



HOSPODÁŘSKÉ NOVINY

SPECIÁLNÍ PŘÍLOHA

BUDOUCNOST ŽELEZNICE

Největší dopravní dobrodružství?

Už jsme převzali celý podnik a zaměstnance, hektická doba ale ještě neskončila, říká Albert Fikáček o nákupu Jindřichohradeckých místních drah.

Úkol pro nového ministra

Možností, jak změnit konkurenceschopnost českých železnic, je mnoho, ovšem žádná ideální.

► Rozhovor

Jan T. Beránek
j.beranek@hn.cz



Vázat se na svoji firmu emočně? Zahazoval bych životní štěstí

Může to být největší dopravní dobrodružství posledních let. A taky to tak vypadá. Podnikatel Albert Fikáček letos rozprodal velkou část své firmy, aby sehnal 83 milionů na vykoupení Jindřichohradeckých místních drah (JHMD) z konkurzu. Vysvětluje, co je pro lokálky teď reálné a proč prodeje části firmy vůbec neželí.

Už je to měsíc, co se v podstatě rozhodlo, že JHMD koupíte vy. To období bylo dost hektické, jak ten prodej pokročil?

Už jsme převzali celý podnik a zaměstnance, hektická doba samozřejmě ještě neskončila. Aktuálně jednáme s kraji o podobě budoucích smluv a případném ježdění v závazku v rámci turistického režimu.

~
Podnikání je pro mě spíš o společném příběhu, který se zaměstnanci napíšeme. Lidský život je tak krátký, že kupit majetek nemá valnou cenu. Chtěl bych se spíš soustředit na to, že děláme něco užitečného, co nás baví.

A dá se tedy už říct, jak velký by mohl být v příštím roce rozsah provozu?

Měly by to být v průměru dva vlaky denně.

To nezní nijak velkolepě, ale předpokládám, že to nebude rovnoměrně rozložené v roce. Půjde hlavně o léto a o víkendy?

Ano, zhruba tak to bude. Vše bude souviset také s tím, jak rychle dokážeme provádět práce na tratích. Snažíme se to skloubit s požadavky krajů a mimo to probíhají i nějaké diskuse, ale věřím, že vše bude brzy domluvené.

V jakém stavu tedy byla celá firma na konci konkurzu? V jakém stavu ji přebíráte? Dílna, pokud vím, fungovala celou dobu.

Ano, dílna zůstala v provozu a pokračuje dál tak, jak byla. Co se týče traťové údržby, část lidí zůstala, ale některé pozice jsou zatím neobsazené. Jakmile se dohodneme s kraji a budeme přesně znát objem přeprav i tempo oprav, začneme řešit i personální otázky.

Dá se říct, kolik mají teď Jindřichohradecké místní dráhy zaměstnanců?

To není tak těžké spočítat. Libor, Petr, David, Lukáš... V podstatě šest lidí v jedné části, celkem 12 zaměstnanců.

Není to moc, ale přece – z čeho budete teď, bez jakýchkoli dotací a bez provozu, jejich platy financovat?

Z dalších obchodních aktivit dosavadního Gepard Expressu. Nemyslím, že tohle by měl být problém.

Společnost Gepard Express, kterou zmiňujete, je vaší původní firmou. Kvůli JHMD jste ji ale dost zeštíhlili a řadu částí odprodali, aby bylo na vykoupení úzkokolejek. Co tedy z Gepard Expressu zbylo?

Gepard Express je dnes v podstatě právě ta úzkokolejka. Zůstává Wagon Service, tedy sesterská společnost zaměřená na pronájem lehátkových vozů a charterovou dopravu. Funguje i sezonní linka z Opavy do Svobodných Heřmanic, mimořádné vlaky a projekt Vlákfest.

V podstatě to tedy znamená, že jste se během pár měsíců přeorientovali z komerční a zájezdové dopravy na čisté turistickou, víkendovou dopravu s podporou krajů? To je docela zvrat, nebo se pletu?

Trochu ano, ale má to své důvody. Autobusové linky jsme dobrovolně prodali RegioJetu a vlakové spojení do Vídně jsme museli ukončit kvůli vnějším okolnostem. To jsou v podstatě jediné věci, které šly pryč. Samozřejmě snižujeme i počet vagonů pro Vlákfest a některé jeho projekty se uskuteční později, nebo vůbec. Každopádně to běží dál – za týden vyráží Vlak do neznáma, takže věci se hýbou.

Je vám sedmatřicet. Jaké to je vzdát se věcí budovaných poslední roky?

Těch let zase tolik nebylo, tuhle část firmy jsme budovali poslední čtyři roky, přesněji čtyři a půl.

I tak je to docela podstatný kus života. S jakým pocitem jste to vzala a tak trochu vyhodil z okna jen kvůli úzkokolejce?

Inzerce

HN055063

Neutrální lídr v intermodální dopravě

Spojujeme Evropu více než 30 let.



Company
of the
HHLA Network

www.metrans.eu

Neřekl bych, že to házíme z okna. My to předdáváme, kromě vlakové linky do Vídně se nic nezavírá, jen se mění provozovatel. A to je to absolutně normální, projekty přicházejí a odcházejí nebo mění majitele. Jsem s tím naprosto smířený. A kdyby se měl každý podnikatel emocionálně vázat na svoji firmu? Tím podle mě úplně zbytečně zahazuje životní štěstí.

A tohle je tedy rada na životní štěstí podle Alberta Fikáčka?

Podnikání je pro mě spíš o společném příběhu, který se zaměstnanci napíšeme. Lidský život je tak krátký, že kupit majetek nemá valnou cenu. Já bych se chtěl spíš soustředit na to, že děláme něco užitečného, co nás baví. Naše životní příběhy se prolínají s těmi ostatními a to zásadní je, abychom z toho my i ostatní měli radost.

Když teď redukuje aktivity, nabídli jste k prodeji i dost starých spacích vagonů. Kolik peněz tím plánujete získat? Jsou to jednotky milionů, nebo spíš desítky milionů? Jakou dnes mají cenu?

Nechci říkat nějakou částku, některé z nich jsou ale dost drahé a hodnotné. Uvidíme, jak se to vyvine.

Dost lidí si ale určitě klade otázku, z čeho chcete provoz JHMD financovat. Klíčový v tom bude asi příspěvek ze Státního fondu dopravní infrastruktury na údržbu tratí, ne? Ten může být v řádu desítek milionů ročně.

Může, ale je potřeba zdůraznit, že ten příspěvek není nárokový. Čekají nás ještě další jednání a věříme, že spolupráce bude fungovat – zatím nemáme žádné náznaky, že by tomu mělo být jinak. Jde o regionální trať jako každou jinou a naším cílem je být co nejefektivnější a dobře hospodařit s každou korunou, kterou dostaneme – ať už od krajů, cestujících nebo od státu.

U tohoto byznysu by laika asi napadlo, že je to bláznovství, že si to nemůže na sebe vydělat. Ze samotného jízdného asi moc ne, ale podpora od samospráv a příspěvek na údržbu to snad staví do jiného světla. Kde berete jistotu, že to celé dává smysl – i ekonomický?

