

# Cargovák



## Úvodní sloupek

### Velké cíle se rozhodují v malých detailech

**V** Ve veřejné debatě dnes dominují velká slova: klimatická neutralita, energetická bezpečnost, konkurenceschopnost ekonomiky. Shoda na směru je překvapivě široká. Méně pozornosti už se ale věnuje tomu, kde tyto cíle přecházejí do reality. Ne v zákonech, strategiích či prohlášeních, ale v každodenních provozních rozhodnutích, která většinou zůstávají stranou zájmu veřejnosti. Jednou z takových oblastí je nákladní doprava. Neatraktivní téma, bez emocí, bez silných symbolů. A přesto jde o segment s významnými environmentálními i ekonomickými dopady, které se pak snažíme korigovat jinými – zpravidla dražšími – nástroji. Volba mezi silnicí a železnicí se totiž neodehrává v abstraktním prostoru „správných řešení“, ale v konkrétních podmínkách: cenách energií, dostupnosti infrastruktury, délce výluk, administrativní zátěži. Železniční nákladní do-

prava má v tomto srovnání několik vlastností, které z ní dělají logického nositele veřejných cílů, aniž by potřebovala zvláštní ideologickou podporu. Umožňuje přepravit velké objemy zboží s výrazně nižší energetickou náročností na tunokilometr, s menšími externími náklady na životní prostředí i zdraví obyvatel. Tam, kde funguje, snižuje tlak na silniční síť, omezuje tranzitní zátěž obcí a poskytuje stabilní dopravu pro průmysl, energetiku i stavebnictví. Navíc je technicky připravena na další snižování emisí – nikoli sliby, ale provozně. To ovšem neznamená, že by železnice byla univerzálním řešením. Snaha přesouvat náklady z kamionů na koleje je legitimní a racionální. Koleje samy o sobě svět nezachrání. Ale tam, kde dávají smysl a kde jim systém nehází klacky pod nohy, představují řešení, které už existuje. A ignorovat ho znamená spokojit se s cíli, které dobře vypadají v prezentacích, ale hůře fungují v terénu.

MICHAL ROH

## Obsah

### Přepravy uhlí do Komořan

**02** V souvislosti s geopolitickou situací na Blízkém východě roste nejen cena pohonných hmot, ale stoupá i zájem o výrobu elektrické energie z hnědého uhlí. Přepravy tohoto paliva proto v tomto roce zatím neklesají. Příkladem mohou být dodávky uhlí do teplárny v Komořanech.



### Fotovoltaika

**03** Společnost ČD Cargo byla úspěšná se svými žádostmi o podporu ve dvou výzvách Modernizačního fondu v rámci programu „Nové obnovitelné zdroje v energetice (RES+)“. V rámci této výzvy realizovalo ČD Cargo projekt na instalaci fotovoltaických panelů v Českých Budějovicích a Břeclavi.



**Výluková činnost dopadá v nezmenšené míře na provoz nákladních vlaků ČD Cargo i v letošním roce.** Výluková činnost se nevyhýbá ani jihu Čech. Nejprve byl na 17 dní zastavený provoz mezi výhybnou Nemanice a Veselím nad Lužnicí, poté následovala nepřetržitá výluka na plzeňské trati mezi výhybnou Nemanice a Strakonice, resp. stanicí Horažďovice předměstí. Na snímku z 24. března 2026 je zachycen odklonový nákladní vlak Pn 54161 s pohonnými hmotami z Leuna Werke do Včelné při průjezdu úsekem Nepomuk – Mileč. FOTO: LUKÁŠ STREJČ

# Hnědé uhlí do Komořan

**V** rozhovoru s předsedou představenstva ČD Cargo Radimem Ječným zazněla v březnovém Cargováku věta, že uhlí do elektráren a tepláren tu s námi ještě několik let bude. Důkazem toho mohou být přepravy uhlí do teplárny společnosti United Energy v Komořanech (součást skupiny EPH).

Výstavba **elektrárny Komořany** byla zahájena v roce 1943 v rámci tehdejší snahy o zajištění energetických potřeb severočeského průmyslového regionu. Po skončení 2. světové války stavba pokračovala již v rámci znárodněné energetiky. První kotol a turbogenerátor byly uvedeny do provozu v roce 1951. V průběhu padesátých let bylo postupně spuštěno pět parních kotlů a tři kondenzační turbogenerátory, přičemž palivem bylo od počátku

hnědé uhlí z mostecké pánve, dodávané ze jména z přilehlé úpravně uhlí Komořany. V roce 1955 začala výstavba druhé části zdroje – Komořany II, která byla dokončena do roku 1959. Elektrárna tím dosáhla celkového instalovaného výkonu přibližně 212 MW, čímž se zařadila mezi klíčové energetické zdroje severních Čech. Zásadní zlom nastal v šedesátých letech 20. století, kdy byla v rámci projektu EKY III zahájena přeměna elektrárny na teplárnu. V roce 1964 začalo z Komořan proudit teplo do města Most prostřednictvím horkovodu, což znamenalo start éry centrálního zásobování teplem. Následně byly vybudovány horkovody do Chomutova a Litvínova. Od počátku 90. let prošla teplárna rozsáhlou modernizací a ekologizací (byla například instalována zařízení na odsíření a snížení emisí tuhých látek a oxidů dusíku). V současné době se teplárna postupně mění



Teplárenskou vlečku tvoří jen jedna kolej, na které probíhá vykládka uhlí.

z klasického uhelného zdroje na multipalivový energetický uzel, přičemž ukončení spalování uhlí je plánováno na konec tohoto desetiletí. V teplárně je již nyní spoluspalována biomasa, probíhá zde výstavba paroplynových cyklů a také výstavba zařízení pro energetické využití odpadu.

