

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY

SPECIÁLNÍ PŘÍLOHA



BUDOUCNOST ŽELEZNICE

Rozhodně nelituju

Kvůli výkupu z konkurzu Jindřichohradecké úzkokolejky prodal část své firmy a v létě Albert Fikáček provoz znovu rozjel.

Chceme nové vlaky

Minimálně dvacet miliard korun ročně se v Česku utrácí za stále modernější vozidla. Kdy se to zastaví a který vlak už je příliš starý?

► Rozhovor

Jan T. Beránek
j.beranek@economia.cz



Nelituju, říká po vzkříšení jindřichohradeckých úzkokolejek Fikáček. Na provoz si teď vydělají

Je to jeden z nejzajímavějších podnikatelských i železničních příběhů posledních let. Jindřichohradecké úzkokolejky vypadaly, že míří k zániku. Byly v konkurzu, dluhy ve výši desítek milionů korun, po letech manažerského přešlapování chyběla energie i lidem kolem. Z konkurzu je ale vykoupil Albert Fikáček. Příběh osmatřicetiletého chlapíka, který je pořád stejně tak nadšencem jako podnikatelem, byl hodně zajímavý už předtím. Teď kvůli nákupu zdánlivě odepsaných úzkokolejek prodal část vydělávající firmy, vzal na sebe desítky milionů závazků – a v létě provoz znovu rozjel. Jak to fungovalo – a co si z první sezony odnáší za ponaučení?

Je říjen, konec turistické sezony. Jak to s úzkokolejkami teď po sezoně vypadá?

Myslím, že docela dobře. Bylo to opravdu náročné, vlastně jsem si ani v některých ohledech nedovedl představit, jak moc. Ale zvládli jsme to celkem bez ztráty kytičky a závazky, které jsme krajům dali, jsme splnili.

Přece jen jste pár problémů ale měli – srážky na přejezdech, s padlým stromem...

To všechno k tomu patří. Tím, že nemáme nějak moc provozních lokomotiv, tak jsme se museli situaci přizpůsobit. Spoustu věcí jsme opravovali mezi devátou večer a devátou ráno. Borci na dílně to naštěstí zvládli, smekám před nasazením všech. Na rovinu říkám, že bych nechtěl mít každou sezonu tak hektickou, ale to asi ani kolegové. Ale přes tu náročnost si myslím, že ten výsledek je obstojný. A budeme se teď před zimou připravovat tak, abychom příští sezonu měli třeba více záloh.

Vypadalo to, že vás žene entuziasmus. Nebo jako když je člověk pod vlivem adrenalinu, taky dokáže překvapit sám sebe.

Výkon a nasazení určitě výrazně převyšovaly pracovní povinnosti. Nedá se to tak řešit dlouhodobě. Ten přírůstek k adrenalinu je vlastně přesný, člověk dokáže nevídané věci, aby třeba přežil. Teď se musíme přes zimu připravit, aby už podobné výkony nebyly potřeba. Aby byly rezervy, aby bylo víc připravených lokomotiv a tak dále.

Co se vozidel týká, chystáte změny. Na Slovensko k Čiernohronske železnici posíláte nepovedené motorové vozy, přezdívané Ponorky nebo Hašíšbedny, jeden z pomníků předchozího vedení. Naopak máte na oplátku dostat elektrické jednotky, původem ze Švýcarska, které budou napájené elektrocentrálou. Jak je to daleko?

Zatím ještě dost věcí nevíme. Vedeme o tom diskuse a hodně z toho se ještě může vyvinout různým způsobem. Řešíme technické parametry, překonáváme překážky...

Tím myslíte schválení vozidel, které bude záviset na Drážním úřadu?

Ano, je to tak. Ale je to i obráceně, u těch Ponorek řešíme technické překážky, aby to na Slovensku mohlo jezdit.

Takže to není výměna „jak leží, tak běží“, ale budete si pomáhat s rozjezdem?

Přesně tak. Chceme, aby tam vozidla jezdila, není to tak, že to někam odhodíme a už nás to nebude zajímat. Ty elektrické jednotky, které dostaneme výměnou, mají velký potenciál, ale je potřeba projít úplně odznova procesem schvalování drážního vozidla, což je velmi náročné a chci to nechat na odbornících. Určitě bude oboje na dlouho.

Pokud vím, tak u schvalování je důležité, jestli se můžete opřít o nějakou starší dokumentaci. Buď ze Švýcarska, nebo ze Slovenska. Udělalo se tam ohledně schvalování toho dieselového pohonu něco?

Myslím, že moc ne. Počítáme, že budeme muset tu konverzi schvalovat odznovu. Na Slovensku to bylo remotorizované na dieselaagregáty, ty se z toho vyndají. My počítáme s přímým pohonem na baterie. Navíc budeme muset zřejmě doplnit i toalety, bude toho víc, a schvalování od začátku je jediná reálná možnost.

Takže Drážní úřad to bude posuzovat jako vozidlo schválené ve Švýcarsku, ale s řadou změn.

Přesně tak.

Jaký rozpočet na ty rekonstrukce máte?

No, rozpočet samozřejmě máme, ale nechceme ho zatím zveřejňovat. Paralelně k tomu sháníme financování, byl bych proto raději opatrný.

Zatím jezdíte s vysloveně muzejním vozovým parkem. Tůčka, tedy lokomotivy staré řady TU47.0, občas vyjelo na trať i malé „prase“ řady TU29.0. To je všechno technika, která pochází z padesátých až sedmdesátých let. Jak se vám ten provoz vyplácí?

Příznám se, že nás trochu překvapila cena nfty. Takhle drahou jsme ji v kalkulacích úplně neměli.

Na druhé straně jsme měli příjmy z jízdného, které nás mile překvapily. Nějak se oboje vyrovnalo. Problém je spíš struktura nákladů, musíme teď hodně investovat do oprav, protože vozový park byl dost zanedbaný. A tyhle výdaje se nevrátí hned, ale až během třeba pěti let.

