



# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

## FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

## ÚSTAV POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

INSTITUTE OF ROAD STRUCTURES

## BEZPLATNÁ VEŘEJNÁ DOPRAVA

FREE PUBLIC TRANSPORT

### BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

BACHELOR'S THESIS

#### AUTOR PRÁCE

AUTHOR

ALICE FURDANIČOVÁ

#### VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. RADKA MATUSZKOVÁ

BRNO 2019



# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

<b>Studijní program</b>	B3607 Stavební inženýrství
<b>Typ studijního programu</b>	Bakalářský studijní program s prezenční formou studia
<b>Studijní obor</b>	3647R013 Konstrukce a dopravní stavby
<b>Pracoviště</b>	Ústav pozemních komunikací

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

<b>Student</b>	Alice Furdaničová
<b>Název</b>	Bezplatná veřejná doprava
<b>Vedoucí práce</b>	Ing. Radka Matuszková
<b>Datum zadání</b>	30. 11. 2018
<b>Datum odevzdání</b>	24. 5. 2019

V Brně dne 30. 11. 2018

---

doc. Dr. Ing. Michal Varaus  
Vedoucí ústavu

---

prof. Ing. Miroslav Bajer, CSc.  
Děkan Fakulty stavební VUT

## **PODKLADY A LITERATURA**

Vybrané dokumenty dopravních podniků

## **ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ**

Předmětem práce je zmapování měst s bezplatnou veřejnou dopravou a analýza příslušných výhod a nevýhod, případně zkušenosti se zavedením tohoto opatření. Součástí práce bude i aplikace a posouzení případného zavedení bezplatné městské hromadné dopravy ve městě Brně.

## **STRUKTURA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část VŠKP zpracovaná podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchování vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchování vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (povinná součást VŠKP).
2. Přílohy textové části VŠKP zpracované podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchování vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchování vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (nepovinná součást VŠKP v případě, že přílohy nejsou součástí textové části VŠKP, ale textovou část doplňují).

---

Ing. Radka Matuszková  
Vedoucí bakalářské práce

## **ABSTRAKT**

Cílem této bakalářské práce je zmapování oblastí s bezplatnou veřejnou dopravou, a to jak v České republice, v Evropě, tak i v ostatních státech světa. Bakalářská práce je obohacena mapami, které znázorňují dopravní obslužnost měst s nulovým tarifem. Dalším cílem této bakalářské práce je aplikování poznatků o bezplatné veřejné dopravě na město Brno a posouzení vhodnosti bezplatného tarifu.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Bezplatná veřejná doprava, MHD, nulový tarif, Bezplatná veřejná doprava v České republice, městská hromadná doprava, autobusy zdarma, Dopravní podnik města Brna

## **ABSTRACT**

The aim of this bachelor thesis is to map the area with free public transport, in the Czech Republic, in Europe and in other countries of the world. The bachelor thesis is enriched with maps, which show the traffic service of cities with zero tariff. Further aim of the bachelor thesis is the application of knowledge about free public transport in Brno and pricing of zero tariff.

## **KEYWORDS**

Free public transport, MHD, Zero tariff, Free public transport in the Czech Republic, Public transport, Free buses, Brno Public Transport Company

## **BIBLIOGRAFICKÁ CITACE VŠKP PODLE ČSN ISO 690**

Alice Furdaničová *Bezplatná veřejná doprava*. Brno, 2019. 94 s., Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav pozemních komunikací. Vedoucí práce Ing. Radka Matuszková

## **PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY ZÁVĚREČNÉ PRÁCE**

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané bakalářské práce s názvem *Bezplatná veřejná doprava* je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 23. 5. 2019

---

Alice Furdaničová  
autor práce

## **PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI ZÁVĚREČNÉ PRÁCE**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci s názvem *Bezplatná veřejná doprava* zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 23. 5. 2019

---

Alice Furdaničová  
autor práce

## **Poděkování**

Touto cestou bych ráda poděkovala své vedoucí bakalářské práce Ing. Radce Matuszkové za všechny cenné rady, pomoc, ochotný přístup, a hlavně za trpělivost při vysvětlování problematiky. Za poskytnutí podkladů za město Třeboň děkuji Ing. Pavlu Zajíčkovi. V neposlední řadě chci poděkovat mé rodině za podporu během celého studia.

# Obsah

ÚVOD.....	10
1 DOPRAVA .....	11
1.1 Klasifikace dopravy .....	12
1.2 Prognóza vývoje dopravy.....	13
2 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA .....	14
2.1 Faktory ovlivňující MHD.....	15
2.2 Ekologie a MHD .....	17
2.3 Financování MHD .....	18
2.4 Problémy ve financování .....	19
2.5 Historie MHD ve světě .....	20
2.6 Historie MHD v České republice .....	21
2.7 Jízdné v České republice .....	22
3 BEZPLATNÁ MHD VE SVĚTĚ .....	26
3.1 Brazílie .....	29
3.1.1 Agudos .....	29
3.1.2 Ivapora a Pitangu .....	30
3.2 Miami, USA .....	31
3.2.1 Metromover .....	31
3.2.2 Troleje, elektrické automobily, autobusové linky .....	33
3.3 Seattle, USA .....	34
3.4 Tiberias, Izrael.....	34
4 BEZPLATNÁ MHD V EVROPĚ .....	35
4.1 Tallinnský systém, Estonsko .....	38
4.2 Systém Castres, Francie .....	43
4.3 Shrnutí bezplatné MHD v Evropě .....	45



5	BEZPLATNÁ MHD V ČESKÉ REPUBLICE .....	47
5.1	Lovosice .....	50
5.2	Strakonice .....	51
5.3	Hořovice.....	53
5.4	Říčany .....	54
5.5	Frýdek-Místek.....	55
5.6	Valašské Meziříčí .....	58
5.7	Třeboň .....	60
5.8	Shrnutí bezplatné MHD v České republice .....	62
6	APLIKACE BEZPLATNÉ MHD NA MĚSTO BRNO .....	63
6.1	MHD v Brně .....	64
6.2	Šalina v číslech .....	65
6.3	Dotazníkové šetření.....	69
6.4	Výsledky dotazníku a jeho grafické zpracování .....	70
6.5	Shrnutí výsledků dotazníkového šetření .....	84
	ZÁVĚR .....	85
	SEZNAM ZDROJŮ .....	86
	SEZNAM OBRÁZKŮ .....	92
	SEZNAM TABULEK .....	92
	SEZNAM GRAFŮ .....	93

## Úvod

Bakalářská práce se věnuje veřejné dopravě ve městech, zejména se zaměřuje na hromadnou dopravu, která poskytuje dopravní službu za nulový tarif. Téma je mi blízké vzhledem k mým zkušenostem s veřejnou dopravou v Evropě i ve světě a následným uvědoměním, jak jsou jednotlivé systémy infrastruktury ve světě odlišné. Během mých cestovatelských zkušeností jsem se setkala s bezplatnou městskou hromadnou dopravou, což mě přivedlo k otázce, jaký má tento systém účel, jak moc je efektivní a kdo jej financuje.

MHD lze chápat jako sociální službu, která by měla být dostupná všem občanům. Její důležitost lze charakterizovat především ekologickou i ekonomickou úsporou. Ve velkých městech je městská hromadná doprava nezbytnou součástí pro plynulost a funkčnost dopravní infrastruktury. Malá města využívají městskou hromadnou dopravu především pro zkvalitnění životní úrovně občanů a jejich komfort.

Cílem bakalářské práce bude analýza bezplatné veřejné dopravy jak ve světě, tak v České republice. Budou zhodnoceny hlavní přínosy zavedení bezplatné veřejné dopravy, případně negativní důsledky. Z rozsáhlé rešeršní činnosti pak bude zpracována aplikace zjištěných poznatků na městskou hromadnou dopravu ve městě Brno. Pro doplnění celistvosti poznatků bude proveden vlastní výzkum pomocí dotazníkového šetření.

# 1 Doprava

**Doprava** je záměrné a organizované přemísťování věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách. Dělí se na dopravu nákladů, osob a také zpráv. Podle zákona č. 183/2006 Sb. se dopravní infrastrukturou rozumí pozemky, stavby a s nimi související zařízení např. pozemních komunikací, drah, vodních cest a letišť. Doprava je činnost, která v území slouží k propojení všech funkčních složek území a odehrává se pomocí dopravní infrastruktury. U významnější dopravní infrastruktury se užívají v územním plánování pojmy „dopravní plocha“ a „dopravní koridor“ a mají mezi funkčními plochami své samostatné vymezení. [1]

**Dopravní soustava** je souborem různých více či méně samostatných dopravních systémů, které uvnitř této soustavy vhodně kooperují. Jednotlivé dopravní systémy tvoří příbuzné dopravní cesty, sloužící určitému druhu dopravního prostředku. Dopravní soustavy svým rozsahem a složením odpovídají rozsahu a potřebám území – od soustav světových, kontinentálních, státních až po soustavy měst, případně obcí. Podle konkrétních potřeb jsou dopravní soustavy složeny z různého počtu a z různých druhů dopravních systémů. Čím větší území, tím komplexněji je vybavena dopravní soustava, tím více má specializovaných a kooperujících dopravních systémů. [2]

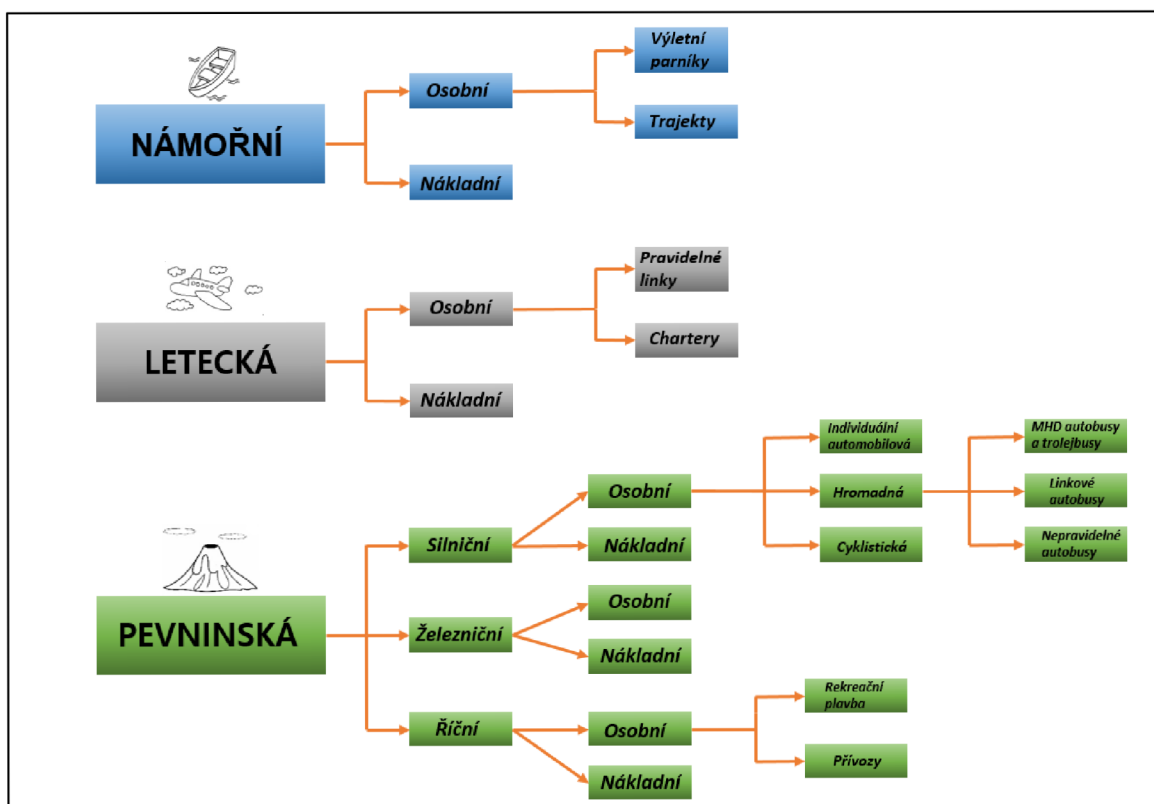
**Integrovaný dopravní systém (IDS)** lze definovat jako propojení všech dostupných druhů veřejné (částečně i neveřejné) dopravy do jednoho funkčního celku. Základem fungujícího IDS je nutná realizace určitých opatření, můžeme je nazvat integrační, která lze rozdělit do čtyř základních kategorií.:

- dopravně provozní integrace
- stavební integrace
- technická integrace
- organizační integrace

Základem organizačního opatření je vytvoření jednotného integrovaného tarifu pro celý systém a zřízení samostatného koordinátora, který má přesně definované kompetence a je zodpovědný za celý IDS. [3]

## 1.1 Klasifikace dopravy

Dopravu rozdělujeme na tři základní skupiny, které se následně dělí do dalších podskupin. Dále dopravu můžeme rozdělit podle druhu dopravního prostředku a dopravní infrastruktury.



