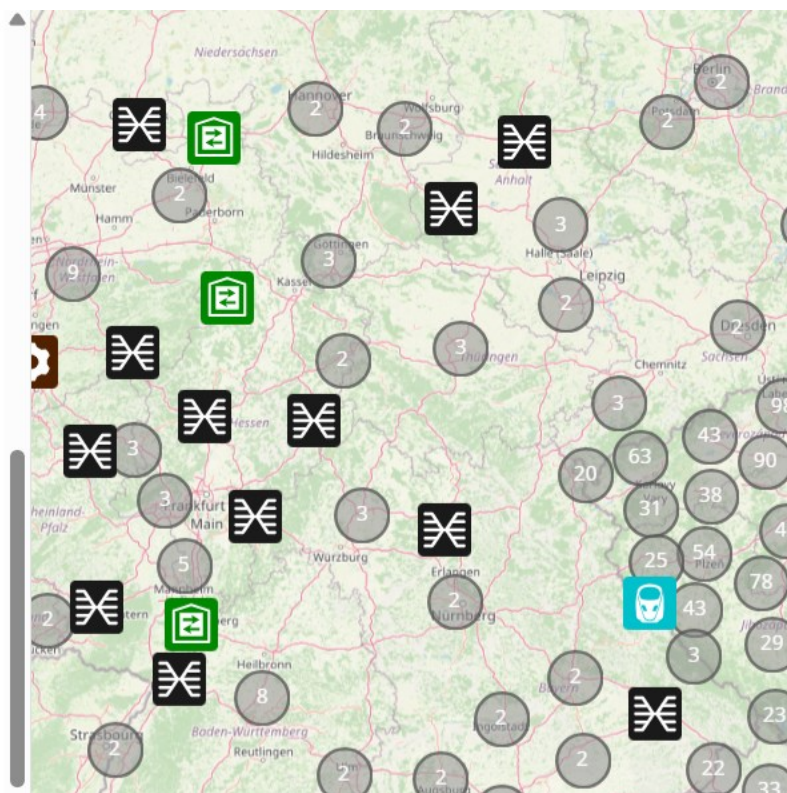
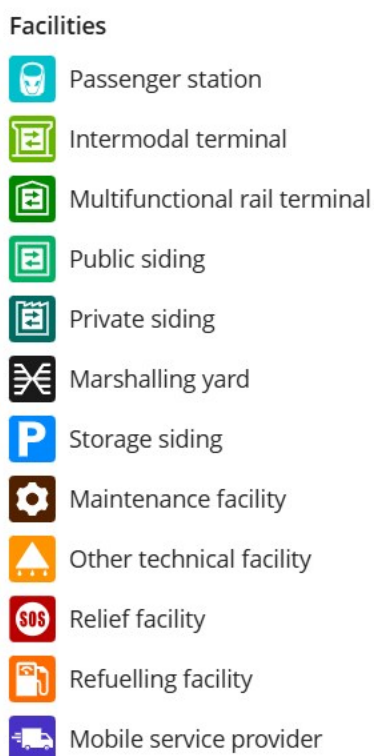
Kolej se zvláštním režimem je kolej, která je zvlášť určena k poskytování krátkodobého technologického odstavení. Maximální doba pro odstavení drážních vozidel je 168 hodin. Podmínky přístupu jsou uvedeny v platném Prohlášení o dráze a seznam kolejí se zvláštním režimem je zveřejněn na portále provozování dráhy.

4 ZAŘÍZENÍ SLUŽEB

V následující části práce je popsán možný přístup dopravců k popisu ZS a k aplikacím, které umožňují objednání jednotlivých nabízených služeb. Jedná se o společný evropský portál Rail facilities portal (RFP) a o aplikaci KAZAS pro ČR.

4.1 Společný portál pro zařízení služeb na železnici (Rail facilities portal)

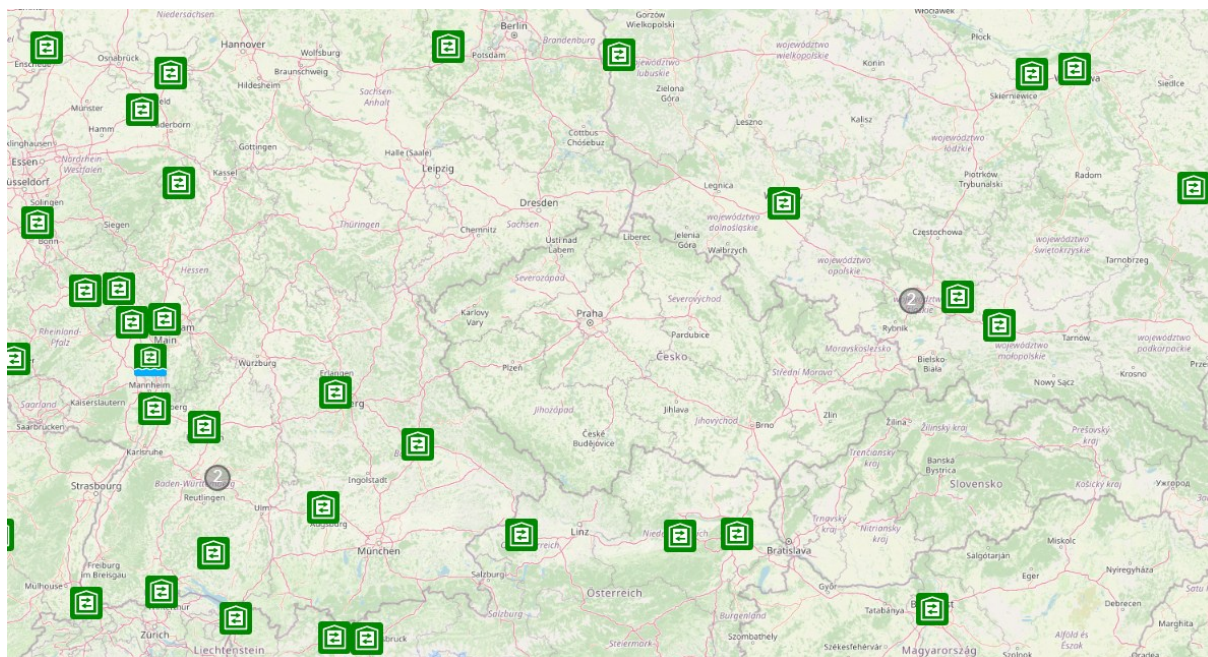
V květnu 2019 byl zprovozněn společný evropský webový portál pro informace o zařízení služeb na železnici, jako jsou nákladní terminály, seřadovací stanice, zařízení údržby a čerpací stanice. Vznik společného portálu iniciovala a schválila Evropská komise. Portál pomáhá plnit povinnosti o zveřejnění popisu ZS vyplývající ze směrnice 2012/34/EU a nařízení EU 2177/2017. Portál byl navržen tak, aby poskytoval dopravcům rychlý přístup k informacím o všech druzích železničních zařízení (zejména nákladních zařízení) a služeb. Zároveň by měl být jediným zdrojem informací, které umožňují lepší plánování dopravy a logistiky. Již v roce 2021 obsahoval portál více než 15 000 zařízení. Česká republika zveřejnila na společném portále popis zařízení služeb jako jedna z prvních zemí. Jednotlivé druhy zařízení služeb jsou zobrazeny formou symbolů na interaktivní mapě (obr. 2). Po výběru symbolu se zobrazí detail s informacemi a parametry zařízení.



Obr. 2: Mapa zařízení služeb

Zdroj: <https://railfacilitiesportal.eu/topology/interactive-map>

Na obr. 3 je výřez mapy multifunkčních železničních terminálů evropských států. Pod multifunkční železniční terminál jsou řazeny ZS pro veřejné použití a pro všechny typy nákladů. Tento typ zařízení poskytuje kromě nakládky či překládky také doplňkové služby jako je skladování.



Obr. 3: Multifunkční železniční terminály v zahraničí

Zdroj: <https://railfacilitiesportal.eu/topology/interactive-map>

Po vyřazení nakládkových a vykládkových kolejí ze zařízení služeb (v roce 2022), SŽ po domluvě se správcem společného portálu ponechala na webovém portále veškeré informace o těchto kolejích zveřejněné, pouze koleje označila jako neprovozované.

V příloze C je ukázka popisu nakládkové a vykládkové koleje č. 17 v ŽST Domažlice, jak je zobrazen na společném portálu RFP.

Ačkoliv se SŽ připojila k užívání společného portálu RFP, podrobný popis jednotlivých typů zařízení služeb, ceny, přidělování kapacity a vyřizování žádostí je zveřejněno na internetových stránkách SŽ portál provozování dráhy (záložka Provozování dráhy / Služby a zařízení služeb).

4.2 Aplikace KAZAS

Pro přidělování kapacity zařízení služeb a udělování souhlasu s obsazením kolejí se zvláštním režimem provozuje SŽ webovou aplikaci KAZAS (Kapacita zařízení služeb). Přístup do této aplikace mají zaměstnanci SŽ a dopravci.

Dopravce zadává v aplikaci svůj požadavek nejpozději tři pracovní dny před termínem začátku udělení souhlasu. Ze seznamu vybere požadovanou železniční stanici, ve které zvolí kolej, potřebnou













délku koleje, datum a čas začátku a konce požadované kapacity. Po zadání údajů si dopravce může v aplikaci ihned ověřit, zda se nejedná o konfliktní požadavek, včetně požadavků čekajících na schválení. V případě konfliktního požadavku tento odchází k posouzení příslušnému přidělici. Pokud je kapacita volná, schválení je provedeno automaticky.

V případě, že dopravce nehodlá přidělenou kapacitu využít, musí svoji žádost zrušit minimálně 24 hodin předem. Na obr. 4 je příklad přehledu požadavků v ŽST Domažlice zobrazovaný v aplikaci KAZAS, na obr. 5 jsou stejné požadavky zobrazeny v podobě kalendáře. Podrobnější náhled na požadavky dopravců je uveden v příloze D.

Služebna	Typ	Druh	Kolej	ID	Začátek	Konec	Doprovce
Domažlice	ZS	Zásuvkový stojan	8	1149797	08.12.2024 00:00	13.12.2025 23:59	GW Train Regio a.s.
Domažlice	KSR	Kolej se zvláštním režimem	13	1148245	03.03.2025 00:00	07.03.2025 15:30	ČD Cargo, a.s.
Domažlice	KSR	Kolej se zvláštním režimem	17	1148486	03.03.2025 00:00	07.03.2025 15:30	ČD Cargo, a.s.
Domažlice	KSR	Kolej se zvláštním režimem	402	1149529	03.03.2025 00:00	09.03.2025 22:00	ČD Cargo, a.s.
Domažlice	KSR	Kolej se zvláštním režimem	21	1145668	03.03.2025 02:00	09.03.2025 23:00	CityRail, a.s.

Obr. 4: Požadavky dopravců na ZS v ŽST Domažlice (výřez)

Zdroj: <https://rcp.spravazeleznic.cz/aplikace/kazas/obsazeni>

Vybrané období: Od: 03.03.2025 Do: 09.03.2025		pondělí 3.3.2025	úterý 4.3.2025	středa 5.3.2025	čtvrtek 6.3.2025
Domažlice Kolej se zvláštním režimem 13   	ČD Cargo, a.s. 3.3. 0:00 7.3. 15.30				
Domažlice Kolej se zvláštním režimem 15   					
Domažlice Kolej se zvláštním režimem 17   	ČD Cargo, a.s. 3.3. 0:00 7.3. 15.30				
Domažlice Kolej se zvláštním režimem 21   	CityRail, a.s. 3.3. 2:00 9.3. 23.00				

Obr. 5: Požadavky v kalendáři

Zdroj: <https://rcp.spravazeleznic.cz/aplikace/kazas/kalendar>

Po uvolnění koleje je dopravce povinen tuto informaci zadat do aplikace KAZAS (obr. 6). Zadáním potvrzuje, že kolej je řádně vyčištěna, všechna drážní vozidla jsou odvezena a je odklizen případný materiál.

Úprava záznamu č. 1148486 pro dopravce ČD Cargo, a.s.

Stanice	Domažlice (735159)	
Typ	Kolej se zvláštním režimem	
Místo (kolej)	17	
Požadovaná délka koleje (m)	87	
Začátek (od)	3.3.2025	0:00
Konec (do)	7.3.2025	15:30
		Ověřit
Upřesnění zadavatele		
Upřesnění schvalovatele	(Původní konec: 09.03.2025 22:00:00)	
Stav požadavku	schváleno	
Požadavek zadal	Frömmel Pavel Ing. dne 06.11.2024 10:22:59	
Požadavek schválil/zamítl	KaZaS (automaticky) dne 06.11.2024 10:22:59	
Potvrzení uvolnění místa	7.3.2025	15:30
Uvolnění zadal	Vítková Michaela dne 07.03.2025 15:58:40	

Obr. 6: Zápis uvolnění koleje

Zdroj: <https://rcp.spravazeleznic.cz/aplikace/kazas/editace>

V případě neuvolnění koleje nebo nevyplnění údajů o uvolnění koleje, je dopravce povinen uhradit sankci za každou takovou kolej do doby jejího uvolnění. Výše sankce je uvedena v příloze P Prohlášení o dráze (obr. 7).

	Výše sankce [Kč/započatá hodina]
Výše sankce za každou započatou hodinu v období 1. až 24. hodina	50,-
Výše sankce za každou započatou hodinu v období 25. až 48. hodina	100,-
Výše sankce za každou započatou hodinu v období 49. až 72. hodina	150,-
Výše sankce za každou započatou hodinu v období 73. až 96. hodina	200,-
Výše sankce za každou započatou hodinu v období od 97. hodiny	250,-

Obr. 7: Sankce za neuvolnění koleje (výřez)

Zdroj: (14)

5 PŘÍSTUP STÁTŮ V EVROPĚ

V následující části práce je popsán systém zařízení služeb (nakládkových a vykládkových kolejí) ve vybraných státech v Evropě. Je uveden legislativní popis těchto zařízení v jednotlivých státech a systém zpoplatnění služby.

5.1 Německo

V následující části práce budou uvedeny německé legislativní dokumenty, které definují zařízení služeb, popisují přístup ke kolejím pro nakládku a vykládku a způsob jejich zpoplatnění.

Všeobecný zákon o dráhách (AEG)

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) (24) je předpis z roku 1993, a stejně jako Zákon o dráhách České republiky, definuje pojmy týkající se železniční dopravy.

„§ 2 Definice

(9) Zařízením služeb se rozumí zařízení, včetně pozemků, budov a zařízení schopné poskytovat jednu nebo více služeb uvedených v příloze 2 bod 2 až 4 zákona o regulaci drah, mezi které jsou zařazeny nákladní terminály.“ (24)

Zákon o regulaci drah (ERegG)

Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) (25) byl vydán 29. 8. 2016 a upravuje pravidla pro poskytování a užívání železniční dopravní cesty a servisního zařízení ve smyslu všeobecného zákona o dráhách. Zde jsou vybrány články související se zařízením služeb:

„§ 1 Předmět, rozsah, definice

(5a) Provozovatelem nakládacích ramp je jakýkoli provozovatel železničních zařízení, který je odpovědný za výstavbu, provoz, údržbu a obnovu nakládacích ramp, včetně přístupových cest k těmto nakládacím rampám.

(19) Podmínkami použití zařízení služeb se rozumí popisy zařízení služeb uvedené v čl. 3 bodu 3 prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/2177.

(27) Nakládací rampy jsou pevné konstrukce umístěné podél železničních tratí, které usnadňují nakládku a vykládku nákladních vozů překonáním výškového rozdílu mezi nákladním vozem a okolím.

§ 32 Stanovení poplatků provozovatele zařízení služeb

(1) Poplatky za zpřístupnění dráhy v zařízeních služeb podle přílohy č. 2 bodu 2 a za poskytování služeb v těchto zařízeních nepřevyšují náklady na poskytování těchto služeb navýšené o přiměřený zisk.

Příloha 1 Seznam železničních zařízení

Železniční zařízení zahrnují následující zařízení, pokud jsou součástí hlavních a vedlejších kolejí, s výjimkou kolejí v opravárenských dílnách, železničních depech nebo lokomotivních halách a soukromých vlečků:

6. přístupové cesty pro cestující a zboží, včetně přístupových cest a přístupu pro pěší.