I přes výše uvedené modernizace představuje v tuto chvíli hnědé uhlí nepostradatelné palivo. V minulosti bylo do teplárny dodáváno po pásech z přilehlého lomu ČSA, resp. ze sousední úpravně Komořany. Po změně majetkových poměrů a v souvislosti s ukončením těžby na „Armádě“ je hlavním dodavatelem tohoto paliva společnost Vršanská uhelná. Pro přepravu uhlí do Komořan jsou využívány nástavby Inno-freight (tzv. MonTainery) ložené na vozech řady Sggrs. Jejich nakládku probíhá v lokalitě Hrabák ležící nedaleko lomu Vršany. Z Hrabáku je ložená souprava některou z lokomotiv dopravce SEV.EN INNTECH převezena po důlní dráze do stanice Počerady, kde se jí ujmou lokomotivy ČD Cargo. Vlak bývá sestaven z až 15 ložených vozů (60 nástaveb MonTainer), což představuje hmotnost vlaku okolo 2 500 tun. Z tohoto důvodu jsou vlaky vedeny zpravidla dvěma lokomotivami, kterým dle potřeby pomáhá ještě postrk.



Po příjezdu do stanice Třebošice je souprava rozdělena a po skupinách tří vozů (12 MonTainerů) přistavována k vykládce na teplárenské vlečce. Z nástaveb je nejprve hydraulickým rypadlem odebrána část uhlí a následně je nástavba vykládacím vysokozdvíhacím vozíkem odvezena na vykládací místo, kde je při otočení vyložena a poté naložena zpět na železniční vůz. Vykládka tří vozů trvá cca 1,5 – 2 hodiny. Vlaky z Počerad do Třebošic dojíždějí zpravidla třikrát týdně, na žádost zákazníka jsme schopni zajistit i další vlaky. Obsluha vlečky je prováděna lokomotivami řad 742 nebo modernizovanými 742.71 v samostatné směně.

Při poruše vykládacího vozíku jsme zákazníkovi vyšli vstříc a zajistili přepravu uhlí ve vysokostěnných vozech řady Eas. Jejich vykládka však byla mnohem náročnější a výrazně delší. Za první tři měsíce jsme do Komořan přepravili přes 80 tis. tun hnědého uhlí. Zároveň jsme v únoru letošního roku zrealizovali pro teplárnu zkušební přepravu biomasy ze Sušice. Biomasa od dodavatelů z okolí je v současné době do teplárny dovážena nákladními automobily, při přepravě na delší vzdálenosti však má železnice své nezastupitelné místo.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH



Přístavba ložené soupravy s nástavbami Inno-freight na teplárenskou vlečku

## Zajímavosti z provozu



### „Staročesky“ na ústupu

V letech 1967–1968 vyrobila Škoda Plzeň celkem 55 lokomotiv řady 122, přičemž celá série byla přidělena do tehdejšího lokomotivního depa Ústí nad Labem. Stroje bylo možno vidat především na uhelných relacích, čímž si vysloužily mimo jiné přezdívku „uhelky“. S rozdělením ČD v roce 2007 připadla celá výrobní série dopravci ČD Cargo. V současné době je většina těchto lokomotiv z důvodu svojí technické i morální zastaralosti již odstavena z provozu. Vzhledem k faktu, že na přelomu let 2025/2026

byl na části sítě SŽ zaveden výhradní provoz pod dohledem zabezpečovacího systému ETCS, řada 122 nedobrovolně vyklidila pozice z původních vozebních ramen například do Berouna nebo České Třebové, případně až na Ostravsko. V současné době můžeme řadu 122 a její sesterskou řadu 123 vidět pouze na tratích z Ústí nad Labem do Chomutova, Kralup nad Vltavou nebo na známé „pravobřežce“, trati Děčín – Ústí nad Labem-Střekov – Nymburk (Kutná Hora). Ilustrační snímek představuje nejstarší lokomotivu řady 122, přesněji E 469.2001 v retro nátěru.

Dne 16. dubna 2026 byla zveřejněna s NEX 45369 z Děčína do Mělníka, mezi Velkým Březnem a Valtřovem.

TEXT A FOTO: NT

### Lokomotivy řady 163

Od mateřské společnosti České dráhy bylo v období 2023–2025 pořízeno celkem 29 lokomotiv řady 163 (některé doposud zůstávají v korporátním luku Českých drah). U všech těchto lokomotiv má ČD Cargo jasný záměr – provést jejich přestavbu na řadu 363, čímž bude navázáno na předchozí úspěšný projekt přestavby 18 lokomotiv. Jak současný, tak předchozí projekt byl realizován ve spolupráci s Českomoravskou železniční opravou s.r.o. Nově vzniklé lokomotivy řady 363 pak budou vybaveny evropským vlakovým zabezpečova-

čem ETCS. V tomto případě se však nepodařilo navázat na předchozí projekt, jelikož trh nebyl schopen nabídnout relevantní nabídku umožňující využít předchozí již schválený prototyp a navázat pouze sériovou zástavbou. Bude tak nutné vytvořit nový prototyp, jelikož dodavatel ETCS je odlišný, což znamená nejen další společné úsilí ČD Cargo a dodavatelů při designování, testování a dalších procesech projektové zástavby, ale především zvýšené náklady s tím spojené. Nemluvě o tom, že z hlediska provozování vzniká další lokomotivní řada, kde jsou dva typy vlakového zabezpečovače ETCS, resp. dvou výrobců. Na druhou stranu zařízení ETCS výrobce, které bude nyní nově implementováno, je generačně mladší, a tudíž modernější.

DAVID JELÍNEK



Na snímku z 20. února 2026 projíždí „peršing“ 163.063 s vlakem NEX 44338 do Německa úrodnou Polabskou nížinou. FOTO: JAROSLAV MĚŘÍNSKÝ

# Investice ČD Cargo do fotovoltaiky



**Spolufinancováno Evropskou unií**  
Systém pro obchodování s emisemi  
Modernizační fond

Ministerstvo životního prostředí



STÁTNÍ FOND  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
ČESKÉ REPUBLIKY



**Česká republika, stejně jako celá Evropa, čelí výzvě spojeným se změnou klimatu a dosažením uhlíkové neutrality do roku 2050. Jedním z klíčových nástrojů podporujících tento cíl je Modernizační fond, který zřídila Evropská komise pro období 2021–2030.**

Fond poskytuje členským státům Evropské unie významné finanční prostředky určené na rozvoj nízkouhlíkových technologií, modernizaci energetických systémů a zvyšování energetické účinnosti. Hlavním zdrojem financování jsou výnosy z emisních povolenek v systému EU ETS, přičemž od roku 2024 je fond navíc posílen o dalších 2,5 % povolenek dražených v období let 2024–2030.

