

František LUTONSKÝ; moderátor

Příjemné pozdní odpoledne. Vítejte při sledování Interview ČT24. Dnes o tom, co nás čeká v nejbližších dnech na železnici, jestli budeme jezdit v nových vlakových soupravách a kolik za to budeme platit. Ve studiu spolu se mnou Ludka (**HNULÍKOVÁ**), ředitelka odboru osobní dopravy a přepravy Českých drah.

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Dobrý den.

František LUTONSKÝ; moderátor

Paní ředitelko, začněme ale teď pohledem dvou dnů do budoucnosti, protože rozpočtový výbor by měl totiž tenhle týden rozhodnout, jestli si České dráhy polepší přes Správu železniční a dopravní cesty o dvanáct miliard korun tím, že prodají správu svůj majetek. Kdybyste měla úvodem vysvětlit, proč třeba šéf sdružení železniční a dopravní cesty Jiří Mužík říká, že je to skrytá veřejná podpora?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Panu Mužíkovi dost dobře nerozumím. Tak vláda rozhodla, že provozování dráhy už nadále nebudou vykonávat, nebudou zabezpečovat České dráhy. Tyto činnosti, k nimž České dráhy měly jak zaměstnance, tak infrastrukturní předpoklady, tak určitý movitý majetek, zabezpečovaly dosud České dráhy a převedou tyto činnosti na SŽDC. A protože se jedná o majetek Českých drah akciové společnosti, tak je základním legálním nástrojem prodej. Vláda tady rozhodla, že k tomuto převodu dojde k prvnímu sedmý a dojde k němu za úplaty. V současné době se aktualizuje ocenění majetku s tím, že předpokládám, že oněch dvanáct miliard je stropový, stropovou cenou. Takže to ocenění majetku probíhá tak, aby se aktualizovaly ceny, protože o této záležitosti se diskutovalo poměrně dlouho, tak aby byla ta cena objektivní.

František LUTONSKÝ; moderátor

A když předpokládáte ten strop dvanáct miliard korun, tak kolik opravdu očekáváte peněz fakticky?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Na tuhle tu otázku vám opravdu neodpovím, protože ty znalecké posudky aktualizace ceny majetku tím, jak se vývoj v cenách samozřejmě meziročně pohybuje, tak objektivní hodnota je nastavena někde kolem dvanácti miliard, ale nemůžeme říct, že to bude přesně dvanáct miliard, protože prostě ten znalecký posudek řekne konečnou cenu.

František LUTONSKÝ; moderátor

Abychom tomu hned úvodem rozuměli, to znamená, že České dráhy se zbaví, protože musí, fakticky kolejí, návěstí a já nevím, čeho všeho ...

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Takhle, koleje už dnes SŽDC vlastní. Půjde o nemovitosti, ve kterých je zařízení k řízení dopravní, k řízení provozu a zabezpečování dopravní cesty, mechanizační prostředky k údržbě a opravě tratí, které dneska jsou v majetku Českých drah. Trať jako taková, železniční těleso již dneska je v majetku Správy železniční a dopravní cesty.

František LUTONSKÝ; moderátor

České dráhy taky budou mít asi o třináct tisíc zaměstnanců méně, jestli jsem to dobře pochopil.

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Ano, je to ...

František LUTONSKÝ; moderátor

Je to cesta k větší dynamice Českých drah nebo dynamičnosti?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Je to samozřejmě jeden krok v rámci transformace Českých drah s tím, že jednak budeme se věnovat činnostem, pro které České dráhy jsou, to znamená přepravní činnosti. Je to navazující krok na vyčlenění ČD Carga, kdy se přepravní, nákladní i nákladní přeprava vyčlenila mimo, mimo České dráhy tak, aby se železnice staly efektivnějšími a hlavně transparentnějšími ve vztahu k nákladům. Je to jeden z kroků, jak zabezpečit, byť jsem přesvědčena o tom, že tomu tak je i dnes, ale i navenek objektivně zabezpečit stejný přístup ke všem dopravcům podnikajícím na dopravní cestě tím, že veškeré činnosti, které souvisí s údržbou a zabezpečováním provozu, budou prostě s provozováním dráhy budou na SŽDC.

