

Putinova válka likviduje v Česku MHD. Ruší se linky a zdražuje jízdné

SZ seznamzpravy.cz/clanek/domaci-putinova-valka-likviduje-v-cesku-mhd-rusi-se-linky-a-zdrazuje-jizdne-214539



Analýzu si také můžete poslechnout v audioverzi.

Co se v analýze dočtete

Například v Českých Budějovicích mohou cestující v městské hromadné dopravě přijít až o pětinu spojů. Stejně tak uvažují ve Zlíně.

V mnoha městech kvůli vysokým cenám energií zdražili jízdné nebo o tom uvažují. Současné ceny jsou prý neudržitelné.

Po letech snažení, aby lidé přestoupili z automobilů do veřejné dopravy, to může vést naopak k odlivu pasažérů. Pro rozpočty některých domácností budou náklady na MHD neúnosné.

Paradoxně nejlépe jsou na tom města se zastaralými vozy na naftu. Naopak provoz vozů na stlačený zemní plyn, trolejbusů, tramvají se nyní výrazně prodraží.

Od září omezily České Budějovice provoz tří linek – 1, 3 a 9, a to aby ušetřily v době obrovského nárůstu cen energií – zaviněného ruským vpádem na Ukrajinu – a také neplýtvali řidiči na méně obsazené spoje. Stejně tak v Pardubicích si cestující počkají na nejfrekventovanějších linkách autobusů a trolejbusů dvanáct namísto obvyklých deseti minut.

Brno zase o víkendech místo autobusů na stlačený plyn vypravuje klasické naftové vozy, jejichž provoz aktuálně vychází levněji.

A například Opava už v březnu předělala jízdní řády a omezila trolejbusovou dopravu. Ubrala sedm spojení, a zbyly tak čtyři páteřní linky s proměněnými trasami. K tomu se o 13 procent zdražovalo časové jízdné.

„Za současných podmínek nebudou moci některá města poskytnout veřejnou dopravu ve stávajícím rozsahu. Škrty v dopravní obslužnosti jsou ale dlouhodobě nevratným procesem. Aby došlo k výrazným úsporám v provozních nákladech, znamenalo by to propouštění a rozprodej dopravních prostředků,“ vysvětluje předseda Sdružení dopravních podniků ČR Tomáš Pelikán, že s úsporami to není tak jednoduché.

Seznam Zprávy pro ukrajinské běžence

Znáte nějaké ukrajinské běžence? Máte je ve svém okolí? Nasdílejte jim důležité informace, které pro ně připravují Seznam Zprávy, například o očkování proti covidu.



Українці можуть безкоштовно вакцинуватися проти коронавірусу в Празі

16. 9. 7:00

Seznam Advertorial



Tyhle podlahy přepíše učebnice moderního bydlení

Do drastických škrtnů se proto žádný dopravní podnik zatím nepustil. Ve spolupráci s městy ale zvažují některá úsporná opatření. Ať z dlouhodobého pohledu tvrdá, nebo zase měkčí, která ale pomohou jen krátkodobě. Záleží totiž z velké části na tom, jestli města uhradí dopravním podnikům kompenzace nákladů.

Pokud by například v Českých Budějovicích nenašli radní v kase žádné prostředky navíc, mohli by cestující přijít až o pětinu spojů. Stejně tak uvažují ve Zlíně. Jestliže by město chtělo ušetřit desítky milionů korun, musely by se rušit spoje, snižovat jejich frekvence a zároveň i zdražit jízdné.

„Jde o to najít cestu, aby byla MHD využívána, seškrtnáním spojů by se jejich využívání mohlo ještě snížit,“ uvedl primátor Zlína Jiří Korec (ANO).

Hledání pěti miliard

O omezení dopravy se bude jednat také v Hradci Králové, konkrétní podobu ale bude vyjednávat až nové vedení města. Dopravnímu podniku se totiž už letos zdražila elektřina trojnásobně a o dalších 30 procent poroste cena příští rok. Jihlava pak uvažuje, že přechodně nasadí naftové autobusy namísto těch na stlačený zemní plyn nebo trolejbusů. Jejich provoz nyní zkrátka vychází levněji.