Modernizační fond se zaměřuje na několik klíčových oblastí, v jejichž rámci jsou pravidelně vyhlašovány jednotlivé programy a výzvy. Mezi hlavní podporované oblasti patří zejména:

- obnovitelné zdroje energie (včetně vodíku)
- efektivní vytápění a chlazení
- zvyšování energetické účinnosti
- modernizace energetických soustav
- podpora domácností s nižšími příjmy a regionů závislých na uhlí

Fond je součástí širší iniciativy Zelené dohody pro Evropu, která podporuje přechod k udržitelnému a klimaticky neutrálnímu hospodářství. V České republice prostředky fondu spravuje Státní fond životního prostředí ČR, jehož řídicím orgánem je Ministerstvo životního prostředí České republiky. Modernizační fond tak představuje jeden z klíčových nástrojů podpory energetické transformace v České republice.

Společnost ČD Cargo byla úspěšná se svými žádostmi o podporu ve dvou výzvách Modernizačního fondu v rámci programu **Nové obnovitelné zdroje v energetice (RES+)**. Jedna z těchto výzev, označená jako ModF – RES+

č. 1/2022, je zaměřena na podporu projektů vedoucích ke snížení emisí skleníkových plynů a ke zvýšení podílu obnovitelných zdrojů energie.

V rámci této výzvy realizuje ČD Cargo projekt s názvem „**ČD Cargo – FVE Břeclav, České Budějovice**“, jehož cílem je instalace fotovoltaických panelů o celkovém výkonu 203,57 kWp. Panely jsou umístěny na střechách budov – na jedné střeše v areálu OKV v Břeclavi a na čtyřech střechách v areálu SOKV v Českých Budějovicích. Projekt tedy zahrnuje dvě lokality, přičemž každá má vlastní připojovací bod do distribuční sítě.

Celkové náklady projektu činí 10 milionů Kč, přičemž podpora z Modernizačního fondu dosahuje 1,6 milionu Kč. Realizace projektu probíhala od září 2025 do března 2026.

Tento projekt představuje součást širšího pilotního programu společnosti zaměřeného na rozvoj fotovoltaických elektráren v opravných napříč celou republikou. První zkušenosti již přináší výše zmíněná FVE v SOKV České Budějovice, která byla uvedena do provozu na přelomu roku. V OKV Břeclav již proběhla kolaudace a FVE je v současné době spouštěna do zkušebního provozu.

Dalším schváleným projektem je „**FVE ČD Cargo – SOKV České Budějovice – nová hala**“, který společnost ČD Cargo předložila do výzvy ModF RES+ 1/2025. Tato výzva je zaměřena na podporu projektů vedoucích ke snížení emisí a ke zvýšení využívání obnovitelných zdrojů energie.

V rámci projektu plánuje ČD Cargo instalaci fotovoltaických panelů o celkovém výkonu 69,6 kWp na střechu nové haly SOKV v Českých Budějovicích. Projekt zahrnuje optimalizaci energetického hospodářství prostřednictvím implementace energeticky úsporných opatření. Hlavními cíli projektu jsou zvýšení podílu obnovitelných zdrojů energie na celkové spotřebě energie, snížení emisí skleníkových plynů, zlep-

šení energetické účinnosti a modernizace energetických systémů.

Celkové náklady projektu jsou stanoveny na 3,3 milionu Kč, z nichž jsou 2,8 milionu Kč způsobilé náklady a podpora z Modernizačního fondu činí 552 tisíc Kč. Zahájení realizace projektu bylo plánováno na 30. března 2026 a jeho dokončení na 1. října 2026.

Společnost ČD Cargo připravuje do budoucna také další projekt s finanční podporou. V rámci dalších projektů se plánuje instalace fotovoltaických panelů na střechu objektu SOKV v Ostravě.

Tato FVE je s plánovaným instalovaným výkonem 195 kWp. Pro FVE je již vydáno stavební

povolení a probíhá vypracování projektové dokumentace pro realizaci stavby.

Všechny výše uvedené FVE spojuje snaha co nejefektivněji využít vyrobenou energii přímo v místě výroby. Přetoky do distribuční sítě prozatím nejsou umožněny, a proto bude veškerá vyrobená elektřina spotřebována v rámci jednotlivých areálů.

## Závěr

Realizované i připravované projekty potvrzují aktivní přístup společnosti ČD Cargo k modernizaci energetického hospodářství a k využívání obnovitelných zdrojů energie. Tyto kroky přispívají nejen ke snížení emisí skleníkových plynů, ale také k dlouhodobé udržitelnosti a efektivnějšímu provozu společnosti.

PETRA KREISCHE  
MARTIN ZEIS



Fotovoltaické panely v SOKV České Budějovice FOTO: STANISLAV BILEC

## Dodávka lokomotiv TRAXX pro ČD Cargo úspěšně pokračuje



**V únorovém Cargováku jsme informovali o záměru zrychlení tempa dodávek nových lokomotiv TRAXX od společnosti Alstom Transportation Germany GmbH pro ČD Cargo. A zatím dodavatel drží indikovaný trend. Přesně 20. února tohoto roku, na základě pozitivního vyhodnocení zkušebního provozu, který jsme pro Alstom realizovali prostřednictvím „našich“ budoucích lokomotiv, byla ze strany Evropské železniční agentury (ERA) schválena homologace typu lokomotivy TRAXX F160 MS 3 vybavené palubní jednotkou (OBU) ETCS zabezpečovače OnviaCab (dříve pod názvem Atlas).**

Přejímka prvních devíti nově schválených lokomotiv byla naplánována na 19.–20. března 2026 v SOKV Ústí nad Labem, domovském depu těchto hnacích vozidel. Je nutné však zmínit, že nastavené tempo dodavatele si zřejmě vybralo svou daň, neboť z důvodu určitých softwarových nedostatků bránících standardnímu provozu nebylo možné ani jednu lokomotivu

od dodavatele převzít. Nicméně zástupci Alstomu se v duchu hesla „nemožné na počkání a zázraky do tří dnů“ na místě zavázali závady neprodleně odstranit. A slib dodrželi. Proto druhé kolo přejímky domluvené operativně na 25.–26. března již bylo úspěšné a nové lokomotivy byly převzaty. Pro úplnost je vhodné uvést, že předávací protokoly nejsou bez výhrad. Ty však nebrání vlastnímu provozu lokomotiv a týkají se zejména oblasti dokumentace.