Myslím, že tohle je z Alchymisty od Paula Coelho – i pastýř musí riskovat, že mu něco uštke ovci a ona zemře. Podnikání na železnici má taky svoje rizika. Ukažte mi člověka,



Věci se hýbou. „Autobusové linky jsme prodali, vlak do Vídně ukončili, ale projekt jede dál,“ říká Albert Fikáček. „Něco jsme zjednodušili, něco posunuli – za týden vyráží Vlak do neznáma.“
Foto: Tomáš Škoda

který v tomhle oboru podniká a není trochu blázen. Rád bych se s ním seznámil, zatím jsem na takového nenarazil. Znáám lidi, kteří mají víc dovolené, víc kamarádů nebo lepší práci, ale neznám nikoho, kdo by se měl líp než já. Moje rodina je s tímhle smířená a právě to mi dává svobodu dělat věci tak, jak mi přijdou správné.

To je zajímavé. Právě rodinou spousta lidí svoje podnikání vysvětluje.

Mám to štěstí, že si to doma nemusím obhajovat. Jako rodina potřebujeme mít peníze na bydlení, jídlo a naftu – vlastně o moc víc ne. A to máme, takže v tomhle ohledu je všechno v pořádku. Netoužíme po žádném přehnaném komfortu a to je docela osvobozující.

Poslední věc – lidé kolem. Vám v jednáních s obcemi a asi i v insolvenčním řízení fungovala jako aktivum podpora lidí. Kolem úzkokolejky se dala dohromady skupina nadšenců, kteří jezdili o víkendech pomáhat ještě před samotným prodejem. Jak velká ta skupina vlastně je? A je to udržitelné dlouhodobě?

Určitě to není práce pro dobrovolníky, aby se dlouhodobě starali o technický stav tratě. Jsme ale rádi, že pomohli s prvními vlaky – právě ty otevřely dveře k dalším jednáním. Pomoc samozřejmě přijímáme s vděčností, jen ji teď chceme směřovat spíš na věci okolo. Do majetku patří i řada domů, které můžou dostat nový účel, a máme také historické vozy, u nichž by komerčně děla-

né opravy neměly návratnost. Těch možností, jak se zapojit, je tedy docela dost. Navíc jsme se s mnoha brigádníky lépe poznali a myslím, že z některých z nich mohou být dobří zaměstnanci. Kdo umí pracovat zadarmo, umí pracovat i za peníze – a u nás si k tomu ještě může udělat kus světa podle sebe.

Je to boj za lepší svět?

Takhle velkoryse tomu neříkám. Ale ano, možná je. Můžeme se podířdit tomu, jak je svět kolem nás nastavený, a pak v něm třeba nebudeme šťastní – jen si o tom můžeme postěžovat u piva. Nebo si to můžeme zkusit zařídít po svém. A pokud jsou kolem lidí, kteří to vidí podobně, pak je to realizovatelné.

České železnice se mění. Pomáhají k tomu finanční nástroje, včetně dotací

Česko postupně modernizuje a rozšiřuje železniční infrastrukturu. Jedná se o strategickou oblast, kde se setkávají ekonomické, environmentální a sociální přínosy s přesahem do podpory regionálního rozvoje tratí, zvýšení konkurenceschopnosti i komfortu cestujících. Klíčovou rolí v rámci modernizace železniční dopravy hrají způsoby efektivního financování v kombinaci s možnostmi čerpaní z různých typů dotačních programů. Dopravci i výrobci vlakových souprav čelí dlouhodobě tlaku na snižování emisí a přechod na udržitelnější formy dopravy. Modernizace železniční dopravy v České republice zahrnuje i elektrifikaci tratí. Tam, kde není možné v blízké budoucnosti elektrizovat, je vhodnou alternativou nasazování bateriových a hybridních vlaků, jejichž význam v posledním roce výrazně rostl. Elektrizace železniční sítě je v České republice klíčem k dekarbonizaci železnice a k nízkoemisnímu režimu v osobní i nákladní

dopravě. Mezi aktuální trendy patří zavádění bateriových a hybridních vlaků, které představují ekologickou alternativu k diesellovým motorům a mohou být provozovány i tam, kde zatím chybí trolejové vedení. Tento typ vlaků s sebou přináší budování infrastruktury nabíjecích stanic a zavádění alternativních řešení určených k nabíjení během jízdy na určitých typech tratí. Obnova vozového parku představuje pro dopravce značnou finanční zátěž. V Raiffeisen - Leasing si náročnost investice uvědomují a klientům nabízejí jak samotné financování, tak i komplexní dotační servis. „V oblasti financování železničních dopravců máme dlouhodobě a silné know-how. U osobní železniční přepravy v poslední době jednoznačně vítězí trend financování nových aktiv, ale v segmentu nákladní přepravy jsme díky fungujícímu sekundárnímu trhu připraveni financovat i použitou nákladní techniku,“

říká Kamila Ondráčková, Account Managerka v Raiffeisen - Leasing, která se dlouhodobě specializuje na korporátní transakce v oblasti dopravní techniky. Díky hluboké znalosti trhu a finančních produktů může leasingová společnost navrhnout řešení, která odpovídají specifickým potřebám projektů a investorů.

Příležitost je v klubovém financování

Raiffeisen - Leasing se s oblibou zapojuje společně s dalšími leasingovými společnostmi a bankami do financování velkých investičních akcí. Vzhledem k relativně vysokým objemům investičních nákladů potřebných na pořízení či obměnu železničního vozového parku je ideální zapojit do financování v rámci jednoho projektu více finančních institucí ve formě tzv. klubového financování. Tento přístup umožňuje rozložit rizika a zároveň zajistit dostatečné kapitálové zdroje pro realizaci tak rozsáhlých investic, to vše v kombinaci s možností čer-

pání z evropských i národních dotačních programů. Modernizace železniční infrastruktury a vozového parku nejen zlepšuje dostupnost a komfort cestování, ale zároveň přispívá k udržitelnému rozvoji dopravy v souladu s evropskými ekologickými cíli. Liberalizace s modernizací české železnice je výzvou i příležitostí. Ti dopravci, kteří ji uchopí s vizí a odvahou investovat, budou tvořit budoucnost železniční dopravy, jejíž popularita v posledních letech v České republice roste. „Jsme připraveni hrát aktivní roli v podpoře inovativních projektů a partnerství, ve kterých vidím obrovský potenciál udržitelné mobility a růstu infrastruktury, která je páteří moderní ekonomiky,“ uzavírá Kamila Ondráčková z Raiffeisen - Leasing.

► Nový ministr

Možná nejtěžší úkol pro nového ministra: jak zlevnit železnici a udržet nákladní dopravu

Jan T. Beránek
j.beranek@hn.cz



Byl to jeden z těch momentů, kdy se sebelepší iluze dokonalého úspěchu bortí před očima a začínou se vkrádat nepříjemné otázky. Pro českou železnici to přišlo letos v polovině června na veletrhu v Ostravě: v několika panelových diskusích tam dopravci i další experti na zabezpečení železnice začali na dosavadní poměry nezvykle otevřeně kritizovat vývoj posledních let na železnici.

Ne proto, že by nefungovala. Ale že je kvůli rostoucím požadavkům stále dražší, a tím méně konkurenceschopná. Pro samosprávy, pro nákladní přepravce a často i pro samotné cestující.