Ale musím ocenit kraje, vycházely nám často vstříc a posílaly platby dřív, než by podle smlouvy musely, to pro nás byla při těch výdajích citelná pomoc.

Jak to vlastně bude s financováním dál?

Postupně připravujeme s kraji pětileté smlouvy, které nám dají nějakou stabilitu. Ty smlouvy jsou důležité i pro Státní fond dopravní infrastruktury kvůli příspěvku na provozuschopnost.

Tady je potřeba vysvětlit: tohle je jedna ze silných karet jindřichohradeckých úzkokolejek, protože svoje tratě vlastní samy, a mají proto stejně jako velké instituce nárok na příspěvek ze státního fondu, který přerozděluje třeba peníze ze spotřební daně na paliva. Tuším správně, že máte dostávat 40 milionů ročně?

Ano, zhruba. Pro letošní rok jsme dostali 17 milionů, většinu jsme zatím ani nevyčerpali. Budeme za ně vyrábět betonové pražce, a hned jak skončí provoz, začneme s velkou obnovou úseku mezi Jindřichem a Blažejovem. Je tam pár míst, která to už vysloveně potřebují. Bude to muset být rychlé, jeden den přestanou jezdit vlaky a druhý den už tam nebudou koleje.

To je provozní financování – od krajů na provoz, od SFDI na opravy tratí. Na vykoupení úzkokolejek z konkurzu jste museli sehnat dost peněz, stálo vás to přes 80 milionů a část jste si musel půjčit. Daří se to splácet?

„Úzká“ teď na splátky rozhodně nevydělává. Uživí sama sebe, pracovníky, svůj provoz. O ni je myslím postaráno. A na nás jako na Gepard Expressu je, abychom každý měsíc vydělali ten milion a půl, který je potřeba na splátky.

Část aktivit jste přitom kvůli nákupu úzkokolejek prodali. Co vám teď na ty splátky nejvíc vydělává?

Gepard Express dělá hodně věcí. Dost nám pomáhá slovenský Wagon Service, který pronajímá lehátkové a lůžkové vozy několika národním i soukromým dopravcům. Kromě toho děláme i dost akcí pro soukromé firmy a přepravy různého personálu, větších skupin po Evropě. A teď budeme zajišťovat i personál pro další dopravce.

Nelituje?

Ne, to rozhodně ne. Je to teď celkově hustější, ale rozhodně nelituju.

Co nejvíc těší?

Povedlo se nám zahnat ten obraz zkázy. Tomu, co se tu dělo v některých fázích konkurzu, tomu sám ani nedokážu věřit. Provozní koncept byl mimo, vedení o vlcích moc nevědělo. Asi rozuměli jiným věcem, třeba cenám pozemků, ale provozu fakt ne. Je úleva, že je to pryč. Ale hlavně na úzkou znovu jezdí lidé, využívají ty vlaky, mají k tomu vztah. Je to pro ně víc než jen doprava, jsou rádi, že se o to tady někdo stará. To mě těší nejvíce, že ta práce má smysl.



Hektická sezona Srážky na přejezdech, padlý strom i náročné opravy často mezi večerem a ránem. Díky nasazení všech se ale podařilo provozní problémy zvládnout. Teď je čas připravit se na zimu, říká Albert Fikáček.

Foto: Tomáš Škoda

BUDOUCNOST NA KOLEJÍCH UŽ DÁVNO ZAČALA.

ŽELEZNICE PO CELÉM SVĚTĚ PROCHÁZÍ DYNAMICKOU PROMĚNOU. JE JEN NA NÁS,
ZDA BUDEME TUTO ZMĚNU POUZE SLEDOVAT, NEBO JI AKTIVNĚ SPOLUVYTVÁŘET I V ČESKU.



VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ

Alstom v Itálii: Když je železnice dostatečně rychlá a ekologická

- 1 500 km vysokorychlostní sítě
- Řím – Milán: z 6,5 hodiny na méně než 3 hodiny
- 45+ milionů cestujících ročně
- Podíl cestování po kolejích vzrostl z 36 % na 75 %
- Podpora rozvoje regionů a vznik více než 500 000 pracovních míst
- Úspora 20 milionů tun CO₂

METRO

Alstom v São Paulo: Každý den ušetřená hodina - Více času na život

- Největší urban mobility projekt v Latinské Americe
- Z 90 na 23 minut – zkrácení cestovní doby o tři čtvrtiny
- 633 000 pasažérů denně
- Navrženo pro více než 40 let provozu



AUTONOMNÍ ŘÍZENÍ

Alstom v Singapuru: Více cestujících, plynulejší doprava

- Až o 30 % vyšší kapacita bez výstavby nových tratí
- 45 % snížení spotřeby energie
- Vyšší spolehlivost a pravidelnost provozu
- Častější spoje a kratší čekání

KYBERNETICKÁ BEZPEČNOST

Alstom: Bezpečná doprava v digitálním věku

- Kybernetická bezpečnost součástí 100 % řešení a produktů
- 70 let zkušeností s komplexními železničními projekty
- 160 projektů kybernetické bezpečnosti po celém světě
- 330+ specialistů na železniční kybernetickou bezpečnost



LOKOMOTIVY TRAXX

Alstom: Tažná síla nákladní budoucnosti Evropy

- Až 200 km/h
- Pro nákladní i osobní dopravu
- Vyšší tažná síla a výkon
- Nižší spotřeba energie
- Lepší udržitelnost a servis

KOMPLEXNÍ ŘEŠENÍ NA KLÍČ

Alstom v Bělehradě: První plně automatizované metro v Srbsku

- Autonomní jednotky a moderní signalizační systém
- Kompletní železniční infrastruktura včetně kolejí, napájecího systému a nástupištních bezpečnostních dveří
- Telekomunikační síť, cybersecurity systémy a centralizované řídicí centrum
- Technologie a vybavení pro provoz a údržbu depa