Příloha 2 Služby poskytované železničním podnikům

Přístup, včetně přístupu k železnici, je umožněn do následujících zařízení služeb, pokud jsou k dispozici, a ke službám poskytovaným v těchto zařízeních:

b) nákladní terminály;

c) seřadovací nádraží a zařízení pro sestavování vlaků, včetně posunovacích zařízení;“ (25)

Prohlášení o dráze (NBN 2024)

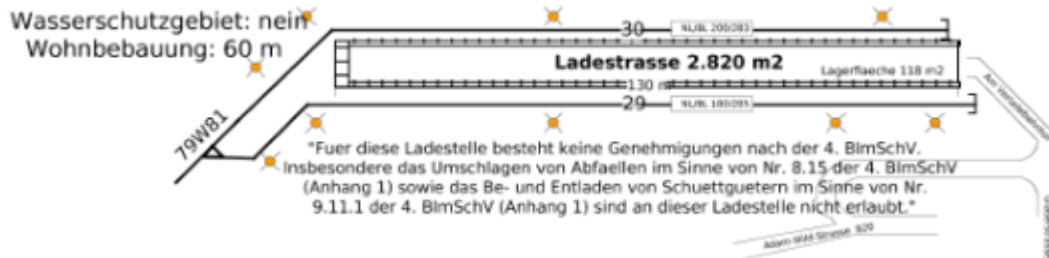
V prohlášení o dráze *Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG (INB) 2025* platném od 15. 12. 2024 (26) jsou zveřejněny podmínky přístupu k zařízení služeb. Na domovské stránce DB InfraGO AG (<https://www.dbinfrago.com/web>) je zveřejněn přehled všech nabízených zařízení služeb. DB InfraGO AG rozlišuje zařízení služeb podle funkcí a kategorií produktů. Rozlišují se funkce sestavení vlaku, odstavení vlaku, nakládka a vykládka. Každé funkci je dále přiřazena kategorie produktu. Rozhodujícím faktorem pro zařazení do kategorie je technické vybavení a dostupná využitelná délka kapacity. Rozsah služeb ve všech kategoriích produktů „Nakládka a vykládka“ zahrnuje nakládací cestu, všechny stávající nakládací rampy, příjezdovou cestu a související koleje, jejich výhybky a veškerá trolejová vedení. Poplatek za používání servisních zařízení je stanoven na základě příslušné kategorie produktu a počtu hodin používání. Na obr. 8 je příklad zařízení služeb nabízeného v ŽST Furth im Wald se sazbou za hodinu užívání.

93437 Furth im Wald
Bayern

Ansprechpartner
APS.S@deutschebahn.com

Erreichbarkeit der Ladestelle
A3, B20, ca. 53 km

Größe Ladestrasse [m²]
2820



Beschreibung Ladegleis

Gleis-Nr.	NL	OL [m]	Gleisanbindung (ein-/zweiseitig)	Stundenpreis 2024	Stundenpreis 2025	Produktkategorie	Verladung über	NL Ladekante [m]
29	180	0	Einseitig	2,67	2,95	Be-,Entladung 2	L	130
30	200	0	Einseitig	2,67	2,95	Be-,Entladung 2	L	130

Obr. 8: Koleje pro nakládku v ŽST Furth im Wald Zdroj:Prospekt Ladestellen Fahrplanjahr 2025

Portál síťového systému APN (<https://apn.noncd.db.de/APN2020.SucheServiceeinrichtungen>) umožňuje zobrazit a objednávat zařízení služeb nabízené DB InfraGO AG. Po vyplnění požadované stanice a dne nakládky, se žadateli zobrazí využitelné koleje, jejich délka, délka nakládací hrany a cena (viz obr. 9). Dále je možné si zobrazit grafický plánec všech zařízení služeb, které jsou v příslušné stanici nabízeny (Příloha E).

Konflikt?	Betriebsstelle	Skizze	Gleis	Produktkategorie	Nutzungsentgelt Gleis
<input type="checkbox"/>	F	Furth im Wald	29	Be-,Entladung 2	141,60 €
<input type="checkbox"/>	F	Furth im Wald	30	Be-,Entladung 2	141,60 €

Anbindung	Oberleitung	Oberleitungslänge (m)	Nutzlänge (m)	Ladekantenlänge (m)
Einseitig	nein	0	180	130
Einseitig	nein	0	200	130

Wasserschutzgebiet: nein
Wohnbebauung: 60 m

Ladestrasse 2.820 m²
Lagerfläche 118 m²

Für diese Ladestelle besteht keine Genehmigungen nach der 4. BImSchV. Insbesondere das Umschlagen von Abfällen im Sinne von Nr. 8.15 der 4. BImSchV (Anhang 1) sowie das Be- und Entladen von Schuettdütern im Sinne von Nr. 9.11.1 der 4. BImSchV (Anhang 1) sind an dieser Ladestelle nicht erlaubt.

▼ Zusätzliche Angaben für ein mögliches Koordinierungsverfahren

Alternative Betriebsstelle (*)	<input type="text" value="Furth im Wald /NFW"/>	Anbindung (*)	<input type="text" value="Einseitig"/>
benötigte Nutzlänge [m] (*)	<input type="text" value="180"/>	Oberleitung (*)	<input type="text" value="ohne Oberleitung"/>
		Art der Fahrt	<input type="text"/>

Obr. 9: Objednávka koleje v systému APN

Zdroj: <https://apn.noncd.db.de>

5.2 Slovensko

Slovenská legislativa zabývající se zařízením služeb je popsána v následující části. Dále je uveden způsob zpoplatnění kolejí pro nakládku a vykládku.

Zákon o dráhách č. 513/2009

Zákon o dráhách a o změně a doplnění některých zákonů č. 513/2009 z 28. 10. 2009 (27)

vznikl na základě usnesení Národní rady Slovenské republiky a upravuje pravidla a provoz drah. Podmínky přístupu k zařízení služeb popisují následující články:

„§ 54 Podmínky přístupu k službám

(2) Železniční podniky mají za poplatek nárok na přístup včetně přístupu k servisním zařízením podle přílohy č. 13 části B druhého bodu a ke službám poskytovaným v těchto zařízeních.

(3) Servisním zařízením je zařízení včetně pozemku, budovy a vybavení, které bylo vcelku nebo zčásti speciálně upravené tak, aby bylo možné poskytování jedné nebo více služeb uvedených v příloze č. 13 části B ve druhém a čtvrtém bodě.

§ 55 Určování úhrady

(1) Manažer infrastruktury navrhuje úhradu za používání železniční infrastruktury a servisních zařízení podle regulačního rámce určeného regulačním orgánem.

Příloha č. 13 část B Služby poskytované železničním podnikům

bod 2 Přístup včetně traťového přístupu se poskytuje k těmto servisním zařízením, pokud existují, a ke službám poskytovaným v těchto zařízeních:

b) nákladní terminály,

c) seřadovací stanice a zařízení na seřadování vlaků včetně zařízení na posun.

d) odstavné koleje, kterými se rozumí koleje určené na dočasné odstavení vozů mezi dvěma úkony“
(27)

Podmínky používání železniční sítě 2024/ 2025

Železnice Slovenské republiky vydávají Podmienky používania železničnej siete pre cestovný poriadok 2024/ 2025 (PPŽS) (28) v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU. Podmínky k zařízení služeb jsou stanoveny takto:

„7. ŽSR musí vypracovat „Popis servisního zařízení“, které provozuje, a zabezpečit jejich zveřejnění v PPŽS a na svých webových stránkách.

7.2 ŽSR na svých webových stránkách (www.zsr.sk) v části Dopravcovia/Iné služby vytvořil záložku Servisné zariadenia, kde jsou zveřejněné všeobecné informace o zařízení služeb.

7.3.5 Začátek a konec pobytu vozu se zaznamená do informačního systému datumem a časem příjezdu a odjezdu vozu. Úhrada je stanovena za každých započatých 24 hodin pobytu vozu ve stanici po odečtení stanovených časů začátku a konce poskytnutí koleje.“ (28)

Železnice ŽSR nerozlišuje odstavné koleje a koleje pro nakládku a vykládku, jako tomu je v jiných státech. Z důvodu potřebných úkonů s vozem v železniční stanici (odvěšení Lv, přistavení vozu k nakládce/vykládce, přepravní úkony apod.) je vůz osvobozen od účtování poplatku 36 hod po příjezdu vozu do stanice a 36 hod před odjezdem vozu. Pro stanovení úhrady za použití odstavných kolejí vyčleněných pro dočasné odstavení vozů mezi dvěma úkony je podstatná skutečná délka pobytu vozu na kolejích. Poplatek se účtuje za každých započatých 24 hodin nad rámec osvobození od zpoplatnění.

V Opatrenie č. 2/2018 Dopravného úradu zo 7. septembra 2018, ktorým sa určujú úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre a servisným zariadeniam (29) je v príloze č. 2 bod d) uvedená výše úhrad za používání odstavných kolejí vyčleněných na dočasné odstavení vozů mezi dvěma úkony. (obr. 10)

USZ4
v eurách za každých začatých 24 hodín pobytu 1 vozňa bez dane z pridanej hodnoty
0,195

Obr. 10: Poplatek za použití odstavných kolejí (výřez)

Zdroj: (29)

5.3 Rakousko

Také Rakousko má do své legislativy implementovány směrnice a nařízení EU pojednávající o zařízení služeb. Objednání koleje pro nakládku mohou dopravci realizovat prostřednictvím webového portálu <https://servicehub-iam.oebb.at/>, výše poplatku za ZS je uvedena v Prohlášení o dráze SNNB.

Zákon o drahách (EisbG)

Federální zákon o drahách, kolejových vozidlech na železnici a provozu na železnici (zákon o železnici 1957 – EisbG) Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 – EisbG) (30) ve verzi ze 17. 2. 2025 obsahuje kromě definice základních pojmů železnice také ustanovení o zařízení služeb:

„§ 58a. Servisní zařízení

(1) Zařízení služeb je zařízení včetně pozemků, budov a zařízení, které bylo zcela nebo zčásti speciálně upraveno tak, aby v něm mohlo poskytovat jednu nebo více služeb uvedených v § 58b odst. 1 až 3 jako služby.

§ 58b. Přístup k obslužným zařízením, poskytování služeb

(1) Provozovatelé zařízení služeb musí bez jakékoli diskriminace umožnit železničním podnikům, které o to požádají, přístup, včetně přístupu na trať, ke svým níže uvedeným zařízením služeb a ke službám poskytovaným v těchto zařízeních služeb:

2. nákladní terminály;

3. seřadovací nádraží a zařízení pro sestavování vlaků včetně posunovacích zařízení.

§ 69b. Servisní poplatky

(1) Při určování poplatků za zpřístupnění železnice v servisních zařízeních a za poskytování služeb poskytovaných v servisních zařízeních nesmí poplatky přesáhnout vynaložené náklady navýšené o přiměřený zisk. To platí i v případě, že poskytování doplňkových nebo vedlejších služeb nabízí pouze jediný provozovatel zařízení služeb.

(3) Poplatky za zpřístupnění servisních zařízení, včetně přístupu na železnici, a za poskytování služeb stanoví a vybírá provozovatel servisního zařízení.“ (30)

Prohlášení o dráze (SNNB)

Schienennetz Nutzungsbedingungen 2025 der ÖBB Infrastruktur AG (SNNB) platné od 15. 12. 2024 (31) ve vztahu k zařízení služeb obsahuje následující články:

„7.3.7.2 Služby ÖBB-Infrastruktur AG zahrnují využívání kolejových zařízení pro odstavování, stání, nakládku a vykládku a dalších technických zařízení, jakož i přístup ke službám spojeným s tímto využíváním a definovaným níže.

Koleje pro nakládku a vykládku zahrnují koleje pro překládku v místech nakládky, koleje pro nakládku a vykládku v kontejnerových terminálech a ROLA a koleje v zařízeních pro překládku minerálních olejů a kapalných plynů. Služba je nabízena za poplatek a zahrnuje použití kolejí pro nakládku a vykládku, jakož i použití související nakládací dráhy včetně překládacích ploch, pokud jsou ve vlastnictví společnosti ÖBB-Infrastruktur AG, a to výhradně po dohodnutou dobu pro nakládku a vykládku. Služba nezahrnuje použití ploch pro (dočasné) skladování zboží. Tyto plochy lze objednat samostatně.“ (31)

Při použití – nakládacích míst, kontejnerových terminálů a ROLA a kolejí pro překládku minerálních olejů a zkapalněných plynů se účtuje poplatek za každý přistavený vůz (viz obr. 11)

Nr.	Leistung	Leistungs- einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung von Manipulationsgleisen zur Be- und Entladung			
4.3.1	Ladegleisnutzung	Wagen	0,61
4.3.2	Terminal- und ROLA-Gleisnutzung	Wagen	0,61
4.3.3	Gleisnutzung in Mineralöl- und Flüssiggasumschlaganlagen	Wagen	0,61

Obr. 11: Poplatky za použití kolejí pro nakládku a vykládku (výřez)

Zdroj: (31)

5.4 Polsko

V Polsku definuje pojem zařízení služeb Zákon o železniční dopravě, popis a přístup k ZS definuje Prohlášení o dráze v aktuálně platném znění. Podrobné informace o poskytovaných službách a vybírání poplatků má manažer infrastruktury zveřejněn na svých webových stránkách www.plk-sa.pl.

Zákon o železniční dopravě

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (32) o zásadách užívání železniční dopravní cesty, řízení a údržby definuje využívání zařízení služeb takto:

„Kapitola 6a Zařízení služeb

čl. 36a. Poskytování zařízení služeb

1. Poskytování zařízení infrastruktury služeb, dále jen "zařízení", spočívá v umožnění železničním dopravcům na jejich žádost zpřístupnit železniční koleje v tomto zařízení a využívat služby uvedené v bodech 2 a 3 přílohy č. 2 zákona, pro jejichž poskytování je zařízení speciálně upraveno. Vyžaduje-li to zvláštní povaha poskytovaných služeb, zahrnuje poskytování zařízení i užívání zařízení.

čl. 36e. Poplatky za přístup do zařízení

1. Provozovatel určuje výši poplatků, které účtuje železničním dopravcům za přístup do zařízení.
2. Poplatky uvedené v odstavci 1, nesmí překročit náklady na poskytování zařízení, které nese provozovatel, navýšené o přiměřený zisk, chápaný jako míra návratnosti vlastního kapitálu s přihlédnutím k případnému riziku nesenému provozovatelem, nepřesahující 10 % ročně.

Příloha č. 1 Seznam prvků železniční infrastruktury

Železniční infrastruktura zahrnuje tyto prvky, pokud tvoří součást železniční trati, železniční vlečky nebo jiné železniční trasy nebo jsou určeny k jejich vedení, přepravě osob nebo zboží nebo k jejich údržbě:

7) nákladní rampy, včetně nákladních terminálů, spolu s trasami pro dodání a odvoz zboží na veřejné komunikace.

Příloha č. 2 Služby poskytované železničním dopravcům správci infrastruktury a provozovateli zařízení servisní infrastruktury

2. Přístup k zařízení zahrnuje přístup k železničním tratím a poskytování služeb v následujících zařízeních obslužné infrastruktury:

2) nákladní terminál.“ (32)

Prohlášení o dráze 2024/2025

V Prohlášení o síti 2024/2025 (33) je uveden odkaz na webové stránky (www.plk-sa.pl), na kterých jsou v záložce *Klienti i kontrahenci / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / Obiekty infrastruktury uslugowej* zveřejněny veškeré podrobnosti o přístupu, poskytování služeb a vybírání poplatků za servisní zařízení. Jedním ze zveřejněných dokumentů jsou Pravidla a předpisy upravující přístup do servisních zařízení, které spravuje PKP Polskie Linie kolejowe S. A. (34). O nákladkových kolejích je uvedeno toto:

„2.1.4 Nakládkové koleje OIU

1. Nakládkové koleje OIU zahrnují koleje určené speciálně k provádění nakládacích prací, které se nacházejí na nádražích, nakládacích rampách nebo místech s možností prací, které spravuje společnost PLK S.A.

2.2.4. Nakládkové koleje OIU

1. Charakteristiky kolejí a technické podmínky pro přístup do OIU Nakládkové koleje jsou uvedeny v příloze 5.1 Řádu OIU.

3.2. Žádost o přidělení kapacity v OIU seřadovací nádraží, odstavné koleje, nakládkové koleje

1. Žádost o přidělení se podává elektronicky prostřednictvím „Modulu pro žádosti o kapacitu – posun a odstavení“.

