

Ing. Radim Procházka

## Systémové vlaky Českých drah, a.s.

*Klíčová slova: systémové vlaky, ucelené vlaky, vozové zásilky, vlaková stanice, stanice rozptylu*

### 1. Úvod

Systémovými vlaky v mezinárodní přepravě rozumíme vlaky, které přepravují vozové zásilky na co nejděší vzdálenost bez přepracování. Zátěž se soustřeďuje ve vlakové stanici v zemi odesílací a uceleným vlakem dle jízdního řádu je přepravena do stanice rozptylu v zemi určení, odkud pokračuje běžnou vlakovou dopravou do konečných destinací. Pojem ucelený vlak je chápán technologicky, nikoliv z hlediska přepravy, neboť zásilky jsou doprovázeny jednotlivými nákladními listy. Přeprava některých druhů vozových zásilek systémovými vlaky nemusí být povolena. Takové zásilky jsou jmenovitě uvedeny v zaváděcích rozkazech systémových vlaků.

Norma vytížení vlaku a jeho délka je stanovena s ohledem na omezení na celém úseku, tj. na úsecích všech železnic, mezi vlakovou stanicí a stanicí rozptylu.

Účelem systémových vlaků je přinést úsporu nákladů pro dopravce, z čehož vyplyne i cenová výhoda pro plátce přepravného a časová úspora ve srovnání s přepravami jednotlivých zásilek v běžné vlakové dopravě. Tyto produkty pak mohou konkurovat silničním dopravám.

### 2. Systémové vlaky Českých drah

V současné době jsou na Českých drahách vytvářeny tři systémové vlaky, které mají pro komerční účely své obchodní názvy: Carpáthia Express, Adria a Italia. Názvy naznačují relace, které jsou těmito vlaky obsluhovány.

#### *Carpáthia Express*

Vlak Carpáthia je provozován od 1.4.2003 původně mezi stanicemi Havlíčkův Brod (ČD) a Curtici (CFR) a od roku 2006 z vlakové stanice č. 343 Brno – Maloměřice. Zátěž, kterou není vhodné z hlediska vlakové dopravy směřovat do shromažďovací stanice Brno – Maloměřice se k vlaku připojuje z Břeclavi (č. vlakové stanice 334).

K hlavní větvi vlaku, která končí v Curtici byla přidána severní větev do Episcopia Bihor. Vlak Carpathia je veden

- z Brna – Maloměřic do Curtici jako Nex 46841 ve dnech 2, 3, 4, 5, 6 a 7 a nebo v trase podle potřeby jako Nex 46843, který může být zaveden ve dnech 1, 3, 5 a 7.
  - V trase Brno – Maloměřice – Episcopia Bihor je veden vlak Nex 46851 ve dnech 4 a 6.
- Normativy vlaků jsou max. 1350 t a délka max. 600 m.

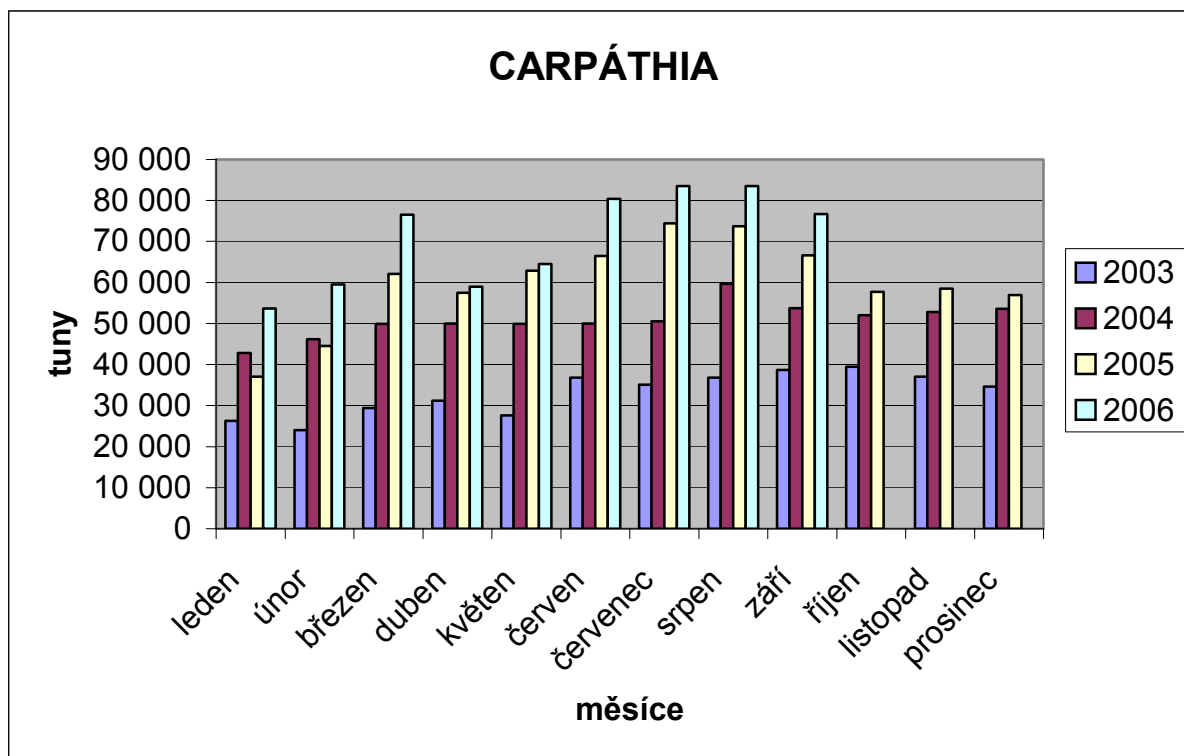
Jako operátor vlaků vystupuje firma RND s.r.o., která je také styčným pracovištěm mezi provozními pracovníky železnic.

