UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

FILOZOFICKÁ FAKULTA

KATEDRA SLAVISTIKY

Městská hromadná doprava v Praze a Moskvě

(vytvoření glosáře)

Public transport in Prague and Moscow

(creation of a glossary)

bakalářská práce

VYPRACOVALA: Denisa Janošíková

VEDOUCÍ PRÁCE: PhDr. Milena Machalová

Olomouc

2020

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Městská hromadná doprava v Praze a Moskvě vypracovala samostatně a veškerou použitou literaturu uvádím v seznamu použitých zdrojů.

V Olomouci dne 6.5. 2020

_____

podpis

V této části bych chtěla poděkovat vedoucí mé bakalářské práce PhDr. Mileně Machalové za pomoc, rady, připomínky a poznatky, které mi během psaní bakalářské práce poskytla. Dále děkuji své rodině za podporu.

_____

podpis

Obsah

ÚVOD 6
1 DOPRAVNÍ SEKTOR – VYMEZENÍ POJMU 7
1.1 CHARAKTERISTIKA DOPRAVNÍHO SEKTORU 7
1.2 VÝVOJ DOPRAVNÍHO SEKTORU 8
1.3 DRUHY DOPRAVY 8
2 MĚSTSKÁ DOPRAVA 9
2.1 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA 10
2.1.1 POČÁTKY MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY 11
2.2 INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY 13
2.2.1 KOMBINACE INDIVIDUÁLNÍ A HROMADNÉ DOPRAVY 14
2.2.2 TARIFNÍ SYSTÉM 15
2.2.3 ODBAVOVACÍ SYSTÉM 16
2.3 DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY V ČR 17
3 PRAHA 18
3.1 OBECNÁ CHARAKTERISTIKA MĚSTA 18
3.2 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD 18
3.3 ORGANIZACE PRAŽSKÉ MHD 20
3.4 TARIFNÍ SYSTÉM PRAŽSKÉ MHD 21
3.4.1 CENÍK JÍZDNÉHO 21
3.4.2 SLEVY 22
4 MOSKVA 24
4.1 OBECNÁ CHARAKTERISTIKA MĚSTA 24
4.2 HISTORIE MOSKEVSKÉ MHD 24
4.3 ORGANIZACE MOSKEVSKÉ MHD 26
4.4 TARIFNÍ SYSTÉM MOSKEVSKÉ MHD 27
4.4.1 DRUHY JÍZDENEK 28

5 SROVNÁNÍ 31
6 ČESKO-RUSKÝ TEMATICKÝ SLOVNÍK 32
ZÁVĚR 41
РЕЗЮМЕ 43
ZDROJE 49
ANOTACE 52
ANNOTATION 52

ÚVOD

Doprava je všude kolem nás a je součástí našich životů. Většina lidí to považuje za samozřejmost. Vyspělost a organizovanost jednotlivých států se odráží právě také v uspořádání městské hromadné dopravy. Hraje ať už větší či menší roli v životě každého z nás, hlavně v životě obyvatel velkých měst.

Správná organizace dopravního systému, jeho propracovanost a poskytování kvalitních služeb jsou důležité nejen pro spokojenost cestujících, ale také dopravců.

Název této práce je Městská hromadná doprava v Praze a Moskvě. Téma jako takové je mi blízké, jelikož poměrně ráda cestuji. Hromadnou dopravu celkově ve svém životě často využívám, a tak i já sama jsem se chtěla s touto problematikou více seznámit.

Ke srovnání jsem zvolila dvě města, která se od sebe liší jak velikostí, tak celkovou infrastrukturou. Prahu – hlavní město země, ze které pocházím, a Moskvu – hlavní město země, jejíž rodný jazyk se učím.

V první kapitole své bakalářské práce se zabývám vymezením pojmu dopravní sektor, jeho charakteristikou a stručným popisem vývoje dopravního sektoru a jednotlivými druhy dopravy.

V následující kapitole je popsána městská doprava, v podkapitolách jsou vysvětleny pojmy jako je městská hromadná doprava, integrované dopravní systémy a jejich součásti. Nechybí ani výpis jednotlivých dopravních prostředků, které v České republice nalezneme.

Ve třetí a čtvrté kapitole už se věnuji dvěma zmíněným městům, historii a vývoji jejich hromadné dopravy, organizaci městské hromadné dopravy a také tarifním systémům.

Pátá kapitola obsahuje krátké srovnání městské hromadné dopravy Prahy a Moskvy. Kapitola je doplněna několika zajímavostmi týkajících se financí a rozpočtu v městské hromadné dopravě obou měst.

Šestou a poslední kapitolou je česko-ruský tematický slovník, který se váže k tématu doprava celkově.

1 DOPRAVNÍ SEKTOR – VYMEZENÍ POJMU

Na začátku práce definuji, co doprava je a co si pod tímto pojmem můžeme představit. V odborné literatuře se vyskytuje několik definic. „Doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým přemisťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií.“[1] V současnosti však doprava nesouvisí pouze s přepravními činnostmi, ale také se zastupitelskými a obchodními službami a legislativně-správní činností, která zabezpečuje dopravu a upravuje podmínky pohybu dopravních prostředků, jak se můžeme dočíst v témže zdroji.

Vedle pojmu doprava, existuje též pojem přeprava. „Doprava je proces charakterizovaný pohybem dopravního prostředku po dopravní cestě. Zatímco přeprava je výsledný efekt přemisťovacího procesu.“[2]

1.1 CHARAKTERISTIKA DOPRAVNÍHO SEKTORU

Lze říct, že dopravní sektor patří mezi růstová odvětví a k tomu přispívá řada faktorů:

- přesuny ekonomických aktivit z tradičních center do nových rozvojových oblastí
- změny v metodách výroby vedoucí k potřebě rychlé a pružné, uživatelsky orientované dopravy

[1] ZELENÝ, Lubomír. Osobní přeprava. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2, str. 20
[2] ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. Dopravní procesy v cestovním ruchu. Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-335-5, str. 13

- růst podílů služeb v ekonomice, spojeno s růstem nároků na profesní mobilitu na krátké, střední i dlouhé vzdálenosti
- změny v sociální a demografické struktuře společnosti[3]

1.2 VÝVOJ DOPRAVNÍHO SEKTORU

Vývoj dopravního sektoru lze rozdělit do čtyř období, které se označují termínem logistické revoluce. První období zahrnuje časový úsek zhruba mezi 11. – 16. stoletím. Toto období je charakterizováno rozvojem říční a pobřežní infrastruktury. Je spjato s existencí a rozvojem tehdejších hospodářských center: Benátky, Janov, Brémy, Lübeck a Bergen. Druhé období zahrnuje časový úsek 16. – 18. století. Je spojeno s rozvojem námořní plavby na otevřeném moři a umožňuje spojení Evropy s pobřežními oblastmi Afriky a s oblastmi jihovýchodní Asie. Vznikají nová hospodářská centra jako Lisabon, Antverpy, Amsterdam a Londýn. Třetí období se nachází v časovém úseku mezi začátkem 19. století a polovinou 20. století. Je charakterizováno propojením námořní, říční a železniční infrastruktury. Dominantní roli v rozvoji dopravní infrastruktury hraje železnice. Dochází k propojení Evropy a severní Ameriky. Třetí období bylo považováno za zlomové, jelikož docházelo k převozu nejen surovin, ale také osob na velké vzdálenosti. Čtvrté období se začalo rozvíjet zhruba od poloviny 20. století a trvá v podstatě dodnes. Hlavní roli zde má silniční a letecká infrastruktura a stále zvětšující se podíl automobilové dopravy. Dochází ke vzniku konkurenčního, členitého a rozsáhlého dopravního sektoru.[4]

1.3 DRUHY DOPRAVY

Jednotlivé způsoby dopravy můžeme rozdělit podle několika kritérií – podle typu dopravní cesty, podle pohonu, podle kapacity dopravních prostředků a podle veřejné dostupnosti.

[3] ZELENÝ, Lubomír. Osobní přeprava. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2, str. 22
[4] ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2 , str. 27-28

Nejčastěji je uváděno rozdělení podle typu dopravní cesty:

- silniční přeprava
- železniční přeprava
- letecká přeprava
- vodní přeprava
- městská hromadná a integrovaná doprava
- nekonvenční a ostatní doprava

2 MĚSTSKÁ DOPRAVA

Městská doprava je nedílnou součástí dopravního sektoru a měla vliv na vznik a rozvoj města. V širším kontextu zahrnuje doprava ve městě všechny dopravní, přepravní a s nimi související činnosti, které probíhají na území města – patří zde městská hromadná doprava, individuální automobilová doprava, nákladní doprava, cyklistická doprava a další. Na charakter a rozvoj městské dopravy působí celá řada faktorů:

- Konstantní faktory, které nelze ovlivnit. Jde zejména o historický vývoj a přírodní podmínky, které určují základní charakteristiky osídlení.
- Variabilní faktory, které naproti tomu ovlivnit lze. Jde především o ekonomickou strukturu města, společenské podmínky a v neposlední řadě o faktory ekologické, které v posledních letech nabývají stále většího významu.

Nejedná se o dopravní systém jako takový, ale o segment veřejné dopravy. V rámci městské dopravy se setkáme s většinou dopravních druhů kromě letecké. Mezi základní patří doprava kolejová (železniční) a silniční. V rámci kolejové dopravy pak rozlišujeme řadu dopravních prostředků.[5]

[5] ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. Dopravní procesy v cestovním ruchu. Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-335-5, str. 203

„Mezi hlavní charakteristiky městské dopravy patří: použití ve městech s více než 10 000 obyvateli s uvedenými výjimkami (horská střediska, lázeňská místa), zásadně linkové uspořádání dopravy, v provozu jsou patrné denní špičky a tarif bývá na celém území města či sídelního celku jednotný s různými variantami.“[6] Odpovědnost a financování městské dopravy mají na starosti vždy příslušná města.