František LUTONSKÝ; moderátor

Takže jako občasný cestující tomu mám rozumět tak, že to bude znamenat vstup konkurence na českou železnici a bude to pro mě jako pro cestujícího znamenat, že těch dvanáct miliard, byť samozřejmě mluvíme o té stropové částce, tak že použijete na nákup nových lokomotiv, vagonů?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Vstup konkurence na českou železnici je něco jiného. Již dnes je v nákladní dopravě poměrně velký počet dopravců. V osobní dopravě je těch dopravců menší počet, ale samozřejmě známe i jiné dopravce, než jsou České dráhy. To provozování dráhy znamená, že mimo České dráhy bude například konstrukce jízdního řádu, přidělování kapacity dráhy, čili z tohoto pohledu, byť dnes my jsme schopni garantovat, že se chováme ke všem dopravcům při přidělování tras, tras transparentně a stejně, tak to vyčlenění této činnosti mimo České dráhy samozřejmě i z toho objektivního hlediska dál, jednoznačnou jistotu každému jinému dopravci, že se k němu bude přistupovat úplně stejně jako k Českým drahám.

František LUTONSKÝ; moderátor

Pojďme dál. České dráhy oznámily, že od patnáctého června zdraží některé jízdenky a zruší některé výhodné tarify. Hlavním důvodem má být drahá nafta. Tak když se zeptám, zdali je to nějakým způsobem zprůměrováno, o kolik podraží třeba jeden kilometr na železnici?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Vzhledem k tomu, že se bavíme o úpravě tarifů různých nabídek, některé budou skutečně zrušeny, a to z toho důvodu, že jsou buď ekonomicky hodně podhodnoceny, anebo je po nich minimální poptávka. V některých případech dochází ke zdražení s tím, že v marginální ceně v přepočtu na kilometr stále ještě ta nabídka zůstává výhodná proti základnímu jízdnému. Jedná se zejména o těch zrušený, o In-gold, All Inclusive, což byla nabídka pro firemní klientelu. Popravdě řečeno od doby existence jsme prodali jednu jedinou jízdenku. Současně o množstevní slevu při hromadném nákupu kilometrických bank, která firemní klientelou je také minimálně využívána. Co bude asi cestující ne vnímat příliš pozitivně, je úprava ceny kilometrické banky, ale dnes, dnes cena jednoho kilometru stojí korunu dvacet, u stávající ceny kilometrické banky je to osmdesát haléřů. Po tom zdražení bude to devadesát haléřů, takže stále ještě ta kilometrická ...

František LUTONSKÝ; moderátor

Což je skoro o pětinu, tak kdyby vám, kdyby vám řekl divák, potažmo váš cestující, že se také o pětinu zdražila nafta?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Na druhou stranu kilometrická banka existuje od roku 1993 se startovací cenou tisíc dvě stě korun. Když se podíváte na průměrnou mzdu od té doby, tak pokud bychom úpravu cen prováděli stejně, jako probíhala úprava cen, tak bysme byli někde na úplně jiných penězích, než o kterých se bavíme dnes. Samozřejmě ...

František LUTONSKÝ; moderátor

Já jenom, že jsem nečetl v tiskovém prohlášení Českých drah, že to porovnáváte s průměrnou mzdou. Četl jsem, že reagujete na dražší naftu.

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Nebavíme se pouze o naftě, protože samozřejmě dieselový trakce není většinová trakce Českých drah, ale meziroční nárůst ceny energie je skutečně téměř dvacet procent tak, jak máme cenu elektrické energie, kterou, kterou standardně odebíráme. U té nafty ten nárůst je sice pouze zhruba dvouprocentní, ale v těch objemech, které my máme a za tu naftu platíme zhruba dvě miliardy korun, tak samozřejmě i ty dvě procenta jsou velmi, velmi citelné. Z těch ostatních změn u těch denních jízdenek, síťových jízdenek ČD Net a SONE + dochází ke zvýšení nominální hodnoty prodejní ceny zhruba o padesát korun. Podotýkám, že ta víkendová nabídka SONE + pro osobní a spěšné vlaky zůstává beze změny, to znamená, za třicet korun. Stejně tak nabídky, které jsou v modifikaci se zahraničím, to znamená, například SONE + pro německé příhraniční + DB ta cena zůstává zachována.

František LUTONSKÝ; moderátor

Tak my se v průběhu tohoto rozhovoru předpokládám dostaneme i k té samotné přehlednosti ceníku Českých drah. K tomu, co se tedy změní. Zdraží kilometrické banky, zdraží jednodenní síťové jízdenky ...

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Zrušíme SC Net.