Podle propočtů Sdružení dopravních podniků už letos dražší nafta, elektřina i plyn stály městskou hromadnou dopravu dohromady o 1,5 miliardy korun více než v roce 2021. Města a obce ale zvýšené náklady dopravním podnikům kompenzovaly jen ze dvou třetin.

Teprve příští rok však ceny energií skutečně vystřelí. Olomoucký dopravní podnik například zaplatí za plyn desetkrát tolik než v roce 2021. Jihlavě se zdraží účty za elektřinu o 893 procent. Celkově pak Sdružení dopravních podniků odhaduje, že náklady dopravních podniků letos vzrostou o 2,2 miliardy a v roce 2023 o dalších 2,8 miliardy. Namísto devíti procent v roce 2021 se energie na celkovém rozpočtu dopravních podniků budou podílet z pětiny.

Ačkoliv by se dalo předpokládat, že s dodatečnými kompenzacemi pro dopravní podniky budou mít problémy spíš obce s menšími rozpočty, opak je pravdou. U velkých měst totiž vzhledem k šíři nabízených služeb okupuje veřejná doprava významnou část rozpočtu. V Praze, Brně, Ostravě nebo Plzni představuje kompenzace dopravnímu podniku od města čtvrtinu celého rozpočtu. U menších měst je to pak od šesti do 15 procent.

Zrovna brněnský dopravní podnik dostal od města speciální injekci. Požadovaných 2,75 miliardy mu přistálo v rozpočtu na rok 2023. Mimochodem je to o 550 milionů korun víc než letos. Jenže ani čtvrtinový nárůst stačit nebude.

„Potřebovali bychom o miliardu více. Další postup tak bude záviset na jednání s městem,“ nechce být konkrétnější mluvčí Dopravního podniku města Brna Hana Tomašíková, jaká úsporná opatření přicházejí v úvahu.

Škrtne se polovina, ušetří pětina

Důležité je ale poznamenat, že ne každá úspora ušetří peníze. Zní to samozřejmě zvláště, ale u dopravních podniků prostě platí, že i výrazné omezení služeb nutně nepřinese do rozpočtu odpovídající peníze navíc.

„Příklad přes palec: Kdybyste zrušil polovinu spojů, neznamená to 50procentní úsporu, ale jen 15 až 20 procent. Pořád totiž budete mít náklady na platy a odpisy. Ušetříte tak jen na pohonných hmotách,“ zjednodušuje problematiku otázku úspor Petr Židek (ODS), liberecký radní a předseda dozorčí rady Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou.

Následuje obsah vložený z jiného webu. Zde jej můžete přeskočit.

Přejít před obsah vložený z jiného webu.

Čili kdyby některé město přistoupilo třeba ke zdvojnásobení intervalů na všech linkách, rozhodně tak na provozu neušetří tolik, aby se takto razantní omezení dopravní obslužnosti vyplatilo.

„Pokud bychom uvažovali o nějakých rozumných redukcích, pak by například místo tří nočních linek jezdily dvě, a prodlužovali bychom o pár minut interval ve špičce,“ předestírá možné scénáře Pelikán, který je nejen předsedou Sdružení dopravních podniků, ale také šéfem toho pardubického.

Vyjma kompenzací a rušení spojů pak přichází v úvahu už jen jeden zásadní krok, a to zdražení jízdného. Rozhodnutí, které ale s komunálními volbami za dveřmi není zrovna populární.

Pojedou v Brně tramvaje?

Brněnská MHD má problém. Dopravní podnik zatím nemá nakoupené energie na příští rok. Problém je s plynem. Firma dokonce zvažuje koupit dieselové autobusy místo těch na plyn.

„Musíme ale část nákladů přenést na cestující. Před volbami to samozřejmě nikdo nechce říkat, ale jestliže se zvedly náklady na energie desetinásobně, i když po regulaci cen pak třeba jen troj- nebo pětinasobně, tak jízdenka nemůže stát 15 nebo 20 korun. Na druhou stranu nejde, aby byla za 50, protože pak s námi zase nikdo nepojede,“ naznačuje Pelikán, že před nepříjemnou otázkou budou stát všechna města.