2.1 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

„Městská hromadná doprava je charakterizována tím, že slouží přepravě po předem stanovených linkách prostředky hromadné dopravy s pravidelnou přepravní nabídkou, která se přizpůsobuje přepravní poptávce.“[7]

Základním úkolem městské hromadné dopravy je zabezpečení hromadné přepravy osob na území daného města nebo jeho aglomerace. V městském dopravním systému má tedy městská hromadná doprava rozhodující místo.

„Jde o jednu z nejdůležitějších služeb obyvatelstvu, která každodenně ovlivňuje život tisíců lidí.“[8]

Městskou hromadnou dopravu lze rozdělit na kolejovou, nekolejovou a vodní dopravu. Do kolejové dopravy patří:

- městská rychlodráha – povrchová, podzemní (metro), nadzemní
- městská dráha – tramvaj, podzemní tramvaj, tramvajová rychlodráha, ozubnicová a lanová dráha
- nekonvenční dopravní systémy na pevné vodicí dráze – monoraily, visuté dráhy, lanovky, kabinkové systémy apod.

Do nekolejové dopravy patří autobusy a trolejbusy.[9]

[6] Tamtéž, str. 203
[7] KUBÁT, Bohumil. Městská a příměstská kolejová doprava. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. ISBN 978-80-7357-539-7, str.15
[8] ZELENÝ, Lubomír. Osobní přeprava. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.
[9] KUBÁT, Bohumil. Městská a příměstská kolejová doprava. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. ISBN 978-80-7357-539-7.

Dále se zde řadí také individuální doprava, zde patří taxislužba, soukromé osobní automobily, motocykly, jízdní kola a pěší doprava.

„V současné době tvoří hlavní legislativní rámec pro osobní přepravu v městské hromadné dopravě:

- zákon č. 266/1994 Sb., O dráhách, ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 111/1994 Sb., O silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
- vyhláška č. 175/2000 Sb., O přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu
- smluvní přepravní podmínky, které vyhlašují dopravci na základě § 49 vyhlášky č. 175/2000 Sb.“[10]

„Městská hromadná doprava se vyznačuje určitými specifickými vlastnostmi:

- přepravou velkého počtu cestujících na relativně malém, zájmovém území
- velkou hustotou přepravní sítě s krátkými vzdálenostmi zastávek a s nízkými intervaly mezi jednotlivými spoji
- značnou časovou, prostorovou a sezónní nerovnoměrností poptávky na poskytované služby
- tarifní politikou
- specifickou technickou základnou, přizpůsobenou provozu ve městech“[11]

2.1.1 POČÁTKY MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY

Za počátek městské hromadné dopravy můžeme považovat rok 1662, kdy byla v Paříži zavedena první pravidelná doprava koňskými omnibusy. Tento způsob se udržel do roku 1675.

Roku 1830 nastala první změna pohonu, kdy byla v Londýně zahájena veřejná doprava parními vozy. Prakticky souběžně byla v New Yorku zavedena koňská tramvaj, tzv. koňka. Pro dopravu byly použity koleje, ale byl zachován koňský pohon.

[10] ZELENÝ, Lubomír. Osobní přeprava. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2 , str. 258-259
[11] Tamtéž, str. 259

Později došlo ke spojení parního pohonu a kolejí, zrodila se parní tramvaj. Stalo se tak roku 1859 ve městech na východním pobřeží USA – Bostonu, New Yorku a Philadelphii.

Původně klasická železnice byla časem přesunuta pod zem, tím vzniká nový druh dopravního prostředku – metro. První metro vzniklo roku 1862 v Londýně, původně s parním pohonem, k elektrizaci došlo až ke konci století.

Další dopravní prostředek je řazen do nekonvenční dopravy. Jednalo se o pozemní lanovku nazývanou také kabelová tramvaj. Dodnes fungující se nachází v San Franciscu a slouží jako turistická atrakce.

Na konci 19. století docházelo k nahrazování původních pohonů elektřinou. Došlo k elektrizaci jak metra, tak tramvají. První elektrická tramvaj byla provozována od roku 1881 v Berlíně.

Na přelomu století se začala rozvíjet i silniční doprava, první autobusová linka vznikla v Londýně. Docházelo i ke kombinaci silničního vozidla s elektrickým pohonem. První funkční trolejbus byl sestrojen v roce 1901 v Německu.

V současné době do městské dopravy řadíme taktéž klasické vlaky, do systému jsou řazeny od 70. let 20. století.

Až v období mezi 1. a 2. světovou válkou se ruší či přestavují poslední parní tramvaje. Po válce se situace radikálně mění a dochází k úpadku MHD, speciálně tramvajové dopravy. Stalo se tak z důvodu masivního rozvoje silniční dopravy, zejména individuální. Ovšem metro si svou roli podrželo a jeho sítě se nadále rozvíjely. Doprava se tedy ve velkoměstech přesouvala na metro nebo autobusy a trolejbusy.

Po druhé světové válce i nadále docházelo k rozvoji individuální automobilové dopravy a k úpadku dopravy veřejné. V zemích východní a střední Evropy a SSSR se však v tomto období veřejná doprava stále rozvíjela, a to prostřednictvím všech dopravních prostředků. V 60. a 70. letech se prosazuje integrace dopravy. „Klíčové v tomto procesu jsou integrace územní, tarifní, provozní a podpora nezávislé veřejné dopravy. To znamená, že tato doprava

musí být oddělena či minimálně preferována před individuální.“[12] První integrovaná doprava vznikla v roce 1974 v Mnichově.[13]

V České republice se již běžně setkáme s integrací veřejné dopravy.

2.2 INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY

„Integrované dopravní systémy vznikají především v okolí větších měst, jejich dominantním cílem je zajistit díky efektivní spolupráci všech dostupných druhů dopravních prostředků konkurenceschopnost hromadné dopravy vůči dopravě individuální.“[14]

Do integrovaných dopravních systémů patří mimo městskou hromadnou dopravu také železniční a regionální autobusová doprava.

Integrovaný dopravní systém přináší spoustu výhod. Dochází k celkovému zlepšení služeb a většího pohodlí pro cestující, kteří mohou využívat sjednocení přepravní nabídky, přičemž se nemusí ohlížet na konkrétního dopravce a mají jistotu u každého včleněného dopravce, i co se týká tarifu a návazností.[15]

Integrovaný dopravní systém je postaven na čtyřech základních pilířích:

1) územní integrace – spojení městské a příměstské dopravy a později také vzdálenějších oblastí
2) tarifní integrace – vytvoření jednotného integrovaného tarifu, který musí uznávat a používat všichni zúčastnění dopravci
3) provozní integrace – přepravní nabídka je sestavována jedním subjektem, který vše koordinuje; vzájemná spolupráce dopravců
4) preference veřejné dopravy – má za cíl zatraktivnit dopravu pro cestující[16]

[12] ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. Dopravní procesy v cestovním ruchu. Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-335-5, str. 207
[13] Tamtéž, str. 203-207
[14] ZELENÝ, Lubomír. Osobní přeprava. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2, str. 270
[15] ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. Dopravní procesy v cestovním ruchu. Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-335-5, str. 219
[16] Tamtéž, str. 220

2.2.1 KOMBINACE INDIVIDUÁLNÍ A HROMADNÉ DOPRAVY

Individuální dopravou se rozumí doprava jednotlivců, což znamená převážně automobilová doprava. Ta se v poslední době velmi rozšiřuje, avšak jejím omezením se zlepšuje a zrychluje doprava hromadná. Do hromadné dopravy zahrnujeme tedy prostředky, jako jsou např. autobus, tramvaj, metro apod.

Individuální dopravu nelze z dopravního systému vyloučit, proto je tedy důležitá vzájemná spolupráce a fungování mezi dopravou hromadnou a individuální. Existuje celá řada systémů, které se snaží co nejvíce přiblížit hromadnou dopravu té individuální. Hlavním cílem je přilákat cestující k hromadné dopravě a spojit tak její výhody s výhodou individuální automobilové dopravy.

Níže představím některé z nejznámějších a dobře fungujících spojení individuální a hromadné dopravy.

P + R (z angl. Park and Ride – Zaparkuj a jeď)

Jedná se patrně o nejznámější systém, který se stal nedílnou součástí integrované dopravy v řadě měst. Podstatou tohoto systému je vybudování parkovišť v okrajových částech města u stanic městské hromadné dopravy. Cílem tohoto systému je, aby lidé zaparkovali na těchto parkovištích a do center měst dále pokračovali městskou hromadnou dopravou. Tím je centrum z části osvobozeno od individuální automobilové dopravy.

B + R (z angl. Bike and Ride – Zaparkuj jízdní kolo a jeď)

Tento systém je založen na obdobném principu, a to na kombinaci hromadné a cyklistické dopravy. Cestující zaparkuje své kolo na parkovišti či v úschovně u stanice MHD a dále pokračuje vybraným prostředkem městské dopravy.

P + G (z angl. Park and Go – Zaparkuj a jdi)

Jedná se o další modifikaci předchozích systémů. Tentokrát ale cestující zaparkuje své vozidlo a dále pokračuje v cestě pěšky. Týká se to spíše okrajových částí měst.

K + R (z angl. Kiss and Ride – Polib a jeď)

Kiss and ride je spojení individuální automobilové a kolejové dopravy – jsou opět vyhrazena parkoviště, kde cestující zaparkuje a dále pokračuje buď vlakem, nebo metrem.