Součástí dodávky již byly první 3 lokomotivy (z celkových 10) určené pro naši dceřinou společnost CD Cargo Poland. Proto bylo nutné ve smyslu smluvního vztahu téměř bezodkladně tyto lokomotivy převést z SOKV do PPS Chálpky, kde si kolegové z CD Cargo Poland své nové lokomotivy od nás formálně mohli 2. dubna převzít. Trochu paradoxem je skutečnost, že tyto lokomotivy se z důvodu aktuální situace v evropské železniční dopravě vrací formou pronájmu zpět pod křídla ČD Cargo, ale to už je jiný příběh.

TEXT A FOTO: MAREK KMOCH



# Střípky z evropských železnic

**P** Podle nejnověji zveřejněných statistik Mezinárodní železniční unie (UIC) pokračoval v Evropě v roce 2025 klesající trend železniční nákladní dopravy pozorovaný od roku 2022. V první polovině roku 2025 došlo k celkovému poklesu v EU přepraveného zboží přibližně o 4 % ve srovnání s první polovinou roku 2024. Naproti tomu mírný růst zaznamenaly například železnice v Indii (+1,8 %), Číně (+1,5 %) a USA (+1,7 %). Za hlavní příčiny evropského propadu je uváděna snížená průmyslová poptávka (zejména v energeticky citlivých odvětvích), zvýšení provozních nákladů železničních dopravců (opět v důsledku vysokých cen energií) doplněné o infrastrukturní omezení a geopolitické změny ovlivňující mezinárodní přepravní toky. Například dle Mezinárodní unie pro silniční a železniční kombinovanou dopravu (UIRR) poklesla evropská kombinovaná doprava o 1,35 % ve třetím čtvrtletí roku 2025 (v porovnání se stejným obdobím 2024).

## Výsledky evropských dopravců

O sestupném trendu hovoří i statistiky například z Německa, kde výkon železniční nákladní přepravy klesl z přibližně 144,3 miliard tunokilometrů v roce 2022 na 126,3 miliard tunokilometrů v roce 2024 (pro rok 2025 je odhad 127 až 128 miliard tunokilometrů). Údaje z Nizozemska za rok 2025 odkazují na meziroční pokles o 4 % na 38,1 milionu tun, přičemž tento pokles lze téměř výlučně přičíst nižší přepravě uhlí (v důsledku uzavírání německých uhelných elektráren). Ze střední Evropy pak zaznívají ještě varovnější signály. Jak zveřejnil ŽES-NAD.CZ, bylo loni přepraveno po české železnici nejméně zboží za posledních 10 let, kdy dopravní výkon klesl meziročně o 5 % na 29,7 miliard hrtkm. Polský sektor železniční nákladní dopravy zaznamenal v roce 2025 taktéž nejslabší výsledky za více než deset let. Objem železniční nákladní přepravy v Polsku klesl v roce 2025 na 217,8 milionu tun, což předsta-

vuje meziroční pokles o 2,6 % a nejnižší výsledek od roku 2012. Podle údajů Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) poklesl přepravní výkon dokonce o 3,5 % na 56,2 miliardy tunokilometrů. Ani na Slovensku se dle Asociace železničních dopravců Slovenska (AROS) situace nevyvíjela lépe, když dopravní výkon poklesl loni již čtvrtým rokem v řadě na 14,41 miliardy hrtkm a zaznamenal meziroční pokles o 9,62 %. Ve srovnání s rokem 2021, kdy bylo po hlavní vlně pandemie COVID-19 zaznamenáno 18,60 mld. hrtkm, došlo na slovenské nákladní železnici k poklesu o 22,5 %! Podíl železniční nákladní dopravy na transalpských přepravách ve Švýcarsku klesl poprvé od roku 2010 pod 70 %, když v roce 2025 dosáhl 68,6 %. Co se týká samotných dopravců - například PKP CARGO vykázalo za prvních devět měsíců roku 2025 zřetelné zlepšení finančních výsledků. Společnost dosáhla provozního zisku ve výši cca 20,7 milionu eur a období uzavřela s čistou ztrátou cca 2,4 milionu eur. To je výrazný posun oproti stejnému období roku 2024, kdy se provozní i čistý výsledek blížil mínus cca 182,4 milionu eur. Ze statistik UTK vyplývá, že po třech čtvrtletích roku 2025 mělo PKP CARGO 27,06 % podíl na polském trhu přepraveného zboží po železnici a 25,82 % podíl na přepravních výkonech. V rámci restrukturalizačních opatření společnost prodala 6 696 vyřazených vozů, čímž získala přibližně 28,1 milionu eur. PKP CARGO a společnost PKP Polskie Linie Kolejowe (PLK) podepsaly 31. prosince 2025 smlouvu, podle níž PKP CARGO prodá společnosti PLK všechny akcie CARGOTOR, které má v držení. Dohodnutá prodejní cena činí 6,7 milionu eur. Aktiva společnosti CARGOTOR zahrnují infrastrukturu v překladišti Małaszewicze a na několika desítkách míst v Polsku. Švédský dopravce Green Cargo zruší 115 pracovních míst v rámci snižování nákladů. Formální výpovědi byly podány 13. ledna 2026 v pěti krajích. Letos v únoru DB Cargo oznámilo plán do roku 2030 propustit 6 200 zaměstnanců (z toho 2 000 v segmentu jednotlivých vozových zásilek) z celkového počtu 14 000.