František LUTONSKÝ; moderátor

Ruší se některé výhodné tarify typu SC Net na Pendolino nebo letní tarify pro mládež. Jako cestující co by mohl vzít jako dobrou zprávu jako klient Českých drah?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Myslím si, že ...

František LUTONSKÝ; moderátor

Jakou dobrou zprávu mu České dráhy připravily?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Dobrou, dobrá zpráva je ta, že jsme zachovali denní síťové jízdenky, protože i přes to zdražení o padesát korun je to jízdenka, která na delší vzdálenosti je výrazně výhodnější než standardní tarif, pokud nevlastníte In-kartu, takže pro cestujícího, který potřebuje za jeden den absolvovat například tu trasu, když se tady zmíníme o, o SC Netu Praha-Ostrava, tak je pro něj výhodnější jet na denní síťovou jízdenku než na standardní jízdné, byť zpáteční. Takže to si myslím, že je pozitivní zpráva. Samozřejmě i u jízdného na léto, na to astronomické léto - 26, to znamená kombinaci s mezinárodní IC kartou a týdenními jízdenkami Klasik, které jsou výrazně pro to, pro to prázdninové dojíždění nebo cestování výrazně výhodnější než ty denní nabídky.

František LUTONSKÝ; moderátor

Naposledy se zdražovalo v prosinci na drahách, jestli se nemýlím. Rozumět tomu tak, že co půl roku budete přehodnocovat vaše tarify a ...?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Ne, to tak, tomu tak není, my jsme v prosinci předělali celý systém tarifů, protože jsme přešli z pásmového tarifu na kilometrický tarif. Samozřejmě v souvislosti s tím to jednorázové jízdné proběhlo určitými změnami, ale je potřeba podotknout, že se nám k prvnímu lednu změnilo DPH. A my jsme v situaci, kdy mezinárodní tarif musí kopírovat vnitrostátní tarif. Mezinárodní tarif má limitovaný čas. Patnáctého srpna je prostě poslední datum, kdy jsme, kdy musíme nahlásit vývoj ceníků v mezinárodní dopravě a pokud bude ten rozdíl příliš velký, tak dostaneme se do situace, že i zahraniční turisté si budou cestovat, kupovat mezinárodní jízdné pouze na hranice a pak budou cestovat ve vnitrostátním. Takže patnáctého srpna nikdo netušil, jaké bude DPH. Takže my i ten vnitrostátní tarif jsme vlastně dělali z toho pohledu, že musíme navázat na mezinárodní tarif, který je. A kombinace vysokého inflačního růstu v prvních třech měsících letošního roku plus nedofinancovanost některých, některých závazků veřejné služby, což se týká zejména toho, té nabídky SC Net, kdy vlastně cestující využíval regionální dopravu v těch cílových a nástupních místech v kombinaci s vlaky kategorie SuperCity a my jsme tam tu poměrnou část tedy převáděli. A růstem právě těch energií prostě to jsou všechno důvody, které nás donutily přijmout alespoň nějaké dílčí kroky, které by, které by vedly ...

František LUTONSKÝ; moderátor

Nedalo se tohle všechno předpokládat?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Patnáctého srpna těžko předpokládáte, jaký bude vývoj zejména v té inflaci.

František LUTONSKÝ; moderátor

Jsem rád, že jsme zmínili taky ten mezinárodní aspekt, protože na jedné straně drahé energie, drahá nafta, na straně druhé silná koruna. Budou České dráhy zlevňovat mezinárodní jízdenky?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Já musím říct, že tomu se tak, že tak se tak děje, protože mezinárodní tarif je stanoven v eurech. Takže jakýkoliv posun zesílení koruny pro nás znamená samozřejmě pokles tržeb a v přepočtu, pokud hradí klient jízdenku v českých korunách, tak pro něj to znamená nominální snížení ceny. Pro nás v těch tržbách to má ještě jeden negativní dopad, protože řada výkonů našich vozů v zahraničí samozřejmě silnou korunou hodnotově klesala, takže ten, ten tržbový dopad je opravdu citelný.

František LUTONSKÝ; moderátor

My jsme tady zmínili ten systém slev, systém ceníků, vůbec jízdného na železnici. Berete ho vy jako ředitelka zodpovědná vlastně za tu osobní dopravu a přepravu jako komplikovaný?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Tak já mám tu výhodu, že ...

František LUTONSKÝ; moderátor

Nebo je to jednoduché pro občasného cestujícího?