P + B (z angl. Park and Bike – Zaparkuj a jeď na kole)

S tímto systémem se můžeme setkat v některých západoevropských městech. Majitel své auto zaparkuje na vyhrazeném parkovišti a dále pokračuje v jízdě na kole, které si sám přivezl svým automobilem.[17]

2.2.2 TARIFNÍ SYSTÉM

„Sjednocení tarifních podmínek zjednodušuje cestování v rámci IDS. Odstraňuje možné tarifní bariéry mezi jednotlivými dopravci participujícími v IDS, jednotný tarifní systém umožní nákup jednoho přepravního dokladu, zjednoduší jeho pořízení i orientaci v přepravních podmínkách.“[18]

Existuje několik základních principů tarifu pro jednotlivé jízdenky. Mohou se vhodně doplňovat, nebo naopak popírat. Druhy tarifů:

- kilometrický – cena se určuje podle ujeté vzdálenosti; nevhodné pro MHD, neboť nezjednodušuje orientaci a nezlepšuje pohodlí cestujícího, také popírá územní a tarifní integraci
- paušální – za jednu jízdu účtována vždy jedna cena, současně musí být nepřestupný; nevýhodou je značná nespravedlnost
- nepřestupný – po každém přestupu je třeba použít novou jízdenku, často kombinován s paušálním
- přestupný – jízdenka je platná na celou cestu od prvního nástupu až po poslední výstup; nutná kombinace s dalšími omezeními, samostatná existence vyloučena – vznikla by „nekonečná cesta“
- časový – platnost jízdenka je omezena časem od okamžiku označení

[17] ZELENÝ, Lubomír. Osobní přeprava. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2, str. 268-269
[18] ZELENÝ, Lubomír. Osobní přeprava. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2, str. 264

- pásmový – platnost je omezena počtem projetých pásem od okamžiku nástupu[19]

2.2.3 ODBAVOVACÍ SYSTÉM

Odbavovací systém spočívá ve způsobech a možnostech zakoupení jízdného. Využívá se celá řada odbavovacích systémů, které mezi sebou lze různě kombinovat. Základní jsou tyto:

- Řidič – jízdenky prodává řidič; výhodou je úspora pracovních sil, zároveň se však zpomaluje plynulost provozu. Využívá se spíše v příměstských, místních a dálkových autobusech.
- Průvodčí – neovlivňuje plynulost provozu, ale zvyšuje personální náklady. Používá se převážně na železničních tratích, také v některých zahraničních MHD.
- Samoobslužný prodej – cestující je povinen si zakoupit jízdenku předem v automatu, trafice, zákaznickém centru aj. Z hlediska času se jedná o nejvýhodnější systém. Bývá také kombinován s prodejem u řidiče, jenž je tak často doplňkový s přirážkou.[20]

Jednotlivé systémy jsou vzájemně kombinovatelné a v praxi k tomu často dochází. Nejčastěji je využíván samoobslužný prodej.[21]

Kontrola jízdenek je závislá na typu odbavovacího systému. Při odbavení řidičem je zaveden nástup kolem řidiče, aby mohl provést kontrolu dokladů. Při odbavení průvodčím tuto kontrolu provádí průvodčí sám. V případě samoobslužného prodeje kontrolu provádí revizor.[22]

---

[19] ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. Dopravní procesy v cestovním ruchu. Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-335-5, str. 221
[20] ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. Dopravní procesy v cestovním ruchu. Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-335-5, str. 223-224
[21] KAMENÍČKOVÁ, Andrea. Srovnání MHD v Praze a Sydney. Praha, 2012. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze, str. 16
[22] ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. Dopravní procesy v cestovním ruchu. Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-335-5, str. 224

2.3 DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY V ČR

„Z provozně-technického hlediska lze městskou hromadnou dopravu rozdělit na kolejovou, nekolejovou a vodní. Mezi kolejovou dopravu řadíme podzemní, pozemní a nadzemní rychlodráhy, tramvajové systémy (včetně rychlé a podpovrchové tramvaje), ozubnicové a pozemní lanové dráhy. Nekolejovou dopravu tvoří především autobusy, trolejbusy, popřípadě jejich deriváty (duobusy, elektrobusy). Systém MHD tvoří v mnoha případech také různé nekonvenční způsoby dopravy, jako jsou různé sedlové nebo zavěšené dráhy, event. visuté lanové dráhy.“[23]

Níže představím dopravní prostředky používané v České republice.

1) Vlak – je součástí železniční dopravy a má stoprocentně oddělenou dopravní cestu. Křížení se silnicemi či jinými drahami je ošetřeno jako železniční přejezdy. Je páteřní a sběrnou dopravou pro IDS.
2) Metro – označení pro kolejový provoz, který musí splňovat tři podmínky: stoprocentně samostatná cesta bez křížení s jinými drahami či silnicemi, systém řízení podle návěstidel a alespoň část trasy pod zemí.
3) Tramvaj – jedná se o kolejový provoz, který má aspoň část trasy vedenu v pouličním provozu. Tramvaje mohou opouštět hranice měst, pak se jedná o příměstské trasy.
4) Trolejbus – silniční vozidlo s drážními prvky (elektrickým pohonem s vrchním přívodem proudu). Ve městech mohou mít roli hlavní dopravy. Taktéž existují příměstské trasy.
5) Autobus – silniční vozidlo, které je ve veřejné dopravě nejvíce rozšířené. Prakticky všechny provozy MHD jsou obsluhovány autobusy. Autobusy se bohatě využívají v příměstské dopravě, kde jsou často jediným dopravním prostředkem.
6) Nekonvenční doprava – řadíme do ní lanovky, výtahy a eskalátory (pokud jsou samostatným prvkem veřejné dopravy, nikoliv jako doplněk například

[23] ZELENÝ, Lubomír. Osobní přeprava. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2, str. 259

ve stanicích metra). V rámci MHD zde řadíme také vodní dopravní prostředky.[24]

3 PRAHA

3.1 OBECNÁ CHARAKTERISTIKA MĚSTA

Praha je hlavním a současně největším městem České republiky. Její rozloha je 496 km^2. Ve druhé polovině 9. století začala vznikat města pražská – Nově Město, Staré město, Hradčany a Malá strana, která se v roce 1784 spojila v jedno město – město Prahu. Na přelomu 19. a 20. století byla připojena ještě další území a obce. V současnosti je Praha rozdělena na 22 správních obvodů (Praha 1 – Praha 22) a 57 městských částí. Počet obyvatel Prahy se pohybuje okolo 1,3 milionů. Nejvíce jich žije v Praze 4, nejméně potom v Praze 22.

Praha je centrem politického, ekonomického a kulturního dění a zároveň patří mezi významná města střední Evropy. Ve městě je vybudována kvalitní infrastruktura, díky níž je zajištěn poměrně plynulý a efektivní chod městské dopravy. Financování rozvoje dopravní infrastruktury v celé České republice zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

3.2 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD

Roku 1829 povozník Jakub Chocenský získal koncesi k provozování dvou omnibusových linek a stal se tak průkopníkem v provozování pravidelné dopravy osob na území Prahy. V 60. a 70. letech již na území Prahy působilo několik omnibusových společností.

[24] ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. Dopravní procesy v cestovním ruchu. Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-335-5, str. 213-215

V roce 1875 byl slavnostně zahájen provoz na první trati pražské koňky. Byla dlouhá asi 3,4 km a první vozovnu měla v Karlíně. Rok 1875 je považován za symbolický začátek historie městské hromadné dopravy v Praze.

O několik let později, konkrétně roku 1891, byl zahájen provoz první lanové dráhy na Letnou. V témže roce byla do provozu uvedena první elektrická tramvaj v Praze na Letné. O pět let později František Křižík zahájil provoz na trati soukromého dopravního podniku Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany. Postupně byly otevírány další trati po celé Praze. 1898 elektrické podniky převzaly koněspřežnou dráhu a byla zahájena její elektrifikace.

Roku 1905 proběhla poslední jízda pražské koňky a zároveň byly uvedeny do provozu nové typy tramvajových vozů. O dva roky později začaly být tramvajové linky, pro větší přehlednost, označovány čísly.

První autobusová linka z Malostranského náměstí na Pohořelice vznikla roku 1908. Noční provoz byl poprvé zahájen v roce 1911. Ten byl však ukončen po vypuknutí světové války. V roce 1936, byly do provozu začleněny první trolejbusové linky.

V roce 1951 byl v pražské MHD zaveden jednotný tarif umožňující i přestupování mezi tramvajovými, trolejbusovými a autobusovými linkami.

Roku 1967 začala výstavba pražského metra a již o sedm let později byl zahájen provoz na první lince C. V roce 1978 byl zahájen provoz na prvním úseku linky A. Provoz na lince B byl zahájen roku 1985.

Veškerý trolejbusový provoz byl ukončen roku 1972.

V roce 1992 vznikla Pražská integrovaná doprava. Jedná se o integrovaný dopravní systém v Praze a jejím zájmovém okolí. Do systému byly kromě autobusových linek postupně integrovány i četné železniční tratě Českých drah.

Roku 2017 byla zprovozněna zkušební trolejbusová trať v Prosecké ulici.

V minulém roce byl zahájen geologický průzkum pro čtvrtou linku D pražského metra. Ta by měla být vystavěna v úseku Pankrác – Nové Dvory.[25]

3.3 ORGANIZACE PRAŽSKÉ MHD

Na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje se rozvíjí nejrozsáhlejší systém integrované dopravy v ČR. Pražská doprava je integrovaná od roku 1992. Systém Pražské integrované dopravy (PID) zajišťuje Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., České dráhy, a. s. a několik autobusových dopravců. Koordinován je příspěvkovou organizací ROPID (Regionální organizátor Pražské integrované dopravy). Organizaci založilo samo město v roce 1993.[26]

Pražský IDS je založen na pásmovém uspořádání. Území hlavního města Prahy je rozděleno do osmi tarifních pásem. Území Prahy obsahuje dvě pásma – pásmo „P “ a „0 “. Pásmo „P “ má dvojnásobnou tarifní hodnotu. Pásmo „0 “ je takzvané liniové (dojezdové) pásmo, jsou zde zařazeny úseky příměstských linek autobusů a traťových úseků ČD na území města. Okolí města je rozděleno na pět vnějších pásem. Ta jsou rozdělena na základě vzdálenosti od Prahy – s odstupňováním po 10 km.[27]

Za stěžejní je považována kolejová doprava (metro, tramvaje, železnice). Autobusová doprava je organizována hlavně jako návazná k terminálům, budovaným u stanic kolejové dopravy. Aktuálně je v systému PID zapojeno 20 autobusových dopravců.[28]

[25] Historie městské hromadné dopravy v Praze. Dopravní podnik hlavního města Prahy [online]. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: https://www.dpp.cz/zabava-a -zazitky/historie-dpp/historie-mestske-hromadne-dopravy-v-praze
[26] ZELENÝ, Lubomír. Osobní přeprava. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2, str. 271-272
[27] Tamtéž, str. 272
[28] Pražská integrovaná doprava: Vyhodnocení (rok 2019). Pražská integrovaná doprava [online]. [cit. 2020-03-11]. Dostupné z: https://pid.cz/vyhodnoceni-rok-2019/

3.4 TARIFNÍ SYSTÉM PRAŽSKÉ MHD

Pražská integrovaná doprava je rozdělena na jednotlivá tarifní pásma. V Praze se nachází tři tarifní pásma – P, 0 a B.