Podle podmínek stanovených Evropskou komisí, jež byly požadavkem pro německou státní pomoc ve výši 1,9 miliardy eur, musí dopravce do 31. 12. 2026 dosáhnout finanční soběstačnosti. Zatímco v roce 2024 hospodařilo DB Cargo se ztrátou 357 milionů eur, podařilo se mu v roce 2025 v rámci restrukturalizace (s výrazným příspěvem dotací) snížit ztrátu o 98 % na 7 milionů eur. Neutěšený stav však dokládá loňský pokles tržeb největšího německého dopravce o 434 milionu eur (-8 %) a pokles objemu přepraveného zboží o 8,1 % (ze 179,8 milionu tun na 165,2 milionu tun). Belgický soukromý železniční nákladní dopravce Lineas získal letos od belgické vlády dalších 60 milionů eur. Tato finanční injekce navázala na veřejnou finanční pomoc ve výši 61 milionů eur, která byla schválena Evropskou komisí na konci roku 2025. Lineas se již několik let potýká s akutním nedostatkem financí a navíc je od prosince 2025 v režimu důvěrné soudní restrukturalizace. Podle dostupných informací by letošní peněžní prostředky měly pocházet od belgické vlády (30 milionů eur), vlády vlámska (20 milionů eur) a Valonska (10 milionů eur). Prvních 20 milionů eur by mělo být vyplaceno ve druhém čtvrtletí tohoto roku, zatímco zbytek pouze v případě, že do Lineas nevstoupí nový soukromý investor. Finanční pomoc ve výši 60 milionů eur by byla již čtvrtou kapitálovou injekcí pro Lineas od roku 2023. Nákladní divize italské státní železniční skupiny FS Group znamenala v roce 2025 čistou ztrátu ve výši 96 milionů eur.

## Jednotlivé vozové zásilky

Ve vztahu k problematice jednotlivých vozových zásilek (JVZ) se přístupy evropských států liší. Například maďarská vláda zrušila původně pro letošek plánovanou dotaci na podporu JVZ ve výši 17,5 milionu eur. V minulosti jí využívalo 11 železničních nákladních dopravců. Rail Cargo Hungaria (RCH) v důsledku tohoto kroku oznámila, že přestane provozovat nerentabilní přepravy, které v segmentu JVZ odhadla na 3 miliony tun. Očekává se, že v letošním roce u RCH přijde o práci asi 500 z celkového počtu 1 700 zaměstnanců. Dalším důsledkem bude zmenšení vozového parku lokomotiv, vyřazení vagonů a snížení vlastních posunovacích kapacit o 10 %. Naproti tomu SBB Cargo získává od letoška státní dotaci na přepravu jednotlivých vozových zásilek, a to až do roku 2029 v celkové výši 267 milionů eur. Podporu JVZ vyjádřila i Francie, kde ministr dopravy Philippe Tabarot ujistil subjekty působící v oblasti železniční nákladní dopravy, že navzdory pokračující politické krizi a omezením veřejných výdajů zůstává finanční závazek státu k rozvoji tohoto sektoru nezměněn. Roční dotace určené na železniční nákladní dopravu činily v loňském roce celkem 215 milionů eur, z čehož přibližně polovina byla vynaložena na podporu přepravy jednotlivých vozových zásilek. Francouzský stát také spolu s EU spolufinancuje investiční program Ulysse Fret v hodnotě čtyř miliard eur, jehož cílem je podpořit tento sektor v příštím desetiletí a který zahrnuje osm „makroblastů“ od modernizace kapilárních tratí až po digitalizaci. Zajímavý je finanční závazek francouzského státu vynakládat dodatečnou miliardu eur ročně od roku 2028 na modernizaci francouzské železniční sítě za účelem zvýšení efektivity přepravy zboží. Zdrojem finan-

cování budou výnosy z mýtného z budoucích dálničních koncesí.

## Novinky z infrastruktury

Právě železniční infrastruktura hraje klíčovou roli pro nákladní dopravu a významně ovlivňuje nabídku dopravců i spokojenost zákazníků. Společnost DB InfraGO plánuje v letošním roce



Nízká profitabilita přeprav jednotlivých vozových zásilek trápí většinu evropských dopravců. MICHAL ROH ML.