---

**Ing. Radim Procházka**, nar. 1952, Vysoká škola dopravní v Žilině, obor provoz a ekonomika železniční dopravy a European Business School, Schloss Reichartshausen, obor mezinárodní management, nyní obchodní ředitel firmy SPEDI-TRANS Praha s.r.o.

Zboží přepravované vlakem Carpáthia je především sádkarton, dřevotříska a nově také osobní automobily. Logistické body v Mělníku, Plzni a Domažlicích jsou v návazu do Brna –Maloměřic místy styku silniční a železniční dopravy. Paletizované zásilky odesílané po silnici do těchto bodů jsou zde překládány do železničních vozů a přepravovány do vlakové stanice systémového vlaku.

Zavedením systémového vlaku Carpáthia Express došlo ke zkrácení doby přepravy z Brna do Curtici ze 6 dnů na 36 hodin. Vývoj přepravy od r. ledna 2003 do září 2006 je patrný z grafu na obr.1.



Obr. 1: Vývoj přepravy systémovým vlakem Carpáthia Express

### Adria

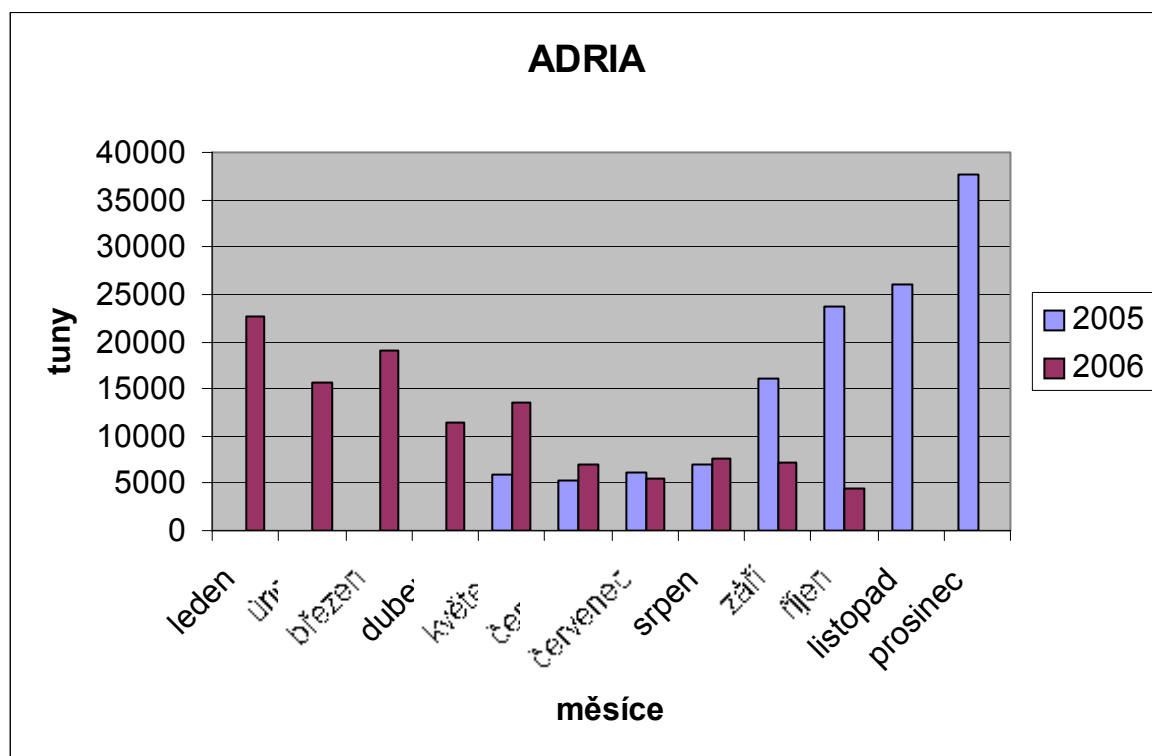
Od 1.5.2005 je provozován systémový vlak Adria. Jako systémový vlak je provozován z Ostravy hl. n. levé nádraží, vlaková stanice č. 313 do stanice rozptylu Moravica v Chorvatsku. Vlakovou stanicí v České republice byla zvolena Ostrava, přestože je stanice položena excentricky, avšak velká část zátěže pochází z ostravského regionu. Výhodné je také napojení do Ostravy z polské slezské pánve. Zátěž z České republiky, kterou není vhodné směřovat do Ostravy, je k systémovému vlaku přidávána v Břeclavi (č. vlakové stanice 334).