Nicméně řada dopravních podniků už nedávno musela zdražovat. Cestující v Mariánských Lázních zaplatí od letoška o pětinu víc za časové jízdné a 18 korun místo původních 15 Kč za jednorázovou jízdenku. O čtyři koruny na 20 Kč pak zdražila základní jízdenka také v Českých Budějovicích. Stejně tak se zvedaly ceny v už zmíněné Opavě nebo Mostu a Litvínově, a to v průměru o 20 procent. Zdražovat bude ale i meziměstská doprava. Například ve vlacích dopravce RegioJet si už letos připlatí cestující meziročně o 10 až 15 procent a ceny jízdného budou stoupat patrně i v roce 2023.

Nejdřív řidiči, pak covid a teď energie

Problémy dopravních podniků se totiž nedaří řešit, ale naopak se kumulují. Zaprvé dlouhodobě dopravním podnikům chybí řidiči. Hradec Králové tak musel na celý srpen zcela zrušit linky 4 a 8. V už zmíněných Českých Budějovicích se omezovaly spoje nejen kvůli financím, ale právě i nedostatku řidičů.

A třeba i v hlavním městě některé spoje nejezdí. Naposledy od 7. září platí omezení pro linky 204 a 224. Jezdí podle víkendového jízdního řádu s hodinovým, namísto půlhodinového intervalu. Prakticky každý den navíc dochází k rušení konkrétních spojů v rámci Pražské integrované dopravy. V pátek 16. září takto například nevyjelo 41 spojů na linkách 311, 326, 327, 331, 397, 461, 462, 469 a 582.

Podle analýzy iRozhlasu se po covidu nevrátila městská hromadná doprava do běžného provozu ani v Brně. V druhém největším městě už například není rozdíl mezi páteřními a ostatními linkami tramvají, všechny jezdí ve stejném, tedy delším intervalu.

Zadruhé se dopravní podniky nestihly ještě ani nadechnout po ztrátovém covidovém období. Lidé během pandemických restrikcí omezili cestování hromadnou dopravou a navíc se do ní nevrátili ani po zrušení nejrůznějších proticovidových pravidel. Podle studie Univerzity Jana Evangelisty Purkyně přešlo 13 procent Čechů při cestách do práce z veřejné dopravy na automobilovou. Například českobudějovickému dopravnímu podniku oproti jaru 2019 schází stále 23 procent cestujících.

Jak se bude šetřit

Vysoké ceny energií možná donutí dopravní podnik v Pardubicích hledat úsporné plány na příští rok. Jedním z řešení jsou škrty v dopravních výkonech, například autobusy přestanou jezdit do okolních obcí.

Zatřetí situaci jednotlivých dopravních podniků ovlivňují fixace cen. Některé společnosti mají to štěstí, že budou nakupovat elektřinu za stejnou cenu ještě i celý příští rok. Příkladem může být Ústí nad Labem nebo Olomouc, kde tak bude náklady zvyšovat „jen“ růst ceny plynu a nafty. Naopak v Pardubicích zatím nemají na rok 2023 ani obchodníka.

„Pětkrát jsme soutěžili dodavatele plynu, ale nikdo si nás nechce vzít, protože 11 GWh je prostě obrovské množství. A jelikož se spekuluje, jestli vůbec plyn bude, tak obchodníci ani nabídky nedávají,“ popisuje ředitel pardubického dopravního podniku Tomáš Pelikán.

Zastropování i pro dopravní podniky

Pomohou ale kompenzace od vlády. Vláda prodloužila dobu, během které bude platit snížení spotřební daně na naftu o 1,5 koruny na litr – místo do konce září 2022 bude úprava platit až do prosince 2023. Zásadní je ale především zastropování cen silové elektřiny a plynu na úrovni šesti korun, respektive tří korun za kilowatthodinu (bez nákladů za distribuci), které nebude platit jen pro domácnosti, ale také pro veškeré veřejné služby, tedy i dopravní podniky.