Masivní investice nejsou vše

„Měli bychom mít rozum. Cena osobních vlaků pro samosprávy se dostává ke 300 korunám za kilometr. Přitom za autobus zůstává kolem 60 korun. A to musíme změnit,“ řekl tehdy šéf technologické společnosti a zároveň malého dopravce AŽD Zdeněk Chrdle. „Chtěl bych poprosit, aby ty náklady už byly co nejnižší. Měli bychom se snažit, aby byla zachována finanční udržitelnost železnice,“ řekl.

Pro laika přitom může železnice po čtyřech letech pod ministerskou taktovkou Martina Kupky (ODS) vypadat pěkně – a o to asi končíci vládě také šlo. České dráhy dál masivně modernizují, Správa železnic investuje ročně desítky miliard a nejvyšší rychlost vlaků se zvedla na 200 kilometrů za hodinu.

Jenže se na to dá koukat i z druhé strany: dvoustovka je tu zatím doslova pro pár vlaků denně. Desítky miliard do železnice jdou často do projektů, které sice ohromí množstvím použitého betonu, skutečný přínos je ale diskutabilní a čelí kritice kvůli cenám. No a České dráhy už dluží skoro sto miliard korun.

A seznam negativ je ještě delší: výrazný pokles nákladní dopravy na historická minima a v posledních měsících i propad počtu cestujících. Ve výsledku je tak železnice jako celek stále víc odkázaná zhruba na 20 miliard korun, které posílají na ztrátové osobní spoje kraje a stát.

Ještě v 90. letech přitom nákladní doprava vydělávala tolik, že byla schopná nahradit ztrátu velké části osobních spojů. Teď už musí doplácet stát.

Podle Kupky se situace nedá řešit jednoduše. „Není v silách žádného ministra dopravy, aby mávnutím kouzelným proutkem vrátil běh dějin a s ním desítky milionů tun uhlí na koleje,“ řekl Hospodářským novinám Kupka, když byl na ekonomickou kondici železnice tázán.

Změny v hospodářství se rozhodně na situaci odrážejí. Nejde jen o odklon od spalování uhlí, ale i o další komodity, které se vozily ve velkých objemech, což je pro železnici její nejsilnější disciplína. Znáť je obecně i propad těžkého průmyslu, jen krach oceláren Liberty Ostrava stál českou železnici několik procent přeprav.

Problémy nové vlády

Podle kritiků si ale velkou část problémů způsobuje stát sám. Třeba rozsáhlými výlukami, letos v září měli nákladní dopravci problém vůbec odvoztit vyrobená auta z Mladé Boleslavi, která je přitom napojená na železnici z pěti směrů. Argument Správy železnic: modernizujeme, je to potřeba. Situace, kdy dopravci kvůli výlukám nákladní dopravy přicházejí o zakázky, je poměrně častá.

„Co čekám od nové vlády? Že hlavně vyřeší Správu železnic. Aby její projekty vedly ke skutečnému zlepšení pro cestující, aby se stavěly jen ty kvalitní. Ne ty, kde jde z velké části o to, aby si vydělali dodavatelé. A aby Správa železnic konečně dodávala kvalitní služby dopravcům,“ řekl redakci Radim Jančura, majitel dvojky na trhu s osobní dopravou RegioJet.

A pak je tu nákladová stránka. Za převoz zboží po železnici dopravci platí poplatky, jakousi obdobu mýtného. Jenže zatímco na ko-

lejích se platí všude, kamiony platí v podstatě jen za dálnice. Mýtné je sice i na části silnic první třídy, ale spíš jen symbolické. A zbytek sítě je zdarma. Poplatky za tunu zboží tak vycházejí často levněji pro kamiony, přestože mají zhruba pětinašobně vyšší spotřebu energie na kilometr jízdy. Rozdíl v emisích CO₂ bývá ještě výrazně větší. Ale nejde jen o poplatky.

„Problémem nákladní železniční dopravy jsou obrovské a mnohdy naprosto zbytečné náklady oproti kamionům, obrovská byrokracie a další blokující parametry. Aby se toto nemuselo přiznat, mluví se o nedostatečné propustnosti. Ta opravdu existuje – ano, ale pouze a jen na určitých úsecích sítě, například uzel Praha nebo Praha-Kolín. A to je myslím všechno,“ napsal během září v debatě s autorem článku šéf AŽD Praha Zdeněk Chrdle.

Chrdle je přitom v paradoxní situaci: jeho firma AŽD vydělává hodně peněz na investicích Správy železnic, včetně padesátimiliardového projektu jednotného vlakového zabezpečovače ETCS. Poslední dobou ale situaci kritizuje stále ostřeji. „Máme množství tratí, které se mohou využívat a nevyužívají se, a zase jen a pouze z hlediska nákladovosti. Sedněte do vlaku a jeďte třeba do Budějovic, kolik potkáte nákladních vlaků? Asi tak jeden. Nelžeme si do kapsy,“ dodal Chrdle.

Inzerce

HN065112

ŽPSV

Generální ředitel ŽPSV mluví o tradici, lidech, technologických výzvách i odvaze, která českou značku posunula mezi špičku v oboru

ŽPSV má více než 70 let existence. Jak byste popsal cestu, kterou firma od svých začátků ušla, a co považujete za klíčové milníky jejího rozvoje?

ŽPSV zahájila svou činnost v roce 1952 jako státní podnik zaměřený na těžbu šterku a kameniva. V roce 1961 pak vyrobila svůj první příčný pražec. Po sametové revoluci následovala privatizace do českých rukou, poté přechod pod španělský koncern OHL a v posledních sedmi letech je společnost součástí skupiny Leonhard Moll, která je spjata s dlouholetou rodinnou podnikatelskou tradicí.

Skupina Leonhard Moll působí na trhu již více než 130 let. ŽPSV se za více než sedm desetiletí své existence stala jednou z největších společností v oblasti prefabrikace v České i Slovenské republice s rozsáhlým know-how, které umožňuje dodávky napříč stavebním trhem.

Dodali jsme více než 50 milionů pražců a připravili jsme řešení pro vysokorychlostní železnice s rychlostmi až 350 km/h. Jsme etablovaným výrobcem také v oblasti dodávek pro ŘSD, pozemního i inženýrského stavitelství. Naše síla spočívá v odborných znalostech, tradici a závazku nikdy nezklamat zákazníka.

Vaše společnost má na kontě více než 50 milionů vyrobených pražců. Co se skrývá za takovým objemem?

Za takovým objemem výroby se skrývá především lidská práce – ať už fyzická, nebo duševní. Modernizace výrobních linek, zavádění automatizace do výrobních procesů, důsledná kontrola kvality na vstupu i výstupu a neustálý sled přejímek a testů pod dohledem investora – to vše nás posunulo k téměř nulové míře nekvality. Dbáme také na včasnost a spolehlivost dodávek, což v dnešním světě rozhodně není samozřejmost.



Jak se připravujete na dodávky pro vysokorychlostní dráhy (VRT)?

Můžu říct, že jsme připraveni. Momentálně disponujeme výhybkovými i příčnými pražci, které jsou určeny pro rychlosti až do 350 km/h. Od počátečních matematických návrhů a modelování až po náročné testování, jak laboratorní, tak provozní v trati, uplynula už řada let. Nyní čekáme jen na zahájení výstavby VRT, abychom mohli zúročit roky příprav.

