

# „Česká rarita. Tři spoje za 20 minut na hlavní trati.“

**Generální ředitel Českých drah Petr Žaluda** včera hovořil se studenty Dopravní fakulty Univerzity Pardubice o železniční dopravě. A přitom si vzal na mušku soukromé firmy, které konkurují Českým drahám na hlavní trati.

**PARDUBICE** Když generální ředitel Českých drah Petr Žaluda při včerejší besedě na půdě pardubické univerzity mluvil o nutném snížení nákladů, tak trochu si naběhl.

„Myslíte si, že by šlo ušetřit na generálním ředitelství?“ zeptal se jeden student Petra Žaludy a bouřlivý smích desítek jeho kolegů potvrdil, že úspory u největšího železničního dopravce veřejnosti stále očekává.

„Možnost je vždycky. Ale i bílé límečky jsou potřeba. A jestliže nám fotovoltaika zdražila ročně energii o 600 milionů korun, tak to já neušetřím, i kdybych propustil na generálním ředitelství všechny lidi,“ řekl s úsměvem jeden z nejlépe placených manažerů státní firmy.

Část vystoupení věnovaná konkurenci studenty zaujala, Petr Žaluda si vůči konkurenčním dopravcům nebral servítky.

## Jen oprášili staré vlaky, vzkazuje konkurenci

„Jeden konkurent v uvozovkách si pořídil pár starých vagonů a lokomotiv a jen je krásně oprášil, další si pořídil tramvaj a teď s ní jezdí dlouhé tratě. Otázka je, jak dlouho tak dokáže jezdit, protože je to pořád tramvaj. Ale železniční doprava je lokomotiva a sedm osm vagonů za ní, pak je to ta efektivita,“ řekl Petr Žaluda, podle něhož České dráhy investují do nových vozidel podstatně

více než soukromníci. Jen letos uvedou do provozu 220 nových nebo modernizovaných lokomotiv a v roce 2014 začne jezdit z Prahy přes Brno na Vídeň a Graz 10 zcela moderních souprav Railjetu, sedm z nich budou obsluhovat České dráhy.

„Dnešní provoz na trati Praha - Ostrava je světovou raritou, když jezdí ve vybraných časech během dvaceti minut tři spoje. Nikde na světě nikdo nedovolí, aby byla trať takto vytížena - pak jsou zpož-

## Konkurence sice přináší zajímavou cenu, ale otázka je, jak dlouho je schopna s ní jezdit.

**Petr Žaluda**, generální ředitel ČD

řívány regionální vlaky a nákladní doprava není už skoro schopna na této trati jezdit,“ řekl ředitel drah, podle něhož jsou nejvýkonnější železniční dopravci v zemích, které nemají téměř vůbec liberalizovaný trh.

„Konkurence sice přináší zajímavou cenu, ale otázka je, jak dlouho je schopna s těmi cenami jezdit. Snahou je nalákat lidi, a pak stejně musejí zdražit,“ dodal.

U studentů ředitel Českých drah docela zabodoval.

„Přednáška byla velice zajímavá, nejvíc mě zaujalo, jak mluvil o režijních jízdenkách, že firma

musí tolika lidem dávat režijní jízdenky, i když to nejsou její zaměstnanci,“ řekl například třeták Jan Šnejdrla od Zlína.

České dráhy skutečně vydávají zhruba 150 tisíc režijních jízdenek ročně, ale jen 30 tisíc je určeno pro její zaměstnance.

## Chtějí prodávat víc jízdenek elektronicky

Za další břemena minulosti označil nejvyšší představitel drah například starost o prostory, které využívají i cestující jiných dopravců, povinnost řídit se zákonem o veřejných zakázkách či zastaralý vozový park.

Otázka jednoho studenta mířila například k tomu, jak hodně se České dráhy snaží o zvýšení počtu elektronicky prodaných jízdenek. Dozvěděl se, že z dnešních pěti procent se chtějí dostat k hranici dvaceti procent. Dotaz na minusové hospodaření ČD Cargo skončil odkazem na vliv ekonomické recese a velké poplatky za dopravní cestu.

Setkání s šéfem Českých drah ocenili zjevně uznalým potleskem i nejmladší studenti dopravní fakulty.

„Potvrdilo se mi, že se soukromníci zbytečně hodně navážejí do Českých drah. Dozvěděl jsem se spoustu zajímavých věcí a nepřišlo mi to jako ztráta času,“ řekl Michal Konrád ze Dvora Králové nad Labem.