Obrázek č. 1 - Rozdělení dopravy do 3 skupin, vlastní tvorba [4]

Základními druhy dopravy jsou:

*Pevninská*

*Letecká*

*Námořní*

Zvláštním druhem dopravy je doprava potrubní, která zajišťuje přepravu kapalin, plynů a někdy i pevných materiálů. Energie potřebná pro přepravu potrubím zajišťuje gravitační síla, rozdíly tlaku v potrubí a mimo něj. Typickým příkladem potrubní dopravy je voda v potrubí nebo přeprava zemního plynu či ropy.

Podle toho, co přepravujeme, dělíme dopravu na: *Osobní*

*Nákladní*

Klasifikace osobní dopravy je dále rozdělena do podskupin, které se určují podle kritéria, kde se pohybujeme a kam cestujeme. [4]

Rozdělujeme tedy osobní dopravu na:

*Městskou*

*Regionální*

*Dálkovou*

*Vnitrostátní*

*Mezinárodní*

Dalším významným kritériem podle vztahu k určitému místu dopravu rozdělujeme na:

*Vnější (doprava ven z města)*

*Vnitřní (doprava ve městě)*

*Tranzitní (projezd městem) [4]*

## 1.2 Prognóza vývoje dopravy

„V dopravě nelze očekávat jiný trend, nežli stálý celosvětový vzestup objemů přepravy, vyvolaný růstem výroby, výrobních kooperací, obchodu, spotřeby a také v souvislosti s využíváním volného času. V současné době dominují v přepravě motorová vozidla s ohledem na jejich všestranné užité vlastnosti a pro ně výhodné ekonomické podmínky. K žádoucímu přerozdělení objemů přepravy ve prospěch dopravy hromadné (nákladní i osobní) může dojít pouze při uplatnění dále uvedených opatření, která by musela být obsahem státní (případně regionální, městské) dopravní politiky:

1. **Opatření pasivní** – ekonomické vstupy (zvýšení cen pohonných hmot, mýto, zpoplatnění parkovacích příležitostí),
2. **Opatření aktivní** – regulační opatření (omezení dovolené rychlosti, omezení tonáže, omezení parkovacích příležitostí, nabídka všestranně kvalitní a levné hromadné dopravy osob, jiná organizace dopravy...)

Uvedená opatření mohou plnit své poslání za předpokladu, že budou dostatečně důrazná, že budou uplatňována nekompromisně, ale vyvážená tak, aby neohrozila ekonomické vztahy. V dopravě osob si tato opatření vyžádají výrazné veřejné dotace do systémů hromadné dopravy.“ [5]

## 2 Městská hromadná doprava

*„Definice MHD:* Městská hromadná doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým hromadným přemísťováním osob a definovaných hmotných předmětů v předpokládaných objemových a definovaných časových a prostorových souvislostech za použití pro tento typ vhodných dopravních prostředků a technologií“ [6]

„Městská hromadná doprava je doprava, jejímž cílem je na území města a v jeho blízkém okolí uspokojovat přepravní potřeby obyvatel. Děje se tak obvykle na území větších měst. U těch menších měst, jejichž počet obyvatel je zpravidla menší než 10 000, jsou dopravní potřeby vznikající na území města zajišťovány převážně procházející místní dopravou.“ [7]

„Zcela běžnou a potřebnou je městská hromadná doprava ve velkoměstech, kde se počet obyvatel pohybuje od stovek tisíc až po několik milionů. Roli hraje i plošná rozloha města, kdy se MHD stává samozřejmostí u měst, jejichž nejdelší přímá vzdálenost mezi okraji se pohybuje v desítkách kilometrů. Jaký je však minimální počet obyvatel nebo minimální plošná rozloha města, aby se MHD stala potřebnou, nelze tak jednoznačně říci. Záleží mimo jiné i na vzdálenosti např. nádraží nebo nemocnice od městského centra. Důležitou roli může hrát i ve městech s pouhými 5 000 obyvateli, ale v mnohých případech může být zbytečnou u měst, kde počet obyvatel přesahuje 10 000.“ [8]

„Hromadná osobní doprava s provozem na společných komunikacích s individuálním a ostatní automobilovou dopravou je v centrálních, hustě osídlených místech natolik ovlivňovaná, že klesá jejich kvalita, hlavně rychlost a přesnost dodržování jízdního řádu. V konkurenci s individuální automobilovou dopravou toto snížení kvality negativně ovlivňuje volbu dopravního prostředku hromadné osobní dopravy.“ [6]



Obrázek č. 2 - Japonský "train pusher", Tokio, [9]

Bezplatná MHD by mohla městům ulevit od automobilové dopravy, výfukových plynů, každodenních ucpaných ulic a zlepšit tak ekologii a „dýchání“ samotného města. Nicméně samotný přechod nebude mít takový efekt, jak bychom si přáli. Musela by se změnit struktura a infrastruktura, zlepšit dostupnost zastávek, zvýšit počet hromadných dopravních prostředků, zvýšit počet pracovních míst, změnit jízdní řády apod. Tyto kroky by nebyly vidět okamžitě a je to značná dlouhodobá investice. Záleží na posudku každého města zvláště, zdali by se tato investice do budoucna vyplatila, či jestli se spíše v některých městech nebo obcích tato myšlenka nejeví jako utopistická.

## 2.1 Faktory ovlivňující MHD

„Je důležité mít přehled o faktorech, které ovlivňují vznik městské dopravy a jejich změny v průběhu času vyvolávají také změny v dopravních potřebách. Tyto faktory lze rozdělit do několika skupin:

1. *Demografické charakteristiky obyvatelstva*
2. *Vnitřní struktura města*
3. *Vztahy města a okolí*
4. *Dopravní vybavení města*
5. *Možnosti a zvyklosti využívání volného času.*
6. *Mobilita a dostupnost*

- a) **Demografické charakteristiky obyvatelstva** - Nejen celkový počet obyvatel, ale i řada dalších demografických charakteristik má vliv na vznik přepravních potřeb. Za nejdůležitější z nich lze považovat věkové složení obyvatel, které je třeba znát alespoň v rámci skupin. Jedná se například o počet dětí v předškolním věku, počet žáků na základních a středních školách, ale i počet osob v produktivním nebo důchodovém věku. Svoji roli hraje také počet a složení domácností, případně nezaměstnanost ve městě.
- b) **Vnitřní struktura města** - Velikost a rozložení hlavních funkčních ploch (bydlení, výroba, služby, rekreace, apod.) na území města, jejich vzájemné vazby, vzdálenosti a plošné rozložení je další výraznou rolí pro vznik městské dopravy. S vnitřní strukturou souvisí i rozložení pracovních příležitostí. Větší podniky bývají velmi často umístěny na okrajích měst a cesty do zaměstnání tak dávají hlavní důvod pro vznik přepravních nároků. Vnitřní struktura nezahrnuje pouze oblasti ze socioekonomické sféry. Objem vznikající dopravy je ovlivněn také např. členitostí, velkými výškovými rozdíly nebo klimatickými podmínkami.
- c) **Vztahy města k okolí** - Okolí města přináší další cíle nebo zdroje městské hromadné dopravy. Kromě již zmiňované dojížděky za prací, mohou vyvolávat vznik cest na území města z blízkého okolí a naopak i další příležitosti. Za tyto příležitosti lze považovat např. úřady, zdravotnická zařízení, sportovní a rekreační zařízení, odborná učiliště a další služby.
- d) **Dopravní vybavení města** - Optimálně by přepravním potřebám města mělo odpovídat i dopravní vybavení. Ve skutečnosti však velmi často dochází buď k nedostatečné kapacitě cest, anebo mají nově vybudované komunikace značnou kapacitní rezervu. To může vyústit až k omezování některých cest nebo naopak produkovat dopravu navíc. Mezi dopravní vybavení patří i počet parkovacích míst, jejichž omezování bývá velmi častým nástrojem k omezení individuální automobilové dopravy.
- e) **Možnosti a zvyklosti využívání volného času** - Městská doprava může být obyvateli využívána také při cestách za sportem, rekreací nebo kulturou. Není možné, aby se potřebné volnočasové aktivity nacházely v bezprostřední blízkosti všech obyvatel. V centru města bývají zpravidla umístěny kulturní objekty, rekreační a sportovní plochy lze spíše nalézt na jeho obvodu. Obecně lze předpokládat, že s delším volným časem a lepší životní úrovní počet cest za tímto účelem poroste.“ [6]



## 2.2 Ekologie a MHD

Provoz dopravních prostředků produkuje jisté množství znečišťujících látek, které díky působení slunečního záření vytváří přízemní ozon. Dalším negativním vlivem aktivního využívání motorové dopravy je hluk, který zatěžuje obyvatele měst a obcí.

Výfukové plyny jsou zdrojem emisí skleníkových plynů, především oxidu uhlíku a dusíku. Tyto plyny mají velký vliv na poškození zdraví obyvatel a životního prostředí. Inhalací plynů vznikají v lidském těle choroby, jako je např. infekce v dutinách, vznik alergií, potíže s dýchacími cestami apod.

Pro zlepšení ekologie měst a obcí se budují elektrické trakce, které se nyní hodnotí jako velmi přínosné s co nejmenší zátěží na životní prostředí. Za další ekologický krok v dopravě se počítají dopravní prostředky, jejichž palivo je zemní plyn.

Za zmínku stojí první ekologický projekt, tzv. „Ekobus“, který vyrábí hromadné dopravní prostředky na pohon CNG (na zemní plyn). Bohužel, ani tato volba není ideální. Zemní plyn, jakožto neobnovitelný zdroj, je surovina potřebná, ale i ona je v rozporu s koncepcí trvale udržitelného rozvoje.

Naopak tomu je u drážní dopravy, která je velmi hlučná a brání tak využití tratě jako MHD. V hustě osídlených městech je dokonce omezena noční rychlost tramvají, a to na 40 km/h.