Když se ohlédnete zpět, co patřilo mezi nejtěžší překážky, kterou ŽPSV musela překonat, a co vás to naučilo do budoucna?

Těch překážek, či spíše výzev, bylo opravdu mnoho. Ať už to byla optimalizace výrobní struktury před zhruba třemi lety, kdy jsme uzavřeli dva výrobní závody, aniž by došlo ke ztrátě objemu produkce či tržeb. Dále pak rozšíření konkurence na českém trhu nebo neustálý boj o kvalitní a loajální zaměstnance.

Co mě to naučilo? Spolehat se na sebe a na lidi kolem sebe, kterým se dá věřit a kteří na sobě chtějí i nadále pracovat.

Měli bychom si více vážit podnikatelů, kteří v ČR odvádějí daně, a více chránit trh před invazivními konkurenty ze zahraničí, kteří, podporováni doma, mohou nadělat spoustu škod v zahraničí, tedy i u nás. To však poznají jen lidé zkušení v daném oboru, kteří se celý život podíleli na obchodu nejen v Evropě, ale i na dalších kontinentech.

Nikdo nikde na nikoho nečeká a nikde se dveře neotevírají automaticky. Přál bych si proto více zdravého selského rozumu a skutečné podpory podnikatelů, kteří zde mají výrobní závody, zaměstnávají lidi a odvádějí zde daně.

www.zpsv.cz

Že to jde i jinak, ukazuje příklad Spojených států. Tamní železnice obstarává asi 30 procent veškeré nákladní dopravy, na dlouhých trasách dokonce 40 procent. To je mimochodem tolik, kolik chtěla dosáhnout v Bílé knize dopravy Evropská unie.

Realita? V roce 2015 byl podíl železnice na českém nákladním trhu přesně 20 procent, od covidu dál klesl ke zhruba 18 procentům. Rozdíl je právě v tom, že americké železnice moc neřeší přepravu cestujících a v infrastruktuře i ve vozidlech volí jednoduchá a levná řešení.

Česko jako šprt střední Evropy

Cosí z toho vzít v Česku? Největším škodám by se teď zabránilo, kdyby se už aspoň dál nerozšiřoval seznam tratí, kde je povinné ETCS – dnes jsou to hlavně koridory z Prahy do Ostravy nebo do Brna a několik dalších tratí. Od letošního prosince se k nim má přidat i část tratě z Prahy do Děčína. Dopravci, kteří nemohou investovat do vozidel zhruba pětinu až třetinu ceny úplně nové lokomotivy, tak budou mít zase menší prostor. A ti, kteří to udělají, budou mít zase o něco vyšší náklady.

Výhradní provoz přitom bezpečnost vlaků v Česku nijak zásadně nezvyšuje. Velká část vlaků by pod dohledem ETCS beztak jezdila, už kvůli zájmům dopravce. „Sami nechceme, aby nám zaměstnanci udělali nějaký průšvih, řekl Hospodářským novinám manažer jednoho z nákladních dopravců.

Zároveň ale ETCS nijak neřeší vedlejší tratě: na desetině délky české sítě je jen telefonické dorozumívání mezi stanicemi a na sedmině sítě závisí bezpečnost na tom, jak se strojvedoucí domluví s dispečerem přes mobilní te-



Kriticky ohrožený druh. Nákladní vlaky s uhlím pro plzeňskou teplárnu ještě jezdí, ale to už je jen na pár let. Problém je, že tyhle přepravy se nedaří železnicím nahrazovat.

Foto: Jan T. Beránek

lefon. „Bezpečnost na těchto tratích zůstává dlouhodobě neřešená, přestože právě zde hrozí největší rizika,“ uvedl další z kritiků, Spolek pro efektivní železnici.

Není proto vyloučené, že nový ministr by mohl omezit výhradní provoz pod ETCS – na koridory na Moravu by mohly i stroje bez tohoto vybavení, ale třeba jen v době minimálního provozu v noci a za splnění dalších

podmínek. Staré amortizované stroje na méně důležitých výkonech jsou jednou z možných zásadních úspor.

Česko je brzkým zaváděním ETCS a naprostou přísností výhradního provozu v poměrech střední Evropy výjimečné. Slovy šéfa Správy železnic Jiřího Svobody – za šprta.

Právě v tom bude jedna z klíčových úloh pro nového ministra, ať už jím bude kdokoli. Může

pokračovat ve stejném kurzu a dál zhoršovat konkurenceschopnost železnice – nebo ho začít měnit. Možností je spousta, ale žádná ideální. Přebíral by třeba politickou odpovědnost za případné nehody, kterým by pod dohledem ETCS šlo lépe zabránit.

Ať už bude ministrem kdokoli, jeho vliv na budoucnost české železnice bude stěžejní.

Inzerce

HN064604



BATERIOVÝ VLAK ŠKODA

Jeden vlak. Dva zdroje energie. Nekonečno možností.



DVOUSYSTÉMOVÉ
NABÍJENÍ AC/DC



POKROČILÉ
LTO BATERIE



DOJEZD NA
BATERIE 80 KM



ŽÁDNÉ
LOKÁLNÍ EMISE



AŽ 120 KM/H
V BATERIOVÉM REŽIMU

ŠKODA | Škoda Group

► Zrychlení spojů

Česká železnice vstupuje do nové éry a zrychluje



Modernizace českých tratí se vyplácí. Pendolino je první jednotkou v běžném provozu, která využívá rychlostní možnosti české infrastruktury.



Rychlost až 230 km/h. Svou maximální rychlostí nás lokomotivy Siemens Vectron posouvají do vyšší ligy mezi evropskými dopravci.

Ján Chovanec

jan.chovanec@economia.cz



Pendolino na jihu Čech

Trať z Prahy do Českých Budějovic patřila dlouho k nejvytíženějším, ale zároveň nejpomalejším v zemi. Až dokončení modernizace úseků Votice–Sudoměřice a Soběslav–Dobruška umožnilo zvýšení rychlosti až na 200 km/h. Díky tomu mohly České dráhy nasadit na jih ikonické modré jednotky Pendolino.

P o letech modernizace tratí i vozového parku začínají České dráhy ukazovat, jak může vypadat železniční doprava budoucnosti. Na jih Čech zamířilo Pendolino, které zvládne cestu z Prahy do Českých Budějovic za rekordních 85 minut, a zároveň se na českých kolejích rozjíždějí nejmodernější lokomotivy Siemens Vectron s rychlostí až 230 km/h.

„Zrychlování vlaků a zkracování jízdních dob je klíčové pro posilování konkurenceschopnosti vlakové dopravy. Naše vlaky jsou na to připraveny – nejmodernější Comfort-Jet spolu s vysokorychlostní lokomotivou Vectron je schopen jezdit až 230 km/h,“ říká Michal Krapinec, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah.

První spoj IC 591 vyjel z Prahy 31. srpna 2025 a trasu zvládl za 85 minut, o deset minut rychleji, než plánoval jízdní řád. Průměrná rychlost dosáhla 116 km/h – nejvíce v síti Českých drah. V opačném směru jsou navíc vlaky včas v 96 procentech případů.

