

Kraj čekají další změny v tarifech jízdného

18.11.2022 - | Krajský úřad Středočeského kraje

V případě reformy se hovořilo především o náhradě nevyhovujících železničních vozidel v osobní dopravě. Krok však výrazně zatíží krajský rozpočet, nicméně investice jsou už nutné. „Stávající stav veřejné dopravy není udržitelný, jak z pohledu kapacitního, tak z i z hlediska komfortu pro cestující, ale rovněž z pohledu finanční stability celého systému“ konstatuje Petr Borecký.

Zároveň tím připomněl fakt, že dopravní obslužnost a její rozvoj není možné financovat pouze ze současných peněz kraje. „Podpora státu je nezbytná, ideálně prostřednictvím změněného systému rozpočtového určení daní, na kterém kraj ročně trácí miliardy korun. Dále by měl stát navýšit objem peněz, které krajům vyplácí jako svůj podíl financování železniční dopravy tak, aby bylo dodrženo stanovené procento sjednané mezi státem a kraji ve smlouvě,“ jmenuje Petr Borecký faktory ovlivňující financování regionální dopravní obsluhy. „Nemluvě o tom, že dále nám významně vzrostou náklady při zavádění bezemisních autobusů, a především budování potřebné infrastruktury. Bude to v řádech stovek milionů korun ročně. V realistické variantě vývoje výdajů očekáváme, že v roce 2034 budou výdaje na dopravní obslužnost ve výši až 7,3 miliardy korun ročně v dnešních cenách, jedná se tedy téměř o zdvojnásobení oproti současnému stavu,“ vypočítává Petr Borecký.

V nejbližších letech se podaří nahradit některá nejvíce zastaralá železniční vozidla. Už příští rok v prosinci vyjedou na linky S6 (Praha – Rudná – Beroun) a S75 (Beroun – Rakovník) motorové jednotky PESA (obdoba modelu RegioShark), na konci roku 2024 je budou následovat elektrické jednotky pro 240 cestujících RegioPanter. Ve střednědobém výhledu kraj počítá s dokončením modernizace trati z Prahy do Kladna, změnou napájecí soustavy na trati z Prahy do Berouna a samozřejmě pořízením asi 60 jednotek pro čtyři sta cestujících (náhrada CityElefantů, definitivně by měly skončit v roce 2044). „Postupem let bychom měli společně s dopravci a Prahou investovat do obnovy techniky asi 45 miliard korun.“ V dlouhodobém horizontu by kraj rád zavedl nové spoje z Prahy do Mladé Boleslavi přes Lysou nad Labem anebo nasazoval první vozidla na alternativní pohon (Posázaví, Benešovsko, Berounsko, Kladensko a Mladoboleslavsko).

V případě autobusové dopravy už některé kroky vedoucí ke změně už kraj zahájil. V návaznosti na skončení stávajících smluv v listopadu 2024 běží výběrová řízení na nové dopravce, kteří budou zajišťovat dopravu od prosince 2024. Tendry jsou rozděleny do 4 vln a celkem se soutěží 35 oblastí. Soutěží se na dobu deseti let.

Dalším tématem byly změny tarifů a jejich dopady na cestující. Změny si kladou za cíl přinést do systému peníze, ale také přehlednost a jednoduchou orientaci v tarifu pro cestující, což zatraktivní cestování a umožní postupnou automatizaci odbavení. Příští rok by měl přestat platit systém kruhových pásem okolo metropole. Dnes jich je už 12 a pokrývají nejen Středočeský kraj, ale mají též přesahy do krajů sousedních.

Změní se i ceny jízdného, které zdraží, ale také zlevní – podle toho, z jaké části kraje cestujete. Ke změnám v rámci systému Pražské integrované dopravy by mělo dojít od 1. dubna 2023. Nástupní sazba za svezení autobusem nebo vlakem by měla být 20 korun. Ze současné jízdenky na 30 minut a dvě pásma za 22 korun se nově nejspíše stane jízdenka za 30 korun na 30 minut pro tři pásma. Zdraží i další jednotlivé jízdenky. Naopak ceny předplatného se zvýší jen o 5 %, tedy hluboko pod úrovní inflace. V pásmech 8–13 pak dojde k výraznému zlevnění, a to až o polovinu. Stále však jde jen o návrh. Rozhodující slovo budou mít krajští zastupitelé. Jejich jednání se uskuteční za dva týdny.

<https://www.kr-stredocesky.cz/web/urad/home/-/blogs/kraj-cekaji-dalsi-zmeny-v-tarifech-jizdneho>