SIGNALIZACE

Alstom: Lídr v oblasti signalizace

- 25 000 palubních jednotek ve více než 30 zemích
- Certifikace pro více než 200 typů vozidel
- První nasazení automatizovaného provozu pod ETCS

Realise the power of rail

ALSTOM

► Škoda Group

Miroslava Kohoutová
miroslava.kohoutova@economia.cz



Škoda Group na veletrhu InnoTrans předjedнала zakázky za miliardy korun

Výrobce kolejových vozidel a trolejbusů Škoda Group má za sebou rekordní rok. V loňském roce dosáhl téměř miliardového zisku, získal nové kontrakty za 38 miliard Kč a eviduje narůstající zájem i o bateriové vlaky, které se stávají klíčovým řešením pro neelektrizované tratě v Česku i Evropě. Z nedávného veletrhu InnoTrans si navíc odváží rozjednané miliardové zakázky. „InnoTrans je největší světové obchodní setkání našeho odvětví a umožňuje během několika dnů jednat se zákazníky ze všech klíčových trhů. Pokud by se podařilo realizovat všechny projekty, o kterých jsme v Berlíně jednali, šlo by o byznys za mnoho miliard korun,“ potvrzuje místopředseda představenstva Škody Group Tomáš Ignačák, který je také předsedou představenstva Asociace českého železničního průmyslu (ACRI).

Na největším světovém veletrhu železniční a dopravní techniky měl český železniční průmysl výrazné zastoupení. Desítky českých firem přivezly do Berlína nová kolejová vozidla, komponenty, digitální technologie i řešení pro modernizaci železniční infrastruktury. „InnoTrans není pro české firmy pouze výkladní skříní jejich technologií. Je to především místo, kde se připravují konkrétní zakázky na další roky. Už nyní můžeme říci, že české společnosti odjíždějí z Berlína s novými kontrakty a velmi konkrétními obchodními příležitostmi, jejichž celkový potenciál se pohybuje v řádu miliard korun. Je to potvrzení toho, že český železniční průmysl je ve světě vnímán jako technologicky vyspělý a spolehlivý partner a že naše firmy dokážou uspět vedle největších globálních hráčů,“ komentovala veletrh Marie Vopálenská, generální ředitelka ACRI – Asociace podniků českého železničního průmyslu.

Řešení pro plně neelektrizované sítě

Škoda Group na veletrhu představila nejnovější generace tramvají, parciální trolejbusy, digitální technologie, zabezpečovací systémy a komponenty. Svoji premiéru měly na veletrhu i bateriové vlaky od Škodovky. Konkrétně nová generace bateriové elektrické soupravy RegioPanter umožňující kombinovat provoz pod trolejovým vedením s jízdou na baterie, díky čemuž je možné zavádět bezemisní železniční dopravu také na tratích, které dosud nejsou plně elektrifikované.

Tato technologie je v souladu s celosvětovým trendem postupného snižování emisí v dopravě, kdy se při obnově a modernizaci vozového parku upouští od tradičních diesellových vlaků a využívají se baterie instalované na elektrický vlak. „Bateriové vlaky se dostávají čím dál více do popředí v zemích s částečně elektrifikovanou sítí, tedy například v Česku i řadě dalších států střední a východní Evropy. Zhruba 40 procent evropských tratí stále nemá trakční vedení a bateriový provoz může být energeticky i ekonomicky efektivnější než

plošná elektrifikace nebo některé jiné alternativní pohony,“ říká Ivo Gurňák, sales area director Škoda Group.

RegioPanter propojuje elektrifikované a neelektrifikované tratě v rámci jedné cesty. Pod trolejovým vedením využívá standardní elektrický pohon a současně dobíjí baterie. Na úsecích bez troleje automaticky pokračuje s energií uloženou v bateriích. K jejich dobíjení přispívá také rekuperace při brzdění, a to i mimo elektrifikované úseky. V bateriovém režimu nabízí dojezd nejméně 80 kilometrů a rychlost až 120 km/h, pod trolejovým vedením dosahuje až 160 km/h.

Škoda Group má aktuálně ve výrobě nebo v objednávkách více než sto vozidel využívajících bateriový pohon pro zákazníky v něko-

lika evropských zemích. První bateriové vlaky společnost nasadila už v prosinci 2024 v Moravskoslezském kraji a díky nim se například zavedlo přímé spojení mezi Ostravou a Kopřivnicí. Na konci roku 2025 získala zakázku na dodávku až 16 bateriových vlaků pro Lotyšsko a až 36 bateriových vlaků pro Slovensko.

Přínos bateriových vlaků se potvrzuje i v praxi. V Moravskoslezském kraji vzrostl na vybraných spojích počet cestujících zhruba o 20 procent, mimo jiné díky přímým spojům bez přestupu mezi diesellovým a elektrickým vlakem.

„Bateriové vlaky jsou stále relativně nová technologie a vývoj je velmi dynamický. Hlavní výzvou zůstává optimální poměr mezi dojezdem, hmotností, kapacitou a cenou baterií. Důležitá je také nabíjecí infrastruktura, životnost a výměna baterií během životního cyklu vozidla. Do budoucna bude hrát roli i dostupnost surovin, proto se testují i alternativní bateriové technologie, například na bázi sodíku,“ říká k budoucímu vývoji Ivo Gurňák.

Tramvaj omezující falešná varování

Na veletrhu vyvolala zájem také tramvaj Škoda ForCity Plus 52T pro Prahu, která přitahuje pozornost potenciálních zákazníků zejména ze západoevropských trhů. Je plně nízkopodlažní a konstrukce podvozků umožňuje provoz i v náročnějších podmínkách, například v historických centrech s úzkými ulicemi a ostrými zatáčkami, ale také zvládá náročná stoupání.

Dopravní podnik hl. m. Prahy ji do ostrého provozu nasadil v listopadu minulého roku.



Bateriové vlaky jsou stále novou technologií. Hlavní výzvou zůstává optimální poměr mezi dojezdem, hmotností, kapacitou a cenou baterií.