„Mám radost, že se na jihočeské železnici konečně odehrávají velké změny k lepšímu. Pendolino do Českých Budějovic je dalším důkazem, že se jižní Čechy posouvají dopředu,“ říká hejtman Jihočeského kraje Martin Kuba. Podle něj nejde jen o rych-

lost, ale i o komfort a spolehlivost, které činí železnici atraktivní alternativou k automobilové dopravě.

Pendolino navíc propojuje regiony – večerní spoj z Prahy navazuje na vlak z Bohumína, čímž vzniklo přímé spojení Ostrava – Olomouc – Pardubice – Praha – Tábor – České Budějovice bez přestupu.

Vectrony testují 230 km/h

Zatímco Pendolino potvrzuje výsledky modernizace českých tratí,

~
Zrychlování vlaků a zkracování jízdních dob je klíčové pro posilování konkurenceschopnosti vlakové dopravy.

nové lokomotivy Siemens Vectron posouvají vozidlový park na evropskou úroveň. Do zkušebního provozu vstoupily koncem září a denně zvládají až tisíc kilometrů na lince R18 z Prahy do Starého Města u Uherského Hradiště.

„Startujeme první fázi provozu našich nejnovějších lokomotiv. Zkušební provoz bude probíhat na lince R18 a nasazená lokomotiva ujede během denního oběhu skoro 1000 km,“ uvádí Michal Krapinec.

Vectrony řady 384 zvládají rychlost 230 km/h, jsou vybavené evropským zabezpečovacím systémem ETCS a umožňují provoz pod několika napájecími soustavami. Po testech v Česku je čekají zkoušky v Rakousku, na trati Koralmbahn, kde budou moci naplno využít svůj výkon.

„Spolupráce s Českými drahami je pro nás velmi cenná. Rozšířením spolupráce v oblasti servisu se Česko

stane součástí evropské sítě údržby našich vozidel,“ dodává ředitel Siemens Mobility ČR Roman Kokšal.

Krok do budoucnosti

České dráhy objednaly 50 vícesystémových lokomotiv Siemens Vectron s patnáctiletým servisním balíčkem. Tyto stroje budou páteří nové generace vlaků ComfortJet a RailJet, které mají nabídnout cestujícím vyšší komfort i spolehlivost.

„Nové lokomotivy Vectron představují významný pokrok v modernizaci naší flotily vozidel. Cestujícím nabídneme vyšší spolehlivost našich vlaků a větší dynamiku jízdy, tedy i lepší zážitky z cestování,“ uzavírá Krapinec.

Nasazení Pendolin i Vectronů tak symbolizuje posun české železnice k evropským standardům. Po deseti letech investic začíná být vidět výsledek – rychlejší, pohodlnější a propojenější železnice, která se připravuje na éru vysokorychlostních tratí.

Příloha: Budoucnost železnice

• **Ředitel speciálních projektů** Aleš Mohout • **Editor** Ján Chovanec • **Grafika a zlom** Vizualní studio Economia • **Obchod a inzerce** Daniel Hort (daniel.hort@economia.cz)



9.–11. 6. 2026
OSTRAVA | TROJHALÍ KAROLINA

www.railbusinessdays.cz

MEZINÁRODNÍ ŽELEZNIČNÍ VELETRH A KONFERENCE



ČESKÁ TECHNOLOGICKÁ
A REALITNÍ SKUPINA

Společně tvoříme technologickou budoucnost Evropy

BEZPEČNOST
KONEKTIVITA
ENERGIE
BUDOUCNOST



skupina.ttc.cz

► Infrastruktura

Vyšehradský most: memento začátku 20. století, teď však i odporu občanské společnosti. Správa železnic most opraví, ale daleko složitěji

Jan T. Beránek
j.beranek@hn.cz



Ty tři ocelové oblouky spojují oba vltavské břehy 124 let a už to vypadalo, že budou muset ustoupit. Státní Správa železnic měla k projektu nového mostu hodně věcí nachystaných a tvářila se, že jde o nezvratnou věc.

Stanoviska památkářů a UNESCO ale situaci změnila, v září potom padlo rozhodnutí: most se má zachovat a místo bourání projde úplnou renovací. Zanedbaná památka se má vrátit minimálně při pohledu zvenčí do původního stavu – jako memento průmyslového rozmachu českého království před první světovou válkou.

Zrovna tak to může být ale ještě jedno memento – odporu občanské společnosti proti rozhodnutím prosazeným silou. Klíčové byly dvě iniciativy – roky pokračující petiční spolek Nebourat, ke kterému se v roce 2024 přidala i skupinka podnikatelů a filantropů. Založili nadační fond a zaplatili švýcarské experty, kteří měli úplně opačný názor než český mostařský mainstream.

Nebyli bychom ale v Česku, aby výsledek neznamenal tak trochu kompromis. Namísto relativně střídmé opravy, kterou Švýcaři navrhli, si ji udělá Správa železnic daleko velkoryseji, draž a s velkými výlukami.

Iniciativa miliardářů se objevila pár dní po prázdninách 2024. Mimochodem, 16. září vydaly Hospodářské noviny rozsáhlý rozhovor s jedním z iniciátorů – zakladatelem firmy Eurovag, Martinem Vohánkou. Přesně rok poté svolal ministr dopravy Martin Kupka (ODS) brífink, na němž oznámil zásadní obrat: nebude se stavět nový most, ale stávající konstrukce se opraví.



Nebourat. K petičnímu spolku se vloni přidala řada podnikatelů a filantropů, kteří dohromady založili nadační fond.

Foto: Správa železnic

„Ukazuje se, že nejvyšší hodnotou v projektu je pozice této konstrukce na místě,“ řekl Kupka novinářům a představil plán opravy.

Po brífinku jsme natáčeli rozhovor se šéfem Správy železnic Jiřím Svobodou. „To bude nádržka,“ poznamenal trochu mimoděk na začátku. „Musím uznat, že zde prostě musel být ústup v rámci určitého veřejného zájmu. Je to velké téma – zda má přednost doprava, nebo veřejný zájem,“ dodal Svoboda.

Správa železnic přitom není zvyklá takto často ustupovat – podobné si-

~
Od poloviny desátých let je Správa železnic zvyklá hospodařit s podobným rozpočtem na investice, jaký jde na celostátní silnice a dálnice.

tuace se v posledních letech objevují jen výjimečně.

Tady je potřeba vysvětlit, jak se v Česku financují železniční stavby. Od poloviny desátých let je Správa železnic zvyklá hospodařit s podobným rozpočtem na investice, jaký jde na celostátní silnice a dálnice. I kvůli tomu, že v té době nebylo na silnicích připravených dost projektů, a tak se evropské dotace směřovaly ve velkém aspoň do železničních rekonstrukcí. Letos jde do silnic a dálnic 61 miliard, do železnice 50 miliard korun.

Naopak na běžné rutinní opravy je peněz dlouhodobě poněkud nedostatek. I proto je tendence dělat spíš velké projekty. Ten na stavbu nového mostu má mimochodem stále aktivní web, aktualizovaný ještě začátkem roku 2025.

Nová verze přestavby počítá s tím, že se budou části mostu postupně sundávat na nábřeží a detailní oprava proběhne právě na tomto místě. Vymění se daleko větší část dílů a zřejmě se nebudou k sobě nýtovat, ale šroubovat. Iluzi nýtu má udělat nasazení jakési kulové čepičky.