Do pásma P se řadí všechny linky metra, městských autobusů, tramvají, přívozů, včetně lanových drah na Petřín a vybraných železničních stanic a zastávek v centru Prahy. Pásmo P má dvojnásobnou tarifní hodnotu, to znamená, že je počítáno jako dvě tarifní pásma.[29]

„Do pásma 0 jsou zařazeny dojezdové úseky příměstských autobusových linek a vybrané železniční stanice a zastávky v širší oblasti okolo centra Prahy."

„Do pásma B jsou zařazeny úseky příměstských autobusových linek a vybrané železniční stanice a zastávky v okrajových částech Prahy."[30]

„Jízdenky pro jednotlivou jízdu jsou jízdenky platné zpravidla pro jednu cestu včetně přestupů na všech linkách PID. Tato cesta může být v rámci časové platnosti i zpáteční. V systému Pražské integrované dopravy je její platnost omezena pásmově a časově, cestující na ni může cestovat ve vymezeném počtu pásem a ve stanoveném čase."[31] Za tento typ je v systému PID považována jízdenka maximálně na tři dny. Jednotlivé jízdenky můžou být buď papírové nebo elektronické – aplikace PID Lítačka nebo SMS jízdenka.[32]

3.4.1 CENÍK JÍZDNÉHO

Lze si vybrat ze dvou možností, pokud chceme v Praze cestovat na jednotlivé jízdné. Ty se odlišují dobou platnosti. Jízdenka na 30 minut stojí 24 Kč, jízdenka

[29] TARIFNÍ PÁSMA PID. Pražská integrovaná doprava [online]. [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: https://pid.cz/tarifni-pojmy/tarifni-pasma-pid/
[30] Tamtéž.
[31] JEDNOTLIVÉ JÍZDNÉ. Pražská integrovaná doprava [online]. [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: https://pid.cz/tarifni-pojmy/jednotlive-jizdne/
[32] Tamtéž.

na 90 minut 32 Kč. Jízdenky jsou platné ve všech druzích dopravy a je s nimi možné neomezeně přestupovat.[33]

3.4.2 SLEVY

„V systému PID lze využívat široké škály slev na jízdném. Slevy jsou určeny pro následující kategorie:

- děti do 6 let – bezplatná přeprava
- děti od 6 do 15 let – v Praze přeprava za 0 Kč, v Regionu sleva 75 %
- junioři od 15 do 18 let a studenti od 18 do 26 let – v Praze zvýhodněné předplatné, v Regionu sleva 75 %
- senioři od 60 do 65 let – v Praze poloviční jízdné
- senioři od 65 do 70 let – v Praze přeprava za 0 Kč, v Regionu sleva 75 %
- senioři od 70 let – bezplatná přeprava kromě vlaků, v Regionu sleva 75 % na jednotlivé jízdné
- osoby ZTP a ZTP/P – bezplatná přeprava kromě vlaků
- doprovod dítěte do 3 let – v Praze přeprava za 0 Kč
- občan v hmotné nouzi – v Praze poloviční jízdné

Podmínkou pro poskytnutí slevy je splnění všech níže uvedených požadavků na danou kategorii.

Dítě do 6 let musí být doprovázeno osobou starší 10 let.

Děti od 6 do 10 let musí prokázat svůj věk. „K prokázání věku lze využít:

- osobní průkazku ověřenou jejím vydavatelem se jménem, příjmením, datem narození a fotografií (např. pas, občanský průkaz, školní průkazka atd.)
- průkazku PID „Dítě 6-15“
- čipovou kartu zaregistrovanou v systému PID Lítačka s potvrzenou věkovou kategorií
- průkaz PID „Dítě 6-15“

[33] Tamtéž.

- žákovský průkaz

Pokud dítě nemůže prokázat svůj věk ani jedním z výše uvedených způsobů, musí si koupit zvýhodněnou jízdenku („poloviční“).“[34]

U dětí ve věku od 10 do 15 let je potřeba prokázat svůj věk buď čipovou kartou zaregistrovanou v systému PID Lítačka s příslušnou aplikací anebo Průkazem PID „Dítě 6-15“. Toto jsou jediné způsoby prokázání nároku na jízdné za 0 Kč, jiné dokumenty nejsou uznávány.

V Praze je poskytována sleva pouze na předplatném jízdném pro všechny cestující od 15 do 18 let, nezávisle na tom, zda studují, nebo ne. Předplatné jízdné lze pořídit k průkazce PID nebo v systému PID Lítačka. Od 18 let platí cestující standardně plnou cenu jízdného, studenti ale mají nadále nárok na slevu pouze na předplatném jízdném až do 26 let, pouze pokud studují na škole akreditované v ČR, musí se jednat o prezenční formu studia anebo student prokáže svůj nárok potvrzením o studiu vydaném školou (každý akademický rok znovu).[35]

Senioři od 60 do 65 let mohou jezdit v Praze za zvýhodněné (poloviční) jízdné, pokud prokážou nárok předepsaným způsobem – čipovou kartou zaregistrovanou v systému PID Lítačka s potvrzenou věkovou kategorií nebo průkazkou PID „Senior 60-65“. Jiné dokumenty nejsou uznávány. Pokud senior nedoloží svůj věk jedním z předepsaných způsobů, musí si zakoupit plnocennou jízdenku.

Senioři ve věku od 65 do 70 let jezdí v Praze za 0 Kč, pokud prokážou svůj věk danými dokumenty (čipová karta nebo průkazka PID „Senior 65-70“).

Senioři nad 70 let jezdí bezplatně v celém systému PID kromě vlaků. K prokázání nároku na slevu lze využít občanský průkaz, cestovní pas nebo povolení k pobytu. Senioři můžou cestovat bezplatně i vlakem, pokud svůj věk prokážou buď čipovou kartou zaregistrovanou v systému PID Lítačka s příslušnou aplikací nebo průkazem PID „Senior 70+“.

---

[34] SLEVY. Pražská integrovaná doprava [online]. [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: https://pid.cz/slevy/

[35] SLEVY. Pražská integrovaná doprava [online]. [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: https://pid.cz/slevy/

4 MOSKVA

4.1 OBECNÁ CHARAKTERISTIKA MĚSTA

Moskva je hlavním městem Ruské federace a nachází se v evropské části země. Její rozloha je 2562 km^2. Jedná se o nejlidnatější město Evropy a nejsevernější megalopoli světa. Počet obyvatel Moskvy se pohybuje okolo 12,5 milionů. Od roku 2012 je Moskva, jako federální město, rozdělena do 12 administrativních okruhů, 125 oblastí a 21 okresů. V čele každého okresu stojí prefekt, který je přímo podřízen starostovi Moskvy.

Moskva je politické, kulturní a hospodářské centrum země s asi 60 univerzitami a množstvím dalších vysokých škol, kostelů, divadel a galerií. Historické centrum Moskvy je staré stovky let, jeho střed tvoří trojúhelníkový Kreml a Rudé náměstí. Obě tyto památky byly v roce 1990 zapsány na seznam UNESCO.

Moskva má rozsáhlý dopravní systém. Kříží se zde mnoho železničních, silničních, vodních a leteckých tras. V Moskvě se nachází pět mezinárodních letišť.

4.2 HISTORIE MOSKEVSKÉ MHD

Historie moskevské městské hromadné dopravy sahá až do roku 1847. V tomto roce zahájili soukromí podnikatelé dopravu koňskými kočáry, které nazývali také jako „linějky“ nebo koňky. Najednou mohly svézt až 14 pasažérů. Moskvané brzy dokázali ocenit výhody hromadné dopravy, a proto už v roce 1870 jezdilo po Moskvě 22 „linějek“ po 10 trasách.

První trasa koňské tramvaje byla otevřena již v roce 1872. Jednalo se prakticky o tramvaj taženou koňským spřežením. V tutéž dobu byla také dokončena stavba parní tramvaje, která však jezdila v jiné části města.

Rok 1872 je tedy považován za rok zrodu moskevské hromadné dopravy.

V 90. letech 19. století se přestávaly koňky používat a Moskva postupně začala s elektrizací – objevují se tramvaje, které byly už několik let používány v mnohých městech po celém světě. První elektrická tramvaj vyjela v Moskvě roku 1899.[36] Koňky však byly používány až do roku 1912, ale již v omezenější míře.[37]

I přes úpadek tramvajové dopravy v důsledku první světové války, byla k roku 1918 délka tramvajové sítě 323 km.

Hlavní funkcí tramvaje mezi lety 1919 až 1921 byla přeprava nákladů.

Nejnovější tramvajová linka byla otevřena v roce 1982. Od té doby se vývoj nadzemní tramvajové dopravy zpomalil kvůli ekonomickým problémům v zemi.[38]

Začátkem 20. století nechtěly úřady konkurovat tramvajové lince, a proto první autobusová linka vedla na předměstí. Byla otevřena v létě roku 1907. První linka v hlavním městě byla zprovozněna až v srpnu 1924.