4.1. Poplatky za přístup k OIU

7. Poplatek za použití nákladkových kolejí OIU se stanoví jako součin doby obsazení dráhy železničními vozidly dopravce a jednotkové sazby, přičemž v případě překročení 12 hodin stání se poplatek stanoví s přihlédnutím k jednotkové sazbě zvýšené v návaznosti na předchozí dobu stání za každých dalších započatých 12 hodin stání o výši jednotkové sazby.

8. U zařízení OIU Nakládkové koleje bez osvětlení se poplatek stanoví podle odstavce 7 za dobu obsazení dráhy ve dne a za dobu obsazení dráhy za tmy podle odstavce 6.

V příloze 5.2 nařízení OIU jsou uvedeny hodiny pro jednotlivá období, během nichž platí tma.

9. Doba obsazení koleje se počítá od okamžiku obsazení koleje do jejího uvolnění.“ (34)

Seznam jednotlivých sazeb za přístup k zařízení služeb je uveden v příloze 7 „Poplatky za přístup ke službám (OIU) spravované PKP Polskie Linie Kolejowe S.A“ (35). V aktuálně platném znění od 15. prosince 2024 je poplatek stanoven takto (obr. 12):

„ Poplatek se účtuje od okamžiku obsazení koleje až do jejího uvolnění. Poplatek za obsazení rampy a kolejiště po uplynutí více než 1 hodiny od ukončení nakládky je stanoven dle individuální kalkulace.“ (35)

Dostup do OIU "Tory ładunkowe"	27,73 zł/godz./tor	Opłata naliczana jest od momentu zajęcia toru do momentu jego zwolnienia. Opłata za zajęcie rampy i placu powyżej 1 godziny po zakończeniu czynności ładunkowych ustalana jest według indywidualnej kalkulacji.
--------------------------------	--------------------	--

Obr. 12: Poplatek za přístup k nakládkové koleji (výřez)

Zdroj: (35)

5.5 Shrnutí přístupu evropských států

Z analýzy legislativních dokumentů jednotlivých států je patrné, že definice pojmu zařízení služeb byla do zákonů o dráze a Prohlášení o dráze ve všech výše uvedených státech implementována plně v souladu se Směrnicí 2012/34/EU.

Zpoplatnění místa nakládky a vykládky je v jednotlivých zemích nastaveno odlišně. V Německu je poplatek stanoven za kolej a hodinu obsazení, výše poplatku dále závisí na kategorii stanice. Systém objednání koleje v aplikaci APN je pro dopravce velmi přehledný, jelikož kromě parametrů koleje vidí zároveň cenu za celkovou dobu obsazení koleje. Také Polsko má nastaveno zpoplatnění za kolej a hodinu obsazení. Dále je nutné počítat s poplatkem za osvětlení koleje v případě nakládky ve večerních hodinách. Slovensko poskytuje při nakládce vozu 72 hod zdarma, nad tento čas účtuje poplatek za vůz a den. V Rakousku je stanoven poplatek za vůz a hodinu, objednané obsazení koleje zahrnuje zároveň dočasné využití prostoru pro skladování zboží. Objednání koleje k nakládce probíhá online v systému M-AMA na základě přihlašovacích údajů dopravce.

V tabulce 1 je souhrnný přehled zpoplatnění kolejí pro nakládku a odstavných kolejí ve státech popisovaných v této práci. Zpoplatnění je rozděleno podle způsobu výpočtu (za kolej či vůz).

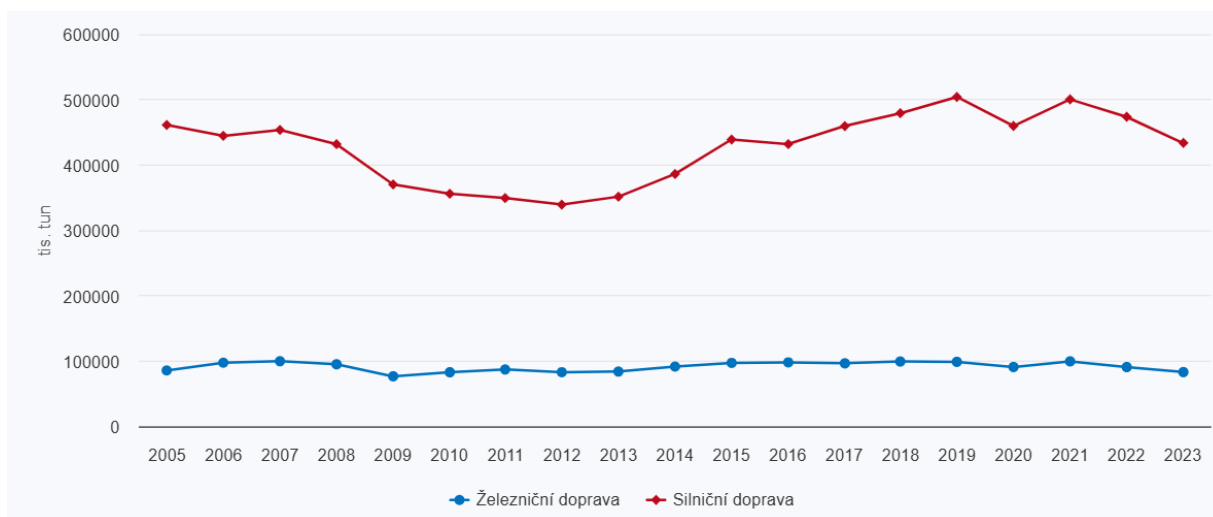
Tab. 1: Přehled zpoplatnění zařízení služeb

Zařízení služeb		SŽ	DB InfraGo	PKP PLK	ŽSR	ÖBB Infra
Koleje pro nakládku za	vůz	ne	x	x	ano	ano
	kolej	ne	ano	ano	x	x
Odstavné koleje za	vůz	ne	x	x	ano	x
	kolej	ne	ano	ano	x	ano

Zdroj: autorka

6 NÁVRH VYUŽITÍ KOLEJÍ SE ZVLÁŠTNÍM REŽIMEM PRO PŘEPRAVU ODPADU

Nákladní železniční doprava v celé Evropě posledních 10 let řeší velký úbytek zakázek. S ohledem na dlouhodobý trend útlumu některých komodit (např. uhlí) a končící kůrovcovou kalamitu lze v České republice předpokládat zánik těchto přeprav. Na obr. 13 je zobrazen podíl přeprav zboží v silniční a železniční dopravě a na obr. 14 pokles objemu přeprav po železnici za posledních 5 let.



Obr. 13: Podíl silniční a železniční přepravy zboží v ČR v letech 2005-2023

Zdroj: <https://csu.gov.cz/doprava>

	2019	2020	2021	2022	2023
Přeprava věci celkem (tis. tun)	98 804	90 902	99 550	90 797	83 120
vnitrostátní	37 299	30 529	32 031	33 960	29 005
Převážní výkon celkem (mil. tkm)	16 180	15 251	16 326	16 368	15 038
vnitrostátní	5 557	4 579	4 794	5 396	4 515

Obr. 14: Objem přeprav zboží v ČR za 5 let

Zdroj: <https://www.sydos.cz/cs/prepravaCR.htm>

V posledních letech musí železniční dopravci řešit nově nařízené povinnosti Evropskou unií jako je jednotný zabezpečovací systém ETCS nebo tiché brzdové špalky. Veškeré modernizační prvky znamenají pro dopravce vyšší náklady, které musí částečně promítat do cen pro zákazníka.

Jedním z důvodů poklesu objemu přeprav je cena za tuto službu, jelikož přeprava železniční je dražší než přeprava silniční. Podmínky obou způsobů dopravy nejsou zcela srovnatelné, především ve způsobu přístupu k dopravní infrastruktuře. Silniční síť je zpoplatněna pouze částečně a placeným

úsekům se lze vyhnout objízdou trasou, kdežto železniční síť je zpoplatněná zcela. Dalším hlediskem jsou náklady na energii pro dopravu, která železniční dopravě roste rychleji než dopravě silniční (za posledních 5 let cena elektřiny vzrostla o 100 %, zatímco cena nafty o 10 %). Pro zákazníky je cena za přepravu tuny zboží stále klíčovým faktorem při výběru druhu dopravy, což často vede k preferenci silniční dopravy.

Správa železnic jako podporu železniční nákladní přepravy vyhlásila ve změně č. 3 Prohlášení o dráze 2025 platné od 2. 12. 2024 snížení hodnoty produktového faktoru P3 „Nákladní doprava v rámci svozového a rozvozového systému jednotlivých vozových zásilek“ z hodnoty 0,2 na hodnotu 0,05. Tento produktový faktor je součástí výpočtu ceny za použití dráhy jízdou vlaku. (36)

Největší pokles zaznamenala přeprava jednotlivých vozových zásilek. Jedná se o přepravu menšího objemu zboží naloženého v jednom, maximálně pěti železničních vozech. Provoz tohoto typu přeprav je pro dopravce náročný na personální potřeby (přeprava v několika vlacích, řazení v seřadovacích stanicích) a také časově náročný. Přesto přeprava jednotlivých zásilek tvoří téměř 30 % celkového objemu přeprav po železnici.

Právě přeprava jednotlivých vozových zásilek má největší souvislost s využíváním zařízení služeb, zejména kolejí pro nakládku a vykládku vozů.

Jak je uvedeno v kapitole 4.2 této práce, dopravci si mohou rezervovat kolej k nakládce a vykládce v aplikaci KAZAS. V tabulce 2 je uveden počet železničních stanic, ve kterých jsou prostřednictvím této aplikace nabízeny koleje se zvláštním režimem (podle počtu nabízených kolejí). Celkem se jedná o 755 železničních stanic z celkového počtu 2867 ŽST v České republice.

Tab. 2: Počet ŽST s kolejemi se zvláštním režimem v jednotlivých oblastních ředitelstvích SŽ

	1 kolej	2 koleje	3 koleje	4 a více kolejí
OŘ Brno	73	21	11	6
OŘ Hradec Králové	120	35	8	2
OŘ Ostrava	97	30	11	7
OŘ Plzeň	89	32	7	6
OŘ Praha	84	17	5	5
OŘ Ústí nad Labem	57	17	11	4

Zdroj: autorka na základě údajů z aplikace KAZAS

Z tabulky je patrné, že Správa železnic nabízí možnost nakládky a vykládky vozů v téměř každé čtvrté železniční stanici. Databázi kolejí v těchto stanicích je nezbytné udržovat stále aktuální. SŽ musí v aplikaci zaznamenávat případná omezení provozuschopnosti, jako např. výluková činnost či nesjízdnost koleje. Dále je potřeba zajistit zaměstnance na řešení případných konfliktů při žádostech. A to vše s nulovým finančním ziskem, jelikož za obsazení kolejí se zvláštním režimem nevybírá SŽ žádný poplatek.

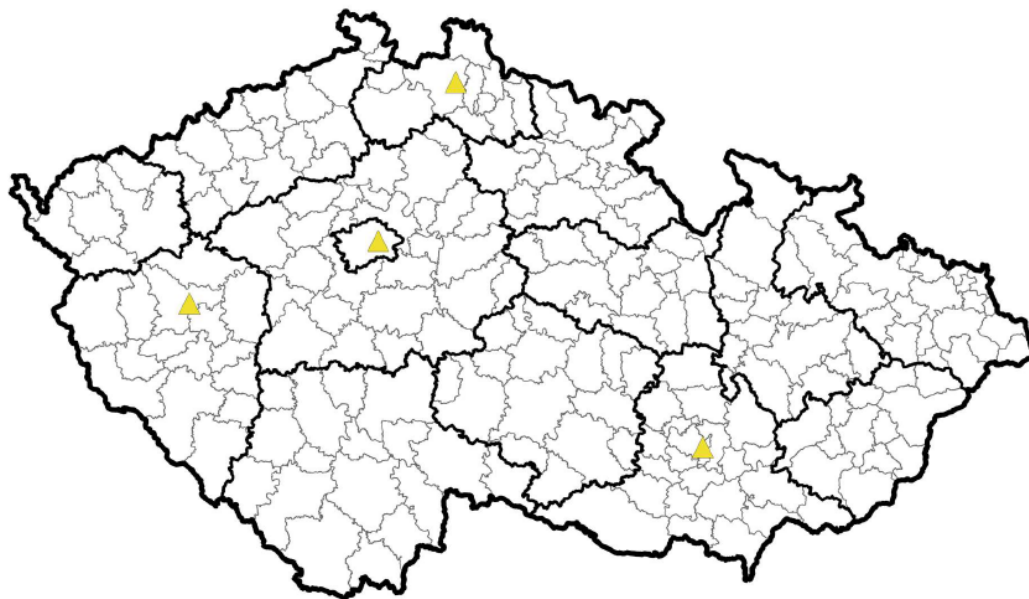
Problematický může být i přístup k těmto kolejím. Správa železnic (původní název Správa železniční dopravní cesty, s. o.) vznikla v roce 2003 jako jeden z nástupnických subjektů při zániku státní organizace České dráhy. SŽ měly vystupovat jako vlastník a provozovatel dráhy. Při transformaci a dělení majetku však SŽ dostala pouze kolejiště, železniční zastávky a nástupiště v železničních stanicích (s výjimkou prvních perónů spojených s výpravní budovou). K převodu nádraží a dalších budov došlo až v roce 2016. Nicméně stále zůstává nedořešena problematika převodu (prodeje) pozemků pod kolejemi a pozemků sousedících s těmito kolejemi (což představuje přibližně 40 milionů m²). Neukončení převodu těchto pozemků na SŽ může činit problém s přístupem k zařízení služeb, případně s dalším technickým rozvojem prostoru k nakládky a vykládce v železničních stanicích.

6.1 Příležitost pro dopravce

Výhoda přepravy nákladu po železnici spočívá v efektivním a enviromentálním módu dopravy. Jednou z možností, jak zvýšit zájem o tento druh přepravy (a tím podpořit využívání kolejí pro nakládku a vykládku), by mohla být přeprava komunálního odpadu do spaloven. Inspiraci si lze vzít z Rakouska. Podle tamního zákona o nakládání s odpady (37) musí být od roku 2023 přeprava odpadu o celkové hmotnosti vyšší než deset tun, uskutečněna po železnici nebo jinými dopravními prostředky s rovnocenným nebo nižším potenciálem znečišťujících látek nebo skleníkových plynů (např. pohon palivovými články nebo elektromotory), pokud trasa přepravy po silnici v Rakousku přesahuje 300 km. Od 1. ledna 2024 platí tato povinnost, pokud dopravní trasa po silnici v Rakousku přesahuje 200 km, a od 1. ledna 2026, pokud přesahuje 100 km. (37)

V současnosti se v ČR ukládá na skládku bez dalšího užitku přibližně 50 % komunálního odpadu a energeticky se využívá pouze 13 % komunálních odpadů. Od 1. ledna 2030 začne podle Zákona o odpadech platit zákaz ukládání využitelných odpadů na skládku. (38) To bude znamenat recyklovat 60 % komunálního odpadu, 10 % skládkovat a 25 % využít energeticky. K energetickému využití odpadů nejsou určeny běžné spalovny, ale zařízení pro energetické využití odpadu (ZEVO). V České

republiky jsou k dnešnímu dni v provozu 4 zařízení (ZEVO Malešice, ZEVO Liberec, ZEVO Plzeň a SAKO Brno) s celkovou zpracovatelskou kapacitou 858 tis. tun odpadu. (obr. 15)



Obr. 15: Mapa zařízení ZEVO

Zdroj: Plán odpadového hospodářství ČR na období 2025-2035

A právě v zařízení SAKO Brno (kapacita 248 tis. tun ročně) již přeprava odpadu po železnici funguje od roku 2017. Společnost BRNIE zajišťuje svoz odpadu z vybraných regionů do ŽST Svitavy a Zábřeh na Moravě, následná přeprava do zařízení SAKO již probíhá výhradně po železnici. K přepravě se využívají odvalovací kontejnery ACTS (obr. 16), které jsou během přepravy zakryty, aby nedocházelo k úletu odpadu. Ložný objem jednoho kontejneru je 30 m³.



Obr. 16: Odvalovací kontejner ACTS

Zdroj: www.monza.cz

Kontejner s odpadem je následně naložen na čtyřnápravový železniční vůz řady Slps, který umožňuje současnou přepravu tří kontejnerů ACTS (obr. 17).



Obr. 17: Vůz Slps naložený kontejnery ACTS

Zdroj: Magazín Cargovák 02/2025

K nakládce železničních vozů dochází v ŽST Svitavy, bohužel v březnu 2024 byla z ekonomických důvodů ukončena nakládka v ŽST Zábřeh na Moravě. Celkově bylo v roce 2024 z těchto stanic přepraveno do ŽST Brno-Slatina na vlečku SAKO Brno 318 ložených železničních vozů, což představuje cca 15 tisíc tun odpadu. Ale hlavně to znamená 682 silničních vozidel, které nemusely vyjet na silnici.

