

Vlak a autobus společně vyhrají

Na jižní Moravě funguje integrovaný dopravní systém na území celého kraje. Samospráva spolu s dopravci plánuje další přestupní uzly, cestující se brzy dočkají modernějších vozidel.

Dříve se na jihu Moravy nezdálo, že na trase jela v jeden okamžik řada spojů se stejným cílem a v každém z těchto spojů cestující zaplatil jiné jízdné. Dnes cestující nastoupí do prvního spoje, který jede jeho směrem, a zaplatí vždy stejnou cenu, přičemž jeho jízdenka platí až do cíle cesty, i kdyby několikrát přestupoval. O fungování integrovaného systému jsme mluvili s hejtmánem Jihomoravského kraje Michalem Haškem.

Jak hodnotíte ukončení dopravní integrace na jihu Moravy a kolik to kraj ročně stojí? Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje je prvním systémem v České republice, kterému se podařilo na území celého kraje pokrýt veškerou veřejnou dopravu dotovanou z veřejných zdrojů. Zahnuje železniční, regionální autobusovou, ale i městskou hromadnou dopravu v Brně a dalších osmi městech kraje. Toto řešení umožňuje výrazně lépe a efektivněji plánovat provoz veřejné dopravy, zajistit pravidelnou a častou dopravu i do men-

ších obcí ležících mimo železnici a díky spojení v mimošpičkové době a o víkendech podpořit rozvoj zaměstnanosti a současně nabídku pracovní síly pro investory v našem kraji. Ročně vydá Jihomoravský kraj na fungování IDS přes jednu miliardu korun včetně státního příspěvku. Hlavním přínosem pro občany je především zjednodušení sítě linek a cen jízdného.

Jaké stavby plánuje Jihomoravský kraj v rámci přestupních uzlů v letošním roce?

S přispěním Evropské unie chceme vybudovat tři uzly, které občanům usnadní přestup mezi vlaky a autobusy. Za nejdůležitější z nich považují přestupní uzly v Moravském Krumlově. Dále v rámci přípravy zdvojkolejnění a elektrizace tratě Brno – Zastávka u Brna proběhne výstavba uzlu v Tetčicích. Ten usnadní a urychlí cestu do Brna občanům z Ivančicka. A jako třetí plánujeme uzly Šakvice. Ten je vedle cest za prací a do škol rovněž základním výchozím bodem pro turisty směřující na Pálavu a do Mikulova. Kraj dále připravuje někte-



MICHAL HAŠEK

Hejtmán Jihomoravského kraje a předseda Asociace krajů České republiky

V roce 1999 dokončil studia na Právnické fakultě Masarykovy univerzity. V letech 1998 až 2009 byl zastupitelem, místostarostou a starostou obce Drásov. V roce 2002 byl poprvé zvolen do Poslanecké sněmovny (znovu v letech 2006 a 2010).

V letech 2000 až 2004 byl členem Zastupitelstva Jihomoravského kraje a od roku 2008 pracuje jako hejtmán Jihomoravského kraje. Od stejného roku je předsedou Asociace krajů České republiky. Od roku 1998 je členem České strany sociálně demokratické. S manželkou Veronikou má dceru Justýnku.

ré menší přestupní uzly, jejichž realizace bude závislá na přidělení prostředků z Regionálního operačního programu. Pro další programovací období již kraj nepočítá s tím, že by vystupoval u výstavby přestupních uzlů jako „stavebník“.

V sousedním kraji Vysočina počítají s výraznou modernizací železničního vozidlového parku. Jak je to u vás?

České dráhy na základě dohody s Jihomoravským krajem připravují nákup pěti trojvozových a dvou dvovozových dvousystémových elektrických jednotek, jejichž nasazení se předpokládá na linku S2 Křenovice – Brno – Letovice. Celkové investice na obnovu vozidlového parku v této oblasti mají do dvou let dosáhnout více než 850 milionů korun.

To, že České dráhy přistupují k masivní modernizaci, na jednu stranu vnímám pozitivně, neboť jsem toho názoru, že lidé mají právo cestovat v moderních dopravních prostředcích. Nejen v našem kraji jezdí vozidla stará mnoho desítek let. Díky snaze pracovníků Českých drah se je naštěstí stále daří udržovat v provozuschopném stavu. Je však otázkou, kdy doslouží. Na druhou stranu jsem velmi obezřetný, jak se tyto aktivity projeví v celkovém hospodaření Českých drah a zejména jaký vliv budou mít na cenu jízdného. Vě-

řím, že půjde o snížení nákladů na provoz díky nasazení provozně efektivnějších vozidel.

Jak vnímáte vztahy autobusových a železničních dopravců?

Právě díky existenci integrovaného dopravního systému se podařilo odbourat dřívější rivalitu mezi železnicí, autobusy i městskou dopravou. Dopravci pochopili, že vzájemná spolupráce je cestou, jak o cestující nejen nepřicházet, ale dokonce je i získávat. Každý z uvedených druhů dopravy je vhodný pro jiné podmínky a potřeby. Železnice je schopna rychle a kvalitně dopravit velké množství cestujících na větší vzdálenost zejména do spádových center. Linkové autobusy zajistí svoz z míst, kde železnice nevede, a vozidla městské dopravy pak dopraví cestující v rámci jednotlivých měst.

Nehrozí rušení spojů či dokonce zastavení provozu na lokálních tratích?

V současnosti probíhá externí analýza provozu Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Ta nám sdělí, zda jsou v existujícím systému zapotřebí úpravy. K této otázce tedy bude vhodné se vrátit, až bude analýza dokončena a vyhodnocena. Rozhodně nepočítáme s žádnými masivními restrikcemi a rušením spojů. **MARTIN HARÁK**

odpovídá ▾

Pendolinem do Chebu

Tuto sobotu ČD vypravují Pendolino do Chebu. Za jakých tarifních podmínek lze vlak použít?

Dne 14. května pojedou ze stanice Praha hlavní nádraží zvláštní vlak IC 30008 do Chebu. Souprava, tvořená jednotkou Pendolino, zastaví ještě ve stanicích Praha-Smíchov, Plzeň hlavní nádraží a Mariánské Lázně. V úseku Praha hl. n. – Mariánské Lázně je vlak povinně místenkový, přičemž místenky lze vydat pouze do 2. vozové třídy a jejich cena je nula korun.



VLADIMÍR PELÉŠEK
Ředitel Odboru produktů a obchodu

Ve vlaku platí standardní tarifní podmínky, v úseku Mariánské Lázně – Cheb mohou cestující ve vlaku navíc použít zákaznické jízdné IN 50 bez nutnosti prokazovat nárok na tuto slevu. Stejná pravidla platí i ve vlaku IC 30005 při zpáteční jízdě do Prahy.

Na zákaz nástupu cestujících do vlaku 30008/30005 bez platné místenky v úseku Praha – Mariánské Lázně budou cestující upozorněni hlášením staničního rozhlasu, stejně tak na možnost použít oba vla-

▼ foto týdne