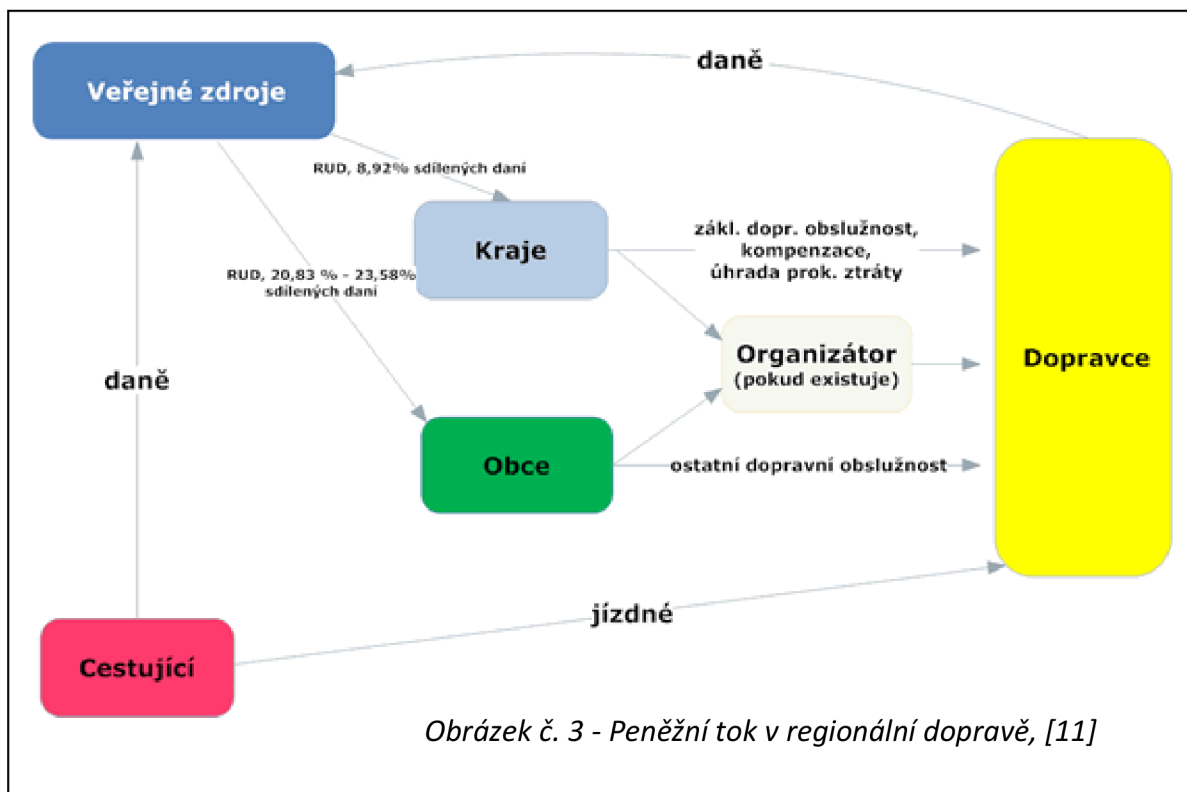
Trolejové vedení a tramvajová kolejiště jsou sice velmi hojně využívána, zato ovšem údržba je častá a nákladná a nemá kladný vliv na životní prostředí.

## 2.3 Financování MHD

Financování MHD se řídí podle Zákona o silniční dopravě, 111/1994 Sb. Zákon o silniční dopravě popisuje, že základní dopravní obslužnost by měl dotovat stát. Městská doprava je však z tohoto pravidla vyjmuta. Z větší části financování samotné MHD spadá pod město.

Dotace se podle zákona mají provádět formou úhrady tzv. prokazatelné ztráty. V prokazatelné ztrátě je už započítán přiměřený zisk dopravce. Dotační pravidla by měla platit pro všechny dopravce stejně. [10]

V České republice MHD přepraví cca 2,1 mld. lidí. MHD u nás funguje v desítkách měst v různé podobě a různém rozsahu, ačkoliv v legislativě není vyžadováno její zavedení. Velkým trendem je bezplatná doprava k obchodním centrům (IKEA, Tesco, Globus apod.), jejichž provoz je obvykle financován v plné výši samotnými provozovateli.



„Toky finančních prostředků v rámci municipalit jsou zobrazeny na uvedeném obrázku. Kraje vstupují do zajišťování MHD v tom smyslu, že často MHD zajišťuje základní dopravní obslužnost pro obce v okolí měst a nahrazuje tak nutnost financování linkových autobusů. Municipální rozpočty se musejí každoročně vyrovnávat s financováním prokazatelné ztráty a přiměřeného zisku pro vlastní dopravní podniky, případně pro smluvní dopravce. Rozsah zajišťované MHD podléhá schválení rady města, která je zodpovědná za zajištění dopravy na svém území.“ [11]

## 2.4 Problémy ve financování

„Problémem dopravních podniků je jejich podfinancování, kdy nejsou schopny díky regulaci cen jízdného a snižováním náročnosti pro městský rozpočet tvořit dostatečné rezervy pro obnovu vozového parku a modernizaci provozů. Dochází tak k vnitřnímu dluhu, který je sice možné krátkodobě udržet, ale z dlouhodobého hlediska není reálné takto postupovat.

Dopravní podniky stojí na rozhraní, kdy na jedné straně je jízdné, které dostatečně nepokrývá náklady a na druhé straně se neustále očekává rostoucí kvalita služeb. Města tak budou postavena do situace zvyšování dotací na veřejnou dopravu na úkor jiných aktivit, či se potýkat s omezováním rozsahu veřejné služby.“ [11] Problém je i s nedostatek počtu zaměstnanců.

V poslední době se objevuje v městské dopravě trend bezplatného jízdného pro rezidenty měst. Menší města náklady spojené s provozem bezplatných linek většinou hradí ze svého rozpočtu, u větších měst přispívá k financování kraj.

Města, která zavedla bezplatný tarif MHD, si od tohoto kroku hlavně slibují omezení automobilové dopravy v centru, ale také ekologické úlevy pro životní prostředí.

## 2.5 Historie MHD ve světě

První důkazy o veřejné MHD se objevily již kolem roku 1300 před naším letopočtem, kdy se v hrobce vládců Egypta objevil dvoukolový kočár. Tento dvoukolový kočár měl sloužit pro přepravu osob. Důležitým hromadným prostředkem pro dopravu osob ve městech sloužil tzv. omnibus, který byl tažen koňmi. S vývojem technologií a poznatků o energii se vyvíjeli kolejové dráhy, autobusy na elektrický pohon apod.

Významným posunem v rozvoji MHD registrujeme zavedením motorizace. V roce 1902 Londýn představil první motorový omnibus a první trolejbus byl zaveden již v roce 1882 firmou Siemens.

Důsledkem první a druhé světové války došlo prakticky k zastavení vývoje městské dopravy. Až kolem padesátých let minulého století, se vývoj MHD začal opětovně rozvíjet a realizovat do čím dál tím lepších podob a lepších podmínek pro přepravu cestujících, což trvá zásadně dodnes. [6]

Neustálý technický vývoj nám umožňuje aplikovat čím dál lepší dopravní prostředky pro veřejnou dopravu, které jsou zároveň šetrné k životnímu prostředí a k zdraví obyvatelstva.



Obrázek č. 4 - Městská hromadná doprava, Vídeň 1913, [12]

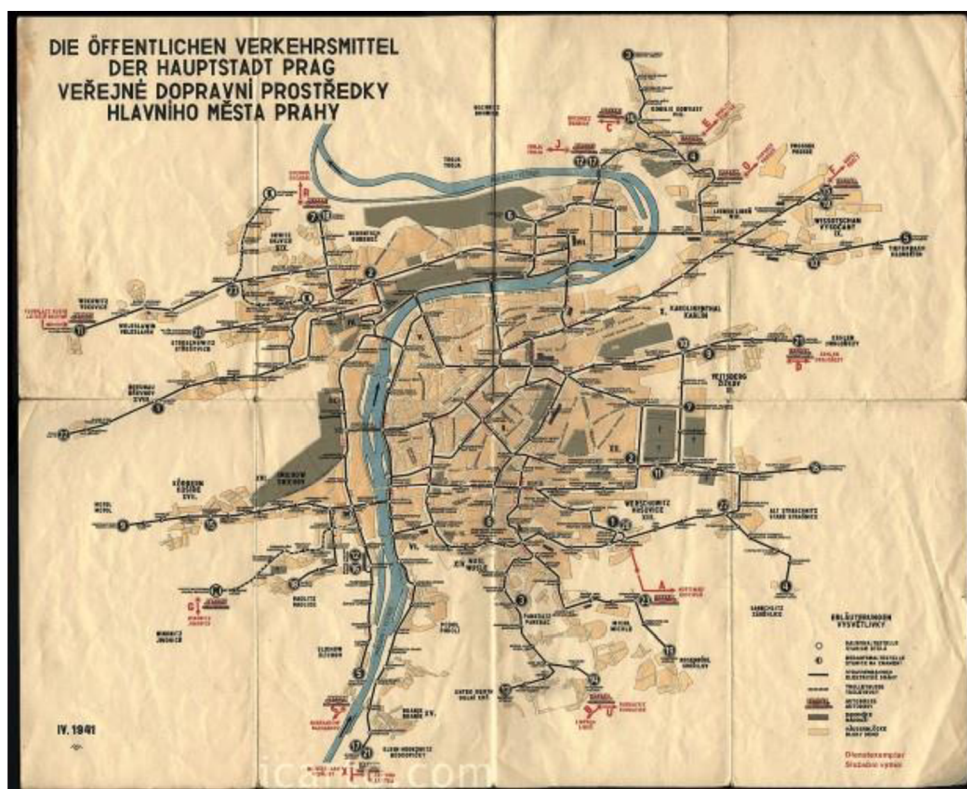
## 2.6 Historie MHD v České republice

„Vývoj městské dopravy ve městech na území Čech, Moravy a Slezska před rokem 1918 byl dosti nerovnoměrný – začátky vývoje jsou podobné vývoji světovému.“ [6]

Roku 1789 se v České republice objevují fiakry (drožky) a první omnibus bychom našli v roce 1829, který měl linku ze Staroměstského náměstí na Malou Stranu. Bohužel však touto linkou necestovalo mnoho pasažérů, a tak byla linka postupem času úplně zastavena. První trať, vybudována pro koňskou dráhu v Praze, byla dlouhá 3,5km a vedla od řetězového mostu do Karlína. V téže době přepravila okolo 9 milionů cestujících, obsahovala 6 tratí, asi 30 zaměstnanců a 112 vozidel. Provoz této tratě byl ukončen v roce 1905.

„První dráha městské dopravy v Brně byla zaznamenána v roce 1884, kdy se jednalo o tramvajovou linku na úseku Pisárky – Královo Pole. Brno se také mohlo pyšnit kolejovou dráhou taženou koňmi, která fungovala souběžně s dopravou tramvajovou. V roce 1946 byla zahájena lodní doprava na Brněnské přehradě v rámci brněnské městské dopravy.“ [6]

V Praze roku 1965 vznikla myšlenka vybudovat podpovrchovou hromadnou dopravu. Tato myšlenka byla realizována dva roky poté, tedy roku 1967 a zprovozněna roku 1974. V samém roce, tedy roku 1974 byla zprovozněna první linka metra, a to ve směru Sokolovská (dnes Florenc) – Kačerov.



Obrázek č. 5 - Mapa MHD v Praze roku 1941, [15]

## 2.7 Jízdné v České republice

Napříč krajskými městy České republiky jsem vytvořila informativní analýzu cen jak krátkodobých jízdenek, tak jízdenek dlouhodobých, tzv. předplatních. Analýza upozorňuje na cenové rozdíly tarifů mezi jednotlivými krajskými městy. Srovnání cen jízdného je porovnáváno konkrétně s městem Brnem.

