

Chci posílit naši roli v dálkové dopravě a mít vlastní depo, plánuje Jiří Nálevka

12.8.2025 - | ARRIVA TRANSPORT ČR

Rozhovor s ředitelem naší vlakové části nabízí i další zajímavé odpovědi.

Od starších dieselů k novým elektrickým vlakům. Takovou proměnou chceme provést naše vlaky. **"Segment elektrických vlaků se rychle otevírá a my si ho nechceme nechat ujet,"** říká v obsáhlém rozhovoru Jiří Nálevka, ředitel společnosti ARRIVA vlaky.

Jaká je šance, že Arriva na české železnici ještě dál poroste?

V dlouhodobém horizontu bych chtěl, abychom se více etablovali v dálkové dopravě. Zatím rosteme postupně a hledáme příležitosti ve výběrových řízeních, která se objeví. Dnešní rychlíky do Rakovníka nebo Tanvaldu jsou spíš meziregionální dopravou. Rád bych, abychom se od starších dieselových vlaků posunuli k elektrické vozbě s novými vlaky. S čímž pak bude nepochybně souviset otázka vlastního depa pro střední a těžkou údržbu, které budeme chtít vybudovat. Ať už sami, nebo s nějakým partnerem.

Už několikrát jsme od vás slyšeli, že byste rád koupil RegioJet. Myslíte to vážně?

To je moje osobní přání. Pokud bychom se spojili, vznikla by firma, která by dávala obrovský smysl. Po ekonomické i dopravní stránce. ARRIVA vlaky je úspěšná v regionálce a v motorové trakci, RegioJet umí dobře dálkovou dopravu a soustředí se na elektrickou trakci. Synergie by tam byly velké. Ale Radim to bohužel nechce prodat. (usmívá se)

Které soutěže na železnici teď sledujete?

Na začátku letošního léta jsme se pokusili obhájit dnešní linky, na které máme smlouvu do roku 2029. Těch deset let uteklo velmi rychle. Týká se to i severočeských rychlíků, o kterých se vedla velká polemika, jestli stát dokáže postavit alespoň část trolejového vedení a nabíjecí body tak, aby tu mohly začít jezdit moderní bateriové vlaky. Analyzujeme také velký tendr Prahy a Středočeského kraje na elektrické příměstské vlaky pro 400 cestujících.

V případě rychlíkové linky z Prahy přes Písek do Českých Budějovic končí smlouva už v roce 2027.

To je pravda. Ministerstvo bude pro tuto trasu hledat v soutěži nového dopravce na čtyři roky plus je tam na dva roky opce do roku 2033. Do té doby by měla Správa železnic trať přes Příbram a Písek elektrifikovat a pak by tady měl už vyjet nový dopravce s elektrickými vlaky. I v tomto případě se budeme snažit uspět a dnešní výkony obhájit. V souvislosti s rychlíky Praha – Kladno – Rakovník se často mluvilo o tom, že nedává smysl, aby je objednával stát, když jedou jen v rámci jednoho kraje a Prahy. Pokud vím, jde o součást dohody mezi ministerstvem a kraji. Smlouva je uzavřená do roku 2029, pak přestane stát rychlíky do Rakovníka objednávat a dál už to bude věc Prahy a Středočeského kraje. Souvisí to i s modernizací a elektrizací tratě do Kladna. Naše malé motoráky skončí, na trať vyjedou nové elektrické velkokapacitní vlaky a dál do Rakovníka bude, počítám, přestup do něčeho menšího. Ale to je otázka spíš na Středočeský kraj.

Jihomoravský kraj hledá dopravce pro bateriové vlaky na takzvané Vlárské dráze z Brna do Veselí nad Moravou od prosince 2029. Půjdeme do toho?

Ano, do této soutěže jsme se už přihlásili.

Jsou linky, kde si dovedete představit, že by Arriva vyjela na vlastní komerční riziko, jako před lety do Trenčína a Nitry? Když všichni soupeří na trase Praha - Ostrava a možná na tom finančně i krvácí?

Nemyslím si, že by tu všichni krváceli. Když se podíváte třeba na hospodářské výsledky RegioJetu, je schopen tuto relaci provozovat se ziskem. Po covidu odezněla na lince Praha - Ostrava doba cenového soupeření a ceny šly výrazně nahoru. Segment dálkové dopravy má potenciál být ziskový, ale teď to pro nás není aktuální. Soustředíme se na to, abychom zvládli rozjet linky, které jsme vyhráli, a na nové soutěže.

Mohlo by to znamenat i nové depo v Plzni nebo lepší zázemí v Praze?

Určitě to bude nezbytný krok, ale všechno bude záviset na tom, ve kterých soutěžích uspějeme. Zatím jsou motoráky 845 doma v Malešicích, na část údržby, kde musíme pod vlak, jezdíme do pražské plynárny v Michli. Elektrické Pantery udržujeme u Českých drah v Plzni, vybrané regionální jednotky na severu Čech u ČD v Liberci, Depo ve Vsetíně máme pronajaté s vlastní údržbou a nově jsme začali využívat vlečku a halu bývalých železáren ve Veselí nad Moravou. Tam zatím funguje naše mobilní dílna.