Nakládka v ŽST Svitavy probíhá pravidelně v pondělí a ve čtvrtek, vykládka v ŽST Brno-Slatina pak v úterý a v pátek. Ačkoliv se jedná o přepravu na vzdálenost pouhých 75 km, zákazník má nadále v úmyslu využívat přepravu po železnici.

6.2 Návrh přepravy pro odpadové hospodářství v Jihočeském kraji

V Jihočeském kraji je podle Svozové studie odpadu do ZEVO Jihočeský kraj (39) uvažováno s výstavbou dalšího zařízení pro energetické využití odpadu ZEVO Vráto v Českých Budějovicích s kapacitou 160 000 t odpadu ročně. Ve studii je plánováno přivážení odpadu do ZEVO z bližších lokalit po silnici. Ze vzdálenějších lokalit Jihočeského kraje bude odpad svážen do překladišť, s následnou nakládkou na velkokapacitní silniční vozidla a převozem k nakládce na železniční vozy.

Jedním ze způsobů přepravy odpadu je technologie lisovacích kontejnerů. Jedná se o uzavíratelné standardizované kontejnery s kapacitou 20 t, které lze přepravovat po silnici i železnici. Tato technologie je využívána v Německu v zařízení na energetické využití odpadu ZMS Schwandorf. Jedná se o nákladnější způsob s ohledem na vybudování překladiště s lisovacím systémem a pořízení speciálních kontejnerů.

Pro Českou republiku je výhodnější, a ekonomicky méně náročné, využít stávající vybudovaná překladiště odpadu a zajistit pouze logistický způsob přeprav.

Zde se objevuje příležitost pro Správu železnic posoudit informace ze Svozové studie a vytvořit podmínky pro nakládku na železniční vozy. Železniční doprava nabízí především environmentální výhody, které mohou hrát stěžejní roli v celkovém pohledu na přepravu odpadů. Základní myšlenkou je přeprava odpadu v kontejnerech schopných přepravy po silnici i železnici s minimálním nárokem na manipulaci. V současnosti lze využít dva typy kontejnerů – ACTS a Innofreight.

Kontejner ACTS (Abroll Container Transport System) umožňuje překládku mezi silničním a železničním vozem za použití hákového překladače, který je součástí silničního vozidla. Odpadá tak potřeba dalšího překládacího mechanismu a celou manipulaci zajišťuje pouze řidič silničního vozidla. Překládka je nenáročná na manipulační prostor, proto ji lze realizovat téměř ve všech železničních stanicích s kolejemi pro nakládku a vykládku. Zároveň není nutné budovat překladiště pro deponaci a překládku kontejnerů.

Kontejner Innofreight umožňuje překládku pomocí silničního překladače, v případě větších objemů pomocí stacionárních překladačů. To ovšem znamená vybudovat překládací mechanismus u kolejí nebo zajistit překládku pomocí mechanizačního prostředku.

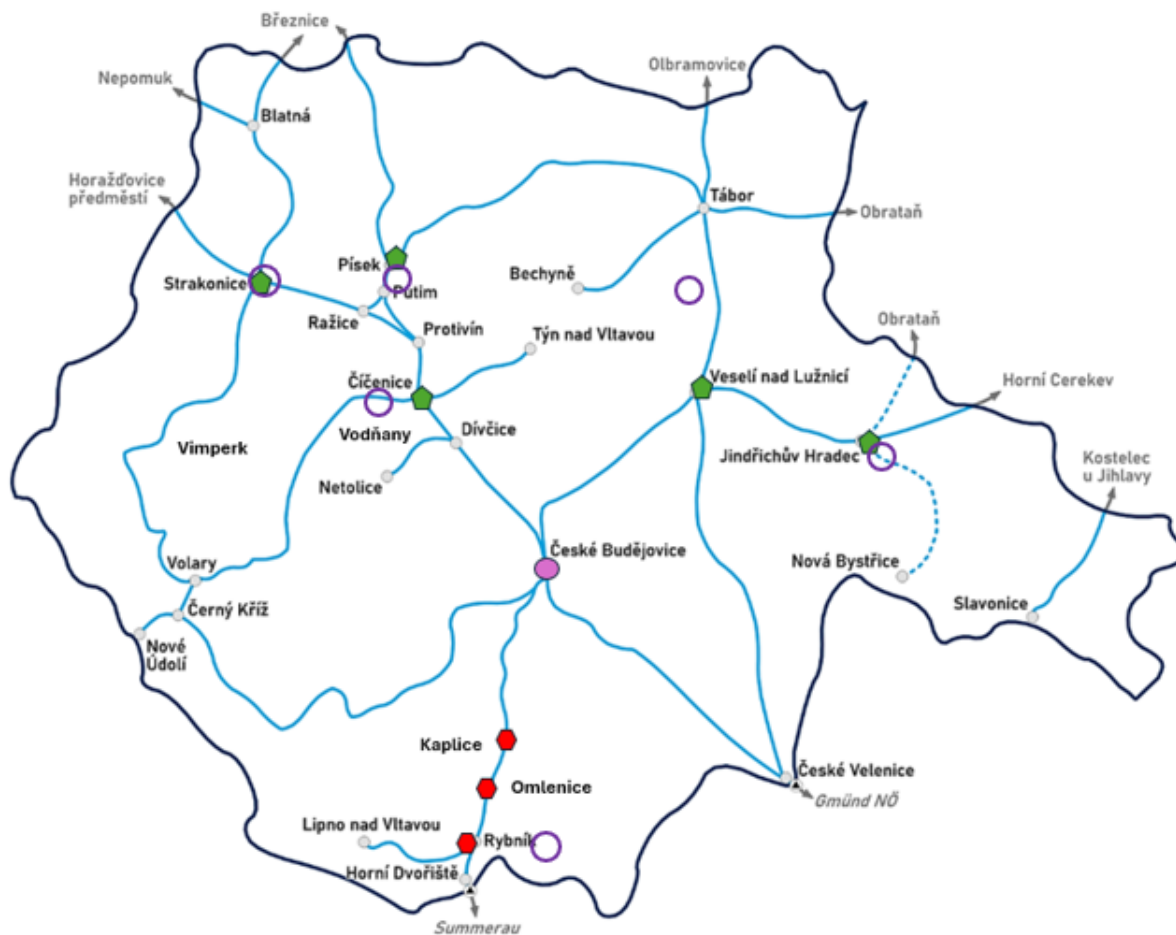
Z pohledu jednoduchosti manipulace a nenáročnosti na plochu je výhodnějším systémem ACTS. Kontejner je certifikován pro přepravu odpadů a místo nakládky v železničních stanicích nevyžaduje téměř žádné finanční investice.

Z ekonomického hlediska je silniční doprava vždy výhodnější než železniční (zvláště na kratší vzdálenosti). Je však potřeba se na proces dopravy dívat komplexně. Důležitým prvkem je bezpečnost, opotřebení infrastruktury a hustota dopravy na silnici. Pro srovnání přeprava 318 železničních vozů s kontejnery ACTS z ŽST Svitavy do ŽST Brno-Slatiny v roce 2024 nahradila 682 silničních vozidel. Z pohledu emisí skleníkových plynů vytvořila doprava těchto železničních vozů z ŽST Svitavy do ŽST Brno-Slatiny 21 640 kg CO₂ za rok, kdežto stejné množství odpadu přepravené po silnici by vytvořilo 105 437 kg CO₂.

Jelikož se nepředpokládá přeprava odpadů na vzdálenosti větší než 200 km, ale s ohledem na výše uvedené aspekty, měla by být ze strany SŽ snaha o podporu a vytvoření vhodných podmínek pro nakládku a přepravu odpadu s využitím železnice. Jak je také uvedeno v Závazném stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (40) vydaném Ministerstvem životního prostředí, je navrženo využít železnici pro dopravu do ZEVO Vrátu v minimálním rozsahu 1/3 přijímaných odpadů.

6.3 Železniční stanice určené k nakládce

V další části práce budou popsány jednotlivé železniční stanice v Jihočeském kraji, ve kterých by bylo možné využívat zařízení služeb k nakládce železničních vozů do ZEVO Vrátu s ohledem na umístění plánovaných překladišť odpadů. Svozová studie (39) počítá s využitím překladišť ve městech Strakonice, Dolní Pěna, Želeč, Vodňany, Vydlaby a Bukovsko. Na obr. 18 jsou zobrazeny zeleným symbolem železniční stanice, kde lze k nakládce využít koleje se zvláštním režimem a červeným symbolem stanice, které vhodnými kolejemi k nakládce nedisponují. Fialovým kroužkem je vyznačeno místo plánovaného překladiště komunálního odpadu.

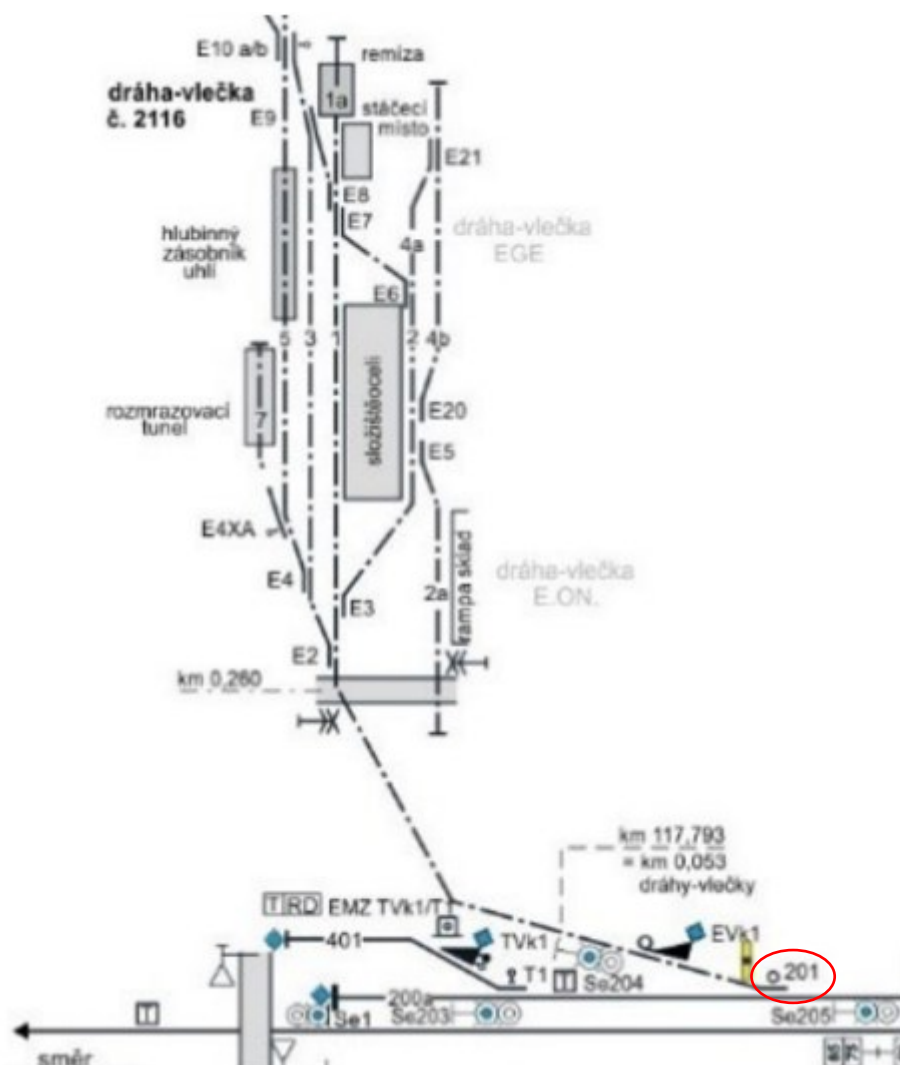


Obr. 18: ŽST určené k nakládce odpadu

Zdroj: autorka

ŽST České Budějovice

Zařízení ZEVO Vráto bude vybudováno v brownfieldu po dosluhující uhelné výtopně Vráto. Veškeré vozy s odpadem budou směřovat k vykládce do ŽST České Budějovice. Uhelná výtopna na vlečce č. 2116 Teplárna České Budějovice je do železniční stanice napojena výhybkou č. 201. (obr. 19)



Obr. 19: Napojení vlečky Teplárna v ŽST České Budějovice

Zdroj: interní dokument SŽ

V současné době je vlečka využívána pro dopravu uhlí do teplárny. Po ukončení provozu spalování uhlí a vybudování zařízení ZEVO bude vlečka využívána pro dopravu komunálního odpadu jako cílové stanice. Ze strany Správy železnic nebude potřeba vybudovat žádné nakládací a vykládací koleje, vlečka disponuje dostatečným prostorem pro vykládku.

ŽST Strakonice

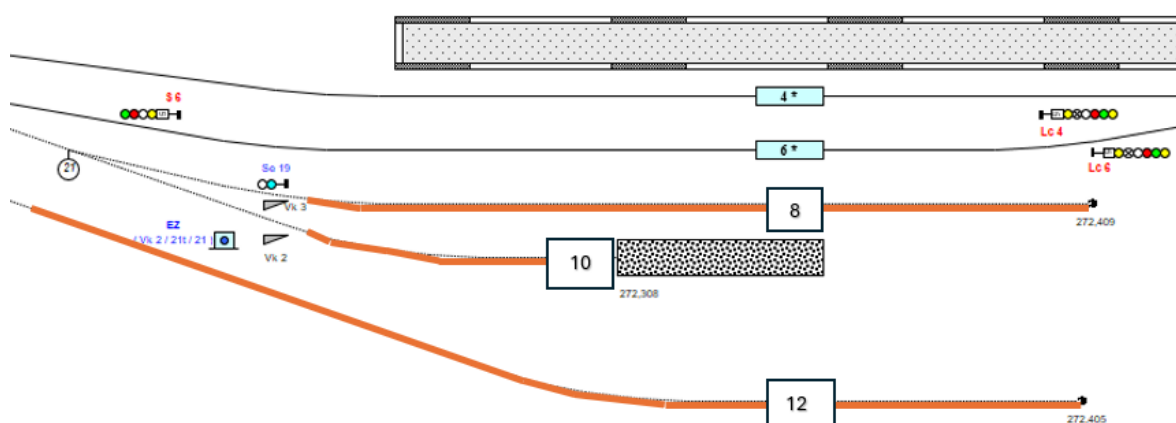
Ve Strakonici je vybudováno překladiště komunálního odpadu v bývalé pískovně v Holí na okraji Strakonice.

V železniční stanici Strakonice jsou k nakládce a vykládce vozů určeny koleje se zvláštním režimem uvedené v tabulce 3, schéma těchto kolejí je uvedeno na obr. 20.

Tab. 3: Koleje v ŽST Strakonice

Kolej č.	Délka užitečná [m]	Délka v KAZAS [m]	Trakční vedení	Další vybavení	Využití k nakládce
8	120	120	ne	rampa boční	ano
10	58	58	ne	rampa čelní	ano
12	243	230	ne		ano

Zdroj: autorka na základě dat v KAZAS



Obr. 20: ŽST Strakonice koleje se zvláštním režimem

Zdroj: interní dokument SŽ

Všechny uvedené koleje jsou vhodné k nakládce. Vedle těchto kolejí je dostatečný prostor pro příjezd silničních vozidel a manipulaci s kontejnery. Prostor je vyznačen červeně na obr. 21.



Obr. 21: ŽST Strakonice prostor k nakládce

Zdroj:mapy.cz

Vlastníkem pozemku sousedícího s výše uvedenými kolejemi jsou České dráhy, a.s. (dále jen ČD). Případné úpravy pozemku by mohla Správa železnic realizovat až po ukončení majetkového vyrovnání s ČD.

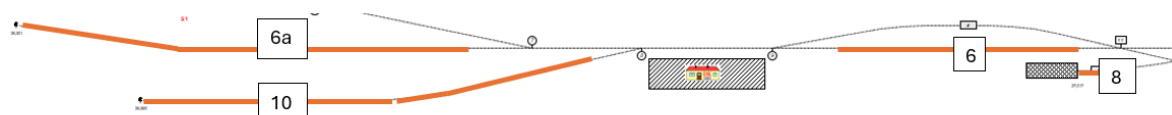
ŽST Jindřichův Hradec

Další plánované překladiště odpadu je umístěno v obci Dolní Pěna, která se nachází 8 km od ŽST Jindřichův Hradec. V železniční stanici jsou nakládkové koleje se zvláštním režimem uvedené v tabulce 4 a zakreslené na obr. 22.