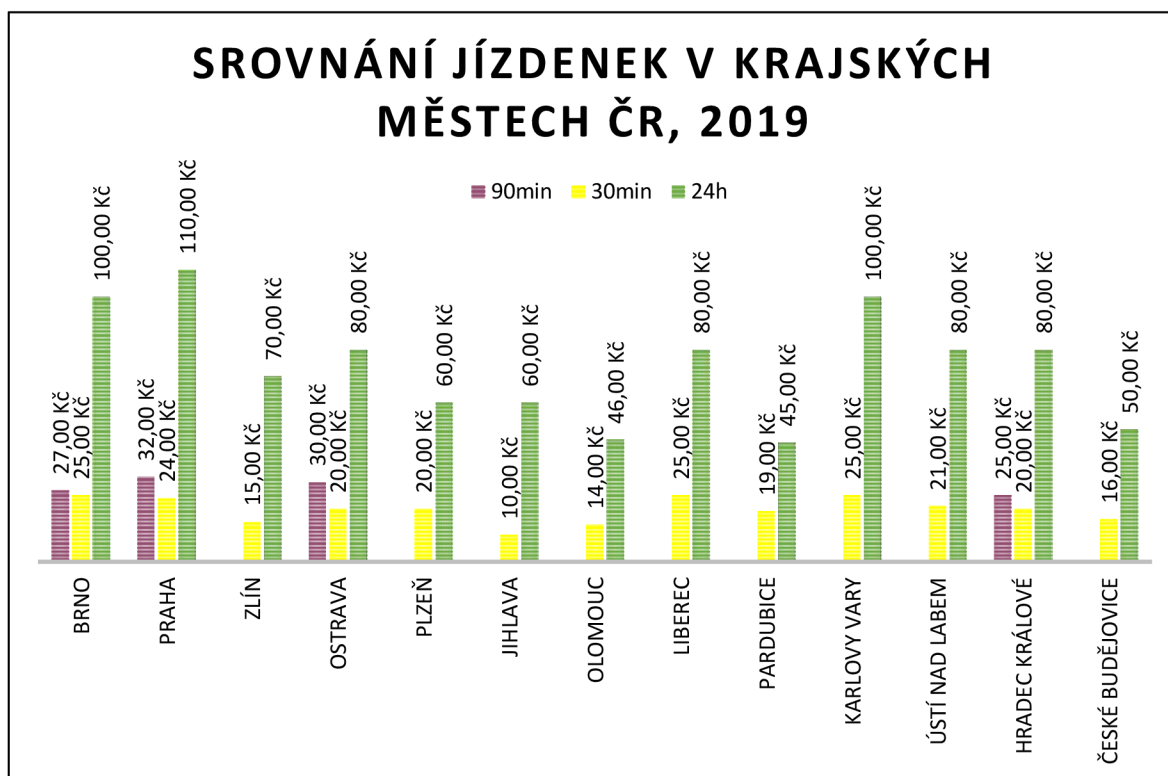
	<b>BRNO</b>	<b>PRAHA</b>	<b>ZLÍN</b>	<b>OSTRAVA</b>	<b>PLZEŇ</b>	<b>JIHLAVA</b>	<b>OLMOUC</b>
<b>90 MIN</b>	27 Kč	32 Kč	/	30	/	/	/
<b>30 MIN</b>	25 Kč	24 Kč	15 Kč	20 Kč	20 Kč	10 Kč	14 Kč
<b>24 HODIN</b>	100 Kč	110 Kč	70 Kč	80 Kč	60 Kč	60 Kč	46 Kč

	<b>LIBEREC</b>	<b>PARDUBICE</b>	<b>KARLOVY VARY</b>	<b>USTÍ N. LABEM</b>	<b>HRADEC KRÁLOVÉ</b>
<b>90 MIN</b>	/	/	/	/	25 Kč
<b>30 MIN</b>	25 Kč	19 Kč	25 Kč	21 Kč	20 Kč
<b>24 HODIN</b>	80 Kč	45 Kč	100 Kč	80 Kč	80 Kč

### **ČESKÉ BUDĚJOVICE**

<b>90 MIN</b>	/
<b>30 MIN</b>	16 Kč
<b>24 HODIN</b>	50 Kč

*Tabulka č. 1 - Ceny jednorázových jízdenek v krajských městech ČR, 2019, zdroj – stránky dopravních podniků jednotlivých krajských měst, dostupné online, vlastní tvorba*



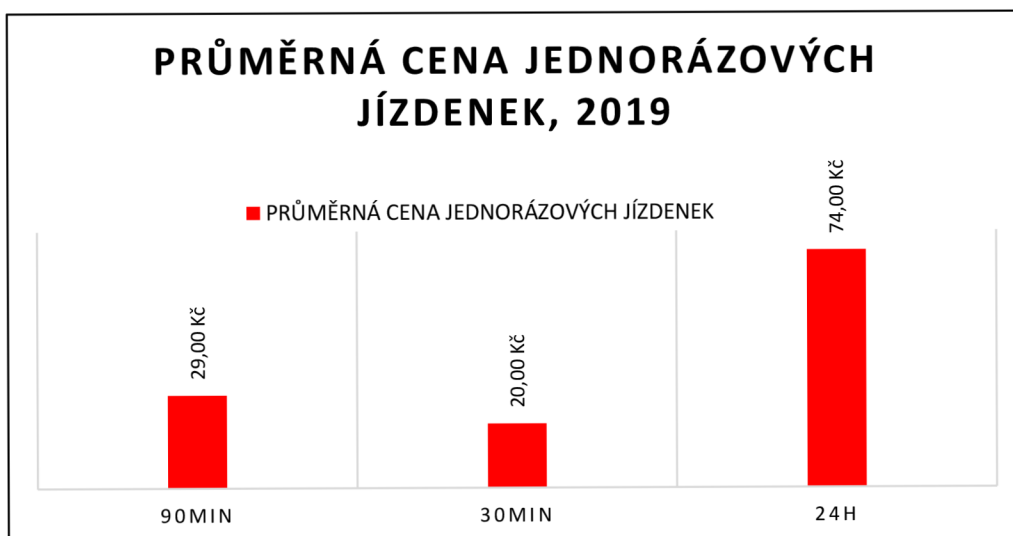
Graf č. 1 - Srovnání jízdenek v krajských městech ČR, 2019, zdroj – stránky dopravních podniků jednotlivých krajských měst, dostupné online, vlastní tvorba

Srovnáním jízdného v ostatních krajských městech je patrné, že ceny za jízdné ve městě Brno jsou srovnatelné s hlavním městem Praha. Nejlevnější 30minutovou jízdenku nalezneme ve městech Olomouc, Zlín a Jihlava, které jsou o 40 % levnější než v Brně. V Jihlavě dokonce 30minutová jízdenka stojí pouhých 10 Kč. Proto se v Brně vyplatí zainvestovat do tzv. „šalinkaret“, neboť cena za jednorázovou jízdu je velmi vysoká.

90minutové jízdné nabízí pouze krajská města Brno, Praha, Ostrava a Hradec Králové, z nichž nejlevnější je v Hradci Králové a nejdražší v Praze.

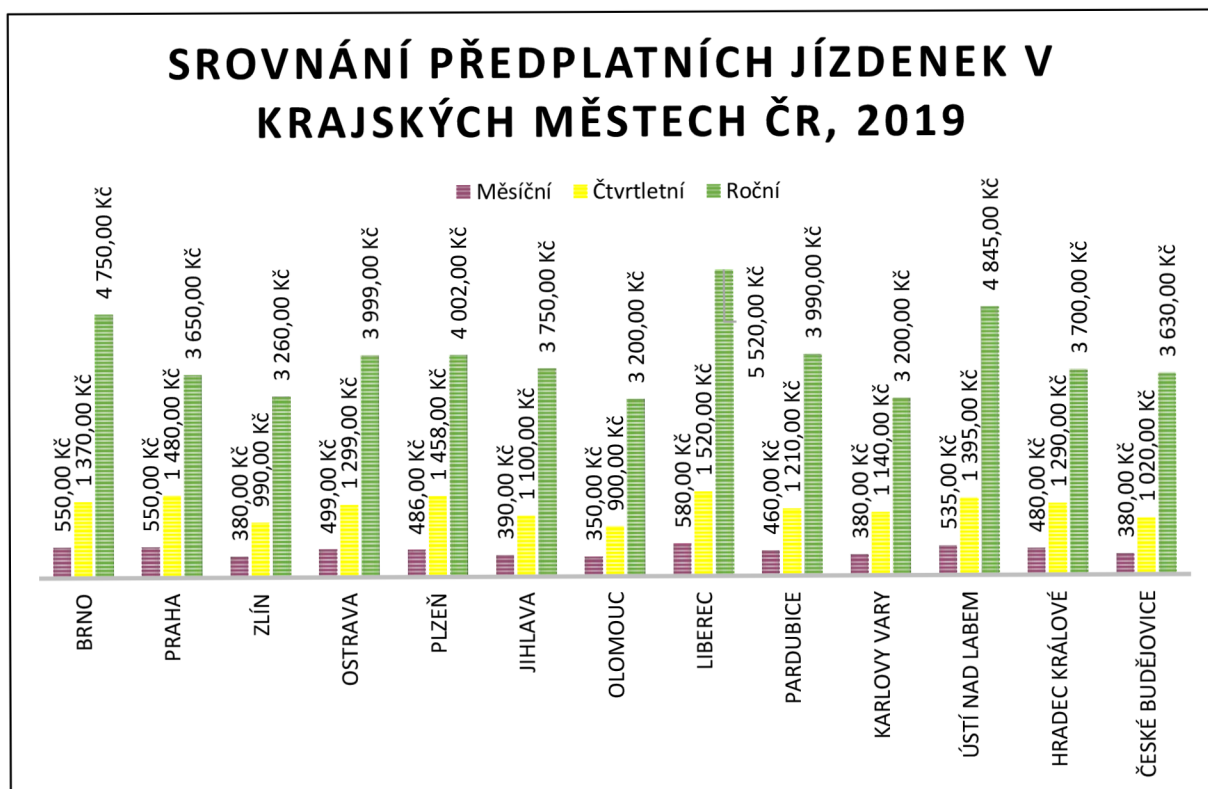
24hodinovou jízdenku nabízí všechna krajská města v poměrně srovnatelných cenách. Nejlevnější je opět v Olomouci či v Českých Budějovicích a to o 50 % vůči Brnu. Praha se liší pouze o 10 Kč.

Průměrně se v České republice prodávají 30minutové jízdenky za 20 Kč, 90minutové jízdenky za 29 Kč a celodenní jízdenky, tedy 24hodinové, za 74 Kč.



Graf č. 2 - Průměrná cena jednorázových jízdenek v krajských městech ČR, 2019, vlastní tvorba

Z hlediska dlouhodobých předplatních jízdenek se ceny za jízdné, za předpokladu využití tarifu pro dospělé v základních zónách, pohybují v krajských městech České republiky následovně:



Graf č. 3 - Srovnání dlouhodobých jízdenek v krajských městech ČR, 2019, zdroj – stránky dopravních podniků jednotlivých krajských měst, dostupné online, vlastní tvorba



Srovnáním předplatních jízdenek je zřejmé, že město Brno patří mezi nejdražší. Dražší jízdné než v Brně, nalezneme už jen v Liberci a Ústí nad Labem. Měsíční předplatní jízdenka v Brně stojí 550 Kč, čtvrtletní 1 370 Kč a roční 4 750 Kč.

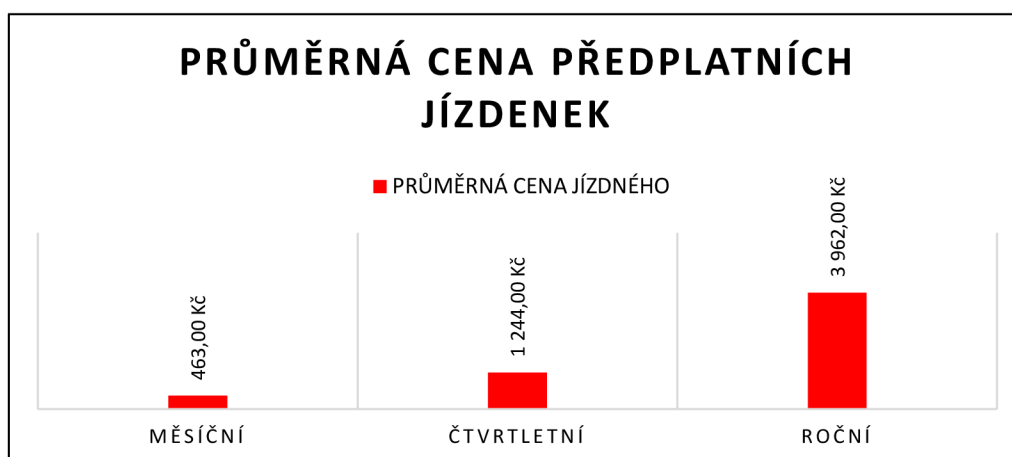
Měsíční předplatní jízdné je nejlevnější v Olomouci. Ve Zlíně, Jihlavě, Karlových Varech a Českých Budějovicích je jízdné levnější oproti Brnu průměrně o 32 %.

Ohledně předplatní jízdenky na čtvrtletí jsou ceny v rozmezí sta korun zhruba stejné, nejlevnější jízdné nalezneme v Olomouci a to o 35 % vůči Brnu. Nejdražší čtvrtletní jízdné je opět v Liberci, které je vyšší o 11 %.