Inzerce
HN065199

oltis group
IT SOLUTIONS

selector, data)
// (types:Object, data)
data = data || selector;
selector = undefined;
for (type in types) (
onl clem, type, selector, data, types[type], one)
return elem;



Konstrukce se pouze opraví. „Ukazuje se, že nejvyšší hodnotou v projektu je pozice této konstrukce na místě,“ řekl novinářům ministr dopravy Martin Kupka (ODS).

Foto: Správa železnic

Po dobu, kdy se budou části mostu snímat, má fungovat mostní provizorium – tedy fakticky další most, což by opravu značně prodražilo. K mostu by se měla přistavět nenápadná konstrukce pro třetí kolej – jestli ale může splnit roli provizoria, není jasné.

„Přímo garantujeme bezpečnost provozu a provozuschopnost. Naši zaměstnanci se pod to podepisují. Platí scénář, který přijde z naší strany. Neznamená to, že nevyužijeme některé podněty, ale odpovědnost je na Správě železnic,“ řekl Svoboda.

Tedy – konečné slovo chce mít nakonec přece jen státní firma.

A reakce zastánců zachování viaduktu? Optimismus, ale velmi opatrný. „Spolek Nebourat vítá rozhodnutí ministra Martina Kupky most rekonstruovat ve spolupráci s odbornou památkovou péčí. Ve zvoleném postupu ale vidí i možná rizika,“ uvedl spolek v prohlášení.

„V průběhu prezentace příliš často padalo, že představené kroky jsou předběžné, v diskusi, je nutné je doladit,“ uvedl Pavel Štorch ze spolku Nebourat. Že by tedy

~
Přímo garantujeme bezpečnost provozu a provozuschopnost. Naši zaměstnanci se pod to podepisují. Neznamená to, že nevyužijeme některé podněty, ale odpovědnost je na Správě železnic.

Správa železnic zase časem všechno přehodnotila a naopak ustoupila tlaku stoupenců betonování nových mostů?

„Pokud by se vlak rozjel směrem k projektování, snesení konstrukce a tak dále, nedovedu si představit, že by pak někdo řekl, dejme sem novou konstrukci. Součástí těch prvních etap bude i oprava nebo řekněme nějaká stabilizace stávajících pilířů, což se trochu vylučuje,“ řekl Hospodářským novinám šéf Správy železnic Jiří Svoboda. „Další změna by znamenala, že by se dost možná začína-

lo všechno papírování znovu. A to si nedovedu teď představit,“ dodal.

I tady je ale pořád podmiňovací způsob. Ještě nevznikla vláda po letošních volbách, přitom rekonstrukci mostu bude zahajovat nový ministr zřejmě až ke konci svého funkčního období. Do té doby poběží příprava – provizorium se má stavět v letech 2027 až 2028, samotná oprava mostu má proběhnout v letech 2029 až 2032.

A tou dobou už bude pomalu končit i přespříští ministr. Je tu tedy dost důvodů na to, aby se mohly ještě věci znovu měnit.

Inzerce

KOS staví svou budoucnost na lidech a procesech

Již několik měsíců jste generálním ředitelem a jednatelem Krnovských oprav a strojren s.r.o. (KOS). Jak byste charakterizoval stav této společnosti a čím vás zaujala?

Po více než 20-ti letech řízení společnosti v zahraničních korporacích v segmentu Automotive jsem rád přijal novou výzvu v ryzě české společnosti, kde hlavním motivem pro mne je unikátní produktové portfolio, počínaje výrobou krásných nových tramvají, přes opravy osobních a nákladních železničních vozů, konče zakázkovou strojní výrobou. Je to určitě jiný segment v porovnání s mou dosavadní profesní zkušeností, nicméně tak jako v každém odvětví, vše je odvislé od angažovaných lidí-zaměstnanců, a taktéž i firemních procesů. A Automotive mě naučilo to, že procesy jsou jenom tak dobré, jak jsou dobří lidé, kteří tyto procesy řídí, nebo s těmi procesy pracují. S ohledem na charakter za-

kázkové výroby jsou pro Krnovské opravy a strojírny důležité bohaté znalosti a dovednosti zaměstnanců. Tedy zaměstnanci jsou opravdu pro společnost nejdůležitějším zdrojem pro realizaci vlastních činností. A jedním z mých úkolů je se zaměřit i na naše procesy, a ty vylepšovat tak, aby kontinuálně probíhala další expanze Krnovského závodu. A to je samozřejmě spojeno i s dalším rozvojem našich zaměstnanců.

Řekl jste, že zaměstnanci jsou nejdůležitějším zdrojem KOS. Jak máte v plánu zaměstnance ovlivňovat?

Určitě prohloubením týmové práce, která zvyšuje synergické efekty a aktivizuje vzájemnou motivaci. Každý musí vnímat důležitost své práce v rámci konečného výrobku anebo služby. Nechci, aby to znělo jako klišé, ale moje profesní zkušenost mi

potvrdila platnost obecného rčení „víc hlav víc ví“. Proto je opravdu důležitá týmová práce. Taktéž s týmem chceme odstraňovat překážky v přenosu znalostí a dovedností mezi zaměstnanci, zaměřit se na určení kořenové příčiny problémů a najít pak patřičná opatření na neopakování případných chyb. Samozřejmě budeme i nadále pokračovat ve školicích aktivitách k prohloubení pracovních znalostí ve všech úrovních. Dlouhodobým cílem je samozřejmě zajistit spokojenost našich zaměstnanců.

Kam máte v plánu nasměrovat KOS?

Určitě chceme KOS směřovat k provozní excelenci, která musí být základnou pro implementaci a následný další rozvoj naší obchodní, technologické a výrobní strategie. Tento systematický a dlouhodobý přístup k řízení organizace nám zajistí požadovanou kvalitu našich výrobků a služeb, vysokou efektivitu, pružnost a schopnost adaptace na změny trhu, a zapojení a motivaci našich zaměstnanců. Samozřejmě je to „běh na dlouhou trať“, ale jsem přesvědčen, že jenom takto si zajistíme dlouhodobou

konkurenceschopnost a udržitelnost našeho podnikání.

Které nejbližší kroky máte v plánu podniknout?

Jak jsem zmínil v odpovědi na úvodní otázku, prvotní aktivity směřujeme k dalšímu zdokonalování našich procesů. Nejedná se pouze o hlavní výrobní proces, ale taktéž cílíme i na podpůrné procesy. Výsledkem naší činnosti musí být nárůst standardizace. Taktéž chceme zvýšit angažovanost našich zaměstnanců při řešení konkrétních problémů.

Jaký je váš osobní sen?

Nenazval bych to přímo osobním snem, ale spíše tím, co mě baví, naplňuje a vlastně i motivuje. Tedy, se všemi spolupracovníky v KOS tvořit. Tvořit to, co má smysl, co přináší přidanou hodnotu jak pro naši firmu, tak i pro společnost, co bude dlouho sloužit, a na co bude spolehnouti. A na co jsme a budeme moci být právem všichni pyšní. Podívejte se na naše vyráběné tramvaje, které najdete prakticky ve všech velkých městech naší země, ale i v zahraničí. No nejsou krásné?