Ludka (HNULÍKOVÁ); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Tak já si nemyslím, že je až tak jednoduchý pro občasného cestujícího, ale pro mě, protože v něm žiji, tak chápu ten důvod, jak, proč k tomu dochází. Česká republika je státem, kde jedna z nejkomplicovanějších regulací. To znamená, že České dráhy mají nejprve základní jízdné a zvláštní jízdné, které vyplývá z regulace a ze zákona. To znamená, základní jízdné a zvláštní jízdné pro děti do šesti let, do patnácti let, žákovské jízdné na dojíždění do školy, jízdné pro důchodce, jízdné pro držitele průkazu ZTP a k tomu analogicky postavili stejný tarif pro držitele In-karty, který je pouhým násobkem sedmdesáti pěti procent tohoto regulovaného tarifu. Takže potud je to jednoduché. Jsou to, je to prostě jeden tarif, který se násobí koeficientem, vlastníte-li, vlastníte-li zákaznickou kartu. Potom samozřejmě existuje řada nabídek, které, kde poskytujeme výhodu cestujícím často dojíždějícím, to jsou traťové jízdenky. A samozřejmě se opět snažíme zvýhodnit našeho klienta, který drží In-kartu, a to byla ta zásadní změna, ke které došlo v prosinci.

František LUTONSKÝ; moderátor

Jestli by České dráhy, protože už se v tom zase začínám, promiňte mi, už se v tom zase začínám ztrácet, tak jestli nejít takovým směrem, že to zpřehledníte, dáte jasně najevo, za kolik se tedy jezdí, protože člověk může nabýt dojmu, že radši pojede o polovinu levněji autobusem, než by sedal vůbec do Českých drah nebo do vlaků Českých drah. Jaký by k tomu měl důvod?

Ludka (HNULÍKOVÁ); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Ono, když se podíváte na ...

František LUTONSKÝ; moderátor

Se propátrat celým tím složitým systémem.

Ludka (HNULÍKOVÁ); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Autobusové tarify, tak budete-li jezdit s jedním dopravcem, tak to bude jednoduché. Ale těch dopravců je dvě stě deset a každý z nich má svůj tarif a každý z nich podléhá nějaké regulaci a i na něj se vztahuje zvláštní jízdné. Takže ani autobusový tarif není úplně jednoduchý. Tam jde spíš o to, abychom dokázali cestujícímu poskytnout ne oddělené informace, pro jednotlivou nabídku každý lísteček, ale jednu ucelenou brožuru, aby on se mohl v tom dobře orientovat. A my tak třeba upravujeme teďka internetové stránky, aby se ta situace výrazně zpřehlednila. Ale domnívám se, že logické je očekávat množstevní slevu za časté dojíždění, takže ty traťové jízdenky mají své opodstatnění a myslím si, že i jakási bonusová nabídka pro zpáteční jízdenku je také na místě. Jinak se přiznám, že při porovnání s mezinárodní úrovní vnitrostátních tarifů, tak máme výrazně jednoduchý tarif, protože v polských železnicích a DB se obávám, že bych si koupila denní síťovou jízdenku, protože nejsem schopna najít nabídku, kterou bych mohla využít.

František LUTONSKÝ; moderátor

Musím říct, že to mám podobné v případě Českých drah, ale to je vyloženě subjektivní pocit, který nikomu rozhodně nevnučuji. Pojďme k dalším penězům, protože loni dostaly dráhy od státu tři miliardy korun, od kraje, od krajů potom to bylo skoro pět miliard. Je to částka dostatečná? Je to hodně, nebo je to málo?

Ludka (HNULÍKOVÁ); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

No, přiznám se, objektivně, tak byť to vypadá jako částka opravdu vysoká, nebo ty dvě částky jsou opravdu vysoké, tak je to málo. Když se podíváte na přepočtenou jednotkovou cenu kilometrů, tak v dálkové dopravě, pokud se vztahuje a vztahovala pouze na vlaky, rychlíky a kategorie Expres, tak ta cena odpovídá, de facto jsme neměli nedofinancovanost s tím, že samozřejmě dopravce neměl pokrytý minimální zisk, který umožňuje vyhláška. U regionální dopravy je ta situace výrazně horší. Tam se zatím v žádné smlouvě minimální zisk podle vyhlášky neuplatňuje. Jednotková cena se pohybuje mezi čtyřiceti sedmi až, až šedesáti korunami za vlakový kilometr, takže to je, to je něco úplně jiného než to globální číslo ...