řidič nestihne zareagovat včas,“ vysvětluje Jiří Liberda, podle kterého je k plně autonomnímu provozu tramvají stále ještě daleko. „Autonomní provoz je trendem, kterým se veřejná doprava postupně vydává, i když u tramvají je kvůli jejich pohybu v otevřeném městském prostředí výrazně složitější než například u metra. Stále častěji ale budeme vidat dílčí autonomní funkce, které řidiči pomáhají a postupně přebírají některé jeho úkoly,“ vysvětluje.

Firma v Berlíně představila také své trolejbusy a vlastní technologie v oblasti digitalizace, zabezpečení a ETCS. „Městská veřejná doprava se posouvá od samotné modernizace vozidel k jejich propojení s digitálními technologiemi a daty. Hlavními prioritami při dalším vývoji vozidel pro veřejnou dopravu budou vyšší bezpečnost, automatizace provozu, efektivnější údržba a větší komfort pro cestující,“ říká Jiří Liberda.



Škoda Group na veletrhu představila nejnovější generace tramvají, parciální trolejbusy, digitální technologie, zabezpečovací systémy a komponenty. Svoji premiéru měly na veletrhu i bateriové vlaky od Škodovky. Foto: Škoda Group



Antikolizní systém se soustřeďuje jen na překážky, které by mohly zasáhnout do jízdního koridoru tramvaje. Tím omezuje falešná varování.

Tramvaj je vybavena řadou nadstandardních moderních technologií, jako je systém počítání cestujících, rekuperační brzdění a prediktivní bezpečnostní antikolizní systém.

„Běžné antikolizní systémy sledují široké okolí vozidla a upozorňují i na objekty, které tramvaj ve skutečnosti přímo neohrožují. Systém od Škody Group pracuje s principem virtuálního tunelu, tedy skutečného jízdního koridoru tramvaje. Soustřeďuje se na překážky, které do něj zasahují nebo by do něj mohly vstoupit, takže omezuje falešná varování. Zároveň dokáže v kritické situaci zasáhnout, pokud

Pozici Škoda Group ve střední Evropě současně posiluje nový kontrakt se slovenským dopravcem ZSSK na dodávku vlakových jednotek pro dálkovou dopravu. Počítá se s jejich provozem také na rakouských a maďarských tratích. Podle společnosti je o prezentovaná řešení výrazný zájem jak ze strany veřejných, tak soukromých dopravců. Významnou novou spoluprací má Škoda Group i v západní Evropě, podrobnosti by měla představit na konci roku.

Článek vznikl ve spolupráci se společností Škoda Group.

Kamila Mestická: Evropská železnice potřebuje propojit nejen koleje, ale i data



Vlak může na hranici čekat i proto, že zpráva o jeho zpoždění dorazí pozdě. V mezinárodní nákladní dopravě nestačí propojená infrastruktura: rozhoduje také, zda se informace dostanou ke správným lidem včas. Kamila Mestická, která v **OLTIS Group** zodpovídá za inovace, vysvětluje, co digitalizace mění, kde může pomoci umělá inteligence a proč zůstává důležitá zkušenost lidí.

Když se podíváte na vývoj železnice a její roli v dopravě budoucnosti, co se změnilo a co jí ještě brání naplno využít její potenciál?

Výrazně se posunula infrastruktura, rychlosti, lokomotivy i vozy. Vícesystémové lokomotivy usnadňují provoz mezi zeměmi. Pokročila i digitalizace, koordinace přepravy však stále závisí na zkušenostech lidí a osobní komunikaci. Předností železnice jsou velké objemy na dlouhé vzdálenosti a nízká uhlíková stopa. Její budoucnost vidím jako součást logistického řetězce, kde se různé druhy dopravy doplňují.

Co dnes zákazník od nákladní železniční dopravy očekává a proč je tak těžké mu to v mezinárodním provozu nabídnout?

Firma, která chce přepravit zboží, potřebuje jednoduché objednání, jasnou cenu, rychlou odpověď a doručení v termínu. Potřebuje také sledování zásilky jako u balíku a včasné upozornění na komplikace. Mezinárodní přeprava však vyžaduje koordinaci řady účastníků: správci infrastruktury přidělují kapacitu tratí, střídají se strojvedoucí a dopravci plní požadavky různých zemí. Evropské koleje jsou fyzicky propojené, organizačně a digitálně však železnice stále funguje jako soubor národních sítí. Liší se předpisy, zabezpečovací systémy i pracovní postupy. Bariérou jsou také data. Standardy pro jejich výměnu existují, zavádějí se ale nerovnoměrně. Údaje tak přicházejí pozdě, v různých formátech, nebo vůbec. Koleje jsou propojené, informace zatím ne.

Jak může chybějící nebo opožděná informace ovlivnit provoz a hospodaření dopravce?

Představme si vlak, který v zahraničí nabere zpoždění. Strojvedoucí na něj na hranici čeká, ale zpráva nedorazí včas. Mezitím mu skončí směna, nemůže nastoupit a vlak stojí dál. S včasnou informací může dispečer zajistit náhradu, upravit plán a vyhodnotit dopady na další přepravy. Využití zdrojů je pro dopravce zásadní: každá hodina, kdy lokomotiva, vozy či lidé čekají kvůli chybějící informaci, znamená ztrátu. Vedle tratí a vlaků proto potřebujeme rozvíjet i digitální infrastrukturu, která data zpřístupní včas a v podobě využitelné pro rozhodování.

Kde v tom vidíte přínos nových technologií a umělé inteligence? Co od nich naopak nelze čekat?

Nové technologie mají velký potenciál. Čidla na vozech mohou například hlásit teplotu nebo poruchy. Získat data je ale jen první krok. Musíme je umět zpracovat tak, aby pomáhala lidem v provozu i při řízení firmy.