**Jaroslav Hubený**



**Žaluda před studenty** Generální ředitel Česka neodpustil pár rýpanců do konkurence.

## **„Česká rarita. Tři spoje za 20 minut na hlavní trati.“**

**26.3.2013 Mladá fronta DNES str. 3 Kraj Pardubický**

*Jaroslav Hubený* Univerzita Pardubice

Generální ředitel Českých drah Petr Žaluda včera hovořil se studenty Dopravní fakulty **Univerzity Pardubice** o železniční dopravě. A přitom si vzal na mušku soukromé firmy, které konkurují Českým drahám na hlavní trati.

PARDUBICE Když generální ředitel Českých drah Petr Žaluda při včerejší besedě na půdě **pardubické univerzity** mluvil o nutném snižování nákladů, tak trochu si naběhl. „Myslíte si, že by šlo ušetřit na generálním ředitelství?“ zeptal se jeden student Petra Žaludy a bouřlivý smích desítek jeho kolegů potvrdil, že úspory u největšího železničního dopravce veřejnost stále očekává.

„Možnost je vždycky. Ale i bílé límečky jsou potřeba. A jestliže nám fotovoltaika zdražila ročně energii o 600 milionů korun, tak to já neušetřím, i kdybych propustil na generálním ředitelství všechny lidi,“ řekl s úsměvem jeden z nejlépe placených manažerů státní firmy.

Část vystoupení věnovaná konkurenci studenty zaujala, Petr Žaluda si vůči konkurenčním dopravcům nebral servítky.

Jen oprášili staré vlaky, vzkazuje konkurenci

„Jeden konkurent v uvozovkách si pořídil pár starých vagonů a lokomotiv a jen je krásně oprášil, další si pořídil tramvaj a teď s ní jezdí dlouhé tratě. Otázka je, jak dlouho tak dokáže jezdit, protože je to pořád tramvaj. Ale železniční doprava je lokomotiva a sedm osm vagonů za ní, pak je to ta efektivita,“ řekl Petr Žaluda, podle něhož České dráhy investují do nových vozidel podstatně více než soukromníci. Jen letos uvedou do provozu 220 nových nebo modernizovaných lokomotiv a v roce 2014 začne jezdit z Prahy přes Brno na Vídeň a Graz 10 zcela moderních souprav RailJetu, sedm z nich budou obsluhovat České dráhy.

„Dnešní provoz na trati Praha Ostrava je světovou raritou, když jezdí ve vybraných časech během dvaceti minut tři spoje. Nikde na světě nikdo nedovolí, aby byla trať takto vytížena - pak jsou zpožděny regionální vlaky a nákladní doprava není už skoro schopna na této trati jezdit,“ řekl ředitel drah, podle něhož jsou nejvýkonnější železniční dopravci v zemích, které nemají téměř vůbec liberalizovaný trh.

„Konkurence sice přináší zajímavou cenu, ale otázka je, jak dlouho je schopna s těmi cenami jezdit. Snahou je nalákat lidi, a pak stejně musejí zdražit,“ dodal.

U studentů ředitel Českých drah docela zabodoval.

„Přednáška byla velice zajímavá, nejvíc mě zaujalo, jak mluvil o režijních jízdenkách, že firma musí tolika lidem dávat režijní jízdenky, i když to nejsou její zaměstnanci,“ řekl například třeták Jan Šnejdrla od Zlína.

České dráhy skutečně vydávají zhruba 150 tisíc režijních jízdenek ročně, ale jen 30 tisíc je určeno pro její zaměstnance.

Chtějí prodávat víc jízdenek elektronicky

Za další břemena minulosti označil nejvyšší představitel drah například starost o prostory, které využívají i cestující jiných dopravců, povinnost řídit se zákonem o veřejných zakázkách či zastaralý vozový park.

Otázka jednoho studenta mířila například k tomu, jak hodně se České dráhy snaží o zvýšení počtu elektronicky prodaných jízdenek. Dozvěděl se, že z dnešních pěti procent se chtějí dostat k hranici dvaceti procent. Dotaz na minusové hospodaření ČD Cargo skončil odkazem na vliv ekonomické recese a velké poplatky za dopravní cestu.

Setkání s šéfem Českých drah ocenili zjevně uznalým potleskem i nejmladší studenti dopravní fakulty.

„Potvrdilo se mi, že se soukromníci zbytečně hodně navážejí do Českých drah. Dozvěděl jsem se spoustu zajímavých věcí a nepřišlo mi to jako ztráta času,“ řekl Michal Konrád ze Dvora Králové nad Labem.

\*\*\*

Konkurence sice přináší zajímavou cenu, ale otázka je, jak dlouho je schopna s ní jezdit. Petr Žaluda, generální ředitel ČD

Foto popis| Žaluda před studenty Generální ředitel Českých drah Petr Žaluda si neodpustil pár rýpanců do konkurence.

Foto autor| Foto: Radek Kalhous, MAFRA

Regionální mutace| Mladá fronta DNES - pardubický kraj