František LUTONSKÝ; moderátor

To znamená, těch šedesát, šedesát korun zaplacených za jeden ujetý kilometr té či oné vlakové soupravy v regionu.

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Ano, ano, a ta cena je taková, která, vychází zhruba o patnáct až dvacet procent pod skutečnou cenou. A to je ještě cena, která vychází ze stavu vozového parku, jaký máme. To znamená tak, jak se postupně dodávají nová vozidla, tak se samozřejmě ta cena zvyšuje. Jinak tak, jak jsme se účastnili několika soutěží v regionální dopravě, tak se ukazuje, že ta standardní cena železniční dopravy za kilometr se pohybuje mezi devadesáti pěti až sto deseti korunami za vlakový kilometr v regionální dopravě. A to je cena opravdu objektivní. Takže tím, že my se reálně pohybujeme ...

František LUTONSKÝ; moderátor

Ale vy jste slíbili, ale vy jste slíbili krajům, jestli se nemýlím, ještě, že budete některé ty regionální tratě vyhodnocovat, kolik fakticky stojí.

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

My tak, jak nám dneska ukládá zákon, tak provádíme vyúčtování podle vyhlášky, to znamená, globálně a podle dohody s krajemi, s kraji postupně rozpracováváme na jednotlivé tratě a na jednotlivé vlaky tak, aby, aby kraj vlastně věděl, co si objednává a kolik je náklad na, na ten, na ten který spoj, aby se mohl rozhodnout, jestli povede železniční dopravu či nikoliv. Současně připravujeme nový způsob, ekonomické hodnocení tak, aby byl transparentnější a šli jsme dál, než nám ukládá vyhláška, právě proto, aby se v tom objednatelé lépe orientovali.

František LUTONSKÝ; moderátor

Tu otázku pídící se po penězích jsem myslel také tím směrem, protože složité, České dráhy se teď nacházejí v nějakém složitém transformačním procesu. Oddělila se nákladní doprava, teď Správa železniční a dopravní cesty převezme nebo odkoupí majetek Českých drah. Tak jestli by stát neměl spíš to financování Českých drah nějakým způsobem omezit vzhledem k tomu, že je to všechno směřováno cílem transformace, modernizace, a tak dále?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Ve vztahu k závazku veřejné služby je řada nezpochybnitelných nákladů, které souvisí právě třeba s užíváním železniční dopravní cesty. Poplatek za užívání dopravní cesty, který platíme železniční dopravní cestě, tak je nezpochybnitelný a jednoznačný. Stejně tak je jednoznačný poplatek za přidělení kapacity dráhy a všechny tyto transformační kroky de facto znamenají zpřehlednění a objektivizaci našeho účetnictví a nezpochybnitelnosti, protože ty režijní náklady, které se dnes pohybovaly v řadě složek a musely se složitě klíčovat, tak se samozřejmě budou klíčovat na čím dál méně procesů. Takže nemyslím si, že ty transformační procesy a kroky, ke kterým dochází, jako vyčlenění ČD Carga a v současné době připravované vyčlenění provozování dopravní cesty, by měly znamenat dopad do financování základní dopravní obslužnosti, protože my jsme se vždycky snažili, abychom na každou smlouvu měli samostatné účetní okruhy a měli jsme objektivně stanovená, stanovená kritéria, jak nákladová, tak tržbová. Ale samozřejmě tím, že se vyčleňují ty procesy, tak to nutné klíčování režii je přehlednější a je méně potřeba, takže se dostáváme k objektivnějším, k objektivnějším hodnotám.

František LUTONSKÝ; moderátor

České dráhy také trápí zastaralé lokomotivy, zastaralé vagony. Říkáte jako management, že v dalších osmi letech potřebujete asi devadesát, pětadevadesát miliard korun na jejich obnovu. Co když se takové peníze nenajdou?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Samozřejmě pro obnovu vozového parku je řada možností. Jedním z nich je standardní nákup, kde budeme potom řešit odpisy. Můžeme řešit na jednotlivé produkty nebo projektové řady to řízení leasingem nebo, nebo nájmem. Samozřejmě těch vámi zmiňovaných devadesát pět miliard je, je velmi optimistické číslo, které vycházelo z cen roku 2006. A de facto znamenalo obnovu vozového parku tak, abysme v roce 2019 neměli vozidlo, které by mělo po účetní životnosti. To znamená, neměly bychom mít vozidlo starší dvaceti let. Nebavíme se ...