Umělá inteligence může zpřesnit odhad příjezdu, upozornit na konflikt či navrhnout řešení krizové situace. Cílem je přejít od hašení problémů k jejich předcházení. AI však nenahradí nekvalitní data ani nepřinese zázrak bez změny procesů. Firmy by měly začít u dat a způsobu práce a ověřit, zda se investice vyplatí. Technologie zvládnou opakované úkoly, kontroly či výpočty, lidský úsudek ale zůstane zásadní při nejistotě a kritických rozhodnutích. Vedle oborové zkušenosti bude důležitá ochota učit se.

Jak se zkušenosti z každodenního provozu promítají do nového digitálního ekosystému Safira a co by podle vás mělo být za pět let na evropské železnici samozřejmostí?

Provoz mě naučil, že výjimka je pravidlem. Systém musí zvládnout změny na poslední chvíli a ukázat podstatné údaje na první pohled. Telefon ani neformální domluva nezmizí, nástroj s nimi musí počítat. Safira má spojit údaje o vlaku, lokomotivě, personálu, trase a zákazníkovi, které dnes dispečer hledá v různých systémech či po telefonu. Při zpoždění či změně trasy uvidí její dopady. Za pět let bych chtěla, aby zákazník kdykoli věděl, kde je jeho zboží a kdy dorazí, informace přecházely hranice stejně hladce jako vlaky a dispečer rozhodoval, místo aby údaje hledal.



OLTIS Group je česká technologická skupina z Olomouce, která od roku 1997 vyvíjí software pro dopravu a logistiku. Její řešení využívají správci železniční infrastruktury, nákladní i osobní dopravci, speditéři a terminály. Skupina propojuje tvorbu informačních systémů se zkušenostmi z každodenního provozu a podílí se na přípravě evropských standardů pro výměnu dat na železnici.

HN066752

LÍDR V INTERMODÁLNÍ DOPRAVĚ

Spojujeme Evropu již 35 let.

metrans.eu



HN066729

► Cestování vlakem

Železnici v EU mírně přibývá cestujících. Co si z toho vzít a proč to je dobrá zpráva jen zčásti?

Jan T. Beránek

j.beranek@economia.cz



Vlaky obstarávají v Evropské unii 7,5 procenta přepravy cestujících. Ukazují to data Eurostatu za rok 2024, zveřejněná ve druhé polovině letošního září. Železniční doprava se podle nich může chlubit i citelným růstem, podíl železnice na přepravních výkonech meziročně vzrostl o 0,3 procentního bodu.

Navenek to vypadá jako zpráva pozitivní pro železnici. Jenže je tu i pár důvodů, proč o tom pochybovat.

Za prvé: růst počtu cestujících se teď od železnice trochu očekává. Současné dotační programy EU ji preferují a podporují infrastrukturu i nákupy vozidel.

A za druhé: současně klesl podíl autobusů, autokarů a trolejbusů o 0,2 procentního bodu. Železnice tak posílila v době, kdy se podíl této části veřejné dopravy mírně snížil. Podíl sice klesl i osobním autům, ale ten se kryje s tím, jak roste letecká doprava. Ta meziročně připsala celý jeden procentní bod a má teď na cestování v zemích EU podíl 15,8 procenta. Současný vývoj evropské dopravy zatím nenasvědčuje jednoznačnému přesunu cestujících k nízkoemisnějšímu druhu dopravy.

V dlouhodobějším srovnání proti roku 2014 vzrostla železniční doprava o 0,9 procentního bodu a letecká o 3,6 procentního bodu. Naopak autobusová doprava klesla během deseti let v podstatě na polovinu.

~
V posledních letech ubývají střední vzdálenosti a nahrazuje to regionální doprava, hlavně příměstská doprava.

V roce 2024 tak železnice v EU poprvé od začátku srovnání v roce 2014 překonala autobusy, autokary a trolejbusy. Statistiky porovnávají přepravní výkony, tedy takzvané osobokilometry.

Tři nejvíce železniční země? Mohou být překvapivé: Maďarsko s podílem 11,3 procenta, Rakousko s 10,4 a Nizozemsko s 9,8. V Česku obstarávají vlaky 7,5 procenta přeprav, tedy evropský průměr.

Je Česko zase na stropu?

V Česku vloni přepravily vlaky 192,2 milionu cestujících, meziročně asi o 400 tisíc víc. Uvádí to ročenka ministerstva dopravy. Počty rostou setrvale od covidu a teď se v podstatě dostaly na hodnoty posledního předcovidového roku 2019, tehdy to bylo ještě o milion a půl víc.

„V posledních letech ubývají střední vzdálenosti a nahrazuje to regi-

onální doprava, hlavně příměstská doprava,“ popisuje pedagog z Fakulty dopravní ČVUT Zdeněk Michl. Ale i dopravu kolem velkých měst táhne spíš celková potřeba lidí opět víc dojíždět. „A ti lidé prostě často nemají jinou reálnou volbu,“ dodává.

Narazila česká železnice na svůj strop? Možná. Od nuly let začala sázet na takzvanou taktovou dopravu – princip, kdy vlaky na dané trati jezdí v předvídatelných intervalech, třeba přesně každou hodinu. To mělo cestujícím usnadnit plánování cesty – díky tomu vědí, že vlak odjíždí pokaždé ve stejnou minutu.

Fungování železnice ovlivňují i mobility

Jenže doba se posunula. Mobilní telefon s daty a třeba i dopravními aplikacemi se stal běžnou výbavou, takže cestující už si může plánovat cestu operativněji. A do toho přicházejí nové věci, které taktovou dopravu komplikují – hlavně tříštění linek mezi jednotlivé dopravce, protože ministerstvo dopravy i samosprá-

vy posledních deset let musí o linky soutěžit a zpravidla vyhrává ta firma, která nabídne nejnižší cenu.

A zatímco kraje si dokázaly prosadit vlastní tarify a cestující zpravidla jízdenku platí přímo jim, takže se s ní dá bez problémů přestupovat, na národní úrovni to moc nefunguje.