**KRNOVSKÉ OPRAVY
A STROJÍRNY**

► Alternativní pohon

Hybridní vlaky budou jezdit do Liberce, Tanvaldu a Rumburku. Ušetří čas i emise na delších tratích

Anežka Hesová

anezka.hesova@economia.cz



První čtyři bateriové vlaky v Česku už skoro rok pendlují po padesátikilometrové neelektrifikované trati mezi Ostravou a Veřovicemi. Pro národního dopravce je vyrobila společnost Škoda Group a do roku 2027 má Moravskoslezskému kraji dodat ještě dalších patnáct bateriových jednotek, které se objeví na trasách z Ostravy do Krnova nebo Nového Jičína. To by mělo „ozelenit“ regionální železnici, ale také zlevnit provoz a zvýšit zájem cestujících o vlakovou dopravu. Na první zmíněné trati už se to ostatně projevilo, dopravce hlásí patnácti- až dvacetiprocentní nárůst počtu cestujících.

Pro nasazení dalších bateriových vlaků už Škoda připravuje jednotky druhé generace, které letos představila na veletrhu TRAKO 2025 v Gdaňsku. Oproti předchozímu modelu jsou ještě lehčí a úspornější. „Mají například více menších bateriových modulů, což přináší lepší rozložení hmotnosti na konstrukci vlaku. Vybaveny jsou taky měničem na bázi karbidu křemíku, který zajišťuje nižší spotřebu elektrické energie a tím i vyšší efektivitu provozu,“ říká Tomáš Ignačák, místopředseda představenstva firmy.

Zájem krajů i dopravců o bateriové jednotky stále roste, za pět let by už měly jezdit ve většině regionů. Limitující je však pro ně infrastruktura, na baterky vlak dojede nejvýš 80 kilometrů, pak potřebuje zdroj napájení z trolejí nebo dobíječky. „Rozšiřování elektrizace železnice postupuje v České republice spíše pozvolna, protože jde o finančně náročné investice a v některých oblastech není elektrizace technicky ani ekonomicky vhodná,“ vysvětluje Ignačák. Právě v takových úsecích najdou využití bateriové a v budoucnu možná i vodíkové vlaky.

Na elektřinu i diesel

Řešením pro delší tratě bez trolejí může být na přechodnou dobu hybridní vlak, který je kompromisem mezi nežádoucím motorákem a bateriovým vlakem s krátkým dojezdem. „V podstatě je to vlak, který umí jezdit na všechno – na elektřinu z troleje, na energii z baterií i na obnovitelnou naftu,“ popisuje Ignačák.

Přednostně by měl takový vlak jezdit elektricky, buď pod trakčním vedením, kde se dobíjí, nebo v bateriovém provozu na neelektrifikovaných úsecích. Dieslový agregát se zapne jen na dlouhých tratích bez troleje, kde dojezd baterie nestačí, případně slouží jako pojistka pro mimořádné události. „Vlak navíc použije obnovitelné palivo HVO, takže i v těchto

případech zůstává provoz maximálně šetrný k životnímu prostředí,“ vyzdvihuje přednosti hybridního modelu Ignačák.

Soupravy typu BEDMU (Battery-Electric-Diesel Multiple Unit) si už od Škody Group objednal dopravce RegioJet. Ten plánuje od konce roku 2029 využít 34 hybridních vlaků na linkách z Liberce do Pardubic nebo Ústí nad Labem, další mají jezdit z Prahy do Tanvaldu nebo do Rumburku a také z Rumburku do Kolína. Kromě úspor na palivu a emisích slibují hybridní vlaky i rychlejší spojení, ušetří totiž cestujícím přestupování z elektrické do motorové soupravy.

Kombinované řešení je žádané i v dalších evropských zemích. „Poptávka po hybridních jednotkách roste v zemích, kde je elektrifikace sítí nekompletní nebo se bude rozšiřovat po etapách – zejména ve střední a východní Evropě,“ potvrzuje Ignačák. Hybridní vlaky umožní okamžitě snížit emise a zlepšit komfort bez čekání na plnou elektrifikaci všech větví a zároveň jsou připravené na budoucí přechod k plně bezemisnímu provozu.

Vlaky totiž v budoucnu půjde přeměnit na elektrické. „Platforma vychází z osvědčené řady elektrických jednotek Škoda a je navržena modulárně. Dieslový powerpack lze v budoucnu odejmout a jednotku provozovat jako čistě bateriovou či čistě elektrickou – po-

dle toho, jak se bude rozšiřovat elektrifikace,“ doplňuje Ignačák.

Autostrojvůdce chytrého vlaku

Spotřebu energie a režim nabíjení koordinuje u vozidel nové generace chytrý systém na základě provozních dat. Umělou inteligenci využívá i systém automatického řízení vlaku, který přizpůsobuje rozjezdy, rychlost i zastavení soupravy tak, aby jízda byla co nejplynulejší a zároveň energeticky úsporná. Vlak průběžně vyhodnocuje profil trati, jízdní řád i aktuální situaci a podle toho optimalizuje rychlost a tím i spotřebu energie.

To samozřejmě nenahrazuje řidiče vlaku. Ten zůstává plně zodpovědným za provoz, systém mu ale pomáhá udržet ideální styl jízdy, podobně jako autopilot v letectví. „V praxi to přináší významné úspory energie. Například u jednotek provozovaných v Lotyšsku dosahujeme díky tomuto systému až 15procentní úspory oproti běžnému provozu,“ uvádí Ignačák. Chytré digitální systémy pomáhají také s údržbou vlaků, díky inteligentní predikci dostanou vozy potřebný servis a péči přesně ve chvíli, kdy to potřebují. Do budoucna firma plánuje nasadit také centrální dispečerské řízení.

Text vznikl ve spolupráci se společností **Škoda Group**.

Inzerce

HN065064

Napříč prostorem...

Geodézie pro dopravní stavby
Od přípravy až po realizaci

www.gefos.cz

Naším cílem je zajistit, aby se celá společnost stále posouvala kupředu, aby se lidé dostali rychle, bezpečně a spolehlivě ke svým životním i denním cílům. Zaměřujeme mosty, silnice a železnice, které lidi spojují. Díky našim mapám se nikdo neztratí v prostoru. Naše projekty poskytují lidem bezpečný domov dle jejich představ.

V železniční dopravě vidíme budoucnost, protože je to efektivní způsob dopravy a významná alternativa pro přetíženou dopravu silniční. Ale aby tato doprava byla efektivní a tím pádem využívaná, je nezbytná její modernizace a rozvoj. A proto velkou část našich aktivit směřujeme právě do přípravy a realizace železničních projektů – nádraží i vlastních tras, stávajících i nových, a to včetně těch vysokorychlostních.

Tím, co děláme, dokazujeme, že naše práce má rozhodně smysl.

Od signálu po energii: Prakab o inovacích a digitalizaci českých železnic

„Železnice potřebuje jistotu. A tu zajišťují spolehlivé kabely,“ říká v rozhovoru o bezpečnosti, inovacích a digitalizaci tratí ředitel společnosti PRAKAB Pražská kabelovna, Ing. Tomáš Zieschang Ph.D.



Na jakých projektech dnes Prakab spolupracuje v oblasti železniční infrastruktury?