František LUTONSKÝ; moderátor

A takže i když teď, i když teď máte tisíc lokomotiv zhruba ve věku třicet let, stejně tak čtyři tisíce vagonů asi třicetiletých máte. Tak ty už jsou za účetní životnosti?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

To jste poměrně optimista. Ano, ty jsou za účetní životností ...

František LUTONSKÝ; moderátor

Ještě jsem navíc optimista.

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Protože standardní odpisová hranice hnacích vozidel a vozů je dvacet let. Stejným způsobem se odepisují i rekonstrukce, pokud nejsou pořízeny pro specifický projekt. Pokud by byly pořízeny pro specifický projekt, tak potom je možno nastavit účetní odpisy na dobu toho, trvání toho projektu, což ale objednatel ve finále, objednateli ve finále prodraží službu, protože ta odpisová doba se, se zkrátí.

František LUTONSKÝ; moderátor

A kde ta situace hoří, když to řeknu lidově?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Popravdě řečeno máme dva segmenty, kde skutečně ta situace je velmi problematická. Jednak je to příměstská doprava, a to, když, nerada bych vypadala jako pragocentrista, ale úplně nejhorší je situace ve Středočeském kraji a hlavním městě Praze, protože příměstské jednotky máme starší než čtyřicet let některé. A nově dodávané jednotky, se kterými se setkáváte, City Elephant, samozřejmě ta dodávka není tak dynamická a ta pořizovací cena je poměrně vysoká, takže zatěžuje objednatele opravdu vysokými odpisy. Pro pražskou aglomeraci, respektive pro příměstskou, příměstskou dopravu v Praze bysme potřebovali v současné době dodat ještě sedmdesát nových vozidel tak, abysme byli schopni, schopni tuto, tuto aglomeraci plně obsloužit. A potom je to samozřejmě aglomerace Brna a Ostravy, kde jdeme cestou rekonstrukcí.

František LUTONSKÝ; moderátor

Já vás, nezapomeňte tu myšlenku, u té Prahy sedmdesát vozidel ...

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Sedmdesát jednotek.

František LUTONSKÝ; moderátor

Sedmdesát jednotek, tak to se omlouvám za interpretaci.

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Sedmdesát jednotek, potom jsou to samozřejmě ty Brna a Olomouce a Ostravy, kde jdeme cestou rekonstrukcí.

František LUTONSKÝ; moderátor

A do kdy je to potřeba? Včera už bylo pozdě?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Včera bylo pozdě, ano. Tak to ...

František LUTONSKÝ; moderátor

A kdy to zvládnete?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Zmínila jsem se o tom, že máme vozidla, která se pohybují na hranici čtyřiceti let. Průměrné dodávky se pohybují mezi osmi až dvanácti vozidly ročně. Situaci předpokládáme, že bychom mohli urychlit trochu s využitím programu Evropské unie na obnovu vozového parku, kde připravujeme řadu projektů pro krajské objednatele tak, abychom na určitých jím, jím, pro ně zájmovejch, zájmových tratí nabídli nový model financování s tím, že to je neefektivnější způsob, jak pořídit to vozidlo, protože až padesát procent prostředků by bylo možno získat z Evropské unie bez toho, že by zatížily rozpočet České republiky. Tu zbývající část by posléze dodal dopravce jako takový a tuto část by odepisoval.

František LUTONSKÝ; moderátor

Tak mě napadá, kde je chyba v těch příměstských spojkách, že nejste schopni nakoupit vlakové soupravy, které by si samy na sebe vydělaly?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Je to cena pro objednatele, protože pořizovací cena jednotky City Elephant je vyšší než dvě stě dvacet milionů korun.

František LUTONSKÝ; moderátor

Ale vy jako provozovatel a poskytovatel té vlakové dopravy, tak nejste schopni, zejména na těch příměstských spojkách, vydělat?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Skutečně nikoliv, protože ta jízdenka, pokud by ta příměstská doprava měla být samofinancovaná, tak kapacitou City Elephant nabízí zhruba tři sta dva míst k sezení a dalších sto ke stání, to znamená, kapacita čtyři sta lidí. Při jízdě v pražské aglomeraci na traťové jízdence to za účetní období odpisování dvaceti let není schopni cestující uhradit. Ono je to jasné i ten rozdíl vyplývá ...