Existuje sice jednotná ministerská jízdenka OneTicket, ale ve srovnání s nabídkami dopravců bývá dražší, využívání systému zůstává omezené. Ročně se jich prodá asi 2,5 milionu. Větší zájem je o ni navíc na kratší vzdálenosti.

Pro Michla, jednoho z dlouholetých průkopníků taktové dopravy, je to smutný pohled. „Mám pocit, že potenciál taktu jsme vyčerpali. Drasticky klesá spolehlivost návazností a při různých dopravních už to vlastně není síťová nabídka. Postupně tak lidé vracíme k tomu, že buď pojedou přímo, nebo raději autem,“ popisuje.

Vlaky o dost zdražily

Návrat k dálkovým vlakům, které by křižovaly Česko a Evropu, se ale

ve velkém nechystá. „Ty trasy nemohou být úplně dlouhé, protože to generuje zpoždění. A ani není moc zájem, třeba ve vlacích Deutsche Bahn z Berlína do Vídně jezdilo za Prahu v průměru jen asi 18 cestujících,“ říká majitel RegioJetu Radim Jančura.

Příčiny české stagnace tak Jančura vidí jinde: v cenách. Ty za poslední roky citelně vzrostly. Cenový boj z minulé dekády přitom třeba na trase z Prahy do Ostravy přilákal hodně nových cestujících, teď linka spíše upadá. Podle interních údajů dopravců tam jezdí zhruba 40 procent cestujících s RegioJetem, 40 procent s Českými drahami a 20 procent s Leo Expressem.

Krom toho chce RegioJet prolomit ještě jedno dosavadní tabu: začít nabízet i ve svém systému spoje konkurence, jako přípoje na svoje dálkové spoje. „Zvažujeme, že rezervační systém přepracujeme, aby tuhle možnost nabízel,“ říká Jančura.

Slábnoucí poptávku po autobusových linkách zatím RegioJet nepocítuje. „Dálkové autobusy mají svoje relace. Ale i třeba na trase Praha–Brno, kde si autobus s vlakem hodně konkurují, je určitá skupina cestujících, která preferuje autobus,“ dodává.

Rok 2026: zatím nárůst

Letošní rok dává naději na další růst trhu nad předcovidový strop. Vyplývá to z předběžných statistik zveřejněných ministerstvem dopravy.

Podle tohoto zdroje vlaky za první pololetí přepravily 96,97 milionu cestujících. Meziročně je to o 5,21 milionu více. Pokud trend zůstane, letos

~
Letošní rok dává naději na další růst trhu nad předcovidový strop.



Masivní investice do vozidel podle ČD lákají nové cestující. Na počtu cestujících se to ale moc neprojevuje, stále se nedostal na úroveň roku 2019. Foto: Jan T. Beránek

Inzerce

BUDOUCNOST ŽELEZNICE VZNIKÁ V ČESKU

ACRI

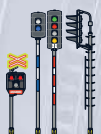
ASOCIACE ČESKÉHO ŽELEZNIČNÍHO PRŮMYSLU

23 700
zaměstnanců

132 miliard Kč
roční obrát

52 %
produkce míří do zahraničí

České firmy vyvíjejí a vyrábějí špičková kolejová vozidla, zabezpečovací zařízení, infrastrukturu, komponenty i digitální systémy, které obstojí v mezinárodní konkurenci.



ČESKÝ ŽELEZNIČNÍ PRŮMYSL – ÚSPĚŠNÝ DOMA I VE SVĚTĚ

www.acri.cz



HN066741

by počet mohl atakovat dvoustemmilionovou hranici. A to je počet, který česká železnice zažila naposledy v 90. letech.

Nejsilnější České dráhy vykazují za první pololetí 85,5 milionu cestujících, meziročně o 6,8 procenta více. Trochu jim vzrostla i průměrná přepravní vzdálenost, teď je to 55,67 kilometru.

Naopak mírně klesá Arriva s 4,2 milionu, to je skoro pětiprocentní pokles.

Cestující jezdí dál, ne nutně častěji

Samotné počty cestujících ale mohou vývoj železnice zkreslovat. Důležité je i to, jakou vzdálenost lidé ve vlacích urazí. A právě tady jsou česká čísla zajímavější, než se na první pohled zdá.

Podle ministerstva dopravy přepravila železnice v roce 2025 celkem 192,2 milionu cestujících, jen nepatrně více než o rok dříve. Přepravní výkon ale vzrostl z 10,5 na 11 miliard osobokilometrů, tedy přibližně o 4,8 procenta. Zatímco počet cestujících se téměř nezměnil, průměrná délka jejich cesty vzrostla zhruba z 55 na 57 kilometrů.

To může naznačovat, že železnici pomáhají delší cesty. Samotná statistika ale neříká, zda lidé skutečně častěji volí vlak místo auta ani na kterých trasách se změna odehrává. K tomu by bylo potřeba znát



Soukromí dopravci musí přilákat nové cestující. RegioJet směřuje k výhře v tendru na linku z Prahy do Hradce Králové a Trutnova, Arriva má už jisté převzetí linky z Prahy do Plzně a dál do Chebu a Klatov.

Foto: Jiří Kofátek

podrobnější strukturu přepravního výkonu.

Pro železnici je to podstatný rozdíl. Přilákat další cestující na příměstskou linku a získat člověka pro cestu přes půl republiky totiž znamená něco jiného. V obou případech rozhoduje cena a spolehlivost, u dálkových cest ale také cestovní doba a po-

hodlí. Růst přepravního výkonu je proto dobrá zpráva, sám o sobě ale ještě neříká, zda se železnici daří získávat nové zákazníky na úkor automobilové dopravy.

Nárůst jako povinnost

Hlavně soukromí dopravci přitom budou muset nové cestující přilákat. Re-

gioJet směřuje k výhře v tendru na linku z Prahy do Hradce Králové a Trutnova, Arriva má už jisté převzetí linky z Prahy do Plzně a dál do Chebu a Klatov. Obě firmy ve svých kalkulacích počítaly s tím, že cestujících na lince výrazně přibude – a díky tomu dokázaly být pro stát levnější než dosavadní dopravce, tedy České dráhy.