Roční předplatní jízdné ve městě Brno je skoro o 24 % vyšší, než je tomu v hlavním městě Praze ale zase o 17 % nižší než v Liberci, kde roční předplatní jízdné stojí až 5 520 Kč.

Nejlevnější předplatní jízdné nalezneme v Olomouci a v Karlových Varech, vzhledem k ročnímu jízdnému v Brně, a to až o 33 %.

Průměrná cena měsíční předplatní jízdenky v krajských městech České republiky se pohybuje okolo 463 Kč, čtvrtletní čítá 1 244 Kč a roční 3 962 Kč.



Graf č. 4 - Průměrná cena předplatních jízdenek v krajských městech ČR, 2019, vlastní tvorba

### 3 Bezplatná MHD ve světě

Bezplatná MHD je v mnoha městech světa samozřejmost. Nejstaršími záznamy o zavedení bezplatné MHD se datují k začátku 70.let, kdy se o to pokusilo město Řím. Bohužel neúspěšně, a tak se přešlo opět k prodávání jízdenek. Dalšími oblastmi byla například města Denver, Trenton a Austin ve Spojených státech amerických.

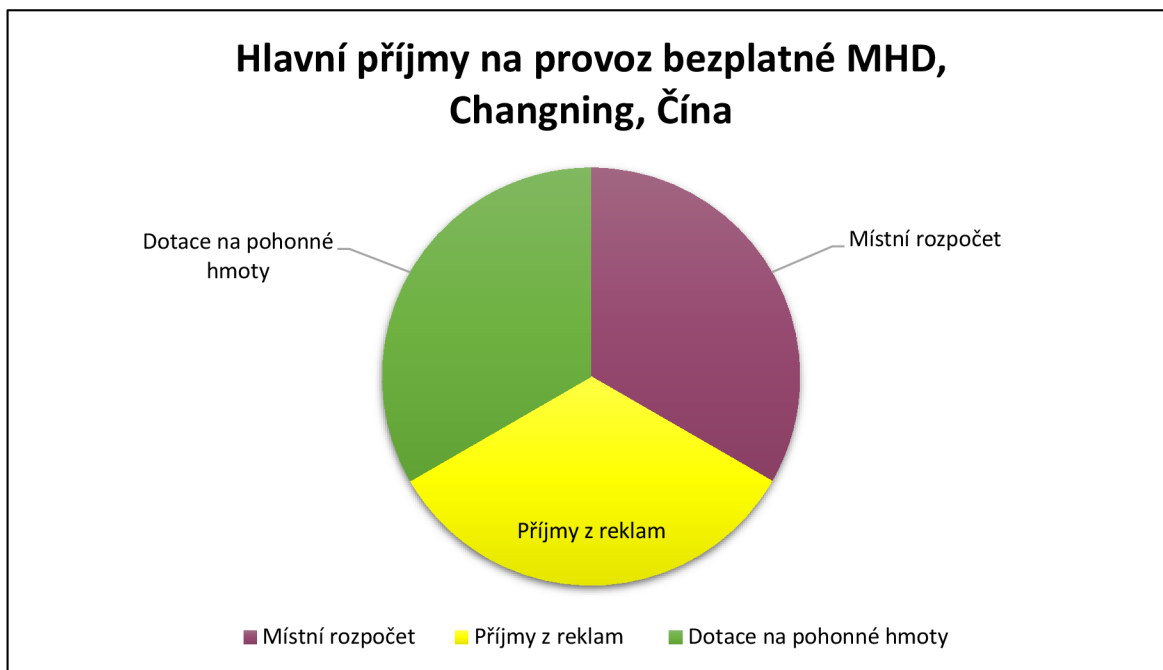
Všechny tyto pokusy si dávaly za cíl přesvědčit řidiče, aby využívali hromadnou dopravu. Nárůst cestujících byl okamžitý a znatelný, avšak úbytek aut ve městech se nijak zcela neprojevoval. Navzdory bezplatné MHD pro všechny obyvatele, tuto možnost využívali především občané, kteří se do práce dopravovali na kole nebo pěšky. Jízda vlastním automobilem, ač je výrazně finančně nákladnější, stále přináší komfortnější podmínky pro přepravu osob.

Hojně využívána bezplatná MHD je ve Spojených státech amerických, příkladem je město *Commerce* v Kalifornii, kde bezplatná MHD působí již od roku 1962. V Miami funguje zcela zdarma tzv. „Metromover“, který jezdí mezi mrakodrapy na malé vzdálenosti, ale jeho účel není primárně určen pro převážení osob na stěžejní místa. Dalším příkladem je Brazílie, kde v devíti státech jezdí občané bezplatně.

Na druhou stránku v Asii nalezneme pouze pár měst, které provozují MHD s nulovým tarifem. Jedno z nich je město *Cheremushki* v Rusku, či *Taichung* na Taiwanu, kde je připravena deseti kilometrová bezplatná zóna.

Velmi zajímavé je město *Changning* v provincii Hunan v Číně. Od roku 2008 zde platí bezplatná MHD a město plně financuje náklady spojené s provozem. První investice do zkvalitnění služeb a zavedení bezplatné dopravy se pohybovala kolem 7 milionů dolarů. Nárůst počtu transportovaných hromadnou dopravou však vzrostl až o 60 %. *Changning* je jediné město v Číně, vzhledem k režimu, kde se jezdí bezplatně až doposud. Hlavním příjmem města *Changning* na pokrytí nákladů spojené s provozem jsou:

- a) *místní finanční rozpočet*
  - b) *příjmy z reklamy na autobusy*
  - c) *dotace na pohonné hmoty od ústřední vlády*
- [16]



Graf č. 5 - Hlavní příjmy na provoz bezplatné MHD, Changning, Čína, vlastní tvorba

Na stránkách *freepublictransport.info* je mnoho měst a států, kde by měla platit bezplatná MHD. Informace bývají však irelevantní, je třeba si ověřit, zda jsou stále aktuální.

Ač by myšlenka bezplatné MHD ve světě měla fungovat na principu „čím větší město, tím větší snaha o bezplatnost“, moc se tímto heslem neřídí. Světová metropole jako např. Peking, New York, Tokio apod. kde každodenní a několika hodinové zácpy blokují dopravu a silně znečišťují ovzduší, však bezplatnou MHD nijak paradoxně neřeší. Je zřejmé, že tržby a příjmy jsou natolik vysoké, že by jejich „náhrada“ byla i tak pro velká města devastující.

Otázkou nastává, zdali opravdu smysl jízdy zdarma splňuje svůj prvotní účel – snížit výfukové plyny, ulevit přírodě, zácpám na silnicích apod. nebo je-li to čistě politický tah, který má přitáhnout voliče.

Přehled bezplatné MHD ve světě:

## BEZPLATNÁ MHD, USA, 2019

MĚSTO	STÁT	POPULACE	ROK ZAVEDENÍ	POZNÁMKY
<b>BOONE</b>	Severní Karolína	17.122	1981	Doprava mezi městy
<b>CACHE VALLEY</b>	Utah	124.438	2000	
<b>STARKVILLE</b>	Mississippi	23.888	nezjištěno	
<b>CANBY</b>	Oregon	15.829	2002	
<b>CHAPEL HILL</b>	Severní Karolína	70.253	2002	
<b>CLEMSON</b>	Jižní Karolína	11.393	1996	Doprava mezi univerzitami
<b>COMMERCE</b>	Kalifornie	41.000	1962	Všechna doprava zdarma
<b>CORAL CABLES</b>	Florida	42.871	2003	
<b>CORVALLIS</b>	Oregon	54.462	2001-02	
<b>ELLENSBURG</b>	Washington	20.326	nezjištěno	
<b>EMERYVILLE</b>	Kalifornie	9.727	nezjištěno	
<b>ISLAND COUNTY</b>	Washington	81.054	1987	Bezplatný autobus 412C
<b>KETCHUM</b>	Idaho	3.003	2012	
<b>LEBANON</b>	Nový Hampshire	15.151	nezjištěno	
<b>LOGAN</b>	Utah	49.534	1992	
<b>MACOMB</b>	Illinois	20.000	2006	
<b>MAMMOTH</b>	Kalifornie	8.234	2003	
<b>MARION</b>	Indiana	29.948	2008	
<b>MASON COUNTY</b>	Washington	61.019	1992	
<b>MISSOULA</b>	Montana	69.122	2015	
<b>MOSCOW</b>	Idaho	25.146	1994	
<b>PARK CITY</b>	Utah	8.300	1992	
<b>SANDY</b>	Oregon	9.570	2000	
<b>STANFORD</b>	Kalifornie	13.809	2000	
<b>UOM</b>	Minnesota	51.853	1992	
<b>VAIL</b>	Colorado	4.589	1966	
<b>VERO BEACH</b>	Florida	15.220	2013	14 bezplatných linek po Miami
<b>WALLA WALLA</b>	Washington	50.600	1979	Pouze v letních měsících
<b>WILINGTON</b>	Vermont	2.225	1996	13 bezplatných linek
<b>WILSONVILLE</b>	Oregon	19.509	1988	

Tabulka č. 2 - Bezplatná MHD v USA, 2019, vlastní tvorba, [61]

## BEZPLATNÁ MHD, BRAZÍLIE, 2019

MĚSTO	STÁT	POPULACE	ROK ZAVEDENÍ
AGUDOS	Sao Paolo	36.524	2011
IVAIPORA	Paraná	28.200	2011
PORTO REAL	Rio de Janeiro	16.592	2011
POTIRENDABA	Sao Paolo	15.449	1998
PAULÍNIA	Sao Paolo	1.178	2013
MARICÁ	Rio de Janeiro	157.789	2014
MUZAMBINHO	Minas Gerais	20.432	2011
PITANGA	Paraná	30.653	2012
SILVA JARDIM	Rio de Janeiro	21.349	2014

## BEZPLATNÁ MHD, ASIE, 2019

MĚSTO	STÁT	POPULACE	ROK ZAVEDENÍ
CHEREMUSHKI	Rusko	109.547	nezjištěno
TIBERIAS	Izrael	41.300	2019
CHANGNING	Čína	700.000	2008
TAICHUNG	Taiwan	2.808.000	nezjištěno

Tabulka č. 3 - Bezplatná MHD v Brazílii a Asii, 2019, vlastní tvorba [61]

### 3.1 Brazílie

V Brazílii nalezneme města, kde bezplatná MHD působí již řadu desítek let. Jedním z těch známějších je město Agudos, jehož bezplatný model inspiroval několik dalších měst v Brazílii.

#### 3.1.1 Agudos

Agudos je město, které se nachází v západní části metropole Sao Paolo, ve střední části státu Brazílie. Počet obyvatel podle statistiky z roku 2015 je 36 524. V roce 2000 byla zavedena bezplatná MHD. Cílem tohoto odvážného projektu bylo zlepšení mobility obyvatel. Nejdříve po městě jezdilo pouze osm vozidel, nyní je jejich třikrát tolik. Město má v tomto sektoru 25 zaměstnanců, z toho 20 řidičů. V roce 2000 byl tento nápad pokládán jako naprosto absurdní, dnes je považován za sociální službu lidu.



Obrázek č. 6 - Poloha města Agudos [17]

Radnice města Agudos vyčleňuje měsíčně 120 000 USD na náklady služby. V přepočtu je to přibližně 2 800 000 Kč. V porovnání ve vedlejší metropoli Sao Paolo, kde náklady činí 92 milionů USD (cca 2 miliardy Kč), je tato částka pouhý zlomek. Financování celého projektu probíhá pouze z rozpočtu obce, nikoliv z daní.

Bezplatná doprava přitáhla pozornost lidí z okolních měst a zvýšila přírůstek roční migrace obyvatelstva. [19] [18]

### 3.1.2 Ivapora a Pitangu

Ve městě Ivapora (400 km od Curitiba) funguje bezplatná MHD již 12 let. Populace činí 31,8 tisíc obyvatel a celkový rozpočet města na rok činí 50 milionů Realů, tj. 300 miliard Kč. Z toho náklady na provoz MHD stojí 3 miliony Kč.