Tab. 4: Koleje v ŽST Jindřichův Hradec

Kolej č.	Délka užitečná [m]	Délka v KAZAS [m]	Trakční vedení	Další vybavení	Využití k nakládce
6	202	52	ne	rampa boční	ne
6a	156	156	ne		ano
8	21	18	ne	rampa čelní	ne
10	192	140	ne		ano

Zdroj: autorka na základě dat v KAZAS



Obr. 22: ŽST Jindřichův Hradec koleje se zvláštním režimem

Zdroj: interní dokument SŽ

Kolej č. 8 nedisponuje dostatečnou délkou a u koleje č. 6 je umístěno skladiště a rampa, což znemožňuje přístup k nakládce. Pro nakládku kontejnerů s odpadem nejlépe vyhovují koleje č. 10 a 6a, které jsou dobře přístupné silničním vozidlům (obr. 23).



Obr. 23: ŽST Jindřichův Hradec prostor k nakládce

Zdroj: mapy.cz

Pozemek sousedící s kolejemi 10 a 6a je majetkem ČD, do vyrovnání a převodu majetku nemůže SŽ s pozemkem nakládat.

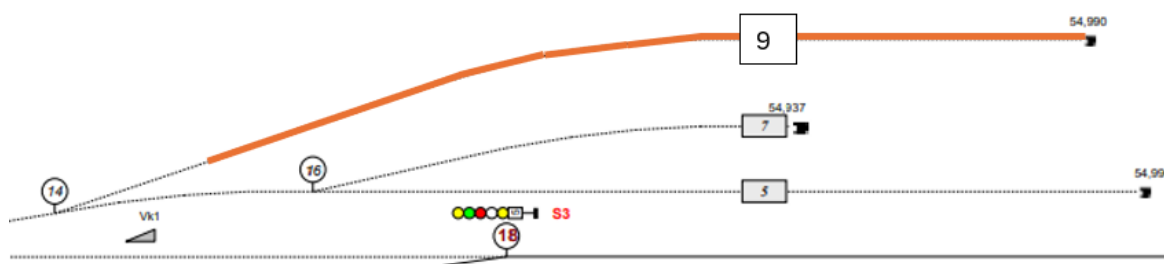
ŽST Veselí nad Lužnicí

K přepravě z plánovaného překladiště odpadů v obci Želeč by byla k nakládce nejvýhodnější ŽST Veselí nad Lužnicí. Obec Želeč je vzdálena od této stanice 17 km. Blíže obci Želeč je sice ŽST Soběslav, ale z důvodu jednodušší svozové obslužnosti vlakem autorka navrhuje využít k nakládce ŽST Veselí nad Lužnicí. V této stanici je nabízena kolej se zvláštním režimem uvedená v tabulce č. 5 a vyznačená na obr. 24.

Tab. 5: Kolej v ŽST Veselí nad Lužnicí

Kolej č.	Délka užitečná [m]	Délka v KAZAS [m]	Trakční vedení	Další vybavení	Využití k nakládce
9	134	132	ne		ano

Zdroj: autorka na základě dat v KAZAS



Obr. 24: ŽST Veselí nad Lužnicí kolej se zvláštním režimem

Zdroj: interní dokument SŽ

Nabízená kolej č. 9 je dobře přístupná silničním vozidlům a s dostatečným manipulačním prostorem k nakládce (obr. 25).



Obr. 25: ŽST Veselí nad Lužnicí prostor k nakládce

Zdroj: mapy.cz

Pozemek sousedící s kolejí č. 9 je ve vlastnictví ČD, do majetkového vyrovnání nemůže SŽ s pozemkem nakládat nebo jej upravovat.

ŽST Čičenice

Překladiště v okrajové části obce Vodňany by mohlo k nakládce železničních vozů využívat ŽST Vodňany, z důvodu lepší svozové obslužnosti vlakem je však výhodnější využít ŽST Čičenice, což znamená prodloužení trasy silničním vozem o pouhé 4 km. ŽST Čičenice nabízí v aplikaci KAZAS koleje se zvláštním režimem uvedené v tabulce č. 6 a zobrazené na obr. 26.

Tab. 6: Koleje v ŽST Čičenice

Kolej č.	Délka užitečná [m]	Délka v KAZAS [m]	Trakční vedení	Další vybavení	Využití k nakládce
6c	180	150	ne		ano
6d	80	65	ne		ano

Zdroj: autor na základě dat v KAZAS



Obr. 26: ŽST Čičenice koleje se zvláštním režimem

Zdroj: interní dokument SŽ

K nakládce jsou určeny koleje 6c a 6d, které na sebe navazují a tvoří tak dostatečný prostor k nakládce, jak je vidět na obr. 27.



Obr. 27: ŽST Čičenice prostory k nakládce

Zdroj: mapy.cz

Pozemek vedle kolejí 6c, 6d je v majetku ČD, což pro SŽ znamená nemožnost nakládání s pozemkem.

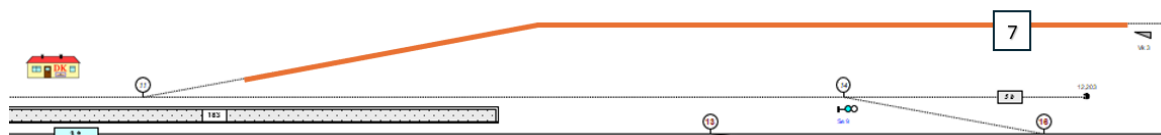
ŽST Písek

Skládka Vydlaby je vzdálena 5 km od ŽST Písek. V železniční stanici je k nakládce určena kolej se zvláštním režimem č. 7 (Tab. 7 a obr. 28).

Tab. 7: Koleje v ŽST Písek

Kolej č.	Délka užitečná [m]	Délka v KAZAS [m]	Trakční vedení	Další vybavení	Využití k nakládce
7	540	400	ne		ano

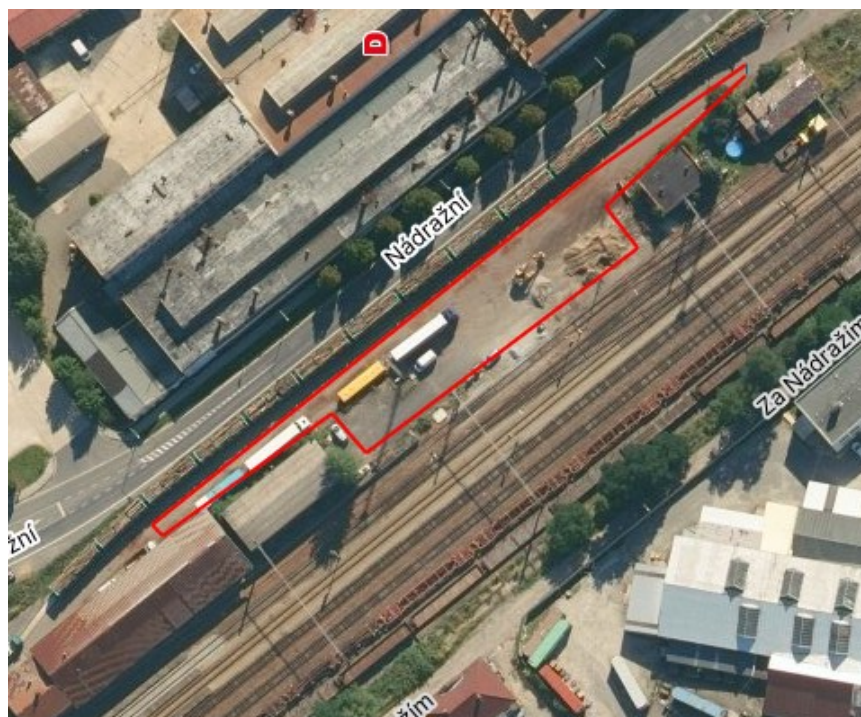
Zdroj: autor na základě dat v KAZAS



Obr. 28: ŽST Písek kolej se zvláštním režimem

Zdroj: interní dokument SŽ

Kolej je velmi dobře přístupná silničním vozidlům, s dostatečným prostorem pro nakládku (obr. 29).



Obr. 29: ŽST Písek prostor k nakládce

Zdroj:mapy.cz

Vlastníkem pozemku sousedícího s kolejí č. 7 jsou ČD, s pozemkem až do převodu na Správu železnic nelze nakládat.

ŽST Rybník, ŽST Omlenice, ŽST Kaplice

Skládka Bukovsko Malonty je umístěna nejbližší k ŽST Rybník (10 km), kde je k nakládce určena kolej se zvláštním režimem č. 4a (tab. 8). Jedná se o kusou kolej s boční rampou o délce 30 m, prostor pro manipulaci s kontejnery tak není dostatečný.

Tab. 8: Kolej v ŽST Rybník

Kolej č.	Délka užitečná [m]	Délka v KAZAS [m]	Trakční vedení	Další vybavení	Využití k nakládce
4a	107	100	ne	rampa boční	ne

Zdroj: autor na základě dat v KAZAS

Další možnou stanicí k nakládce je ŽST Omlenice, vzdálená od skládky 18 km. Ve stanici se nachází kolej č. 2 dlouhá 320 m (tab. 9).

Tab. 9: Kolej v ŽST Omlenice

Kolej č.	Délka užitečná [m]	Délka v KAZAS [m]	Trakční vedení	Další vybavení	Využití k nakládce
2	362	320	ne	rampa boční	ne

Zdroj: autor na základě dat v KAZAS

Volně přístupný prostor pro silniční vozidla s kontejnery je však pouhých cca 60 m, jak je zobrazeno na obr. 30.



Obr. 30: ŽST Omlenice prostor k nakládce

Zdroj: mapy.cz

Od skládky Bukovsko se ještě nachází 17 km vzdálená ŽST Kaplice, ve které jsou k nakládce určeny koleje se zvláštním režimem dle tabulky 10.

Tab. 10: Koleje v ŽST Kaplice

Kolej č.	Délka užitečná [m]	Délka v KAZAS [m]	Trakční vedení	Další vybavení	Využití k nakládce
4	255	170	ne	rampa boční	ne
5a	27	25	ne		ne

Zdroj: autor na základě dat v KAZAS

Kolej č. 5a je svojí délkou pro nakládku nevyhovující. Kolej č. 4 je sice dostatečně dlouhá, avšak podél koleje jsou umístěny budovy a boční rampa. Volný prostor k nakládce je tak pouhých cca 50 m (vyznačen červeně na obr. 31).



Obr. 31: ŽST Kaplice prostor k nakládce

Zdroj: mapy.cz

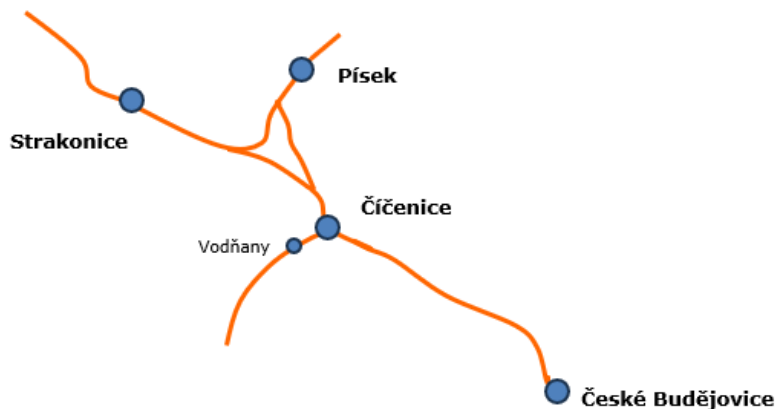
Ve třech výše uvedených železničních stanicích nejsou vhodné podmínky pro nakládání kontejnerů ACTS. Vzdálenost skládky Bukovsko od zařízení ZEVO je do 50 km, pokud by tedy nedošlo k úpravě kolejí k nakládce některé ŽST, není možné nakládku a přepravu odpadu realizovat po železnici.

6.4 Návrh nakládky a svozu odvalovacích kontejnerů

Tato podkapitola navrhuje scénář svozu, který je možno realizovat na dvou trasách. Nakládku a svoz železničních vozů z navrhovaných železničních stanic by měla být provedena manipulačním vlakem. Na 1 železniční vůz Slps o délce 22 m, je naloženo celkem 46 t odpadu ve 3 kontejnerech ACTS. Potřebný počet vozů k nakládce je uveden v tabulkách níže.

6.4.1 Strakonice – Písek – Číčenice – Č. Budějovice

Na svozové trase manipulačního vlaku v úseku Strakonice – Č. Budějovice by byla provedena obsluha zařízení služeb ve stanicích Strakonice, Písek a Číčenice s následným odvozem do ŽST České Budějovice (obr. 32). Z obrázku je zřejmá výhodnost nakládky v ŽST Číčenice, jelikož je tato stanice na hlavní trati Strakonice – Č. Budějovice a není nutné zajíždět do ŽST Vodňany na trať 708 a zpět na hlavní trať. To povede k časovým i ekonomickým úsporám.



Obr. 32: Trasa Strakonice – Č. Budějovice

Zdroj: autorka

Předpokládaný objem odpadů za rok pro jednotlivá překladiště, který by se měl nakládat v železničních stanicích, je uveden v tabulce 11. Objem odpadu je v posledním sloupci tabulky přepočten na počet železničních vozů potřebných k nakládce.

Tab. 11: Objem odpadu na trase Strakonice – Č. Budějovice

ŽST	Objem odpadu za rok [t]	Počet žel. vozů za rok
Strakonice	5 000	109
Písek	6 200	135
Čičenice	21 300	463

Zdroj: (39)

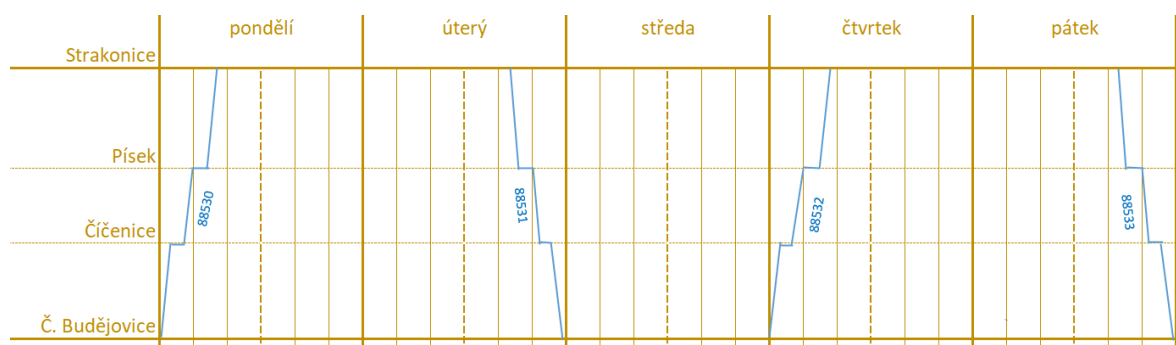
Tabulka 12 reprezentuje plán přistavení vozů na trase Č. Budějovice – Čičenice – Písek – Strakonice. Na základě předpokládaného počtu železničních vozů z tabulky 11 je pro vlaky 88530 a 88532 určen počet vozů přistavovaných k nakládce každý týden do jednotlivých stanic. Ve čtvrtek bude provedeno vlakem 88532 přistavení vozů pouze v ŽST Čičenice.

Tab. 12: Plán přistavení vozů Strakonice, Písek, Čičenice

Číslo vlaku	Den přistavení prázdných vozů	ŽST	Počet vozů	Číslo vlaku	Den odvozu ložených vozů
88530	pondělí	Čičenice	4	88531	úterý
		Písek	3		
		Strakonice	2		
88532	čtvrtek	Čičenice	5	88533	pátek

Zdroj: autorka

Jízdy jednotlivých manipulačních vlaků jsou znázorněny na obr. 33.



Obr. 33: Nákresný jízdní řád Strakonice – Č. Budějovice

Zdroj: autorka

6.4.2 Jindřichův Hradec – Veselí nad Lužnicí – Č. Budějovice

Na svozové trase manipulačního vlaku v úseku Jindřichův Hradec – Veselí nad Lužnicí – Č. Budějovice by byla provedena obsluha zařízení služeb v ŽST Jindřichův Hradec a Veselí nad Lužnicí s následným odvozem do ŽST Č. Budějovice (obr. 34). Vybrat pro nakládku stanici Veselí nad Lužnicí místo ŽST Soběslav je výhodné z obslužných důvodů. Vlak při cestě z ŽST Jindřichův Hradec nemusí z Veselí nad Lužnicí zajíždět do ŽST Soběslav a následně zpět do Veselí nad Lužnicí. Dochází tak k časovým i ekonomickým úsporám.