Vlak Adria je veden z Ostravy jako Pn 46970/1 na Lanžhot/Kúty a dále přepravu v současné době provádí soukromý dopravce BRKS a.s. Bratislava do stanice Rajka. Z Rajky provádějí již národní dopravci – MÁV v Maďarsku a HŽ v Chorvatsku. Vlak jede pravidelně ve dnech 2, 5 a 7.

Rozptylovou stanicí v Chorvatsku je stanice Moravica, neboť až tam je možno využít normativu 1700 t a 500m délky vlaku. Přestože velké množství zásilek je určeno do stanice Rijeka – Luka s dalším určením do zámoří, je s ohledem na spádové poměry mezi stanicí rozptylu a Rijekou stanoven normativ nižší. V Moravici jsou proto vlaky děleny na lehčí vlaky s odpovídajícím normativem do Rijeky a jednotlivé zásilky do dalších stanic určených v Chorvatsku, kam jsou přepravovány v rámci běžné vlakotvorby. Pokud jsou do vlaku Adria zařazeny i zásilky do Bosny, jsou přepraveny v rámci běžné vlakotvorby již ze stanice Rajka (Slovensko).

Hlavními komoditami přepravovanými vlakem Adria je železo a ocel, cukr a obiloviny. Avizaci, místenkování a předhlašování vlaku obstarává ČD - Regionální zákaznické centrum (RZC) Ostrava.

Zavedením vlaku Adria došlo ke zkrácení doby přepravy z Ostravy do Rijeky z 5 dní na 48 hodin. Vývoj přepravy od r. května 2005 do září 2006 je patrný z grafu na obr.2.