Návrat k dálkovým vlakům, které by křižovaly Česko a Evropu, se ve velké míře nechystá.

A pokud se cestující přilákat nepovede, budou mít dopravci velký problém. Obě linky převezmou noví dopravci v prosinci 2028. „Za svými výpočty a odhadem tržeb si stojíme,“ řekl HN už dříve šéf Arrivy Daniel Adamka.

Rostoucí počet cestujících je pro železnici dobrou zprávou. Zatím ale není jasné, nakolik za ním stojí přesun lidí z aut a nakolik jiné změny v cestování. Samotná statistika navíc neříká, zda se železnice stává pro lidi dostupnější a spolehlivější.

Právě to bude rozhodovat o tom, jestli současný růst vydrží. Nestačí přidávat cestující díky novým vlakům a dotacím. Železnice musí nabídnout také rozumné ceny, spolehlivé návaznosti a spojení, které dává smysl i bez podrobného plánování každého přestupu. Teprve pak bude možné říct, že její růst skutečně mění evropskou dopravu k lepšímu.

Inzerce



MEZINÁRODNÍ ŽELEZNIČNÍ VELETRH
A KONFERENCE

8.–10. ČERVNA 2027
TROJHALÍ KAROLINA
OSTRAVA

WWW.RAILBUSINESSDAYS.CZ



► REGISTRUJTE SE
MEZI VYSTAVOVATELE



VIA
VIAPROMOTION

► Věk vlaků

Jan T. Beránek
j.beranek@economia.cz



Chceme nové vlaky, ale půjde nakupovat donekonečna? Trh s vlaky může brzy narazit na limit, na který se zapomíná

V posledních letech se z toho stalo univerzální heslo: chceme nové a modernější vlaky. Tohle heslo pohání i v Česku miliardový trh, na kterém se daří výrobcům a kde veřejné rozpočty ochotně utrácí minimálně dvacet miliard ročně za stále modernější spoje.

Jenže brzy z toho vyplynou míň očekávané otázky: kdy se to zastaví a který vlak už je příliš starý?

Železniční teorie na tohle téma nabízí několik pouček a i lidé z branže přiznávají, že dřív nebo později znovu promluví do hry. Pro krajské politiky to bude na řadě míst zřejmě znamenat nepříjemný úkol: vysvětlit voličům, že si budou muset zvyknout, že nejde jezdit ve stále nových vlacích.

Vlak není auto

Jedna z obecných pouček často říká, že vlaky se pořizují na minimálně 30 let. Proto taky nezasevěného někdy rok výroby konkrétního vlaku hodně překvapí a začne srovnávat. Vlak z 80. let srovnává se Škodou 120, vlak z 90. let s Favoritem.

Jenže málokteré auto se dožije v denním provozu 30, nebo dokonce 40 let. Kouzlo je právě v navrhované životnosti, vlaky jsou dimenzované na mnohem víc. I proto, že na jejich výrobu jsou potřeba desítky tun kovů, staré dobré oceli nebo třeba dneska stále častěji hliníku. I proto stojí vlaky životností vedle lodí, které jsou taky na materiál velmi náročné. „U nového vlaku počítáme účetní životnost na 30 let. Ale samozřejmě vidíme, že reálně to může být 40 nebo 50 let,“ říká Jiří Jeřeta, náměstek generální ředitelky Českých drah pro osobní dopravu.

Tohle se někdy těžko vysvětluje cestujícím, značná část z nich věk vlaků prostě srovnává s auty. Jenže zatímco ve firmách se auta mění po několika letech za nová, co s pětiletým vlakem? Lidé z železničních firem se shodují, že tohle je pro ně stále nové vozidlo.

Co se CityElefanty?

Problém s tím mají třeba CityElefanty, tedy elektrické jednotky řad 471/971 Českých drah. Prototyp vyjel už v roce 1998 a první sériové kusy přišly do provozu v roce 2000, výroba běžela až do roku 2013. Nejmladší kusy tedy nejsou ani v polovině minimální životnosti. Přesto se občas některým krajským politikům nebo i manažerům, kteří přišli na železnici víceméně zvenčí, zdají staré. „Ano, s takovou kritikou se občas setkáváme. Někdy je těžké vysvětlit, že je to ve skutečnosti třeba patnáctiletá jednotka,“ přiznává Jeřeta.

U nejstarších kusů bez vakuových toalet se interně počítalo s tím, že by měly dojezdit v roce 2029, to už se ale postupně posouvá. Teď se na ředitelství Českých drah mluví o roce 2031, s nejnovějšími kusy se teď počítá do roku 2044.

Životnost v Česku? 15 i 70 let

Může to být víc? Lidé ze strojírenských firem, které vlaky dodávají, o tom zpravidla pod svým

jménem mluvit nechtějí. „Jde o to, že když stanovíte vyšší životnost, vyvoláváte nějaká očekávání, a když je pak vozidlo nesplní, máte problém,“ řekl HN pod podmínkou anonymity jeden z konstruktérů.

„A pak je potřeba trochu ujasnit pojmy. Účetní životnost je typicky 30 let, fyzická může být klidně dvoj- nebo trojnásobná, ale pak je tu taky životnost morální a ekonomická,“ dodává.

I proto už české koleje v minulém století zažily dvě vlny masivního rušení celkem mladých lokomotiv – nejdřív v 60. a 70. letech, kdy se masově rušily parní lokomotivy, některé ani ne dvacetileté. Druhá podobná vlna přišla v 90. letech, kdy se plošně odstavovaly těžké sovětské lokomotivy řady 781. Pro obě bylo osudné,

že se změnila poměry, v prvním případě směrem k elektrizaci, v druhém prostě přestaly být potřeba a měly vysokou spotřebu, což po roce 1990 hrálo mnohem větší roli.