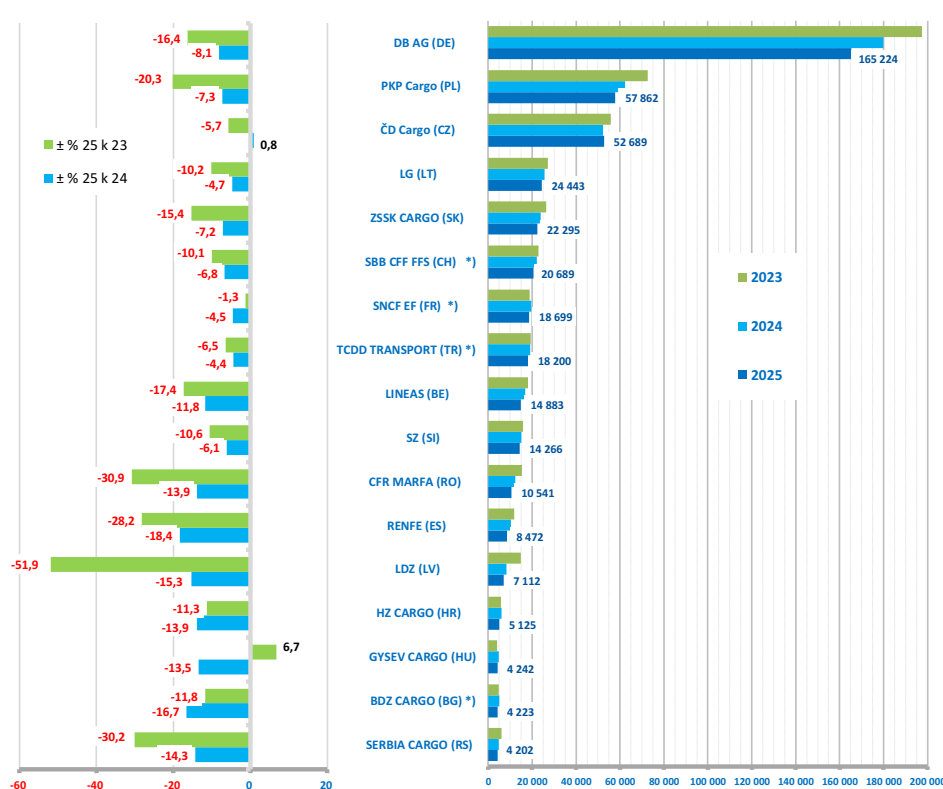
investovat do modernizace německé železniční sítě bezprecedentních 23 miliard eur. Více než polovina peněz půjde do stávající sítě. Jen loni bylo vynaloženo do železniční infrastruktury, která je považována za zastaralou a přetíženou, přibližně 19 miliard eur. V roce 2025 bylo na německé síti evidováno přibližně 26 000 stavenišť. V letošním roce se očekává, že toto číslo vzroste na 28 000. Právě České republiky se bezprostředně dotýkají, a ještě dotknou, následující stavební práce na německé síti. Jednak jde o probíhající (od 1. srpna 2025) velkou rekonstrukci tratě mezi Hamburkem a Berlínem, kdy již bylo oznámeno, že plánované ukončení k 30. dubnu 2026 nebude dodrženo (samostatným tématem by bylo, že během rekonstrukce na většinu úseků není instalován systém ETCS). Dále pak jde o uzavírku tratě Lehrte – Berlín (2. 10. 2026 - 12. 12. 2027). V roce 2026 bude v Německu mimo provoz přibližně 1 144 km intenzivně využívaných tras. Ve vztahu k pozitivním změnám evropské železniční sítě lze uvést prosincové plně uvedení do provozu tzv. Koralmské dráhy v Rakousku. Jde o 127 km dlouhé vysokorychlostní propojení Grazu s Klagenfurtem, jehož součástí je i nejdelší rakouský (33 km) tunel. Se stavbou, jež je součástí koridoru mezi Baltem a Jadranem, se začalo již v roce 2001 a vyšla na 140 miliard korun. Vedle vyšší rychlosti je přínosem i úspornost (oproti původním 16 promile je nyní maximální sklon 10 promile) a vyšší kapacita (cca 250 až 280 tun na vlak). Obdobně pochvalně lze uvést jeden z nejdůležitějších infrastrukturních projektů ve Slovinsku, když v březnu 2026 proběhly úspěšně zkušební jízdy na nově zbudované 27 km dlouhé trati z Divači do přístavu Koper. Dochází tak k výraznému posílení železniční nákladní dopravy mezi jaderským pobřežím a vnitrozemím. Na nové trati, jež zkracuje cestu ze 110 minut na přibližně 30 minut, se nachází nejdelší slovinský (6,7 km) tunel. Do roku 2030 pak bude probíhat stavba druhé koleje, po jejímž dokončení bude moci být původní nevyhovující trať zcela zrušena. Ve volném pokračování této evropské analýzy v květnovém Cargováku se zaměříme na působení Skupiny ČD Cargo na zahraničních trzích.

MICHAL VÍTĚZ

## Železniční nákladní dopravci v Evropě v r. 2023 - 2025

meziroční změny ± % rok 2025 k 2024, 2023

výkon tis. tun



Pozn. \*): SNCF EF (FR), TCDD TRANSPORT (TR) za 1-9, SBB CFF FFS (CH) za 1-6, BDZ CARGO (BG) za 1-10

Zdroj: UIC

Porovnání výkonů evropských železničních nákladních dopravců GRAF: MILAN KOSKA

## Inspirativní HRrrrZóna

### Průběžná zpráva o interním výběrovém řízení na pozice ředitelů OPŘ a vedoucích PP

**V** únorovém Cargováku jsme vám přinesli sdělení Martina Svojanovského, člena představenstva pověřeného řízením provozu, ve kterém přiblížil smysl a kontext probíhajícího interního výběrového řízení na pozice ředitelů oblastních provozních ředitelství (OPŘ) a vedoucích provozních pracovišť (PP). Také jsme vás informovali o uzavření první fáze, která probíhala v lednu a zahrnovala ukončení příjmu přihlášek, jejich vyhodnocení a následné plánování a organizaci pohovorů.

Nyní s vámi sdílíme průběžné informace o jeho dalším průběhu a aktuálních výsledcích. První etapou výběrového řízení byl výběr ředitelů OPŘ. Do tohoto řízení se přihlásilo celkem 11 kandidátů, z toho všichni tři stávající ředitelé a zároveň noví uchazeči z řad našich kolegů na různých pozicích napříč společností. Kvalita

kandidátů byla vysoká a setkání s každým z kolegů pro nás bylo inspirativním zážitkem.

Výběrové řízení probíhalo dvoukolově v období únor–březen 2026. První kolo bylo realizováno formou strukturovaných pohovorů za účasti výběrové komise ve složení Radek Nedomlel, ředitel odboru provozních technologií, a zástupci personálního odboru Josef Kreische, vedoucí oddělení personálního managementu, a Barbora Meixnerová, vedoucí skupiny nábory a HR marketingu. Druhé kolo probíhalo pod vedením člena představenstva Martina Svojanovského.

V rámci hodnocení byla klíčová zejména tři hlavní kritéria: odborné a provozní zkušenosti, leadershipové kompetence a osobnostní předpoklady pro výkon této náročné manažerské role.

Na základě výsledků výběrového řízení a následného rozhodnutí vedení společnosti došlo od 1. dubna 2026 k následujícímu personálnímu obsazení jednotlivých oblastí:



Zleva Radek Nedomlel, Jan Bečka, Jan Peřina, Ivan Čimbora a Martin Svojanovský

FOTO: JOSEF KREISCHE

#### OPŘ Západ

K 31. březnu 2026 skončil na pozici ředitele OPŘ Západ Ing. Petr Vejs.

Od 1. dubna 2026 je novým ředitelem OPŘ Západ Ing. Jan Bečka.