Obr. 34: Trasa Jindřichův Hradec – Č. Budějovice

Zdroj: autorka

Předpokládaný objem odpadů za rok pro jednotlivá překladiště, který by se měl nakládat v železničních stanicích, a počet naložených vozů za rok je uveden v tabulce 13.

Tab. 13: Objem odpadu na trase J. Hradec – Č. Budějovice

ŽST	Objem odpadu za rok [t]	Počet žel. vozů za rok
Jindřichův Hradec	15 900	346
Veselí nad Lužnicí	23 100	503

Zdroj: (39)

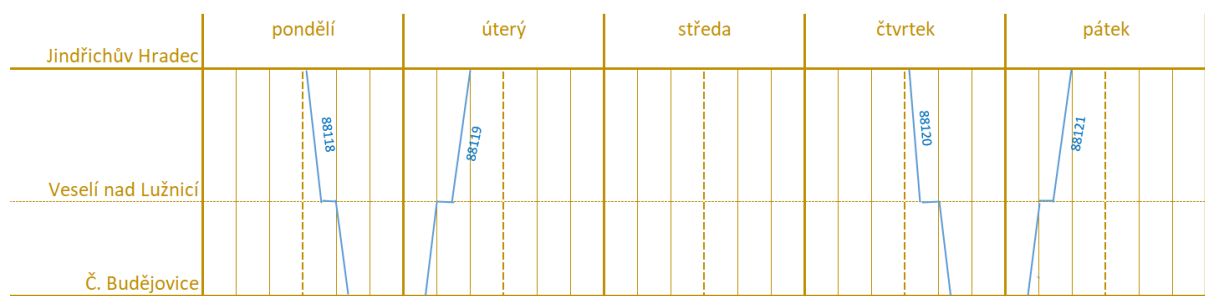
Tabulka 14 reprezentuje plán přistavení vozů na trase Č. Budějovice – Veselí nad Lužnicí – Jindřichův Hradec. Na základě předpokládaného počtu železničních vozů z tabulky 13 je pro vlaky 88118 a 88120 určen počet vozů přistavovaných k nakládce každý týden do jednotlivých stanic.

Tab. 14: Plán přistavení vozů J. Hradec, Veselí nad Lužnicí

Číslo vlaku	Den přistavení prázdných vozů	ŽST	Počet vozů	Číslo vlaku	Den odvozu ložených vozů
88118	úterý	Jindřichův Hradec	4	88119	čtvrtek
		Veselí nad Lužnicí	5		
88120	pátek	Jindřichův Hradec	3	88121	pondělí
		Veselí nad Lužnicí	5		

Zdroj: autorka

Jízdy jednotlivých manipulačních vlaků jsou znázorněny na obr. 35.

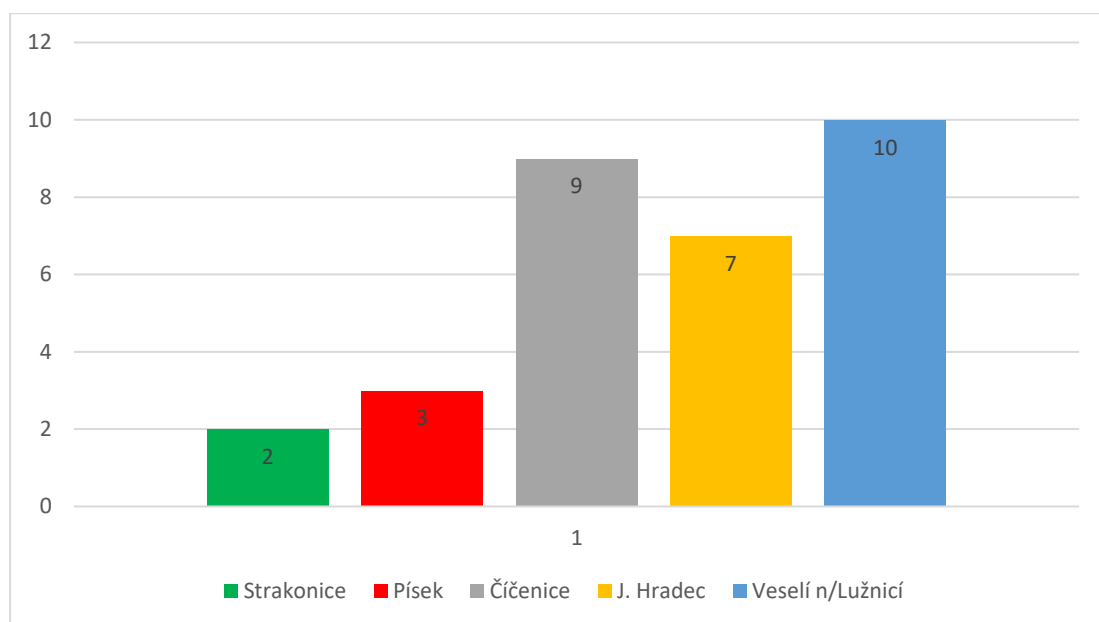


Obr. 35: Nákresný jízdní řád J. Hradec – Č. Budějovice

Zdroj: autorka

V obou případech svozových tras lze využít noční příjezdy a odjezdy do ŽST České Budějovice a využít tak časy v nočním sedle.

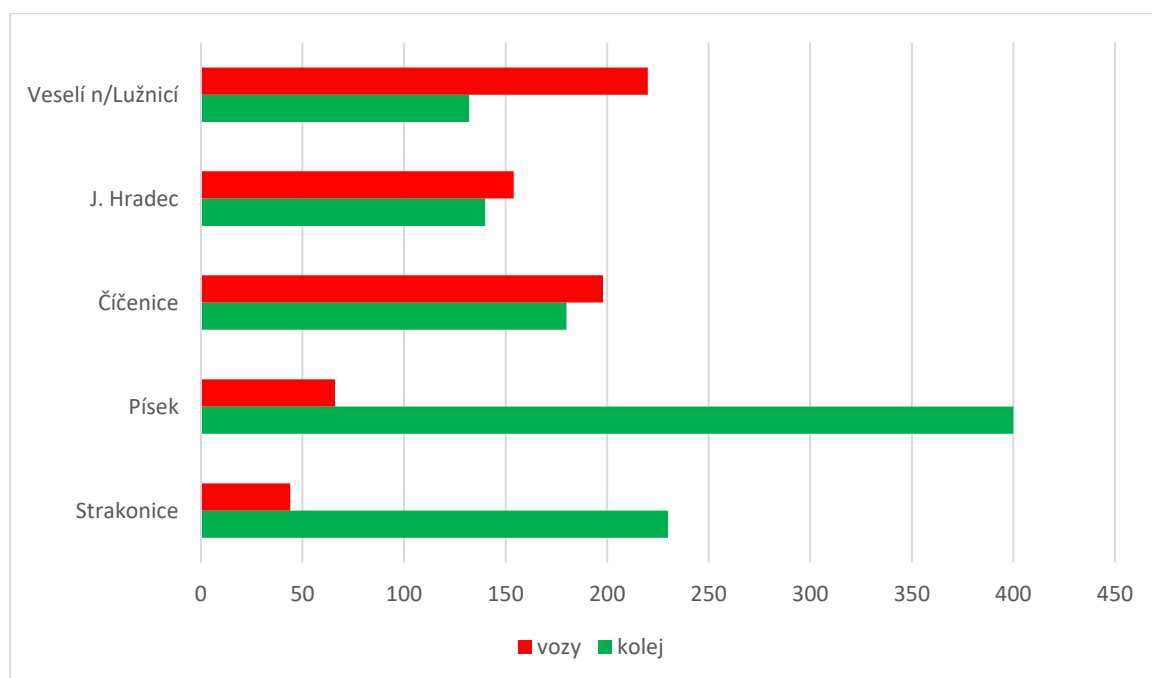
Obě svozové trasy jsou navrženy s ohledem na délku kolejí se zvláštním režimem v jednotlivých železničních stanicích a počet vozů potřebných k nakládce. Grafické zobrazení na obr. 36 ilustruje počet vozů naložených týdně ve sledovaných železničních stanicích.



Obr. 36: Počet naložených vozů v jednotlivých ŽST

Zdroj: autorka

V grafu na obr. 37 je provedeno srovnání maximální délky koleje se zvláštním režimem v uvažovaných stanicích a součtu délek vozů k nakládce za týden. Z grafu je patrné, že v železničních stanicích Číčenice, Jindřichův Hradec a Veselí nad Lužnicí nelze potřebný týdenní počet vozů k nakládce přistavit jednou jízdou manipulačního vlaku.



Obr. 37: Srovnání délek kolejí a vozů

Zdroj: autorka

6.5 Návrh zpoplatnění kolejí se zvláštním režimem

Jak bylo již v této práci zmíněno, SŽ jako provozovatel zařízení služeb, nevybírání od dopravců za využití kolejí k nakládce žádný poplatek. Srovnáním výše poplatků a způsobu výpočtu za využití

kolejí k nakládce v jednotlivých evropských státech (kapitola 5), navrhuje autorka v následující části práce způsob zpoplatnění kolejí se zvláštním režimem pro nakládku v Jihočeském kraji.

V aplikaci KAZAS si dopravci v současnosti objednávají místo k nakládce výběrem koleje a požadovanou délkou koleje. Nabízí se tedy dva možné způsoby evidence a zpoplatnění.

6.5.1 Poplatek za využití koleje

Při stávajícím způsobu evidence zařízení služeb v aplikaci KAZAS, je jednodušší zpoplatnění za kolej. Dopravce si v aplikaci rezervuje požadovanou kolej a délku koleje (v metrech) k nakládce a čas začátku a konce obsazení. Dále si dopravce může upřesnit svůj požadavek, např. přistavení k rampě. Maximální povolená doba objednání koleje je 168 hodin. Pokud nenastává konflikt v obsazení, aplikace udělí souhlas s požadavkem automaticky. V případě potřeby může dopravce zadat na sebe navazující požadavek, pokud mezi koncem prvního požadavku a začátkem druhého je 1 minuta. Udělit souhlas s opětovným obsazením koleje jiným dopravcem lze nejdříve po 120 minutách z důvodu zajištění času potřebného k uvolnění koleje.

Po uvolnění koleje se zvláštním režimem je dopravce povinen zadat informaci o uvolnění do aplikace KAZAS nejpozději 96 hodin zpětně. V případě neuvolnění koleje, bude dopravci účtována sankce ze překročení doby obsazení za každou započatou hodinu překročení.

Zadané údaje jsou rozhodující pro kalkulaci ceny za užití zařízení služeb, případně sankci. Cena bude dopravci fakturována měsíčně.

Výše popsaný princip v aplikaci funguje již dnes, není potřeba žádné ekonomicky a technicky náročné softwarové změny.

6.5.2 Poplatek za počet vozů

Pokud by SŽ zvolila způsob zpoplatnění podle počtu přistavených vozů, bylo by potřeba upravit aplikaci KAZAS nejen pro možnost výběru koleje, ale také pro zadání počtu požadovaných vozů.

Dopravce si rezervuje požadovanou kolej, zadá počet požadovaných vozů a čas začátku a konce obsazení. Dále upřesní svůj požadavek, např. přistavení k rampě. Ostatní povinnosti a omezení jsou stejná jako v čl. 6.5.1.

Kalkulace ceny dopravcům bude provedena na základě údajů vyplněných v aplikaci KAZAS a fakturována měsíčně.

Při způsobu kalkulace dle počtu přistavených vozů v čase, by byla nezbytná úprava evidence v aplikaci KAZAS.

V tabulce 15 je proveden návrh výše poplatku za hodinu obsazení koleje k nakládce a vykládce. Výše poplatku byla navržena s ohledem na průměrnou výši poplatků v jednotlivých evropských státech. Poplatek je stanoven pro oba způsoby výpočtu – vůz nebo kolej. Pro názornost je proveden výpočet za 24 hodin a za 96 hodin obsazení koleje. Při ceně dle počtu přistavených vozů je v tabulce uveden příklad výpočtu pro 1 vůz a pro 3 vozy.

Tab. 15: Poplatek za kolej se zvláštním režimem

Způsob poplatku		Poplatek [Kč/hod]	Cena při době obsazení 24 hod [Kč]	Cena při době obsazení 96 hod [Kč]
vůz	1 vůz	36	864	3 456
	3 vozy	36	2 592	10 368
kolej		60	1 440	5 760

Zdroj: autorka

Společnost ČD Cargo, a.s., největší český dopravce železniční nákladní dopravy, zavedla ve Smluvních přepravních podmínkách (41) pro přepravu jednotlivých vozových zásilek od 1. 3. 2024 nová opatření., která mají zefektivnit procesy při manipulaci s jednotlivými vozovými zásilkami. ČD Cargo vydalo seznam železničních stanic se zvláštním režimem obsluhy, (42) ve kterých je při podeji či dodání vozů stanoven minimální počet vozů potřebných pro obslužení železniční stanice. Pro posouzení splnění podmínek počtu vozů se počítají všechny vozy, které byly podány všemi přepravci v rámci jedné obsluhy stanice spolu s vozy dodanými stejnou obsluhou. Pokud zákazník minimální počet vozů nesplní, účtuje ČD Cargo poplatek PD 27.35 za první, případně druhý a další vůz. Ze ŽST uvažovaných v diplomové práci k nakládce komunálního odpadu jsou do seznamu železničních stanic se zvláštním režimem zařazeny stanice uvedené v tabulce 16.

Tab. 16: Poplatek PD 27.35

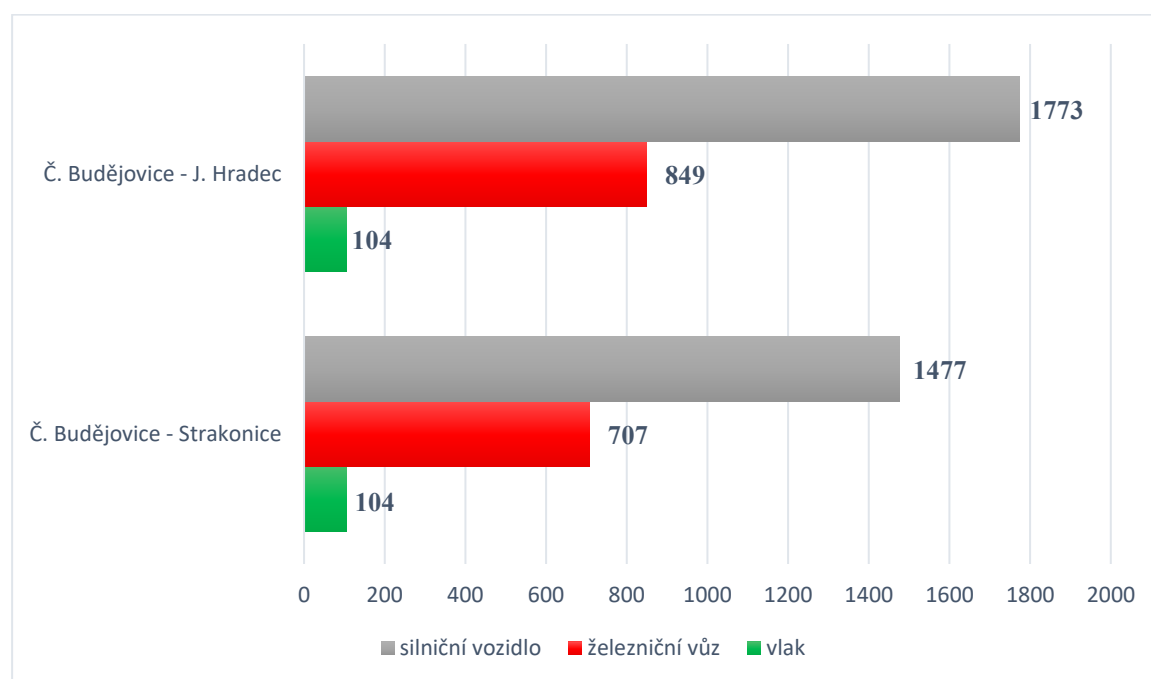
Název stanice	Min počet vozů PODEJ	Výše PD 27.35 (Kč/vůz) pro počet vozů PODEJ:		Min počet vozů DODEJ	Výše PD 27.35 (Kč/vůz) pro počet vozů DODEJ:	
		1	2		1	2
Písek	3	6000	1500	3	6000	1500
Strakonice	3	6000	1500	3	6000	1500

Zdroj: (42)

Podle predikce nakládky v tabulce 12, není minimální počet vozů dodržen v ŽST Strakonice, kde jsou plánovány 2 vozy. Pokud by byl svoz realizován dopravcem ČD Cargo, mohla by výše poplatku 6 000 Kč za nenaložený vůz zákazníka odradit od úmyslu nakládky v ŽST Strakonice.