A obráceně: ještě v roce 2023 bylo možné na českých kolejích vidět lokomotivy z poloviny 50. let, jak táhnou rychlík. To když si Regio-Jet půjčil při nedostatku vozidel staré „bobiňy“ řady 140, které tehdy používala na servisní přepravy Arriva. A sedmdesátileté lokomotivy ve zkoušce obstály, i když potřebovaly o poznání víc údržby než novější stroje.

„Byl to celkem zážitek, občas se muselo improvizovat, ale ten základ je pořád docela odolný,“ vzpomíná na tehdejší nasazení jeden ze strojevodoucích, kteří s nimi tehdy jezdili.

Stroje z 50. let jsou už dneska extrém, ale o dekádu novější stroje pořád používají nákladní dopravci denně, i když to je spíš okrajové nasazení, kde by se nový stroj nevyplatil.

Využijí se z CityElefantů aspoň vagony?

O ekonomickou životnost se nyní hraje u CityElefantů, které jsou v daleko tvrdším nasazení. Každý den najezdí stovky kilometrů.

Jeden ze scénářů, který České dráhy zvažují, počítá s vyřazením jednoho ze tří vozů, ve kterém je drahá trakční výzbroj. A zbýlé dva nehnané by mohly využít jako prosté vagony. Buď poháněné jinou lokomotivou, nebo v případě prostředních prostě jejich zařazení do přeživších novějších CityElefantů, které by tím dostaly čtvrtý vagon a tím vyšší kapacitu, což by výkon hnacího vozu měl umožňovat.

Extrémní vize počítá s tím, že by vložené vozy z CityElefantů posloužily jako náhrada

tě vydrží tři čtyři roky, má sem přijít přes sto bateriových jednotek. Navíc – my teď máme 4200 vozidel, průměrné stáří je 29 let. Když se vozový park přestane obnovovat, tak ten zbytek zase rychle zestárne na těch zmíněných 30 let,“ říká.

Konec zlaté éry? Možná rok 2028

Nákupy vlaků ale zřejmě přesto za pár let zpomalí. Třeba plzeňská Škoda Transportation odhaduje, že po roce 2028 nákupy znatelně zpomalí, protože budou končit současné dotační programy.

„Po celé Evropě bude potřeba vytvořit ekosystém, který umožní financování nákupů vozidel. Bez toho prodej nových vlaků prakticky nebude existovat,“ řekl HN letos v červnu šéf Škody Transportation Petr Novotný.

Stejně tak i současný ministr dopravy Ivan Bednárik (za SPD) se snaží o to, aby ministerstvo dopravy nevypisovalo tolik tendrů, které vyžadují nová vozidla.

Jde i o ekonomickou stránku věci: nová vozidla jsou drahá, i banální motorové jednotky na lokálky stávají běžně kolem sto milionů. Cena jednoho mezinárodního expresu s lokomotivou a sedmi osmi vagony může být klidně půl miliardy. A tyhle ceny se rozpouštějí v nákladech obtížně, typicky tvoří kolem 30 nebo 40 procent z nich.

Nakonec tak český cestující možná dojde k tomu, jak často nakupuje auto: nové na leasing je sice krásné, ale ekonomická realita je často jiná. Proto taky české silnice pořád křižují desítky tisíc dvacetiletých



Nezdá se to, ale i CityElefanty se už blíží třicítce. Snímek je z roku 2010, kdy pražskou příměstskou dopravu naplno ovládly. České dráhy teď řeší, co s nimi dál.

Foto: Jan T. Beránek

~
U nového vlaku počítáme účetní životnost na 30 let. Ale samozřejmě vidíme, že reálně to může být 40 nebo 50 let.

východoněmeckých patrových vagonů na rekreačních spojích. „Úvah v tomhle směru je dost. Trochu to komplikuje to, že mají v podstatě pevné spráhlo, takže by muselo jít o trvale spojené soupravy,“ říká Jiří Jeřeta.

Na příměstských linkách CityElefanty minimálně zčásti začnou postupně nahrazovat vlaky pořízené pro dopravu kolem Prahy. V historicky největším tendru s cenovkou 165 miliard korun letos vyhrály České dráhy.

I proto se podle Jeřety ještě nějakou dobu tempo modernizace nezbrzdí. „Ještě to určí-

a starších aut. U vlaků je to podobné – jen stárnou pomaleji.

Navíc – generační skok si už železnice odbyla na konci 90. let. Stačí si otevřít železniční časopisy z té doby. Čtenář uvidí CityElefanty, tehdejší generaci německých ICE, Taurusy, nízkopodlažní jednotky elektrické i diesellové.

Spousta dnešních vozidel jen kopíruje tehdejší koncepty. To by nahrávalo tomu, aby vozidla z počátku 21. století mohla taky o dost překročit oněch zmíněných 30 let životnosti. Ale to ukáže až čas.

HN

FÖRUM
HOSPODÁŘSKÝCH NOVIN

BEZPEČNOST ODOLNOST BYZNYS

Je vaše firma dostatečně odolná
pro novou éru evropského byznysu?

3. 11. 2026

Dvorana Rudolfina, Praha



forumhn.cz

HLAVNÍ PARTNER

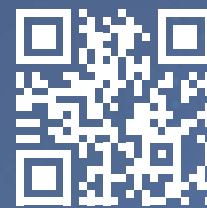


PARTNEŘI





ČESKÁ TECHNOLOGICKÁ
A REALITNÍ SKUPINA



skupina.ttc.cz

Budoucnost železnice stojí na komunikaci, datech a bezpečnosti

My dodáváme technologie, které je propojují

Poskytujeme komplexní technologická řešení pro správce infrastruktury i dopravce. Od dispečerských a informačních systémů přes komunikační a datové sítě až po telematiku kolejových vozidel, FRMCS a ETCS.

Jedna skupina. Široké portfolio technologií pro moderní železnici.

Ayudate | RADIODATA | TTC MARCONI | TTC MOBILE | UniControls | WISE WAGON