#### OPŘ Střed

K 31. březnu 2026 skončil na pozici ředitele OPŘ Střed Ing. Martin Kašpar, který ze zdravotních důvodů z výběrového řízení odstoupil.

Od 1. dubna 2026 je novým ředitelem OPŘ Střed Bc. Jan Peřina.

#### OPŘ Východ

Ing. Ivan Čimbora svou pozici ve výběrovém řízení obhájil a nadále pokračuje ve funkci ředitele OPŘ Východ.

Nově jmenovaným i obhájenému řediteli přejeme mnoho úspěchů v jejich další práci, pevně vedení týmů a energii při naplňování cílů v nových podmínkách, kterým dnes provoz čelí. Zároveň bychom rádi poděkovali Ing. Petru Vejsovi a Ing. Martinu Kašparovi za práci, kterou v uplynulém období na svých pozicích odvedli, i za jejich dlouhodobý přínos pro ČD Cargo.

Poděkování patří také všem kolegům, kteří se do výběrového řízení přihlásili. Účast v takovém procesu vyžaduje nejen odborné zkušenosti, ale také osobní nasazení a odvahu převzít odpovědnost za vedení provozu. Velmi si vážíme toho, že se řada kolegů rozhodla tuto výzvu přijmout a aktivně se zapojit.

Proces obsazování vedoucích pozic v provozu tímto krokem nekončil. V dubnu 2026 jsme pokračovali s další etapou interního výběrového řízení, tentokrát zaměřenou na obsazení pozic vedoucích provozních pracovišť. Ta představovala další důležitý krok při nastavování nové organizační struktury a posilování řízení provozu v celé společnosti. Vzhledem k počtu obsazovaných pozic a kandidátů jsme se rozhodli udělat tuto fázi v intenzivním formátu za přítomnosti všech pověřených a zodpovědných členů výběrové komise (viz výše), ve které nechyběl Martin Svojanovský. Ten svou účastí potvrdil, jak zásadní význam tyto lidi pro budoucí fungování a stabilitu společnosti mají. Všechny kandidáty chtěl poznat osobně, seznámit se s jejich vizemi a vyjádřit jim uznání za jejich dosavadní práci i odhodlání podílet se na dalším rozvoji ČD Cargo.

Osobní setkání s kandidáty pro nás byla nejen příjemným lidským zážitkem, ale především nesmírně cenným zdrojem inspirace. Velmi si vážíme otevřenosti a profesionality, se kterou všichni k pohovorům přistoupili. Věříme, že se nám i v této fázi výběrového řízení podařilo najít silné a motivované lídry, osobnosti, které mají jasnou vizi a jsou připraveny aktivně se podílet na dalším rozvoji provozu ČD Cargo. O finálních výsledcích vás budeme v nejbližší době informovat.

BÁRA, OLESKA A PEPA

SLEDUJTE NÁS NA FB A IG:



Rozjed' to s ČD Cargo

# Prezentační vůz ČD Cargo



## Těšíme se na vás

9. – 11. června 2026

Rail Business Days

11. – 12. července 2026

Krkonošský parní víkend

12. – 13. září 2026

Národní den železnice

18. – 20. září 2026

Festival parních lokomotiv

2. – 3. října 2026

Den otevřených dveří

OSTRAVA

MARTINICE

CHEB

BENEŠOV

SOKV ČESKÉ BUDĚJOVICE

www.cdcargo.cz



@cdcargo



@CDCargo



ČD Cargo

**Cargo**

# Železnice v Benátkách nad Jizerou

M

Malé středočeské městečko Benátky nad Jizerou v žádném železničním jízdním řádu bohužel nenajdete. Nechybělo však mnoho a jeho obyvatelé by dnes mohli dojíždět do Prahy za prací nebo do školy třeba moderními „pantery“.

Benátky nad Jizerou leží v úrodném Dolním Pojizeří. Na podzim roku 1869 byl ve Starých Benátkách<sup>1</sup> z iniciativy hraběte Leopolda Bohumila Thun-Hohensteina zprovozněn cukrovar. Pro úspěšné fungování každého cukrovaru však bylo zapotřebí zajistit levnou a kapacitní dopravu surovin, zejména cukrové řepy. Povozy používané v počátcích pro svoz cukrovky brzy přestaly dostačovat a řešení mohla přinést pouze železnice. Benátky nad Jizerou leží v pomyslném trojúhelníku železnic, jehož strany tvoří trať Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy (TKPD) z Prahy do Turnova (otevřena 1865), trať Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB) z Nymburka do Mladé Boleslavi (1870) a trať z Nymburka přes Lysou nad Labem do Děčína (1874) patřící rovněž společnosti Rakouské severozápadní dráhy. Podle prvních projektů měla trať TKPD z Mladé Boleslavi vést přes Horky nad Jizerou a Dražice do Starých Benátek a odtud do Staré Boleslavi. Hrabě Hohenstein však odmítl upsat akcie ve prospěch tohoto projektu i prodat potřebné pozemky. O tom, že jeho rozhodnutí bylo velmi krátkozraké, se pak přesvědčil při řešení problémů s návozem cukrové řepy.

V letech 1877–1878 bylo konečně rozhodnuto o výstavbě vlečky. Ta byla svěřena staviteli Janu Muzikovi. Vlečka vycházela z Chrásteckého Dvora (dnes Zdětín u Chotětova), kde byla vybudována nová stanice s nákladním řepy, přibližně uprostřed byla vybudována kusá kolej na nakládku řepy a vlečka byla ukončena v km 5,2 km na cukrovarském dvoře. Největší stavbou byl 50 m dlouhý most přes Jizeru, maximální klesání dosahovalo hodnoty 25 ‰. Provoz na vlečce zajišťovala britská třínapravová tendrovka pojmenovaná „Christiane“. V roce 1892 začal v jednom z bývalých benátekých mlýnů provádět V. Kaufmann pokusy s výrobou karborunda. O dva roky později zde již byla postavena nová továrna na výrobu brusných materiálů s obchodním názvem „Carborundum“. Se stoupající výrobou byla do této firmy v roce 1902 prodloužená cukrovarská vlečka, čímž dosáhla délky 6,3 km. V roce 1928 přibýlo prodloužení do pivovaru.