6.6 Enviromentální dopady

Přeprava po železnici má nesporně příznivý enviromentální dopad. Při svozu odpadu je potřeba kalkulovat s rozdílným způsobem jízd. Zatímco po železnici budou naložené vozy svezeny z jednotlivých stanic do Českých Budějovic jednou jízdou vlaku, při silniční dopravě je nutné počítat se samostatnou jízdou kamionů z každého svozového města do Českých Budějovic. Při plánovaném množství 71 500 t komunálního odpadu ročně přepraveného do zařízení ZEVO České Budějovice, je při přepravě po železnici potřeba naložit 1 556 železničních vozů. Přepočteno na počet vlaků se jedná ročně o 208 vlaků s loženými vozy. Při odvozu dopravou silniční by uvedené množství odpadu přepravilo 3 250 silničních vozidel (obr. 38).



Obr. 38: Počet jízd dle druhu přepravy

Zdroj: autorka

Pokud by se výše kalkulované množství přeprav silničních vozidel a vlaků vyhodnotilo z pohledu vyprodukovaného ekvivalentního množství oxidu uhličitého (CO₂), jsou výsledné hodnoty uvedeny v tabulce 17.

Tab. 17: Produkce CO₂

Způsob přepravy	Produkce CO ₂ [kg]/ týden	Produkce CO ₂ [kg]/rok
železnice	2 177	113 204
silnice	5 345	277 940

Zdroj: <https://emissioncalculator.ecotransit.world>

6.7 Shrnutí návrhu využití kolejí se zvláštním režimem

V kapitole 6 diplomové práce byla provedena analýza možného využití kolejí se zvláštním režimem k nakládce a svozu komunálního odpadu v Jihočeském kraji. Jednotlivé stanice byly vybrány na základě předpokládaného objemu odpadu a umístění překladišť odpadů.

S ohledem na délku kolejí k nakládce ve vybraných ŽST byl stanoven počet železničních vozů, které lze naložit během jedné obsluhy vlaku. Při dodržení svozu železničních vozů manipulačním vlakem v jednom týdnu (dle tabulky 12 a 14), je kalkulace ceny za poskytnutí koleje se zvláštním režimem uvedena v tabulce 18. Po vzoru Slovenska nebo Rakouska je ve sloupci cena za vůz vypočtena cena při způsobu účtování za počet přistavených vozů. Ve sloupci cena za kolej je po vzoru Německa a Polska vypočtena cena při způsobu účtování za využití koleje (bez ohledu na počet přistavených vozů).

Tab 18: Cena za využití koleje se zvláštním režimem

ŽST	počet přistavených vozů za týden	počet hodin obsazení koleje [hod]	cena za vůz [Kč]	cena za kolej [Kč]
Strakonice	2	32	2 304	1 920
Písek	3	36	3 888	2 160
Číčenice	9	42	13 608	2 520
Jindřichův Hradec	7	52	13 104	3 120
Veselí nad Lužnicí	10	76	27 360	4 560

Zdroj: autorka

Z výše uvedené tabulky je patrný rozdíl výsledné ceny při obou způsobech účtování. Z pohledu provozovatele ZS, tedy Správy železnic, je výhodnější účtování za počet přistavených vozů.

Z pohledu zákazníka je naopak výhodnější cena za využití koleje. Dále se dá uvažovat s možností osvobození od účtování poplatku o víkendech a státních svátcích.

Obdobným způsobem je možné zpoplatnit i další nabízené produkty zařízení služeb, jak je zavedeno v jiných evropských státech.

Poplatek za využití koleje se zvláštním režimem bude pouze jedním z poplatků za celkovou cenu dopravy po železnici. Účtováním tohoto poplatku dojde k navýšení ceny za dopravu pro zákazníky, což by mohlo vést k odklonu k silniční dopravě. Jak je uvedeno v práci, na přepravu po železnici je nutné nahlížet komplexně (nejen z pohledu ceny), a podpora ze strany státu by zde byla na místě.

7 ZÁVĚR

Diplomová práce se zabývala analýzou nabídky zařízení služeb a jejich zpoplatnění ve vybraných evropských státech. Konkrétně byla práce zaměřena na nakládkové a vykládkové koleje a přístup jednotlivých zemí k této problematice. Z analýzy vyplynulo, že směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU byla implementována do národních legislativních dokumentů ve všech sledovaných státech. Přesto dochází v jednotlivých státech k rozdílům v jejich aplikaci, zejména v oblastech jako jsou definice zařízení, rozsahu poskytovaných služeb a zpoplatnění.

Z hlediska zpoplatnění lze konstatovat, že státy přistupují k cenotvorbě za využití zařízení služeb odlišně. Zatímco Německo a Polsko preferují výpočet za obsazenost koleje s ohledem na čas, Slovensko a Rakousko uplatňují sazby za vůz a dobu pobytu. Česká republika aktuálně zařízení služeb (konkrétně analyzované nakládkové a vykládkové koleje) nezpoplatňuje.

Práce rovněž ukázala, že zařízení služeb hraje významnou roli v podpoře železniční nákladní dopravy, zejména v oblasti přepravy jednotlivých vozových zásilek, která čelí stále většímu úbytku. V budoucnu má však potenciál pro to, aby napříč republikou jelo zboží vlakem, a následně byla poslední míle realizována silniční dopravou. Efektivní fungování zařízení služeb, jeho dostupnost a přiměřené zpoplatnění jsou klíčové pro to, aby železnice mohla konkurovat dopravě silniční, a to nejen v rámci ekologie, ale i v praktickém rozhodování zákazníků.

Návrhová část práce stanovila konkrétní železniční stanice v Jihočeském kraji, které disponují potřebným zázemím pro nakládku a vykládku zboží. V kombinaci s plánovanou výstavbou zařízení pro energetické využití odpadu (ZEVO) v Českých Budějovicích představují tato místa potenciál pro vznik nové přepravní poptávky, která by mohla být realizována prostřednictvím železnice. V kontextu s chystanou změnou zákona o odpadech je pravděpodobné, že výstavba zařízení pro energetické využití odpadu bude řešena i v jiných krajích České republiky. Pro Správu železnic se jedná o jedinečnou příležitost, jak aktivně hledat možnost využití zařízení služeb. Je však nezbytné zajistit efektivně fungující zařízení služeb, podporovat jeho digitální správu a nastavit motivační cenový model.

Závěrem lze říci, že téma zařízení služeb a jeho zpoplatnění je důležitým aspektem konkurenceschopnosti železnice. Vzhledem k dekarbonizaci a udržitelné mobilitě je třeba věnovat této problematice pozornost jak ze strany provozovatelů infrastruktury a dopravců, tak ze strany státu.

POUŽITÁ LITERATURA

1. Směrnice 2001/14/ES EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti, platnost od 15. března 2001, dostupné z <https://esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=32001L0014> [cit. 2024-10-15]
2. SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepřacované znění) (Text s významem pro EHP), dostupné z <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=celex%3A32012L0034> [cit. 2014-10-15]
3. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství, dostupné z <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX%3A32001L0012> [cit. 2024-10-15]
4. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům, dostupné z <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32001L0013> [cit. 2024-10-15]
5. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti, dostupné z <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:32001L0014> [cit. 2024-10-15]
6. SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, Kapitola I, článek 3, dostupné z <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=celex%3A32012L0034> [cit. 2024-10-15]
7. SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, Příloha II, bod 2, dostupné z <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=celex%3A32012L0034> [cit. 2024-10-15]
8. SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, Příloha II, bod 3, dostupné z <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=celex%3A32012L0034> [cit. 2024-10-15]
9. SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, Příloha II, bod 4, dostupné z <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=celex%3A32012L0034> [cit. 2024-10-15]
10. PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2017/2177 ze dne 22. listopadu 2017 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou (Text s významem pro EHP),

- dostupné z <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32017R2177> [cit. 2024-10-15]
11. PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2017/2177 ze dne 22. listopadu 2017 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou (Text s významem pro EHP) článek 3, dostupné z <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32017-R2177> [cit. 2024-10-15]
 12. Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách ve znění pozdějších předpisů, účinný od 1. února 2022, dostupné z [https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni-doprave/Zakony-v-drazni-doprave/266-1994-k-1-2-2022-upl-zn-\(1\).pdf.aspx?lang=cs-CZ](https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni-doprave/Zakony-v-drazni-doprave/266-1994-k-1-2-2022-upl-zn-(1).pdf.aspx?lang=cs-CZ) [cit. 2024-10-15]
 13. Vyhlášku č. 76/2017 Sb ze dne 28. února 2017, § 3, dostupné z <https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni-doprave/Narizeni-vlady-a-vyhlasky-v-drazni-doprave/76-2017-Sb-sluzby1.pdf.aspx?lang=cs-CZ> [cit. 2024-10-15]
 14. Prohlášení o dráze celostátní a drahách regionálních Platné pro přípravu jízdního řádu 2025 a pro jízdní řád 2025 účinné od 14. 12. 2023 Č.j. 79749/2023-SŽ-GŘ-NŘP, čl. 7.2, dostupné z <https://provoz.spravazeleznice.cz/portal/ViewArticle.aspx?oid=168> [cit. 2024-12-05]
 15. Vyhláška č. 132/1964 Sb. Vyhláška ministerstva dopravy ze dne 17. června 1964 o železničním přepravním řádu, dostupné z <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1964-132> [cit. 2024-12-05]
 16. Prohlášení o dráze celostátní a drahách regionálních Platné pro přípravu jízdního řádu 2019 a pro jízdní řád 2019, účinné od 1. 12. 2017, dostupné z <https://provoz.spravazeleznice.cz/portal/ViewArticle.aspx?oid=1289986> [cit. 2024-12-05]
 17. Popis zařízení služeb, Železniční stanice – provozní součást, Místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí účinný od 1. 5. 2019, č. j. 16396/2019-SŽDC-GŘ-O11, dostupné z <https://provoz.spravazeleznice.cz/> [cit. 2024-12-05]
 18. Rozhodnutí ÚPDI, č. j. UPDI-3430/20/ZA, Praha 23. 9. 2020, dostupné z [Úřad pro ochranu hospodářské soutěže | Sbírky rozhodnutí z přístupu k dopravní infrastruktuře \(gov.cz\)](https://www.urochranu.cz/sbirky-rozhodnuti-z-pristupu-k-dopravni-infrastrukture)
 19. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Úřadem pro přístup k dopravní infrastruktuře (Česká republika) dne 23. září 2020 – CityRail a.s v. Správa železnic, státní organizace (Věc C-453/20), č. j. UPDI-3466/20/KE, dostupné z [EUR-Lex - 62020CN0453 - CS - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A62020CN0453)
 20. ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (velkého senátu) ve věci C-453/20, CVRIA, 3. května 2022, dostupné z [CURIA - Recueil général – Cour de justice \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A62022J0003)

21. STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA MANUELA CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONY přednesené dne 16. prosince 2021, CVRIA, dostupné z <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:62020CC0453> [cit. 2025-02-12]
22. Rozhodnutí ÚPDI č. j. UPDI-1822/22/ZA, sp. zn. RPD003/20, Praha 2. 6. 2022, dostupné z https://uohs.gov.cz/download/updi/RPD_2020
23. Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních Platné pro přípravu jízdního řádu 2023 a pro jízdní řád 2023 účinné od 11. 12. 2021 ve znění změny č. 3 platné od 15. 10. 2022, dostupné z <https://provoz.spravazeleznice.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=2173793>
24. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993, das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, dostupné z https://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/BJNR239600993.html [cit. 2025-02-12]
25. Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1737) geändert worden ist, dostupné z <https://www.gesetze-im-internet.de/eregg/BJNR208210016.html> [cit. 2025-02-12]
26. Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (INB 2025) Gültig ab 15.12.2024, dostupné z <https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/netzzugang-und-regulierung/nutzungsbedingungen/INB/Infrastrukturnutzungsbedingungen-der-DB-InfraGO-AG-INB-2025-12687906> [cit. 2025-02-12]
27. Zákon č. 513/2009 Z. z. Zákon o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov z 28. októbra 2009, dostupné z <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-513> [cit. 2025-02-12]
28. PODMIENKY POUŽÍVANIA ŽELEZNIČNEJ SIETE pre cestovný poriadok 2024/2025 Schválené generálnym riaditeľom Železníc Slovenskej republiky pod číslom 38019/2023/O410-1, Účinnosť od dňa 10.12.2023, dostupné z <https://www.zsr.sk/dopravcovia/infrastruktura/podmienky-pouzivania-zel-infrastruktury/podmienky-pouzivania-zel-siete-2025/> [cit. 2025-02-12]
29. OPATRENIE č. 2/2018 Dopravného úradu zo 7. septembra 2018, ktorým sa určujú úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre a servisným zariadeniam, dostupné z https://nsat.sk/wp-content/uploads/2014/07/Opatrenie-2_2018.pdf [cit. 2025-02-12]
30. Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 – EisbG), Fassung vom 22.04.2025, dostupné z <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011302> [cit. 2025-02-12]

31. Schienennetz Nutzungsbedingungen 2025 (SNNB) der ÖBB Infrastruktur AG Gültig ab 15. Dezember 2024, dostupné z <https://infrastruktur.oebb.at/de/geschaeftpartner/schienennetz-/snnb/snnb-2025> [cit. 2025-02-12]
32. USTAWA z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Opracowano na podstawie: Dz.U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789, dostupné z <https://dziennikustaw.gov.pl/DU/2023/602> [cit. 2025-02-12]
33. Regulamin sieci 2024/2025 przyjęty do stosowania Uchwałą Nr 863/2023 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 17 października 2023 r., dostupné z <https://en.plk-sa.pl/for-customers-and-partners/the-rules-for-allocating-train-paths/network-statement-2024/2025> [cit. 2025-02-12]
34. REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ ZARZĄDZANYCH PRZEZ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A., Załącznik do Uchwały Nr 1011/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 17 października 2017 r., dostupné z https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Obiekty_infrastruktury_uslugowej/21.02.2024/Regulamin_OIU_23-24_w.2.pdf [cit. 2025-02-12]
35. Opłaty za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej (OIU) zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujące od 15 grudnia 2024 r., Załącznik 7, dostupné z <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/obiekty-infrastruktury-uslugowej> [cit. 2025-02-12]
36. Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních Platné pro přípravu jízdního řádu 2025 a pro jízdní řád 2025 ve znění změny č. 3 účinné od 2. 12. 2024, dostupné z [Prohlášení o dráze 2025 - www.spravazeleznice.cz](https://www.spravazeleznice.cz) [cit. 2025-04-05]
37. Gesamte Rechtsvorschrift für Abfallwirtschaftsgesetz 2002, Fassung vom 23.04.2025, § 15 (9), 2025 Bundeskanzleramt der Republik Österreich, dostupné z <https://www.ris.bka.gv.at/-GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20002086>
38. Zákon č. 541/2020 Sb. Zákon o odpadech ze dne 1. prosince 2020 v aktuálním znění 15. 4. 2025 (4. verze), dostupné z <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2020-541> [cit. 2025-03-22]
39. Svozová studie odpadu do ZEVO Jihočeský kraj, FITE a.s., Basement s.r.o., 2021, dostupné z <https://zp.kraj-jihocesky.cz/oddeleni/eia-sea-ippc-koncepce/koncepce-studie/svozova-studie-odpadu-do-zarizeni-pro-energeticke> [cit. 2025-04-05]
40. ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ Č. j.: MZP/2022/510/548, České Budějovice dne 29. dubna 2022
Ministerstvo životního prostředí, dostupné z <https://portal.cenia.cz/eiasea/>

41. SMLUVNÍ PŘEPRAVNÍ PODMÍNKY ČD Cargo, a.s. Č.j.: 412/2014-O7/2 Platnost od 21.3.2014, Úplné znění účinné od 01. 01. 2025 vydané pod č.j. 851-2024-O7, dostupné z <https://www.cdcargo.cz/documents> [cit. 2025-04-05]
42. Tabulka zvláštních podmínek podeje a dodeje (PD 27.35), Příloha 15 SPP, ČD Cargo, a.s., Účinnost od 01. 01. 2025, dostupné z <https://www.cdcargo.cz/documents> [cit 2025-04-05]