Populace města Pitangu, ve státě Rio Grande del Sul, tvoří 32,6 tisíc obyvatel a bezplatná MHD byla zahájena roku 2012. Fungují zde pouze dva autobusy, které přepravují cca 400 obyvatel za jeden den.

Ač tento důmyslný systém funguje několik let a obyvatelstvo může těchto služeb využívat, ekonomika Brazílie není natolik silná, aby bezplatné služby modernizovala a inovovala dopravní infrastrukturu. Většina Brazilců se dopravuje po vlastní ose, už kvůli bezpečnostní situaci v těchto spojených státech, či kvůli vlastnímu pohodlí. MHD je v mnoha městech spíše zaostalá, ač existují světlé výjimky.

Využití zde nacházejí spíše taxi služby či kůň, který tahá za sebou vůz. I takto funguje „bezplatná MHD“ v Jižní Americe. [19] [18]



Obrázek č. 7 - „MHD“ v Brazílii, vlastní foto

### 3.2 Miami, USA

Miami je největší město v jihovýchodní části Floridy a druhé největší v celém státě Florida. Počet obyvatel města je 463 347 z roku 2017. V tomto velmi známém městě nalezneme hned několik bezplatných linek, ale také těch zpoplatněných. Dále budu uvádět pouze bezplatné linky.

#### 3.2.1 Metromover

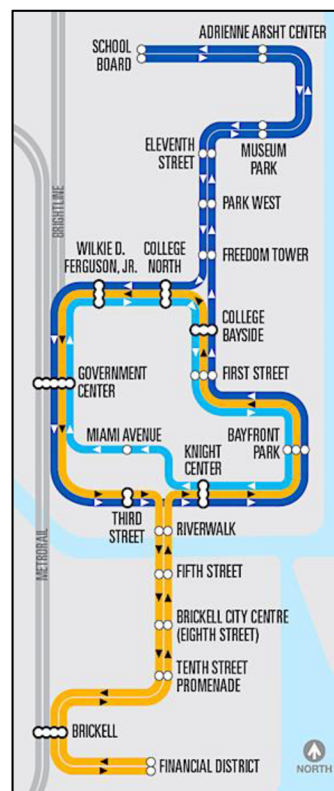
Metromover je v provozu již od roku 1986. Hlavní trasa je propojení čtvrtí Downtown, Brickell a Park West. Metromoverem můžeme projet 21 stanic, z toho jsou k dispozici 3 sjízdňé linky. Metromover je velmi populární, dříve stál 25 centů, ale v roce 2002 byl poplatek za jízdné zrušen, protože se zjistilo, že náklady na sběr jízdného téměř přesáhly příjmy plynoucí z jízdného.

Náklady v roce 2002 činily zhruba 4,7 milionů USD (tj. cca 108 mil. Kč) a v roce 2005 až dvojnásobek – téměř 9 milionů USD (tj. cca 207 mil. Kč). Provozní náklady v roce 2007 činily 8 milionů USD (tj. cca 185 mil. Kč) a celkový rozpočet pro MHD činil 8,7 milionů USD (tj. cca 201 mil. Kč).

Všechny linky běží od 5 hodin od rána až do půlnoci téhož dne, od neděle do čtvrtka. V pátek a v sobotu večer je služba prodloužena až do 2 hodiny ranní. Vlak přijíždí každých cca 5 min. [20] [21]



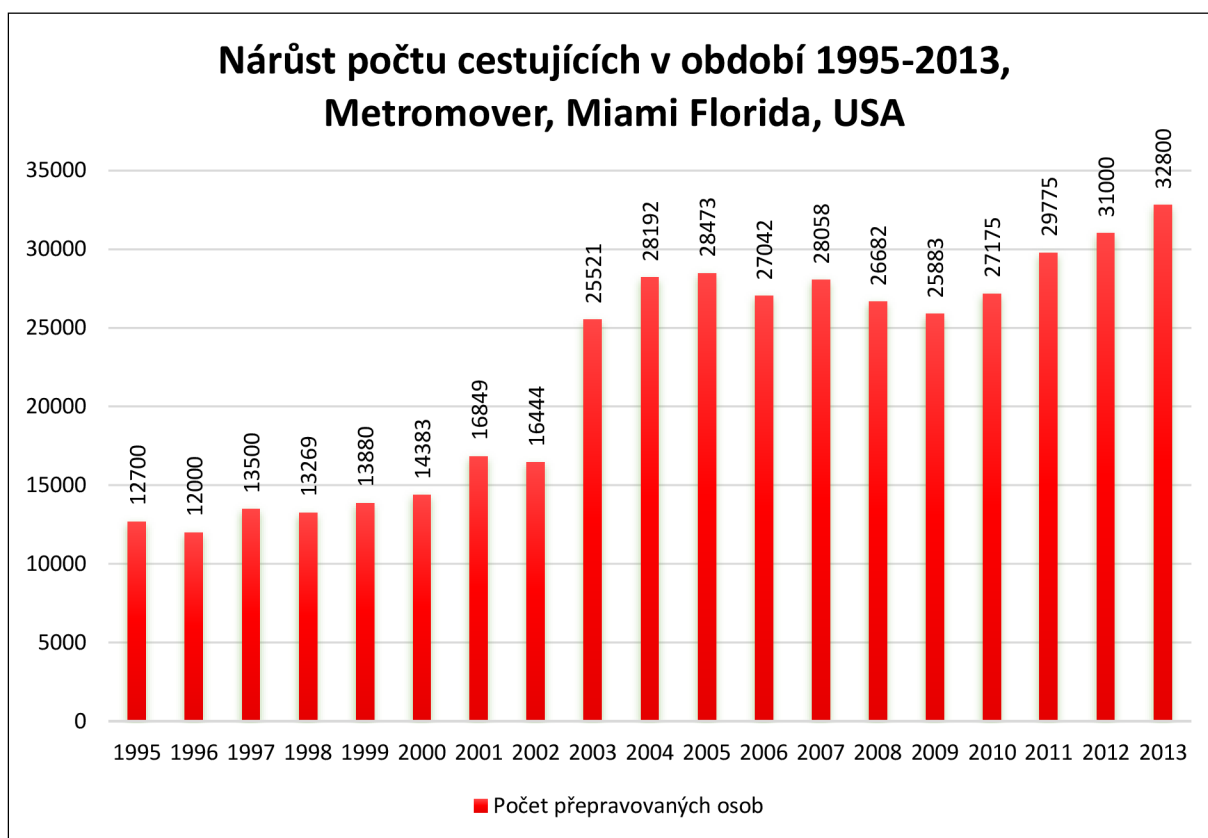
Obrázek č. 9 - Metromover, Miami, [21]



Obrázek č. 8 - Schéma bezplatných linek, Miami, [21]



Následující graf znázorňuje vývoj počtu cestujících od roku 1995 do roku 2013. Za povšimnutí stojí přelom roku 2002-2003, kdy nárůst přepravovaných vzrostl o více než polovinu. Může za to právě zrušení jízdného.



Graf č. 6 - Nárůst počtu cestujících za období 1995-2013, Miami, vlastní tvorba, [10]

### 3.2.2 Troleje, elektrické automobily, autobusové linky

Mezi další bezplatnou MHD cirkulující okolo středu Miami jsou troleje. Troleje mají staromódní design a nalezneme je na komerčních místech města. Intervaly mezi nimi jsou okolo 10 až 30 min.

Mezi bezplatné autobusové linky patří:

- a) *Miami Lakes Moover*
- b) *Palmetto Bay IBUS* – doprava o víkendech
- c) *North Miami NoMi Express* - doprava od 7:00 – 19:00 mimo prázdniny
- d) *Avetura Express* - 6 tras, vyjma neděle, Nového roku a Vánoc [21]

### 3.3 Seattle, USA

V Seattlu roku 2010 bylo zrušeno bezplatné jízdné v takzvané „*Ride Free Area*“. Jednalo se o část metra, kde se jezdilo zcela bezplatně. Bohužel tato zóna byla zrušena z důvodu nedostatku financí.

Na základě studie provedené v roce 2010 a publikované ve zprávě o veřejném angažmá v oblasti King County Metro se každoročně odhaduje, že bezplatná oblast vyšla Seattle na 2 miliony USD (tj. cca 46 mil. Kč) za rok a přepravilo zhruba 8,4 milionů cestujících, z toho 2,8 milionů cestujících, kteří neměli povolení vstoupit do Ride Free Area. Po zrušení bezplatné zóny se strhla vlna kritiky, kdy občané uspořádali reálný pohřeb metra a byli proti jejímu zrušení, neboť nové jízdné bylo příliš vysoké.

Bohužel ani po protestech za obnovu bezplatné zóny město Seattle neustoupilo, a nadále se již za metro náležitě platí. Od roku 2010 cena jízdného stoupla až čtyřikrát.

Od roku 2012 nezisková organizace Solid Ground začala provozovat bezplatné linky pro občany s nízkými příjmy. Linka má 7 zastávek a spojuje důležitá místa, jako například nemocnice, psychiatrickou léčebnu, jídelnu, charitativní spolky apod. Linka jezdí každých 30 min a jsou k dispozici dva autobusy. [22] [23]

### 3.4 Tiberias, Izrael

Nově, dne 9. února 2019 byla zavedena bezplatná doprava ve městě Tiberias na severu Izraele. Tato linka je velmi ojedinělá, protože funguje na den Shabbat (*=“je v judaismu a některých křesťanských kruzích sedmý den v týdnu, věnovaný odpočinku a upuštění od pracovní a všední činnosti. Šabat je nejdůležitější svátek v judaismu „*) [26] – den, kdy je většina podniků uzavřená a doprava v tento den není dostupná. Jedná se pouze o jednu autobusovou linku.

Tento projekt vznikl pod vedením starosty Ronem Kobim ve spolupráci s organizací Noa Tnua. Důvodem zavedení linky v den Shabbat starosta odůvodnil tak, že si mnoho občanů stěžovalo na nedostatek veřejné dopravy právě v tento den.

Bezplatný autobus se bude pohybovat pouze po hlavních silnicích, nikoliv po náboženských čtvrtích města. Tento autobus by měl zpříjemnit pobyt jak turistům, tak sekulárnímu obyvatelstvu města. Ne každý má finance na taxi služby fungující v den Shabbat.

S jeho projektem ale přišla řada problémů – náboženských. Proto se nechme překvapit, zda linka bude provozována i nadále. [24] [25]

## 4 Bezplatná MHD v Evropě

Bezplatné autobusové linky nalezneme napříč celou Evropou. Mezi městskou hromadnou dopravu zařazujeme jak běžné linky, které obsluhují důležité uzly ve městech tak i linky do obchodních center. Mezi další dopravu, která má tarif zdarma je i dopravní obslužnost po určitých areálech (např. bezplatná linka k nákupnímu centru IKEA).

Má práce se soustřeďuje především na bezplatnou MHD ve městech, která nám zajišťuje transit do každodenních povinností a dle mého názoru je pro mou práci nejdůležitější, ale zmíním se i o jiných možných linkách, které mají tarif zdarma.

Například hlavní město Norska Oslo nabízí dvě zóny, ve kterých se můžeme pohybovat bez jízdenky. Podobně je na tom Švédsko, kde nalezneme pár autobusových linek zdarma, ale většinou fungují pouze pro rezidenty.

Posledních pár let se konají politická referenda evropských velmocí, tj. např. Německa, Švédska, Belgie o zavedení bezplatné hromadné dopravy v jejich hlavních městech. Cílem je snížení emisí a skleníkových plynů.

Na Slovensku v hlavním městě Bratislavě, se zvažuje zavedení bezplatné MHD, a to pro občany, kteří jsou držitelé platného řidičského průkazu.

Mezi hlavními aktéry v zavádění bezplatné MHD je nutno zmínit hlavní město Estonka Tallinn, jakožto první hlavní město v Evropě a jediné na světě, které roku 2013 zavedlo bezplatnou MHD. Tallinnský systém bude uveden v následující kapitole.