Vlakový dispečink zatím zůstává v Malešicích v teplárně?

Ano, neplánujeme ho nikam stěhovat. A lidé tu s novými linkami přibývají.

S větším množstvím vlaků je spojeno i více výluk, a tedy větší potřeba náhradní autobusové dopravy. Je výhodou být ve skupině s největším autobusovým dopravcem v Česku?

Ano, je. Generálním dodavatelem náhradní autobusové dopravy je vždy naše územně příslušná autobusová provozní společnost a oni si tam už řeší sami, co zvládnou odjezdit a na co si vezmou subdodávky.

Jak je na tom dnes Arriva se strojvedoucími?

Naší velkou výhodou je, že zhruba polovinu strojvedoucích jsme si vychovali sami od základu. Díky tomu máme i v průměru mladší tým než třeba České dráhy. Když ale vstupujeme na novou linku, je naprosto běžné, že k nám část strojvedoucích přejde od původního dopravce. Často v tom místě bydlí.

A začal už nábor v Domažlicích na novou linku pro Plzeňský kraj?

Ano, spustili jsme náborovou kampaň na nové strojvedoucí, kteří by nastoupili do kurzu. Ten trvá optimálně devět měsíců. Začínáme včas, protože celý proces zabere hodně času - od pohovorů přes zdravotní prohlídky až po další nutná vyšetření.

Kdo jsou strojvedoucí, kteří chtějí jezdit u Arrivy?

Je to hodně pestré, ale významnou část tvoří naši průvodčí. Výhodou je, že o železnici leccos vědí a mají provozní zkušenosti. Ostatně většina našich slečen a paní strojvedoucích jsou bývalé průvodčí. Velmi zajímavou skupinou jsou například policisté nebo hasiči, kteří mají disciplínu a jsou zvyklí na směnný režim, odpovědnost, ale často už hledají méně adrenalinové povolání.

Co byste pro své průvodčí a strojvedoucí rád udělal?

Chtěl bych, aby s námi měli možnost sáhnout si na moderní techniku. To se teď na nové lince lince Západních expresů a Berounek podaří. Moc rád bych jim nabídl i kariérní perspektivu, že nebudou jezdit jen na motorácích, ale udělají si u nás i elektrikou jako jejich první kolegové na plzeňských Panterech.

Když mluvíme o technice, musíme zmínit vlakový zabezpečovač ETCS, který jako první dostanou jihomoravské Stadlery. Proč je dodavatelem ETCS do našich vlaků AŽD Praha?

Vyhrálo výběrové řízení, nabídlo nejvýhodnější podmínky. A ve smlouvě na vybavení jihomoravských Stadlerů ETCS, které postupuje podle plánu, jsme měli opci na vybavení dalších vozů, kdybychom s nimi uspěli v některé z dalších soutěží. Což se podařilo v případě plzeňské linky P3. A stejně jsme to měli s Parsem v Šumperku. Smlouva na modernizaci vlaků pro jižní Moravu už obsahovala opci na další vozy.

ETCS je velmi drahé zařízení, které instalujeme do starších vozidel. Kolikrát se zvýší hodnota Stadleru GTW jeho instalací?

O polovinu určitě. Ale víte, jakou má výhodu řešení AŽD? Je distribuované. Nemáte jednu velkou bednu na jednom místě, ale je to více zařízení, která můžeme rozmístit různě ve vlaku. V našem případě to bude často u stropu. Díky tomu neubereme žádná místa k sezení.

Co bude jednou s motoráky 845?

Pokud se budeme bavit pragmaticky, jejich konec se blíží a nastane s koncem současné smlouvy na rychlíky, kde dnes jezdí. Nevidím úplně poptávku, že by takové množství souprav chtěl někdo koupit, Česko bude nejspíš jejich konečná. Není problém udržet jejich provoz další roky, co se týká technického stavu. Ale nesplní už nároky objednavatelů ani cestujících.

A jak běží instalace klimatizací?

Podle plánu. K polovině letošního roku jsme jimi vybavili 12 jednotek řady 845, celkem jich získá klimatizaci 37.

Proč je výhoda pracovat u ARRIVA vlaky, a ne u jiného dopravce?

Jsme stále malí. Dobře se známe a každý má relativně rychlý přístup k šéfům. Ani pro provozní zaměstnance nejsou lidé, kteří společnost řídí, neznámí. Ale zároveň už jsme dost velcí na to, abychom se mohli o své lidi postarat v případě, že v některém tendru neuspějeme, a nabídnout jim práci třeba kousek vedle.

<https://www.arriva.cz/cs/o-spolecnosti/novinky/rozhovor-s-jirim-nalevkou-25188>