Rok po skončení druhé světové války bylo v Moskvě již 32 autobusových tras a do roku 1947 přibylo dalších sedm. V roce 1970 existovalo již 256 tras – 226 městských a 30 příměstských. Na konci 80. let představoval autobus třetinu veřejné dopravy, denně přepravila více než tři miliony lidí – v té době žilo v Moskvě asi 8,5 milionu obyvatel.

Trolejbusová doprava v Moskvě byla zahájena v roce 1933. Trolejbusy měly velkou výhodu – v chladném počasí byly vyhřívány. Druhá linka byla otevřena v roce 1934 a o dva roky později začaly být ve velkém množství tramvaje nahrazovány trolejbusy.

K roku 1941 bylo v Moskvě již 17 trolejbusových linek. Díky rozvoji v letech 1960-1972 se moskevská trolejbusová síť stala největší na světě.

[36] От конки до "Витязя." История старейшего общественного транспорта Москвы. Москва Центр [online]. [cit. 2020-03-09]. Dostupné z: https://caoinform.moscow/ot-konki-do-vityazya-istoriya-stareyshego-obshhestvennogo-transporta-moskvyi/
[37] От конки к электробусу: как развивался московский транспорт. Mos.ru [online]. [cit. 2020-03-08]. Dostupné z: https://www.mos.ru/news/item/26432073/
[38] От конки к электробусу: как развивался московский транспорт. Mos.ru [online]. [cit. 2020-03-08]. Dostupné z: https://www.mos.ru/news/item/26432073/

Kvůli zkrácení finančního rozpočtu v 90. letech 20. století začala autobusová i trolejbusová doprava upadat. První nová trolejbusová linka v postsovětském období byla otevřena až v roce 2013.

Od října 2016 byla v Moskvě spuštěna nová síť pozemních doprav „Magistral“. Centrem a hlavními dopravními trasami nyní procházejí trasy autobusů, trolejbusů a tramvají, což snížilo počet přestupů pro cestující.

Trolejbusová doprava Moskvy stále zůstává největší na světě.

Největším průlomem ve vývoji veřejné dopravy bylo otevření metra. První projekt metra byl vypracován už v roce 1901. Stalo se tak roku 1935. První trasa o délce 11 km měla 13 stanic. Před vypuknutím druhé světové války byly otevřeny další čtyři úseky a v roce 1954 byla kruhová linie plně funkční.[39]

4.3 ORGANIZACE MOSKEVSKÉ MHD

Městská hromadná doprava v Moskvě zahrnuje autobusy, elektrobusy, tramvaje, trolejbusy, metro, vlaky, monoraily, maršrutky a vodní dopravu.

Autobusovou dopravu v Moskvě zajišťuje společnost „Mosgortrans“. Autobusové linky fungují především v okrajových částech města, kde ještě není vybudováno metro. V centru se autobusové linky běžně nepoužívají, jelikož jim zde konkurují tramvaje a trolejbusy.

Co se týká tramvajových linek, jejich počet se stále snižuje. Tramvajovou dopravu využívá zhruba jen 5 % moskevských cestujících. Moskva provozuje dvě samostatné a na sobě nezávislé tramvajové sítě – jednu menší na západě města a druhou asi třikrát větší na jihovýchodě města.

Trolejbusová síť v Moskvě je jedna z největších a nejstarších na světě. V současné době však probíhá plošná likvidace trolejbusové dopravy – v roce

[39] От конки к электробусу: как развивался московский транспорт. Mos.ru [online]. [cit. 2020-03-08]. Dostupné z: https://www.mos.ru/news/item/26432073/

2019 bylo zrušeno sedm provozních linek. Trolejbusy jsou nahrazovány elektrobusy.[40]

Páteří moskevské dopravy je metro. V současné době je tvořeno 15 linkami, včetně Moskevského centrálního okruhu a moskevského monorailu (jednokolejnicové dráhy) a celkem má 269 stanic. Jednotlivé vlaky jezdí v intervalu zhruba 90 sekund. Z hlediska intenzity provozu, spolehlivosti a počtu přepravených se moskevské metro drží na 1. místě na světě. Monoraily jezdí pouze v severovýchodním okruhu města.

Do metra je integrován také Moskevský centrální okruh. Jedná se o železniční trať, z níž je možné přestoupit na jakoukoliv jinou veřejnou dopravu.

Do moskevské MHD řadíme také maršrutky. Jedná se o dopravní prostředek podobný minibusu, který přepraví 9 až 10 osob. Jezdí na stanovené trase, ale v nepravidelných intervalech – ze zastávek často odjíždí až poté, co je plně obsazeno. Do maršrutky můžete nastoupit nejen na zastávce, ale i v jiných místech, jako do taxi.[41]

Do moskevské MHD řadíme také vlakovou dopravu a Moskevský centrální okruh. Vlaky jsou představené deseti linkami. Obvykle vlaky slouží jako spojující prostředek mezi městem a předměstím.

Vodní doprava v Moskvě je otevřena pouze od dubna do října. Spíše bývá využívána turisty.[42]

4.4 TARIFNÍ SYSTÉM MOSKEVSKÉ MHD

V rámci tarifního systému je město Moskva rozděleno na tři pásma:

1) Pásmo A zahrnuje město do Moskevského dálničního okruhu (МКАД) a Novomoskovský administrativní okruh

[40] MORGUN, Inna. Tarifní systém veřejné osobní dopravy v Moskvě. Praha, 2019. Bakalářská práce. Vysoká škola ekonomická v Praze, str. 19
[41] MORGUN, Inna. Tarifní systém veřejné osobní dopravy v Moskvě. Praha, 2019. Bakalářská práce. Vysoká škola ekonomická v Praze, str. 19
[42] Tamtéž, str. 20

2) Pásmo B představuje Zelenogradský administrativní okruh a Trojický administrativní okruh
3) Přechodné pásmo obsahuje území mezi pásmy A a B

Pro nákup a dobíjení jízdenek existuje několik variant:

- nákup u pokladní přepážky
- nákup a dobíjení jízdních karet přes automaty
- nákup jízdenek přes SMS
- placení přes bankovní kartu
- placení přes mobilní aplikace (Apple Pay, Android Pay nebo Samsung Pay)
- dobíjení jízdenek online

4.4.1 DRUHY JÍZDENEK

1) Jediný (Единый)

Jedná se o obyčejnou standardní jízdenku, kterou lze zakoupit u pokladní přepážky v metru nebo v automatech za 57 rublů. Používá se na všechny dopravní prostředky MHD, ale pouze jednou bez možnosti přestupu na jiný dopravní prostředek. Jízdenka není časově omezená, platná je však pouze pět dní ode dne zakoupení.

Jízdenka „Jediný“ se dá zakoupit také na více jízd. Existuje varianta pro dvě jízdy a pro 60 jízd. Jízdenka je platná na celém území Moskvy.

Existují také jízdenky, jejichž platnost je omezena lhůtou, tedy 24hodinová jízdenka nebo například roční. Časové jízdenky jsou však dostupné pouze na kartě „Trojka“.

Druh jízdenky	Dopravní prostředky	Cena jízdenky	Doba platnosti
„Jediný“ jedna jízda	Metro, monoraily, autobus, tramvaj, trolejbus	57 RUB	5 dnů ode dne nákupu
„Jediný“ dvě jízdy	Metro, monoraily, autobus, tramvaj, trolejbus	114 RUB	5 dnů ode dne nákupu
„Jediný“ 60 jízd	Metro, monoraily, autobus, tramvaj, trolejbus	1970 RUB	45 dnů ode dne nákupu
„Jediný“ 1 kalendářní měsíc (maximálně 70 jízd)	Metro, monoraily, autobus, tramvaj, trolejbus	2900 RUB	30 dnů ode dne nákupu
„Jediný“ 24 hodin	Metro, monoraily, autobus, tramvaj, trolejbus	230 RUB/285 RUB	10 dnů ode dne nákupu/ 24 hodin od označení
„Jediný“ 3 dny	Metro, monoraily, autobus, tramvaj, trolejbus	438 RUB/545 RUB	10 dnů ode dne nákupu/ 72 hodin od označení
„Jediný“ 30 dnů	Metro, monoraily, autobus, tramvaj, trolejbus	2170 RUB/2570 RUB	30 dnů ode dne nákupu
„Jediný“ 90 dnů	Metro, monoraily, autobus, tramvaj, trolejbus	5430 RUB/6940 RUB	90 dnů ode dne nákupu
„Jediný“ 365 dnů/roční	Metro, monoraily, autobus, tramvaj, trolejbus	19 500 RUB/24 450 RUB	365 dnů ode dne nákupu

2) Trojka (Тройка)

„Trojka“ představuje univerzální kartu, obsahující několik tarifů najednou. Cestující si může zvolit buď konkrétní tarif, nebo jejich kombinaci. Kartu stačí pouze dobít a lze ji začít ihned používat.

Tato karta je velmi výhodná, jelikož nabízí široké spektrum slev jak pro obyčejné cestující, tak pro studenty, seniory a handicapované lidi.

Karta zahrnuje následující tarify:

- Jediný (Единый)
- Košeljok (Кошелёк)
- TAT (TAT – tramvaj, autobus, trolejbus)

- 90 minut

Tarif „Jediný“ již byl popsán výše.

Jízda	Celková cena	Cena za 1 jízdu
1	57 rublů (u řidiče)	57 rublů
1	40 rublů (přes kartu „Trojka“)	40 rublů
2	114 rublů	57 rublů
60	1970 rublů	32,83 rublů

Z tabulky vyplývá, že cena za jednu jízdu při pořízení karty na 60 jízd je výrazně nižší než cena za jednu nebo dvě jízdy.

Tarif „Košeljok“ je jednoduchý na použití. Stačí nabít kartu a používat ji v příslušném dopravním prostředku.