Ve Spojeném království nyní probíhá projekt, kde funguje bezplatná MHD o víkendu na území Walesu. Očekává se tak snížení provozu automobilů během volných nepracovních dní a pohyb občanů. Bezplatné autobusové linky vedou napříč celým Walesem.

Dalším významným městem, kde dříve plně fungovala bezplatná MHD, je město Hasselt v severní části Belgie. Bezplatný systém fungoval od roku 1997, ale po 16 letech byl systém místní vládou zrušen. Avšak pro mladé „*free transport*“, tedy doprava zdarma, stále platí. Hasseltský systém je brán jako jakýsi úspěch i neúspěch. Přeci jen trval přes 16 let a zvýšil počet cestujících městskou hromadnou dopravou až o desetkrát více, než tomu bylo před rokem 1997.

## BEZPLATNÁ MHD, EVROPA, 2019

MĚSTO	STÁT	POPULACE	ROK ZAVEDENÍ	POZNÁMKY
VORONEZH	Holandsko	17.080.000	1991	Bezplatná MHD pro všechny studenty
	Rusko	1.032.382	2003	Každé 3min bezplatný autobus
MIASS	Rusko	151.387	1991	Bezplatné autobusy a trolejbusy
GIBLARTAR	UK	29.000	2011	
NAMISES	Španělsko	30.478	Nezjištěno	
NOVÁ GORICA	Slovinsko	31.000	2006	
HASSELT	Belgie	72.000	1997-2013	
MONS	Belgie	92.000	1999	
AVESTA	Švédsko	21.000	Nezjištěno	
KIRUNA	Švédsko	18.090	2011-2012	
OVERTONEA	Švédsko	2.000	Nezjištěno	70km bezplatné jízdy místní MHD
ZORY	Polsko	62.625	2014	Bezplatné pro všechny občany
LUBIN	Polsko	72.951	2014	Bezplatné pro všechny občany
OLKUZS	Polsko	36.122	2013-2014	Pouze pro obyvatele s trvalým pobytem
OSTROLEKA	Polsko	52.337	2017	
LUGOJ	Rumunsko	37.700	2013	
PLOIESTI	Rumunsko	201.226	2014	Pouze pro občany s nízkým příjmem
ILIOUPOLI	Řecko	78.153	Nezjištěno	
AKUREYRI	Island	18.803	2007	
TALLIN	Estonsko	435.245	2013	
KEILA	Estonsko	9.873	2013	
TURI	Estonsko	6.740	Pozastaveno	
LÜBBEN	Německo	14.500	Pozastaveno	
TEMPLIN	Německo	16.500	Pozastaveno	
SENEC	Slovensko	18.000	2013	K dispozici dvě autobusové linky
AUBAGNE	Francie	42.900	2009	
BAR-LE-DUC	Francie	15.700	2008	
BOLOUGNE-BILLANCOURT	Francie	110.000	1992	
CASTRES	Francie	62.500	2008	
CHATEAUROUX	Francie	47.127	2001	
COLOMIERS	Francie	28.538	1971	První město ve Francii s bezplatnou MHD
COMPIEGNE	Francie	40.028	1990	
DUNKIRK	Francie	91.000	2015	

<b>FIGEAC</b>	Francie	9.900	2003	
<b>ISSOUDUN</b>	Francie	13.500	1989	
<b>LIBOURNE</b>	Francie	24.866	2010	
<b>MANOSQUE</b>	Francie	22.200	2010	
<b>VITRÉ-ILLE-ET-VITAINE</b>	Francie	15.313	2001	
<b>CATANIA</b>	Itálie	315.000	2018	Bezplatné pro studenty
<b>TŘEBOŇ</b>	Česká republika	8.700	2002	
<b>PRAHA</b>	Česká republika	1.285.000	2002-2002	Pouze v době krize – povodně 2002
<b>HOŘOVICE</b>	Česká republika	6.800	2008	
<b>VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ</b>	Česká republika	27.300	2009	5 bezplatných linek
<b>PŘELOUČ</b>	Česká republika	9.000	2009-2010	
<b>FRÝDEK-MÍSTEK</b>	Česká republika	58.200	2011	
<b>STRAKONICE</b>	Česká republika	22.900	2018	
<b>LOVOSICE</b>	Česká republika	8.700	2018	
<b>LITOMĚŘICE</b>	Česká republika	24.000	2018	2 autobusové linky
<b>ŘÍČANY</b>	Česká republika	12.400	2018	3 autobusové linky
<b>TORSHAVN</b>	Faerské ostrovy	20.000	Nezjištěno	6 autobusových linek
<b>SAMOKOV</b>	Bulharsko	27.000	2006	

Tabulka č. 4 - Přehled bezplatné MHD v Evropě, 2019, vlastní tvorba, [61]

#### 4.1 Tallinnský systém, Estonsko

Tallinn, jako jediné hlavní město v Evropě, zavedlo nulový tarif MHD. Tallinnský systém je hojně citován, pokud se jedná o problematiku jízdy „zdarma“. Jeho systém je přebírán do ostatních států Evropy, například do Švédska, Německa či Polska.

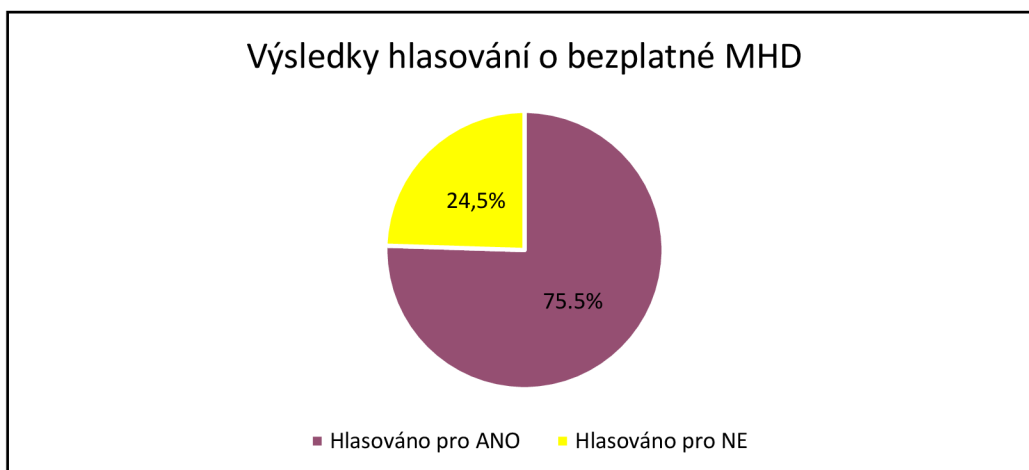
Populace Tallinnu v roce 2013 činila 415 000 obyvatel. Město Tallinn si přislíbilo díky bezplatné MHD, která platí pouze pro rezidenty hlavního města, migraci zpět do Tallinnu a tím zvýšení daní, z kterého by částečně mohla být financována hromadná doprava. Pro obyvatele s nižším příjmem by tento krok znamenal jistou finanční úlevu. Naopak obyvatelé s vyšším příjmem by tak své peníze investovali do restaurací, podniků či kulturních akcí, čímž by se opět zvedla městská pokladna o daně. Každý rezident hlavního města platí daně okolo 1 000 eur ročně (tj. cca 26 tisíc Kč).

Dalším důvodem, který vedl k zavedení bezplatné MHD, je narůstající počet automobilů. V roce 2012 vzrostl stupeň automobilizace (= „*Stupeň automobilizace udává počet aut v území na tisíc obyvatel*“) [27] o 425 aut na 1 000 obyvatel. Zvýšený stupeň automobilizace vedl k myšlence vytvořit z hlavního města tzv. „zelené město“, zredukovat dopravu a snížit znečištění v ovzduší.

Před zavedením bezplatného tarifu proběhla anketa, zdali by občané přijali nový návrh. Ankety se zúčastnilo 68 059 obyvatel hlavního města z 350 000 rezidentů, kteří byli schopni se vyjádřit. Výsledkem ankety bylo značné ANO (75,5 %) pro zavedení bezplatné MHD a pouhých 24,5 % bylo proti. Nutno poznamenat, že hlasovacího referenda se zúčastnilo pouhých 20 % celkových rezidentů hlavního města. [28] [29]

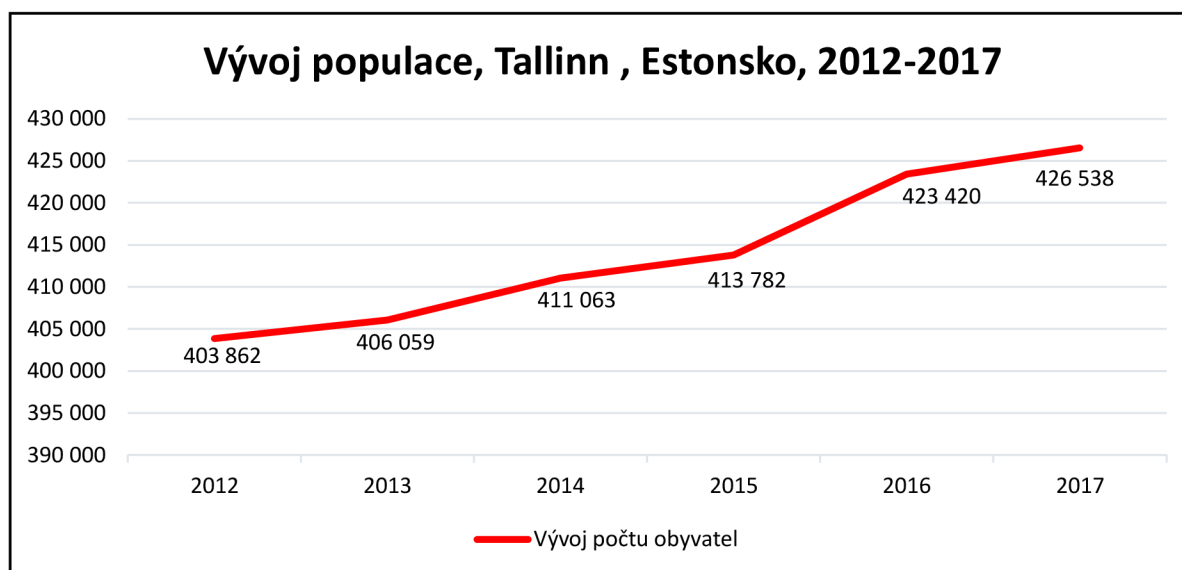
Každý rok tržby z jízdného přinášely městu 17,8 mil. eur (tj. cca 460 mil. Kč), z toho 3,5 mil. eur (tj. cca 90 mil. Kč) činili pouze návštěvníci Tallinnu. Město Tallinn si do roku 2011 kalkulovalo na provoz městské hromadné dopravy rozpočet 53 mil. eur (tj. cca 1,36 mld. Kč). Dle údajů z roku 2017, bezplatná doprava vyjde město „pouze“ na 14,3 mil. eur (tj. cca 340 mil. Kč) ročně.

Pokrytí nákladů na zajištění bezplatné hromadné MHD se podle hlavního města vzalo z dřívějších vodárenských renovačních a investičních projektů, díky nimž se vrátilo do pokladny 8 mil. eur (tj. cca 206 mil. Kč). Dalším přísunem peněz se připisovalo spojení dosud samostatných transportních linek, které měly přinést do rozpočtu cca 10 mil. eur (tj. cca 260 mil. Kč).



Graf č. 7 - Výsledky hlasování o bezplatné MHD, Tallinn, vlastní tvorba [28]

Výsledkem zavedení bezplatné MHD bylo zvýšení počtu obyvatel s trvalým pobytem na území Tallinnu o 1,8 %, jejichž cílem bylo využívat této výhody. Poptávka ostatních cestujících po bezplatné hromadné dopravě činila 3 %.