Společnost Prakab dodává signální kabely pro železniční tratě už po několik desetiletí. Nejde však uvádět konkrétní projekty – jako dodavatel musí firma splňovat speciální certifikační požadavky a všechny kabely musí být schváleny pro dané použití. Prakab následně dodává produkty v potřebném množství a provedení. Až na výjimky přitom sám neví, na jaké konkrétní tratě jeho kabely směřují – typově jsou totiž pro všechny projekty shodné.

Které vaše technologie považujete za nejzásadnější pro bezpečnost železnice?

Zásadní jsou zejména kabely pro přenos signálu – bez správně „doručených“ povelů by žádné zařízení na dráze nemohlo fungovat. Stejně důležité jsou však i kabely, které zajišťují přívod elektrické energie. Bez energie, stejně jako bez signálu, železniční infrastruktura nefunguje.

V podzemních drahách se už tradičně používají kabely, které kombinují vedení signálu i energie. Tyto kabely mají klíčovou funkci, a tomu odpovídá i jejich konstrukce a ochrana.

V čem se železniční segment liší od oblastí energetiky či telekomunikací, kde také působíte?

Zní to možná překvapivě, ale z hlediska kabelové techniky je železnice velmi konzervativní. Signální kabely, které se na některé tratě montují i dnes, mají své kořeny už v době parních lokomotiv. Nejde přitom o problém konkrétního provozovatele – podobná situace panuje napříč Evropou. Důvod je logický: zatímco v energetice vede kabel energii a v případě poruchy způsobí maximálně výpadek, v železniční dopravě je kabel součástí bezpečnostního systému. Jeho selhání by mohlo vést k havárii nebo ztrátám na životech. Proto se zde inovace prosazují pomaleji – co dlouhodobě funguje, mění se jen velmi opatrně.

Železnice se digitalizuje – od signalizace po monitoring vlaků. Jak na tuto transformaci reaguje kabelový průmysl a Prakab?

Digitalizace znamená především větší hustotu přenášených signálů a vyšší rychlost jejich přenosu. To částečně řeší optická vlákna, která však nelze využít všude. Prakab se proto intenzivně věnuje vývoji kombinovaných kabelů – nových konstrukcí, které spojují metalické a optické prvky, případně umožňují jejich vzájemnou součinnost v rámci kabelových tras.

Jak zásadní změnu pro vás představuje přechod od signálních kabelů k odděleným optickým a silovým vedením?

Z pohledu vývoje je třeba přizpůsobit konstrukci kabelů požadavkům provozatelů tratí. Výrobně však tato změna není zásadní – jde spíše o konstrukční úpravy než o revoluci ve výrobním procesu.

PRAKAB je lídrem v oblasti ohniodolných a ohnivzdorných kabelů. Jaká specifika mají tyto produkty v železniční infrastruktuře?

Velmi významná. Často se zapomíná, že železnice nejsou jen koleje – jde o celou síť objektů, které mohou být ohroženy požárem: nádraží, sklady, stávedla, kolektory, trafostanice, depa či rozvodny. V těchto objektech by měly být v kritických rozvodech používány ohniodolné kabely, které chrání nejen technologie, ale i lidské životy.

Kabely pro železnice nabízíte pod značkou PRAfoRail. V čem je tato řada výjimečná?

PRAfoRail je inovativní řada kabelů, která kombinuje různé funkce – přenos energie i signálu. Novost však nespočívá jen v samotné kombinaci, ale i v konstrukčním provedení.

Kabely leží často u tratí nebo v kolektorech, kde jsou vystaveny vlhkosti, výkyvům počasí, působení hlodavců, mechanickému poškození i vibracím od projíždějících vlaků. Vibrace přitom představují problém zejména pro optická vlákna. Nové kabely PRAfoRail jsou proto navrženy tak, aby všechny tyto nároky spolehlivě zvládly.

Máte ambici s PRAfoRail proniknout i do projektů vysokorychlostních tratí v ČR?

Ano, máme. A naše kabely dále zdokonalujeme právě s ohledem na specifické požadavky vysokorychlostních tratí (VRT).

Jak se mění požadavky zákazníků v souvislosti s rostoucím důrazem na bezpečnost a odolnost vůči mimořádným událostem?

Požadavky se vyvíjejí, ale základ zůstává stejný – spolehlivost a odolnost. Kabely musí obstát nejen při běžném provozu, ale i v extrémních situacích, jako je oheň či mechanické poškození. Tyto nároky však k železnici patří odjakživa.

Co pro vás znamená spolupráce s Deutsche Bahn a jaké příležitosti otevírá?

Deutsche Bahn je velký a náročný provozovatel tratí. Být jeho dodavatelem je pro nás prestižní záležitost i silná reference. Navíc řada zemí přejímá standardy DB, což nám usnadňuje dodávky i na další evropské trhy bez nutnosti rozsáhlých certifikací.

V čem se liší požadavky západoevropských železnic od těch českých?

Paradoxně, české železnice jsou v mnoha ohledech modernější a praktičtější. Západoevropské tratě často lpí na zastaralých technických požadavcích, které přetrvávají jen proto, že se je nikdo neodvážá ze specifikací vyjmout. Na druhé straně je nutno říct, že západoevropské železnice se dlouhodobě připravují na budoucí inovace, a proto jsou jejich kabelové systémy složitější už v době, kdy nové technologie ještě nejsou běžné. České dráhy postupují pragmatičtěji – pořízují to, co je aktuálně potřeba, a s postupující modernizací přizpůsobují i technické požadavky.

Jaké trendy budou podle vás pro železnici klíčové v příštích letech?

Evropa čeká rozsáhlý rozvoj železniční infrastruktury – je to nezbytné, protože silnice už kapacitně nestačí. Kromě pokračující digitalizace tratí bude zásadním krokem sjednocení systémů. Evropa je rozdělena do mnoha menších států, a není dlouhodobě udržitelné, aby každá země měla vlastní systém řízení železnice. Pokud se má vysokorychlostní doprava skutečně vyplatit, musí být schopna jezdit z Istanbulu do Londýna, s krátkou zastávkou v Praze či Brně – a přitom si „rozumět“ se všemi systémy po celé trase.



CO
BUDE,
BRNO?

Objevte budoucnost Brna!

Otevřeli jsme Informační centrum rozvojových projektů

Brno prochází dynamickým rozvojem. Vznikají nové čtvrti, moderní dopravní uzly i infrastruktura pro budoucnost. Chceme, aby veřejnost měla přehled o připravovaných projektech, proto jsme otevřeli Informační centrum rozvojových projektů. Místo, kde se dozvíte, jak se Brno mění a kam směřuje.

cobude.brno.cz



Přijďte se podívat, co se chystá

Už dnes víme, jak bude vypadat nové hlavní nádraží, Ostravská radiála, tramvajová trať na Kamechy nebo čtvrť Trnitá, a chceme, aby to věděli všichni.

Na fungování centra spolupracuje město Brno s Ředitelstvím silnic a dálnic a Správou železnic – právě tyto instituce mají v rukou výstavbu městského okruhu či vysokorychlostních tratí, které spojí Brno s Evropou.

Co v centru uvidíte

Přijďte si prohlédnout 3D model nového nádraží i další plány, které Brno připravuje.

Kde nás najdete

Navštivte nás v Informačním centru rozvojových projektů, Panenská 1, přízemí DOMINI PARKU, Brno.