Tarif TAT – tramvaj, autobus, trolejbus – Tento tarif platí pouze pro povrchovou dopravu. Pokud cestující vůbec nevyužívá metro, není potřeba, aby si kupoval tarif „Jediný“ nebo „Košeljok“. Existují dvě varianty využití tohoto tarifu:

1) Cestující si koupí jednorázovou nepřestupní jízdenku u řidiče za 57 rublů
2) Cestující platí za jízdu kartou „Trojka“, kdy cena za 1 jízdu činí 40 rublů

Tarif „90 minut“ je příznivý pro použití, jelikož nabízí možnost neomezených přestupů a využití všech dopravních prostředků MHD. Cena za jednu jízdu s kartou „Trojka“ je 62 rublů.

Karta „Trojka“ nabízí taktéž studentský tarif. Ten si představíme v následující tabulce.

Doba platnosti	Nadzemní doprava	Metro, monoraily, Moskevský centrální okruh
1 měsíc	265 rublů	405 rublů
3 měsíce	795 rublů	1215 rublů

Celková cena měsíční jízdenky pro studenta tedy činí 670 rublů a na tři měsíce 2010 rublů. Standardní měsíční jízdenka pro dospělou osobu na všechny

dopravní prostředky MHD činí 2770 rublů. Slevy na dopravu pro studenty jsou poměrně velké.

Pořizovací cena karty „Trojka“ je 50 rublů.

3) Sociální karta obyvatele Moskvy (Социальная карта москвича)

Stát se snaží podporovat sociálně slabé rodiny, důchodce, handicapované lidi, děti, žáky a studenty. Jedním z takových opatření je právě Sociální karta obyvatele Moskvy. Tato karta poskytuje slevy v následujících kategoriích: bankovní služby, subvence na bydlení, zdravotní služby, stravování ve školách, sociální podpora a studentské slevy. Karta obsahuje aplikaci „Trojka“, to znamená, že slouží také jako jízdenka. Výše slevy u dopravy je u každé sociální skupiny rozlišné.[43] [44] [45]

5 SROVNÁNÍ

Závěrem práce bych chtěla uvést shody a rozdíly městské hromadné dopravy v Praze a Moskvě.

MHD v Moskvě přepraví ročně přibližně 1,5 miliardy pasažérů, v Praze zhruba 1,1 milionu pasažérů. Přibližná tržba z jízdného PID za rok činí přes 4 miliony Kč. Tržba společnosti Mosgortrans činí za rok asi 9 miliard rublů (zhruba 3 miliardy Kč).

Každé město má jiný tarifní systém, a proto srovnání není jednoduché. V Praze jsou preferovány časově omezené jízdenky s neomezeným počtem přestupů. Kdežto v Moskvě jsou preferovány jízdenky časově neomezené, avšak

[43] Карта "Тройка." Карта "Тройка" [online]. [cit. 2020-04-20]. Dostupné z: https://troikarta.ru/

[44] MORGUN, Inna. Tarifní systém veřejné osobní dopravy v Moskvě. Praha, 2019. Bakalářská práce. Vysoká škola ekonomická v Praze.

[45] Тарифы и билеты. Мосгортранс [online]. [cit. 2020-04-20]. Dostupné z: http://www.mosgortrans.ru/passenger/fares/

nepřestupní. Nelze proto říct, ve kterém městě je doprava levnější nebo výhodnější.

Moskevský tarifní systém nabízí větší množství jednotlivých tarifů. Mezi těmi si vybere každý cestující, například podle toho, jakým dopravním prostředkem cestuje, zda je nutné, aby přesedal apod. Pražský tarifní systém naopak nabízí více slev. Stačí, aby si dotyčný cestující vyřídil slevovou kartu, která je vhodná k jeho věkové skupině. Slevy v některých kategoriích mohou dosahovat až 75 %.

Různorodější dopravu najdeme v Moskvě, která nabízí více druhů dopravních prostředků. S tím však také souvisí celková organizace dopravního systému, která je složitější než v Praze. Zde platí, že čím větší město, tím větší počet přepravených cestujících a tím pádem i složitější organizace z technického hlediska.

6 ČESKO-RUSKÝ TEMATICKÝ SLOVNÍK

A

aplikace	прилож<u>е</u>ние, -я N
mobilní a.	моб<u>и</u>льное прилож<u>е</u>ние
automat	автом<u>а</u>т по прод<u>а</u>же
automobil	автомоб<u>и</u>ль, -я M
autobus	авт<u>о</u>бус, -а M

B

bezpečnost	безоп<u>а</u>сность, -и F
bezplatný	беспл<u>а</u>тный
bicykl	велосип<u>е</u>д, -а M

C

ceník	прейскурант, -а M
centrum	центр, -а M
informační centrum	информационный центр
cestující	пассажир, -а M
cesta	дорога, -ы F
cestovat	путешествовать, nedok.

D

dítě	ребенок, -нка M
dobít	пополнить, dok.
doprava	транспорт, -а M
cyklistická d.	велосипедный транспорт
dopravní prostředky	транспортные средства
dopravní sektor	транспортный сектор
dopravní síť	транспортная сеть
integrovaná d.	интегрированный транспорт
městská hromadná doprava	городской общественный транспорт
dopravce	перевозчик, -а M
automobilový d.	автоперевозчик
soukromý d.	частный перевозчик

E

elektrizace	электрификация, -и F
elektrobus	электробус, -а M

eskalátor	эскал<u>а</u>тор, -а M

F

finanční	фин<u>а</u>нсовый

H

handicapovaný člověk	челов<u>е</u>к с огран<u>и</u>ченными ф<u>у</u>нкциями
historie	ист<u>о</u>рия, -и F

I

integrovaný	интегр<u>и</u>рованный
integrovaný dopravní systém	интегр<u>и</u>рованная тр<u>а</u>нспортная систем<u>е</u>ма
interval	интерв<u>а</u>л, -а M

J

jednokolejnicová dráha	одноколе<u>е</u>йка, -и F
jízda	по<u>е</u>здка, -и F
jízdenka	биле<u>т</u>, -а M
časová j.	временн<u>о</u>й биле<u>т</u>
jednosměrná j.	односторо<u>н</u>ний биле<u>т</u>
pásmová j.	биле<u>т</u> в з<u>о</u>ну
zpáteční j.	обр<u>а</u>тный биле<u>т</u>
jízdenka s místenkou	биле<u>т</u> с плацк<u>а</u>ртой
jízdné	пл<u>а</u>та за про<u>е</u>зд
jízdní řád	расписа<u>н</u>ие, -я N

K

karta	к<u>а</u>рта, -ы F
kočár	каре<u>т</u>а, -ы F

koleje рельсы, -ов PL

kolejová doprava железнодорожный транспорт

koněspřežná dráha конно-железная городская дорога

koňka конка, -и F

kontrola контроль, -я M

L

lanovka фуникулер, -а M

lanová dráha канатная дорога

letadlo самолет, -а M

letiště аэропорт, -а M

lhůta срок, -а /-у M

linka линия, -и F

lístek билет, -а M

loď корабль, -я M

M

maršrutka маршрутка, -и F

metro метро, neskl. N

městský городской

mikrobus микроавтобус, -а M

monorail монорельс, -а M

Moskevský centrální okruh Московское центральное кольцо

motocykl мотоцикл, -а M

N

nádraží вокзал, -а M

náklad нагр<u>у</u>зка, -и F

nárok пр<u>а</u>во, -а N

O

odbavení регистр<u>а</u>ция, -и F

odbavovací systém систем<u>е</u>ма регистр<u>а</u>ции

obyvatel ж<u>и</u>тель, -я M

okruh кольц<u>о</u>, -а N

administrativní o. администрат<u>и</u>вный <u>о</u>круг

omnibus <u>о</u>мнибус, -а M

organizace организ<u>а</u>ция, -и F

P

pasažér пассаж<u>и</u>р, -а M

černý pasažér безбил<u>е</u>тный пассаж<u>и</u>р

pásmo з<u>о</u>на, -ы F

peníze д<u>е</u>ньги, без денег PL

permanentka абонем<u>е</u>нт, -а M

personál персон<u>а</u>л, -а M

platba плат<u>е</u>ж, -а M

platnost действ<u>и</u>тельность, -иF

doba platnosti срок д<u>е</u>йствия

podnik предприятие, -я N

pokladna к<u>а</u>сса, -ы F

pokuta штраф, -а M

pravidlo пр<u>а</u>вило, -а N

projekt	проект, -а M
prostředek	средство, -а N
provoz	движение, -а N
průkaz	удостоверение, -я N
žákovský p.	ученический билет
průvodčí	кондуктор, -а M
předměstí	предместье, -ья N
předplatné	подписка, -и F
přepážka	окошко, -а N
přeprava	перевозка, -и F
letecká p.	воздушный транспорт
silniční p.	дорожный транспорт
vodní p.	водный транспорт
železniční p.	железнодорожный транспорт
přepravit	транспортировать, dok. i nedok.
přestup	пересадка, -и F
přestupní	пересадочный
přestupní stanice	пересадочная станция
příměstský	пригородный
přívoz	паром, -а M

R

revizor	ревизор, -а M
rozpočet	бюджет, -а M

Ř

ředitel	дир<u>е</u>ктор, -а M
řidič	вод<u>и</u>тель, -я M

S

sedadlo	сид<u>е</u>нье, -ья N
senior	пенсион<u>е</u>р, -а M
sleva	ск<u>и</u>дка, -и F
služba	услу<u>г</u>а, -и F
spoj	сообщ<u>е</u>ние, -я N
společnost	<u>о</u>бщество, -а N
spřežení	упр<u>я</u>жка, -и F
koňské s.	к<u>о</u>нная экип<u>а</u>ж
stanice	ст<u>а</u>нция, -и F
strojvedoucí	машин<u>и</u>ст, -а M
student	студ<u>е</u>нт, -а M