Obr. 2: Vývoj přepravy systémovým vlakem Adria

### Italia

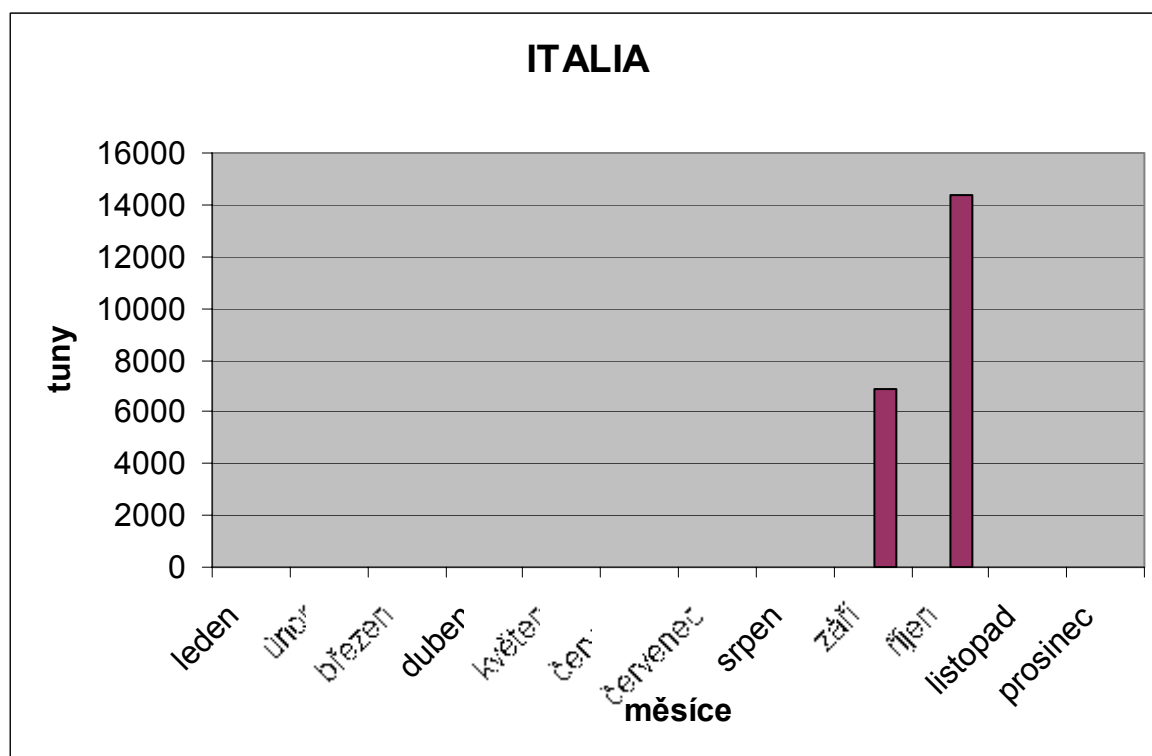
Nejnovější produktem je systémový vlak Italia. Jeho provoz byl zahájen od 1.9.2006. Vzhledem k místu původu zboží je vlakotvornou stanicí opět Ostrava levé nádraží (vlakotvorná stanice č. 313) a stanicí rozptylu je rakouská stanice Villach Süd. Vlak je veden jako Pn 45066/7 ve dnech 1 a 4 nebo po rozhodnutí systémového specialisty – produktového manažera ČD RZC Ostrava i v jiné dny.

Avizaci, místenková, předhlašování a zavádění mimořádných vlaků zajišťuje opět ČD – Regionální zákaznické centrum Ostrava. Stanice rozptylu Villach Süd je poslední seřadovací stanicí před italskou hranicí. Zde je zátěž vlaku rozptýlena do dvou větví – italské a slovinské, která je velmi slabá. Z Villachu Süd se zásilky dostávají do míst určených v Itálii

(Slovinsku) již v rámci běžné vlakotvorby. Nízký normativ systémového vlaku Italia 1100 t 500 m je dán náročnými sklonovými poměry v Rakousku (průsmyk Semmering).

Přepřavovanými komoditami jsou především železo a ocel, železný šrot, dřevo a buničina. S ohledem na nedostatečnou možnost železnice distribuovat zásilky do všech míst určených v Itálii je pro tento účel připravena kapacita moderního překladištního terminálu v Santo Stino di Livenza. Terminál je napojen denním párem vlaků se stanicí Villach Sued a může proto snadno zajišťovat překládání zásilek došlých po železnici systémovým vlakem a následně distribuovat do konečných míst určených po silnici.

Zavedením vlaku Italia došlo ke zkrácení doby přepravy z Ostravy do Villach Süd ze 48 na 24 hodin. Vývoj přepravy v září a říjnu 2006 je patrný z grafu na obr. 3.



Obr. 3: Vývoj přepravy systémovým vlakem Italia

### 3. Závěr

Jak již bylo uvedeno, systémové vlaky přinášejí výhody dopravci i jeho zákazníkům. Po studiu přepravního trhu, zátěžových proudů a výše přepravného je možno uvažovat o dalších systémových vlacích. Systémové vlaky nejsou českou specialitou. V Evropě jich existuje v různých podobách celá řada. Nejznámější z nich jsou systémové vlaky na Balkán (s určením Řecko/Bulharsko/Turecko) z vlakotvorných stanic Štúrovo (Slovensko) a Šoproň (Maďarsko).

V Praze, listopad 2006

Lektoroval: Ing. Oldřich Mazánek  
GŘ ČD a.s., ředitel odboru nákladní dopravy a přepravy