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Popis ZS odstavné koleje

Příloha B – Seznam kolejí se zvláštním režimem

Příloha C – Popis nakládkové a vykládkové koleje č. 17 v ŽST Domažlice

Příloha D – Objednání ZS v aplikaci KAZAS v ŽST Domažlice

Příloha E – Grafické zobrazení zařízení služeb v ŽST Furth im Wald

PŘÍLOHA A: Popis ZS odstavné koleje



Popis zařízení služeb

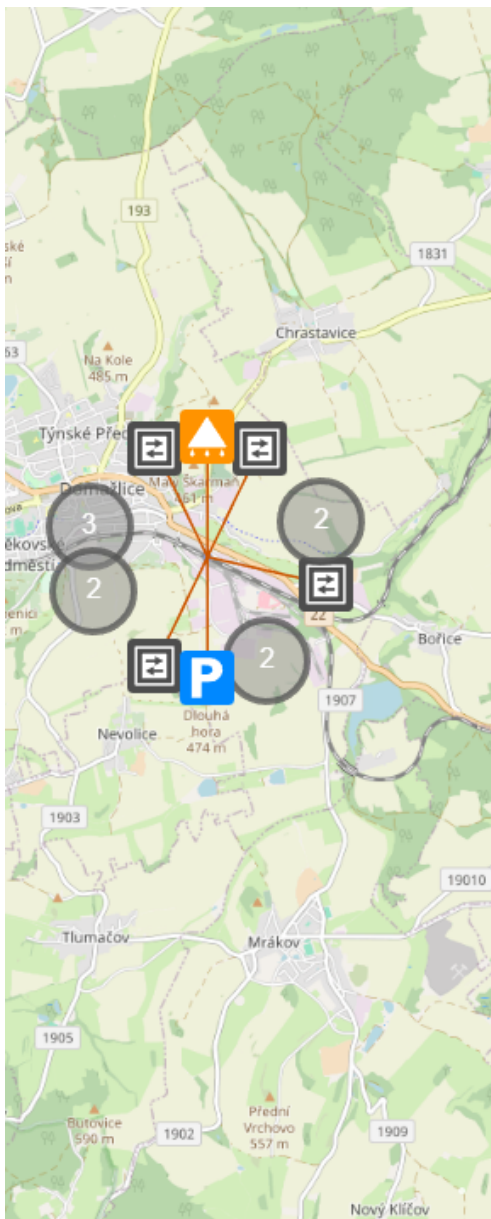
Odstavné koleje

č.j. 16404/2019-SŽDC-GŘ-O11

PŘÍLOHA B: Seznam kolejí se zvláštním režimem

SR 70	Železniční stanice (zastávka), dopravní bod	OŘ	PO	Technické charakteristiky				Kontaktní osoba	Doplňující informace
				Číslo koleje	Délka koleje pro odstavení (m)	Trakční vedení ano/ne	Další vybavení (rampa, vrátek apod.)		
737924	Bavorov	Plzeň	České Budějovice	2	95	ne	rampa boční 18 m	ZSTCBEmankan@spravazeleznice.cz	
745059	Bečov nad Teplou	Ústí nad Labem	Karlovy Vary	5a	258	ne		ZSTKVRmankan@spravazeleznice.cz	kusá kolej
545590	Bečov u Mostu	Ústí nad Labem	Most	4	129	ne	rampa boční	ZSTMSTmankan@spravazeleznice.cz	
330456	Bedihošť	Ostrava	Valašské Meziříčí	9	130	ano		ZSTVLMmankan@spravazeleznice.cz	kusá kolej, TV v délce 106 m
754820	Bechyně	Plzeň	Tábor	3a	45	ne	rampa čelní	ZSTTARmankan@spravazeleznice.cz	kusá kolej
755751	Bělá nad Radbuzou	Plzeň	Plzeň	2	106	ne	rampa boční 20 m	ZSTPLZmankan@spravazeleznice.cz	
568980	Bělá pod Bezdězem	Hradec Králové	Liberec	2	380	ne	rampa boční	ZSTLBCmankan@spravazeleznice.cz	DOZ Česká Lípa
562090	Benešov nad Ploučnicí	Ústí nad Labem	Děčín	5a	103	ne		ZSTDCNmankan@spravazeleznice.cz	kusá kolej
551069	Benešov u Prahy	Praha	Praha hl. n.	7a	102	ne		ZSTPHAHNmankan@spravazeleznice.cz	kusá kolej
551069	Benešov u Prahy	Praha	Praha hl. n.	7b	100	ne		ZSTPHAHNmankan@spravazeleznice.cz	kusá kolej
551069	Benešov u Prahy	Praha	Praha hl. n.	9a	120	ne		ZSTPHAHNmankan@spravazeleznice.cz	kusá kolej
551069	Benešov u Prahy	Praha	Praha hl. n.	10	161	ne	rampa boční	ZSTPHAHNmankan@spravazeleznice.cz	kusá kolej
551069	Benešov u Prahy	Praha	Praha hl. n.	12	56	ne		ZSTPHAHNmankan@spravazeleznice.cz	kusá kolej
730747	Beroun	Praha	Beroun	18	185	ne		ZSTBRNmankan@spravazeleznice.cz	kusá kolej
760843	Beroun-Závodí	Praha	Beroun	2	100	ne		ZSTBRNmankan@spravazeleznice.cz	kusá kolej

PŘÍLOHA C: Popis nakládkové a vykládkové koleje č. 17 v ŽST Domažlice



The map shows the location of siding 17 in Domažlice. It features several icons: a blue 'P' for parking, a yellow triangle with a black border, and several black squares with white 'E' symbols. Numbers 2 and 3 are placed in circles near the siding. The map includes labels for nearby locations like Týnské Předměstí, Chrastavice, Bořice, Mrákov, and Nevolice, as well as road numbers like 193, 1831, 1907, 1903, 1905, 1902, and 1909.

Vlastnosti

Domažlice kolej č. 17

Provozovna - CZ73515

Jméno: **Domažlice kolej č. 17**

Typ: **Veřejná vlečka**

Operátor: **Správa železnic, státní organizace (SZCZ)**

Vlastník: **Česká republika**

Kód primární lokace: **CZ73515**

Zeměpisná šířka: **49.435093**

Zeměpisná délka: **12.943199**

Země: **Česká republika**

Provozní stav: **Momentálně mimo provoz**

Veřejná dostupnost: **Přístup veřejnosti za zvláštních podmínek**

Námořní přístav: **Neznámý**

Vnitrozemský přístav: **Neznámý**

Nákladní vesnice: **Neznámý**

K dispozici jsou další: **Ne**

DOMAŽLICE KOLEJ Č. 17

Obecné informace	Služby	Popis SF	Poplatky	Podmínky přístupu	Přidělení kapacity	Odkazy a dokumenty
Úvod						
Název zařízení:	Domažlice kolej č. 17			Typ zařízení:	Veřejná vlečka	
Zařízení/provozovatel osvobozený podle nařízení (EU) 2017/2177, čl. 2:	Ne			Účel tohoto popisu SF:		---
Objekt se nachází v:	Přístav: neznámý Vnitrozemský přístav: neznámý Nákladní vesnice: Neznámá			Prezentace servisní kanceláře:		---
Odkaz, kde jsou zveřejněny další dokumenty:	---					
Provozovatel a majitel servisního zařízení						
Provozovatel zařízení:	Správa železnic, státní organizace (SZCZ)			Firemní kód UIC (RICCS):	0054	
Typ operátora:	Manažer infrastruktury			Kontaktní osoba:	---	
Tel.:	---			Fax.:	---	
E-mail:	ZSTCBEmankan@spravazeleznic.cz			Internetová stránka:		---
Vysvětlení vztahu mezi více operátory, pokud je to relevantní:	---			Vlastník objektu:	Česká republika	
Typ vlastníka:	Vláda					
Platnost nařízení (EU) 2017/2177 a odkaz na něj						
SF data jsou platná do:	---			Proces aktualizace SF informací:	Údaje jsou v případě potřeby aktualizovány	
Poskytování údajů podle nařízení (EU) 2017/2177:	Ano					

DOMAŽLICE KOLEJ Č. 17

Obecné informace	Služby	Popis SF	Poplatky	Podmínky přístupu	Přidělení kapacity
Základní služby					
Úvod					
Další služby:	místo pro nakládku/vykládku/překládku			Certifikáty zařízení:	---

DOMAŽLICE KOLEJ Č. 17

Obecné informace

Služby

Popis SF

Poplatky

Podmínky přístupu

Přidělení kapacity

Odkazy a dokumenty

Umístění zařízení

Zeměpisná
šířka: **49.435093**

Adresa
zařízení: ---

Podmínky pro přístup na
pozemní komunikaci: ---

Zeměpisná
délka: **12.943199**

Externí ID: ---

TAF/TAP TSI - **73515**
primární
lokační kód
PLC:

Kód umístění
dceřiné
společnosti
TAF/TAP TSI
SLC: ---

Provozní bod
registru
infrastruktury: ---

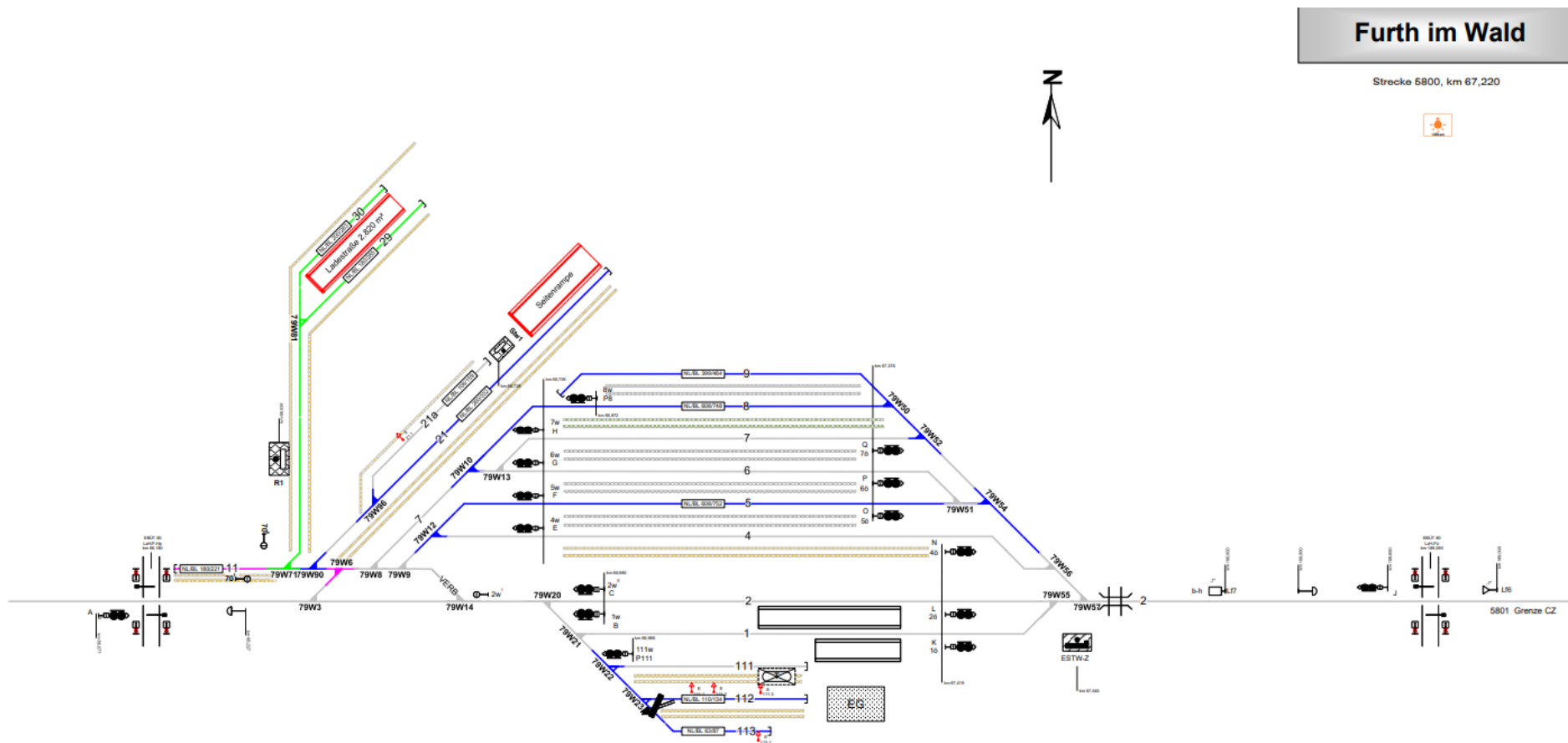
Připojení
objektu k
veřejné
železniční síti: **Přímé napojení objektu na
veřejnou železniční síť**

Zařízení se
nachází na
koridoru
(koridorech)
železniční
nákladní
dopravy: ---


Příloha D – Objednání ZS v aplikaci KAZAS v ŽST Domažlice


Služebna	Typ	Druh	Kolej	ID	Začátek	Konec	Dopravce	Zadal	Zadáno dne	Stav požadavku	Uvolněno dne	
Domažlice	ZS	Zásuvkový stojan	8	1149797	08.12.2024 00:00	13.12.2025 23:59	GW Train Regio a.s.	Bouda Ondřej Bc.	06.11.2024 10:29	schváleno		  
Domažlice	KSR	Kolej se zvláštním režimem	13	1148245	03.03.2025 00:00	07.03.2025 15:30	ČD Cargo, a.s.	Frömmel Pavel Ing.	06.11.2024 10:22	schváleno	07.03.2025 15:30	  
Domažlice	KSR	Kolej se zvláštním režimem	17	1148486	03.03.2025 00:00	07.03.2025 15:30	ČD Cargo, a.s.	Frömmel Pavel Ing.	06.11.2024 10:22	schváleno	07.03.2025 15:30	  
Domažlice	KSR	Kolej se zvláštním režimem	402	1149529	03.03.2025 00:00	09.03.2025 22:00	ČD Cargo, a.s.	Vítková Michaela	06.11.2024 10:28	stornováno		  
Domažlice	KSR	Kolej se zvláštním režimem	21	1145668	03.03.2025 02:00	09.03.2025 23:00	CityRail, a.s.	Oliva Jan	06.11.2024 10:12	schváleno	09.03.2025 23:00	  
Domažlice	KSR	Kolej se zvláštním režimem	4a	1146187	03.03.2025 02:00	09.03.2025 23:00	CityRail, a.s.	Rumpík Josef	06.11.2024 10:14	stornováno		  
Domažlice	KSR	Kolej se zvláštním režimem	17	1146570	28.04.2025 00:00	02.05.2025 16:00	ČD Cargo, a.s.	Randová Irena	06.11.2024 10:15	schváleno	02.05.2025 16:00	  

PŘÍLOHA E: Grafické zobrazení zařízení služeb v ŽST Furth im Wald





Legende Zusatzausstattung


 - Elektrant

 - Ladestraße


Legende Weichen


 - ortsgestellte Weiche


 - ferngestellte Weiche

 - Weiche EOW Bereich

Legende Beleuchtung


 - Serviceeinrichtung ohne Beleuchtung


 - Beleuchtungsstärke < 10 Lux


 - Beleuchtungsstärke ≥ 10 Lux


Legende Wege

Nutzungsart der Gleiszwischenräume (Wege) ist Geschwindigkeitsabhängig. Ausweisung erfolgt gemäß aktuellen, betrieblichen Vorgaben zur Geschwindigkeit. Pro Zwischenraum werden 2 Wegearten ausgewiesen, abhängig vom betrachteten Arbeitsgleis (V = 0 km/h) und dem benachbarten Verkehrsgleis (V > 0 km/h)

 - Rangierweg ≥ 1,30 m


 - Verkehrsweg ≥ 1,0 m

 - Zu-/Rand-/Überwege

 - Raum < 1,0 m


Einbauten sind nicht dargestellt. Dies ist in der Gefährdungsbeurteilung zu beachten. Mitarbeiter sind entsprechend zu unterweisen.

Legende Funktion/Produktkategorie Serviceeinrichtung

 - Zugbildungsgleis


 - Dispogleis


 - Andigleis


 - Ab-/Bereitstellungsgleis


 - Ladegleis

 - Ladegleis_KV

 - Lokgleis

 - Tankgleis

 - Zuführungsgleis

 - keine Serviceeinrichtung