T

tarif	тар<u>и</u>ф, -а M
tarifní systém	тар<u>и</u>фная сист<u>е</u>ма
tarifní pásmo	тар<u>и</u>фная з<u>о</u>на
taxi	такс<u>и</u>, neskl. N
tělesně postižený	инвал<u>и</u>д, -а M
točna	поворо<u>т</u>ный круг
tramvajová točna	трамв<u>а</u>йное кольц<u>о</u>
tramvaj	трамв<u>а</u>й, -я M

elektrická tramvaj	электр<u>и</u>ческий трамв<u>а</u>й
tramvajová síť	трамв<u>а</u>йная сеть
trasa	тр<u>а</u>сса, -ы F
trať	дор<u>о</u>га, -и F
trolejbus	троллейбус, -а M
trolej	троллей, -я M
tunel	тонн<u>е</u>ль, -я M
turista	тур<u>и</u>ст, -а M

U

UNESCO	ЮНЕСКО, zkr.
seznam UNESCO	список ЮНЕСКО
úsek	отр<u>е</u>зок, -зка M

V

vagon	ваг<u>о</u>н, -а M
veřejný	общ<u>е</u>ственный
vlak	п<u>о</u>езд, -а M
vozidlo	тр<u>а</u>нспортное ср<u>е</u>дство
vozovna	деп<u>о</u>, neskl. N
autobusová vozovna	авт<u>о</u>бусный парк
tramvajová vozovna	трамв<u>а</u>йное деп<u>о</u>
vůz	воз, -а /-у M
výtah	лифт, -а M
vývoj	разв<u>и</u>тие, -я N

Z

zastávka останóвка, -и F

zóna зóна, -ы F

zprovoznit ввестú в эксплуатáцию

zvýhodněný сделáть *что* выгóдным

Ž

železnice желéзная дорóга

železniční zastávka железнодорóжная стáнция

ZÁVĚR

Závěrem práce shrnu poznatky a postřehy, kterých bylo dosaženo.

Ve své bakalářské práci se zabývám tématikou městské hromadné dopravy, a to ve dvou hlavních městech – Praze a Moskvě. Cílem práce bylo vypracování srovnání městské hromadné dopravy v těchto dvou městech.

Úvodní kapitola pojednává o vysvětlení pojmu dopravní sektor a o jeho vývoji. Obsahuje také vysvětlení pojmu doprava jako takového. V podkapitole, popisující charakteristiku dopravního sektoru nalezneme výčet několika faktorů, které napomáhají k růstu tohoto odvětví. Další podkapitola odkazuje na vývoj dopravního sektoru celosvětově, který se dělí do čtyř základních období. Poslední část této kapitoly pojednává o druzích dopravy.

Druhá kapitola s názvem Městská doprava vysvětluje, co vlastně městská doprava je. Tato kapitola obsahuje tři podkapitoly, každá z nich je dále členěna na podkapitoly. Věnuji se zde hlavně vysvětlení pojmů městská hromadná doprava, integrovaný dopravní systém a také dopravním prostředkům využívaným v české MHD. Kapitola integrovaný dopravní systém obsahuje podkapitoly zabývající se objasněním kombinací individuální a hromadné dopravy nebo tarifním a odbavovacím systémem.

Třetí kapitola nese název Praha. Pojednává o obecné charakteristice města. Kapitola obsahuje krátkou historii vývoje města jako takového. Další podkapitoly se věnují historii pražské MHD, její organizaci – systém PID, počet pásem apod. Další podkapitola je zaměřena na tarifní systém pražské MHD, popis jednotlivých pásem a jízdenek, které si v Praze lze zakoupit. Nechybí ani rozpis cen jízdného a slev pro určité kategorie cestujících.

Čtvrtá kapitola se svou strukturou velmi podobá právě třetí. Nese název Moskva a taktéž zde můžeme najít obecnou charakteristiku města, administrativní rozdělení a krátký popis města. V podkapitolách je opět historie moskevské MHD a její organizace. Součástí podkapitoly tarifního systému je také popis jednotlivých pásem. Co se týká jízdenek, je jim věnována celá jedna podkapitola, kde jsou v tabulce rozepsány jednotlivé ceny jízdného podle typu dopravy a doby platnosti. Nechybí ani krátký popis slev například pro studenty.

V předposlední kapitole práce se věnuji srovnání těchto dvou měst a jejich dopravního systému. Zahrnuje počet přepravených cestujících ročně, přibližnou roční tržbu obou společností, zajišťujících dopravu. Dále je srovnán tarifní systém a slevy na jízdném.

Poslední kapitolou a nedílnou součástí mé práce je česko-ruský tematický slovník. Obsahuje téměř 160 hesel vztahujících se k dopravě.

Pokud bych měla vše shrnout, oba dopravní systémy jsou na velmi dobré úrovni. Podle mého názoru je ale o něco lépe organizovaný systém v Praze. Jak jsem již ale zmiňovala ve svém shrnutí, je to pochopitelné. V Praze, jakožto v několikanásobně menším městě jak rozlohou, tak počtem obyvatel, je jednodušší zorganizovat a zařídit v podstatě hladký provoz městské hromadné dopravy.

РЕЗЮМЕ

Тема данной бакалаврской работы: «Городской общественный транспорт в Праге и Москве». Главной целью этой работы было произвести сравнение городского общественного транспорта в этих двух городах и создать тематический словарь.

Бакалаврская работа разделена на две части, теоретическую и практическую. В теоретической части внимание уделено объяснению, что из себя представляют такие понятия, как транспортный сектор или городской транспорт. В этой части также производится описание городского транспорта Праги и Москвы, рассматривается их история, организация, тарифная система и т. п. Практической частью работы является создание тематического словаря. В нем находятся слова, которые касаются транспорта, прежде всего городского.

Первая глава работы посвящена значению слова транспорт и словосочетания транспортный сектор. Сокращенно, транспорт — это перевозка грузов или пассажиров из одного места в другое. Далее описана характеристика транспортного сектора и приводится ряд факторов, которые способствуют росту и развитию в этой отрасли. К таким факторам, например, относятся улучшения в области производства и обслуживания транспорта или изменения в социальной и демографической структуре общества. Далее описывается развитие транспортного сектора, которое делится на 4 периоды. Эти периоды возможно обозвать как логистическая революция. Первый период длится с 11 по 16 век, второй с 16 по 18 век, третий между началом 19 века и половиной 20 века, четвертый начало развиваться в половине 20 века и длится, в сущности, до сих пор.

В заключительной части первой главы описаны виды транспорта. В ней рассматриваются дорожный, воздушный, железнодорожный и водный транспорт.

Во второй главе внимание обращено на городской транспорт. Здесь расписано, какие факторы имеют влияние на развитие городского транспорта. Это не транспортная система как таковая, а сегмент

общественного транспорта. В рамках городского транспорта мы сталкиваемся с большинством видов транспорта, кроме воздушного. К основным видам относятся железнодорожный и автомобильный транспорт. В рамках железнодорожного транспорта мы различаем ряд видов транспорта. В городской транспорт включен городской общественный транспорт, индивидуальный автомобильный транспорт, грузовой транспорт, велосипедный транспорт и прочее. Описываются также основные характеристики городского транспорта. Они включают в себя использование в городах с населением более 10 000 человек с некоторыми исключениями (горные курорты, курорты), в основном регулярное транспортное сообщение, ежедневные пики очевидны в дорожном движении, тариф обычно одинаковый с разными вариантами на всей территории города или поселка.

В следующей части говорится о городском общественном транспорте. Общественный транспорт – это отрасль, предоставляющая услуги по перевозке людей по маршрутам, которые заранее устанавливает перевозчик. Это одна из важнейших услуг, предоставляемых населению, которая ежедневно обеспечивает передвижение тысяч горожан. В этой части приведены законы, нормативно регулирующие работу городского общественного транспорта в Чешской республике.

В следующей части описывается возникновение городского общественного транспорта во всем мире. Создание первого организованного транспортного сообщения произошло в 1662 году. В этом году в Париже был организован первый регулярный транспорт омнибусом. В 1830 году был изобретен паровой двигатель. В 1862 году Лондоне было запущено в эксплуатацию первое метро. Сначала поезда метро были оборудованы паровыми двигателями. В конце 19 века был паровой двигатель заменен за электрический привод. В конце 19 века начал развиваться дорожный транспорт. Первая автобусная линия появилась в Лондоне. Первый троллейбус был сконструирован в 1901 году в Германии. В настоящее время мы также включаем классические поезда в городской транспорт, они были включены в систему с 1970х годов. В 1960х и 1970х годах была развита транспортная интеграция. Ключевым в этом процессе является

интеграция территориального, тарифного, оперативного транспорта. Это означает, что этот транспорт должен быть отдельным или, по крайней мере, предпочтительным по сравнению с индивидуальным. Первый интегрированный транспорт был создан в 1974 году в Мюнхене.

Далее пишется о том, что значит так называемая интегрированная транспортная система. Главной целью данной системы является обеспечение конкурентоспособности общественного транспорта по отношению к индивидуальному транспорту благодаря эффективному сотрудничеству всех доступных перевозчиков. Также здесь описаны выгоды этой системы и 4 ее основополагающих принципа.

Следующая часть посвящена комбинированию индивидуального и общественного транспорта. В ней говорится о том, каким способом большие города сокращают количество машин в центре. Индивидуальный транспорт не может быть исключен из транспортной системы, поэтому важно сотрудничество и совместное функционирование общественного и индивидуального транспорта. Существует ряд систем, целью которых является максимальное адаптирование общественного транспорта потребностям человека. Основная цель этих систем - привлечь как можно больше пассажиров к использованию общественного транспорта и таким образом объединить его преимущества с преимуществами индивидуального автомобильного транспорта.

Важной частью этой главы является тарифная система и система оплаты проезда. В рамках тарифной системы существует шесть типов тарифа. Система оплаты проезда включает в себя три основные варианта покупки билетов – у водителя, у кондуктора или покупка в рамках самообслуживания. Их можно сочетать друг с другом. На практике чаще всего используется система самообслуживания. Контроль билетов зависит от способа оплаты проезда. При покупке билета у водителя, посадка в транспорт происходит через водителя, чтобы он мог удостовериться в наличии билета. При покупке у кондуктора эта проверка выполняется самим кондуктором. В случае продажи через самообслуживание проверка выполняется контроллером.

