

Regionální doprava změnila tvář, klasické osobní vozy nahrazeny bezbariérovými jednotkami

10.3.2025 - | České dráhy

Nová koncepce vozidel regionální dopravy se naplňuje. České dráhy nahradily desítky souprav sestavených z klasických vozů a lokomotiv moderními elektrickými jednotkami RegioPanter. Jejich počet se za uplynulých pět let více než zdvojnásobil. V průměru představují nejmladší vozidla v parku Českých drah.

„V úzké spolupráci s kraji jsme uskutečnili zásadní změnu v koncepci regionálních vlaků na hlavních, elektrizovaných tratích. Dosavadní klasické soupravy sestavené z vozů a lokomotiv jsme nahradili ucelenými elektrickými jednotkami. Jejich počet dosáhl už 257 kusů a počet sedaček v těchto vlacích překročil 63 tisíc míst. Jejich průměrné stáří jsou necelé 3 roky. Pro naše zákazníky to znamená kvalitativní skok doslova o několik generací. Nástup do vlaků je bezbariérový, interiér klimatizovaný, cestující mají k dispozici dobíjení cestovní elektroniky, sklopné stoly, přístup na internet přes palubní Wi-Fi síť a o průběhu jízdy informuje audiovizuální informační systém,“ říká Michal Krapinec, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah.

Během uplynulých pěti let se zvýšil počet moderních elektrických jednotek provozovaných Českými drahami (včetně jednotek pronajatých od Jihomoravského kraje) na 257 kusů (o 137 kusů více / +114 %), počet vozů se zvýšil na 738 (+395 vozů / +115 %) a počet sedaček v moderních klimatizovaných vozidlech vzrostl o více než 30 tisíc na 63 401 sedaček (+92%). Pokud by se všechny jednotky spojily do jednoho vlaku, dosáhly by délky zhruba 19,5 kilometrů. Průměrný věk všech elektrických jednotek jsou nyní necelé tři roky.

Z provozu byly vyřazeny desítky elektrických lokomotiv především řad 163 a 242 a stovky osobních vozů řad Bdt v různých provedeních a Bdmtee přezdívané Honecker. Tyto vozy pocházely z let 1986 až 1991. Během pěti let klesl počet provozních vozů o více než 170 kusů. Rušení dalších nepotřebných vozů bude probíhat i v letošním roce, přesto je nutné počítat s provozem části vozů Bdmtee např. ve vratných soupravách, do termínu dodání nových velkokapacitních jednotek pro PID typu EMU 400.

Elektrické jednotky znamenají přínos i pro dopravce. Oproti starším vozidlům se prodlužují např. lhůty periodických oprav. Zatímco starší lokomotivy a vozy musely projít provozním ošetřením každých 10 000 kilometrů, u nejmodernějších RegioPanterů je to až po 25 000 kilometrech. U obnovy stupně R1 (vyvazovací oprava) je to zvýšení z 600 000 až 800 000 kilometrů u starších vozidel na 1,2 milionu kilometrů. V provozu odpadá nutnost objíždět vlakové soupravy lokomotivou v koncových stanicích a automatická spřáhla usnadňují spojení více jednotek i bez přítomnosti posunovačů.

Pro údržbu ucelených jednotek jsou však potřeba moderní haly údržby, kde lze provádět prohlídky a opravy na celé jednotce najednou. Za tímto účelem už vznikly nové objekty v Brně-Maloměřicích a v Plzni, v Chebu a v Havlíčkově Brodě probíhá jejich výstavba a například v Českých Budějovicích a Olomouci se jejich výstavba připravuje. Kvůli moderním vlakům chtějí České dráhy v příštích letech

investovat až 10 miliard do výstavby a modernizace zázemí pro údržbu a opravy vlaků.

<https://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/regionalni-doprava-zmenila-tvar-klasicke-osobni-vozy-nahrazeny>