Historie cukrovarské vlečky je bohatá, stejně jako historie snah o zavedení osobních vlaků do Benátek. V roce 1898 byl vypracován projekt místní dráhy z Chrásteckého Dvora do Starých Benátek a odtud přes Předměřice do Lysé nad Labem. Bohužel nedošlo k dohodě o přestavbě vlečky z Chrásteckého Dvora do Starých Benátek a celý projekt musel být přepracován. Nový návrh na 28,5 km dlouhé spojení Lysé nad Labem s Chotětovem vypracovala firma Köhler a Raynal v roce 1906. Zadávatelům projektu šlo především o napojení Nových a Starých Benátek na veřejnou železniční síť. Podnětem byl



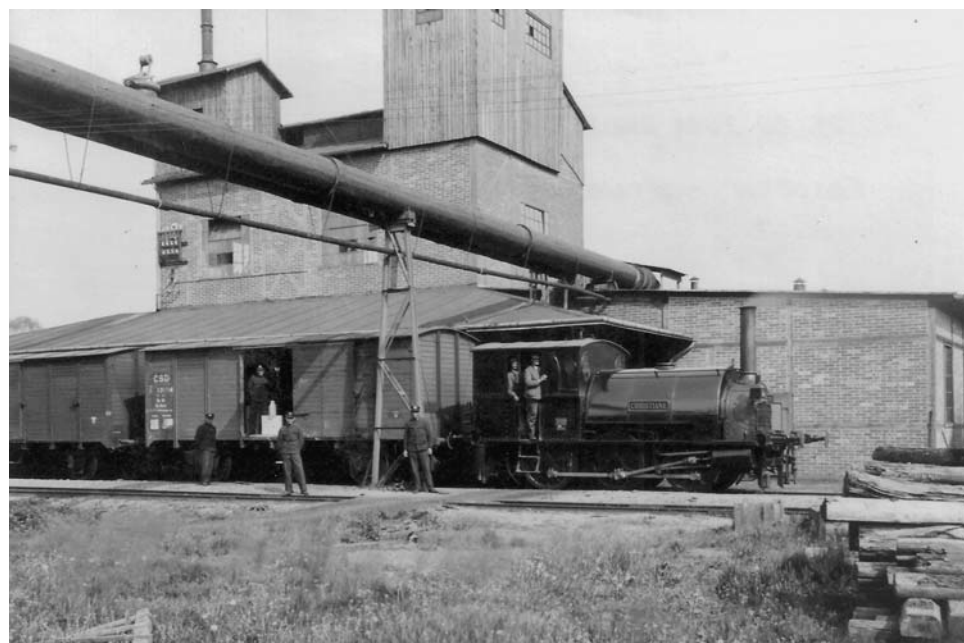
Cukrovar a rafinérie ve Starých Benátkách na fotografii z roku 1880

FOTO: ARCHIV MĚSTA BENÁTKY NAD JIZEROU



Kmenová lokomotiva vlečky Carborundum T 448.0738 při posunu ve Zdětíně u Chotětova v roce 1998

FOTO: PETR OSSENDORF, SBÍRKA RADIM ŠNÁBL



Lokomotiva Christiane při posunu na vlečce Carborundum FOTO: SBÍRKA JIŘÍ ANTOŠ



Pohled na areál cukrovaru v současnosti FOTO: MICHAL ROH

i vznik nového vojenského tábora v Milovicích a okolí, který by byl plánovanou dráhou napojen na hlavní tah. Pro dráhu měly být pořízeny 2 lokomotivy, 3 osobní vozy, 2 služební vozy určené rovněž pro přepravu pošty, 3 kryté nákladní vozy, 10 „uhláků“, 1 vůz na přepravu dřeva, 1 drezína a 3 vozíky. Grafikon vlakové dopravy obsahoval tři páry smíšených vlaků denně a v řepné kampani další nákladní vlaky. Brzy se projekt dočkal rozšíření o úsek Mladá Boleslav – Brodce – Nové Benátky, který by dle argumentací usnadnil dopravu z Pojizeří do správního centra Mladé Boleslavi a zároveň by umožnil větší rozvoj Starých a Nových Benátek. Trať měla být 19,8 km dlouhá. Město se rovněž snažilo o zavedení osobní dopravy na cukrovarské vlečce. Například v roce 1925 se správní komise v Nových Benátkách zavázala, že uhradí veškeré náklady spojené s rozšířením stanice Chrástecký Dvůr. Osobní vozba měla být zajištěna parním motorovým vozem Sentinel. Motorové osobní vlaky se na vlečce na krátký čas objevily v období 2. světové války, avšak jen pro zaměstnance Karba. V roce 1945 se stanice Chrástecký Dvůr přejmenovala na Benátky nad Jizerou, zavedení osobní dopravy na vlečce to však nepomohlo.

V roce 1949 byla v benátekém cukrovaru ukončena výroba cukru a výrobní areál včetně vlečky přešel do majetku Karba, resp. „Spojených závodů na výrobu karborunda a elektrit“. Po vlečce tak přestala být přepravována řepa a cukr, stále však pokračovala přeprava bauxitu potřebného k výrobě umělého korundu a brusných kotoučů, přeprava ječmene a sladu a také uhlí do místních uhelných skladů. V osmdesátých letech byla vlečka zrekonstruována, včetně výměny starého mostu přes Jizeru. Bohužel léta devadesátá a přicházející „kapitalismus“ nákladní dopravě po železnici příliš nepřál. Také pro ČSD, které v roce 2002 obsluhu převzaly, byla vlečka spíše přítěží a v roce 2004 byl její provoz ukončen. Benátky nad Jizerou tak přišly o definitivně poslední možnost železničního spojení se světem. O rok později byla vlečka snesena a dnes železnici v Benátkách připomínají jen dva mosty.

MICHAL ROH  
RADIM ŠNÁBL

<sup>1</sup> V roce 1944 byly Staré a Nové Benátky spojeny do jednoho města Benátky nad Jizerou.