В заключительной части этой главы расписаны все средства транспорта, которые используются в Чешской республике. К ним относятся поезд, метро, трамвай, троллейбус, автобус и нестандартный транспорт.

Третья глава посвящена столице Чешской Республики – Праге. Первая часть характеризует Прагу в общем. Здесь коротко описывается ее история и основная информация о городе.

Темой следующей части третьей главы является история городского общественного транспорта Праги. Она берет свое начало в 1829 году, когда Якуб Хоценски получил право на использование двух омнибусов. В 1891 году началась постепенная электрификация всей Праги. В этом же году был введен в эксплуатацию первый электрический трамвай. В 1978 году была введена в эксплуатацию первая линия метро.

Далее описывается организация городского общественного транспорта Праги. Транспорт разделен в две зоны – зона «P» и «0». Систему «PID» в Праге обеспечивает Транспортное предприятие столицы Праги (Dopravní podnik hl. m. Prahy). В Праге железнодорожный транспорт является главным. В настоящее время в системе «PID» задействовано 20 автобусных перевозчиков.

Последняя часть этой главы — это тарифная система пражского транспорта. В Праге находятся три тарифные зоны – «P», «0» и «B». Что касается билетов, в Праге существуют 2 основных типа билета. К ним относится билет на 30 минут, и его стоимость составляет 24 чешские кроны, а также билет на 90 минут со стоимостью 32 кроны. Билеты могут быть бумажными или электронными, купленными через приложение «PID Lítačka» или с помощью услуги СМС-билет. Эти билеты действительны на всех видах транспорта, и с ними можно пересаживаться любое количество раз. Тарифная система предлагает большое количество скидок для разных категорий населения: детей, студентов, пенсионеров, инвалидов и малоимущих граждан. Для получения скидки им необходимо иметь карточку «PID». Условием предоставления скидки также является выполнение всех необходимых требований для данной категории граждан.

Темой четвертей главы является Москва. Первая часть посвящена описанию Москвы и содержит основную информацию о количестве жителей и административном делении. Также коротко описывается характеристика Москвы, ее исторический центр и т. п.

Следующая часть описывает историю общественного транспорта Москвы. Она началась в 1847 году, когда были введены в эксплуатацию так называемые линейки. В 90х годах 19 века начала электрификация и появились первые трамваи, которые на тот момент уже активно использовались в других городах мира. Самым большим прорывом в развитии московского общественного транспорта стало открытие метро. Это произошло в 1935 году.

Организация московского общественного транспорта описана в следующей части главы. Городской общественный транспорт в Москве включает автобусы, электрические автобусы, трамваи, троллейбусы, метро, поезда, монорельса, маршрутки и водный транспорт. Автобусный транспорт в Москве обеспечивает компания Мосгортранс. Основой московского транспорта является Основой московского транспорта является метро. В настоящее время оно состоит из 15 линий и включает в себя 269 станций. Важным элементом сети метро данного города также является московское центральное кольцо, обеспечивающее пересадку несколько десятков тысяч пассажиров в день.

В последней части этой главы описана тарифная система московского общественного транспорта. В рамках тарифной системы город Москва разделен на 3 зоны: «А», «Б» и проездная зона между А и Б. В Москве существуют 3 вида билетов. Самым распространенным является билет «Единый». Это обычный билет, который можно купить на кассе в метро или в автоматах, его стоимость составляет 57 рублей. Вторым вариантом является карта «Тройка». Она может использоваться с разными тарифами, к которым относятся Единый, Кошелек, ТАТ и 90 минут. Также существуют так называемые социальные карты москвича. Они предоставляют скидки в нескольких категориях: банковские услуги, жилищные субсидии,

медицинские услуги, школьное питание, социальная поддержка и скидки для студентов.

Темой последней главы теоретической части является сравнение транспортных систем двух городов. Городской транспорт в Москве перевезет около 1,5 миллиардов пассажиров в год, в Праге около 1,1 миллиона пассажиров в год. Приблизительная выручка «PID» за год составляет более 4 миллиона чешских крон. Выручка Мосгортранс составляет около 9 миллиардов рублей (около 3 миллиона крон) в год. Более разнообразный транспорт можно найти в Москве, которая предлагает больше видов транспорта. Это также связано с общей организацией транспортной системы, которая является более сложной, чем в Праге. В этом видна закономерность, что размеры города и количество перевозимых пассажиров определяют схему общественного транспорта в городе и нюансы его технического обслуживания.

Последняя часть – это тематический словарь. Он содержит почти 160 слов и выражений, связанных с транспортом.

ZDROJE

KNIŽNÍ ZDROJE

1. FOJTÍK, Pavel, Stanislav LINERT a František PROŠEK. Historie městské hromadné dopravy v Praze. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 1995. ISBN 80-900065-6-6.

2. KAMENÍČKOVÁ, Andrea. Srovnání MHD v Praze a Sydney. Praha, 2012. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze

3. KUBÁT, Bohumil. Městská a příměstská kolejová doprava. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. ISBN 978-80-7357-539-7

4. MORGUN, Inna. Tarifní systém veřejné osobní dopravy v Moskvě. Praha, 2019. Bakalářská práce. Vysoká škola ekonomická v Praze

5. PERNICA, Petr. Doprava a zasílatelství. Praha: ASPI Publishing, 2001. ISBN 80-8639513-8.

6. PEŠKOVÁ, Zuzana. Pražská hromadná doprava. Praha, 2011. Bakalářská práce. Vysoká škola ekonomická v Praze.

7. ZELENÝ, Lubomír. Osobní přeprava. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2

8. ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. Dopravní procesy v cestovním ruchu. Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-335-5

INTERNETOVÉ ZDROJE

1. Historie městské hromadné dopravy v Praze. Dopravní podnik hlavního města Prahy [online]. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: https://www.dpp.cz/zabava-a -zazitky/historie-dpp/historie-mestske-hromadne-dopravy-v -praze

2. JEDNOTLIVÉ JÍZDNÉ. Pražská integrovaná doprava [online]. [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: https://pid.cz/tarifni-pojmy/jednotlive-jizdne/

3. Pražská integrovaná doprava: Vyhodnocení (rok 2019). Pražská integrovaná doprava [online]. [cit. 2020-03-11]. Dostupné z: https://pid.cz/vyhodnoceni-rok-2019/

4. Rusko-český slovník. LINGEA slovníky [online]. [cit. 2020-05-05]. Dostupné z: https://slovniky.lingea.cz/rusko-cesky

5. Rusko-český, Česko-ruský slovník. Seznam.cz [online]. [cit. 2020-05-05]. Dostupné z: https://slovnik.seznam.cz/preklad/rusky/

6. SLEVY. Pražská integrovaná doprava [online]. [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: https://pid.cz/slevy/

7. Slovník českých synonym. Nechybujte.cz [online]. [cit. 2020-05-06]. Dostupné z: https://www.nechybujte.cz/slovnik-ceskych-synonym/

8. TARIFNÍ PÁSMA PID. Pražská integrovaná doprava [online]. [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: https://pid.cz/tarifni-pojmy/tarifni-pasma-pid/

9. Грамматический справочник Русский. Бесплатный переводчик онлайн и словарь PROMT [online]. [cit. 2020-05-05]. Dostupné z: https://www.translate.ru/grammar/ru-en/

10. Грамота.ру [online]. [cit. 2020-05-05]. Dostupné z : http://gramota.ru/

11. Карта "Тройка." Карта "Тройка" [online]. [cit. 2020-04-20]. Dostupné z: https://troikarta.ru/

12. От конки к электробусу: как развивался московский транспорт. Mos.ru [online]. [cit. 2020-03-08]. Dostupné z: https://www.mos.ru/news/item/26432073/

13. От конки до "Витязя." История старейшего общественного транспорта Москвы. Москва Центр [online]. [cit. 2020-03-09]. Dostupné z: https://caoinform.moscow/ot-konki-do-vityazya-istoriya-stareyshego-obshhestvennogo-transporta-moskvyi/

14. Тарифы и билеты. Мосгортранс [online]. [cit. 2020-04-20]. Dostupné z: http://www.mosgortrans.ru/passenger/fares/

ANOTACE

Tématem této práce je Městská hromadná doprava v Praze a Moskvě – vytvoření glosáře. Práce je rozdělena do 6 kapitol. První kapitola obsahuje vysvětlení pojmu doprava a dopravní sektor, charakteristiku a vývoj dopravního sektoru a druhy dopravy. Ve druhé kapitole jsou vysvětleny pojmy městská doprava, městská hromadná doprava a integrované dopravní systémy. Také jsou zde popsány počátky městské hromadné dopravy, tarifní a odbavovací systémy a dopravní prostředky v ČR. Třetí kapitola je věnována Praze a její městské hromadné dopravě – historii, organizaci a tarifnímu systému. Čtvrtá kapitola popisuje hlavní město Ruské federace – Moskvu. Hlavně městskou hromadnou dopravu, její organizaci, historii a tarifní systém. Pátá kapitola je krátkým srovnáním MHD těchto dvou měst. A poslední kapitola je tematický česko-ruský slovník věnovaný pojmům z dopravy.

ANNOTATION

Subject of the bachelor's thesis is Public transport in Prague and Moscow – creation of a glossary. The thesis is divided into six chapters. The first chapter contains an explanation of the transport sector, the characteristics and development of the transport sector and modes of transport. The second chapter explains the concepts of urban transport, public transport and integrated transport systems. It also describes the beginnings of public transport, tariff and check-in systems and means of transport in Czech republic. The third chapter is devoted to Prague and its public transport – history, organization and tariff systém. The fourth chapter describes the capital city of the Russian Federation – Moscow. Mainly public transport, its organization, history and tariff systém. The fifth chapter is a brief comparison of public transport of these two cities. And the last chapter is a thematic Czech-Russian dictionary devoted to transport terms.