František LUTONSKÝ; moderátor

Ne, já totiž, když jsem, když jsem četl studie soukromých firem, které se chystají vstoupit na českou železnici, tak říkají, že jediné, kde se dá vydělávat, tak je trať Praha-Ostrava a ty příměstské trati. Tak se ptám, jestli to neděláte moc draho?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Takhle, já jsem řekla, že je poměrně vysoká pořizovací hodnota vozidla. Pokud nasadíte vozidlo, které bude v pořizovací hodnotě do sta milionů, tak jste pod, pod polovinou této částky a ten závazek se samozřejmě nějakým způsobem pokryje. Nedá se předpokládat, že by i příměstskou dopravu soukromá společnost provozovala dlouhodobě bez dotace, byť z vlastního jiného podnikání, nebo bez dotace od objednatele. Stejná situace je v dálkové dopravě, což je druhá oblast, která nás hodně pálí. Tam jsme šli cestou rekonstrukcí, takže některá vozidla máme k dispozici, ale samozřejmě kapacitně poptávce nestačíme a jezdíme skutečně s vozidly, která jsou, která jsou někde na hraně mezi dvaceti, třiceti lety.

František LUTONSKÝ; moderátor

Ještě otočme list, protože České dráhy se teď o víkendu dostaly do médií v takové nepříliš lichotivé souvislosti, kdy vypadl jeden z fanoušků fotbalového Baníku Ostrava z vlaku. Vyšetřujete nějakým způsobem ještě tuhle nehodu, nebo je to pro vás skončená věc?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Tak samozřejmě tuto nehodu vyšetřuje náš odbor bezpečnosti, šetří jí Drážní inspekce standardně jako každou mimořádnou událost, šetří jí policie. Je to skutečně nepříjemná událost. Nasadily se tam, nasadila se tam vozidla tak, jak se na tyto zvláštní vlaky pro fanoušky Baníku nasazují. To znamená, nejsou to vozidla ta nejnovější, protože ty škody na interiéru obvykle přesahují poměrně, dosahují poměrně vysokých částek. A my jsme zatím nebyli schopni, byť jsme se snažili, dospět k dohodě, vůbec k jednání s odborovým svazem, jak, jak v těchto případech, k těmto případům postupovat, přistupovat. Takže většinou při zavedení zvláštního vlaku reagujeme na poptávku policie, protože samozřejmě i z našeho hlediska je lepší, když fanoušci jedou ve zvláštním vlaku bez toho, že by se míchali mezi normální cestující, zhoršovali jim kvalitu ...

František LUTONSKÝ; moderátor

A to platí kdo?

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Cestující. Platí to České dráhy bohužel. Vybíráme jízdné. Takže samozřejmě snažíme se za asistence policie vybrat jízdné, což při, když to řeknu hodně ošklivě, do doby, kdy jsou fanoušci jakžtakž střízliví, tak to není nebezpečné ...

František LUTONSKÝ; moderátor

Aha, takže prvních deset kilometrů za Ostravou.

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

V opačném případě už to potom znamená skutečně, že bez asistence policie nejsme schopni vybrat ani to jízdné. Ale samozřejmě je to i pro nás lepší než to, co se stalo v sobotu, že se nám řada fanoušků, odmítla nastoupit, respektive nenastoupila do zvláštního vlaku a jela standardním vlakem InterCity, což samozřejmě znamenalo obtěžovat cestující. Ve finále jsme ten vlak zpozdili. Máme tam nějaké škody na vnitřním zařízení, takže je lépe pro nás vypravit speciál, protože vozidlo, které, lepší vozidlo, které dáme do opravy, tak nám chybí na standardním výkonu. Pocítí to cestující v tom, že je zeslabená souprava, nemáme vozidlo na zahraniční výkon. Takže samozřejmě jde to na náklady Českých drah, vybíráme jízdné. Vždycky je to ztrátová záležitost.

František LUTONSKÝ; moderátor

Ludka (**Hnulíková**), ředitelka odboru osobní dopravy a přepravy Českých drah, já vám děkuji za rozhovor, paní ředitelko.

Ludka (**HNULÍKOVÁ**); ředitelka, odbor osobní dopravy a přepravy ČD

Není zač, na shledanou.

František LUTONSKÝ; moderátor

A vám, divákům ČT 24, díky za pozornost, kterou jste nám dnes věnovali. Mějte se hezky a klidný večer.