„Zastropování se vztahuje i na všechny dopravní podniky, které tak budou nakupovat energie za výrazně nižší peníze, než hrozilo,“ potvrzuje pro Seznam Zprávy ministr dopravy Martin Kupka (ODS).

Brněnský dopravní podnik má letos fixovanou cenu elektřiny na úrovni 4,8 koruny za kWh. Při plánování na příští rok pak počítal se zvýšením na sedm korun, ale posléze cena vystoupala až k 20 korunám. Díky vládnímu zastropování se ale v Brně mohou vrátit alespoň zhruba k původním kalkulacím.

„Pokud ceny energií budou zastropovány pro veřejný sektor, tedy i pro Dopravní podnik města Brna ve výši deklarované vládou, tak nebude nutné přijímat další úsporná opatření ve vztahu k cestujícím,“ je tak přesvědčený brněnský radní pro dopravu Petr Kratochvíl (ODS).

Kde můžete ušetřit

Vedle úsporného tarifu a odpuštění poplatků za obnovitelné zdroje vláda připravila další úlevu lidem v době drahých energií.

Zastropovala ceny elektřiny a plynu. Kolik by úspora mohla činit při vaší spotřebě, ukáže kalkulačka.

Plošně ale půjde náročná ekonomická situace dopravních podniků jen těžko řešit. Liší se totiž do velké míry i strukturou vozového parku. Autobusy na stlačený zemní plyn provozuje 13 dopravních podniků, stejný počet má také trolejbusy a sedm společností spravuje i tramvajovou dopravu. Paradoxně nejlépe na tom jsou podniky, které třeba nestihly ještě natolik zmodernizovat svůj vozový park a stále si udržují většinu autobusů na naftu.

Od roku 2025 ale budou muset veřejní zadavatelé včetně dopravních podniků pořizovat při nákupu autobusů minimálně 41 procent z nich jako nízkoemisní, od roku 2030 je to pak dokonce 60 procent. Počítá s tím evropská směrnice, kterou měla česká legislativa převzít nejpozději do loňského 2. srpna, to se ale nestihlo. Komise kvůli tomu s Českem vede řízení a prodloužila lhůtu do 6. září. Ani tu ale čeští zákonodárci nestihli, a tak reálně hrozí, že Evropská komise Česko zažaluje. Podle doporučených pravidel by se ale stejně měly už dopravní podniky novou směrnicí řídit.

Ačkoliv by se možná zdálo výhodnější nyní tlak na rychlý nákup nízkoemisních vozidel odlehčit, Ministerstvo dopravy ho vidí jako jedinou možnost, jak zajistit udržitelnou veřejnou dopravu v budoucích letech.

„Nyní je to samozřejmě složitější, to nijak nezastírám, ale i další vývoj půjde směrem k posilování energetické nezávislosti. Bez ohledu na aktuální situaci tak platí, že bude namísto dál podporovat i alternativní zdroje,“ dodává Kupka.

Zatímco pro dopravní podniky to tak v následujících letech znamená, že musí pokračovat v modernizaci vozového parku, výhled pro cestující v příštích několika měsících nedává moc důvodů k radosti. Dopravní obslužnost se totiž patrně zhorší. Zvláště pokud si zrovna to které město vytáhlo černého Petra – zdražení energií bude rapidní a kompenzace od města nevykryjí všechny náklady. K tomu se dá očekávat, že veřejná doprava na některých místech podraží. To už ale může být pro rozpočty některých domácností v současné době opravdu těžko únosné.

Čtěte analýzy Seznam Zpráv

[Volby v Praze dopadnou vždy špatně. Zlaté vejce se změnilo v prokletí](#)

[Marný konec byrokracie: Úředníci si nechtějí podříznout větev](#)

[Rusko krvácí a umírá ve velkém. Na bojišti má už méně vojáků než Ukrajina](#)

[Evropa nesmí s energiemi zopakovat 40 let staré chyby USA z ropné krize](#)

[Putin prohrává válku na Ukrajině. Začne hrozit jadernými zbraněmi](#)