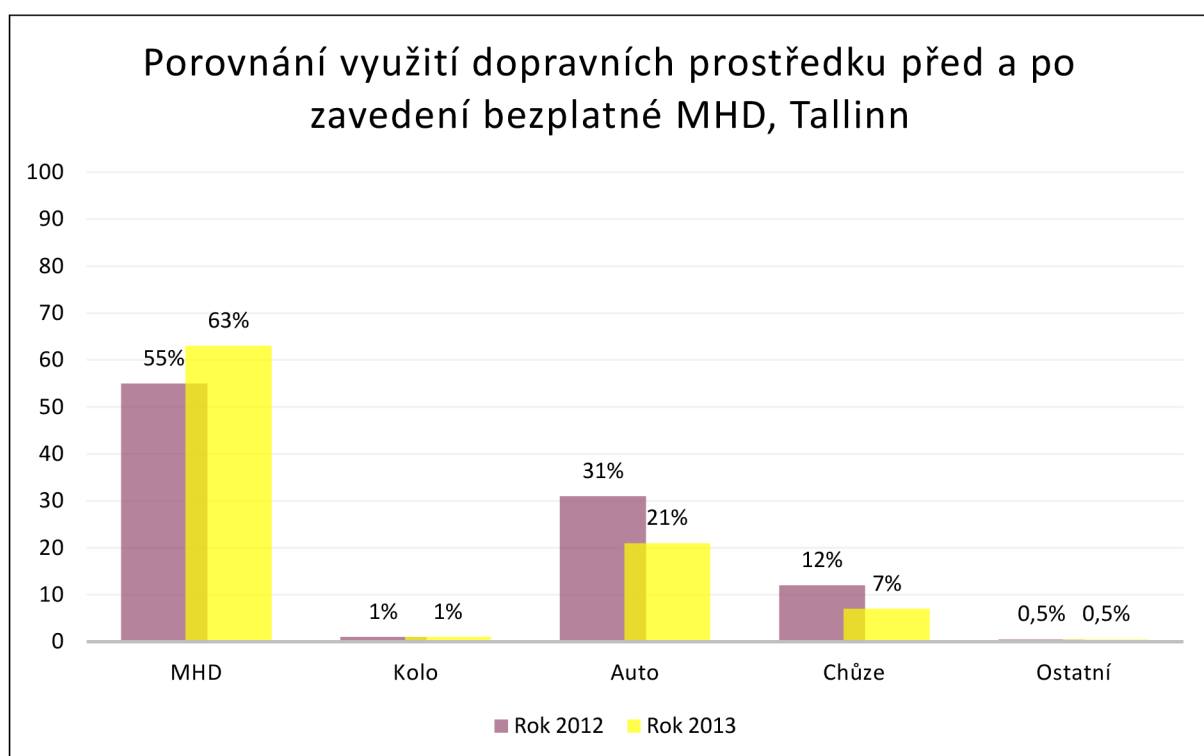
Graf č. 8 - Vývoj populace za rok 2012-2017, Tallinn, vlastní tvorba

Ostatní ne-rezidenti nadále platili a platí za jízdné, ovšem se sníženou taxou a to o 40 %, než to bývalo v roce 2011. K využívání linek je potřeba si zakoupit tzv. „green card“ (zelenou kartu), která je dostupná za 2 eura (tj. cca 52 Kč).

Analýza profilu zatížení dopravou ve městě Tallinn ukázala, že průměrná délka cesty přepravovaných se snížila o 10 %. Výzkum také odhalil, že občané zvolili místo chůze veřejnou dopravu. Změny v chování na individuální úrovni, stejně jako jejich variace mezi uživateli, nicméně zůstaly neznámé.

Průměrný počet cest na osobu zůstává téměř nezměněn. V roce 2012 tomu bylo 1,98 cest na osobu, v roce 2013 po zavedení bezplatné MHD tomu bylo 1,96 cest na osobu.

Je zřejmé, že podíl veřejné dopravy vzrostl na 55-63 %. Znamená to nárůst o 14 % v počtu jízd v městské hromadné dopravě.



*Graf č. 9 - Porovnání využití dopravních prostředků před a po zavedení bezplatné MHD, Tallinn, vlastní tvorba, [29]*



Jedním z hlavních cílů politiky tarifu zdarma ve městě Tallinn je zlepšit dostupnost cest pro znevýhodněné skupiny nulovou sazbou za jízdné. Zavedení bezplatné MHD zapříčinilo vzrůst cestujících, kteří zůstali doma a nevykonávali žádnou cestu, z 18 % na 13 %. Stojí za zmínku, že vlastnictví automobilů mezi respondenty v roce 2013 je nižší než v roce 2012, tj. 0,273 v roce 2013, oproti 0,307 v roce 2012.

Podíl respondentů, kteří uvádějí, že se oni nebo členové jejich domácnosti museli vzdát pracovní příležitosti v posledních dvou letech kvůli důvodům spojených s mobilitou, byl v obou sledovaných letech 5 %. Hlavní důvody byly téměř totožné. Nejvíce se projevila nespokojenost respondentů se vzdáleností a dlouhým cestovním časem v podílu 40 %, 31 % uvedlo jako důvod nespokojenost s propojením služeb MHD, ale pouze 12 % respondentů poukázalo na náklady na cestování veřejnou dopravou jako hlavní důvod pro odmítnutí pracovní příležitosti.

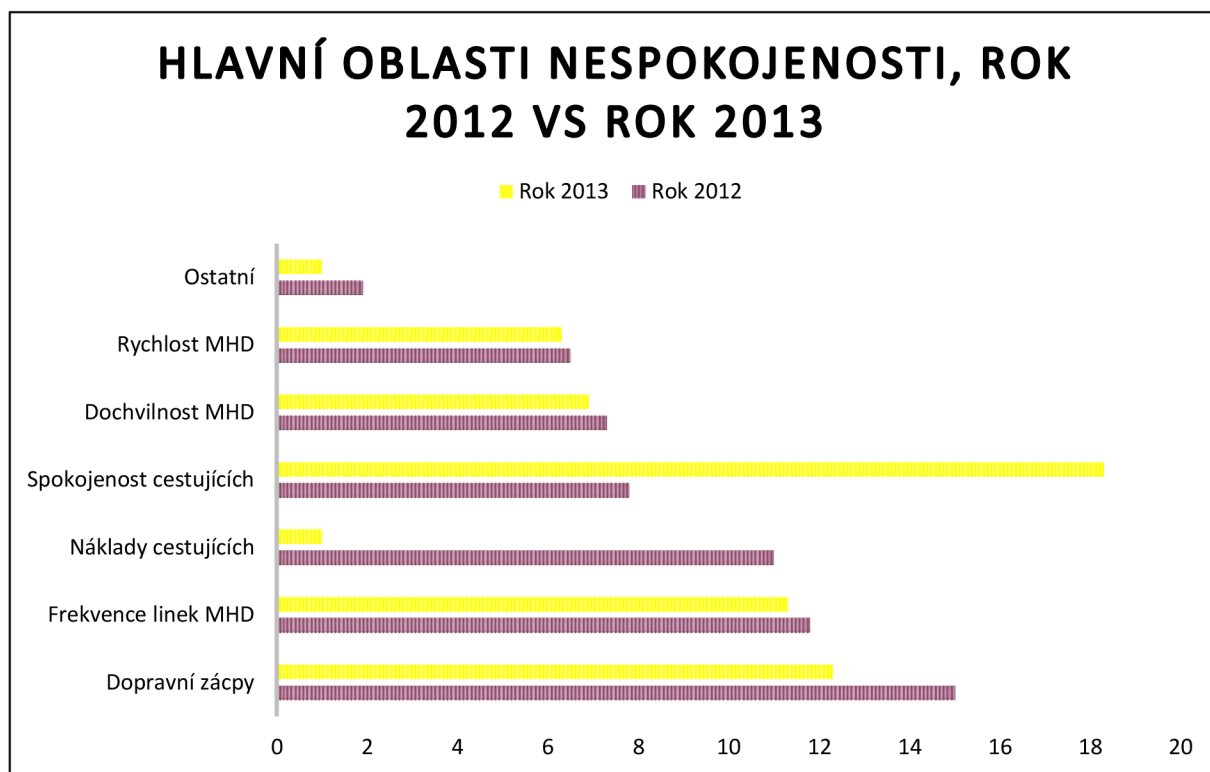
Tyto výsledky naznačují, že cena jízdenek je poměrně nepatrným faktorem v případě nezaměstnaných. Nicméně 40 % nezaměstnaných se domnívá, že zavedením bezplatné MHD zlepšilo své vyhlídky na hledání zaměstnání ve srovnání s 31 %, kteří si nemyslí, že má bezplatná MHD na jejich uplatnění dopad a 4 %, kteří věří, že nulový tarif jejich hledání zaměstnání negativně ovlivnil.

Závěrem o Tallinnském systému bezplatné veřejné dopravy nutno sdělit, že cíl, který si vláda stanovila tak splnila, ač některá čísla tomu neodpovídají. Je třeba poznamenat, že zatímco se podíl uživatelů vozidel snížil o 5 %, průměrná vzdálenost mezi místy vzrostla, a to s 31% nárůstem celkových kilometrů. To se vysvětluje zvýšením denní cestovní vzdálenosti, tj. od 7,98 do 9,07 km na osobu, což je nárůst o 13 %, který je způsoben změnami cesty a výběru destinací volného času.

Celkový počet chodců, kteří namísto chůze zvolili jízdu veřejnou dopravou, vzrostl až o 40 %, v roce 2012 byl procentuální podíl chodců 12 % a v roce 2013 už pouhých 7 %.

Satisfakce residentů je značná, jak vypovídá následující graf. Respondenti byli požádáni, aby jmenovali hlavní problémové oblasti týkající se městské hromadné dopravy. Následující graf ukazuje podíl respondentů, kteří dle jejich subjektivních pocitů označili problémové oblasti MHD v Tallinnu. Podíl respondentů, kteří prohlásili, že jsou spokojeni a neexistuje žádná problematická oblast, se zvýšil ze 7,6 % na 18,4 %.

Naopak je tomu u nákladů za jízdné, kde v roce 2012 tuto problematickou oblast označilo 11,4 % respondentů a v roce 2013 už pouhých 1,2 %. [29]



Graf č. 10 - Hlavní oblasti nespokojenosti, rok 2012 vs. rok 2013, Tallinn, vlastní tvorba [29]

***“We earned double as much as we have lost since introducing free public transport. We’re happy to see that so many people are motivated to register as residents in Tallinn to make use of free public transport.” Allan Alaküla, Head of Tallinn European Union Office***

*„Vydělali jsme dvojnásobek oproti tomu, kolik jsme ztratili od zavedení bezplatné veřejné dopravy. Jsme rádi, že je tolik lidí, kteří jsou motivováni zaregistrovat se jako obyvatelé Tallinnu, aby využívali bezplatnou veřejnou dopravu.“ [30]*

## 4.2 Systém Castres, Francie

Francie má mnoho měst, kde je zavedena bezplatná MHD. Jedním z typických měst, kde se tento trend rozmohl, je město Castres. Mezi známější města, která tuto službu provozují, je například Chateauroux (70 tis. obyvatel, 18 linek zdarma), nebo město Aubagne (100 tisíc obyvatel, všechny linky jsou zdarma).

Castres se nachází na jihu Francie, cca 80 km od města Toulouse, s 43tisíci obyvateli. Bezplatná MHD se zavedla v roce 2008, kdy byla přislíbena ve volební kampani kandidujícího Pascala Bugise na tehdejšího starostu. Bezplatná MHD nyní neplatí pouze pro samotné město Castres, ale zapojilo se i několik obcí v jeho bezprostřední blízkosti. Bezplatná doprava se provozuje i v širších vzdálenostech a to mezi většími městy.

Důvodem vzniku nulového tarifu byly zatížené dálnice s kolonami, snížení oxidu uhličitého a lepší mobilita v centru města, které bylo zaplněno osobními automobily. Po zavedení bezplatné MHD byl nárůst počtu přepravovaných okamžitý. Díky propojení města Mazamet s městem Castres nárůst cestujících činil 86 % a v samotném městu Castres o 76 % vzhledem k původnímu číslu přepravovaných osob.

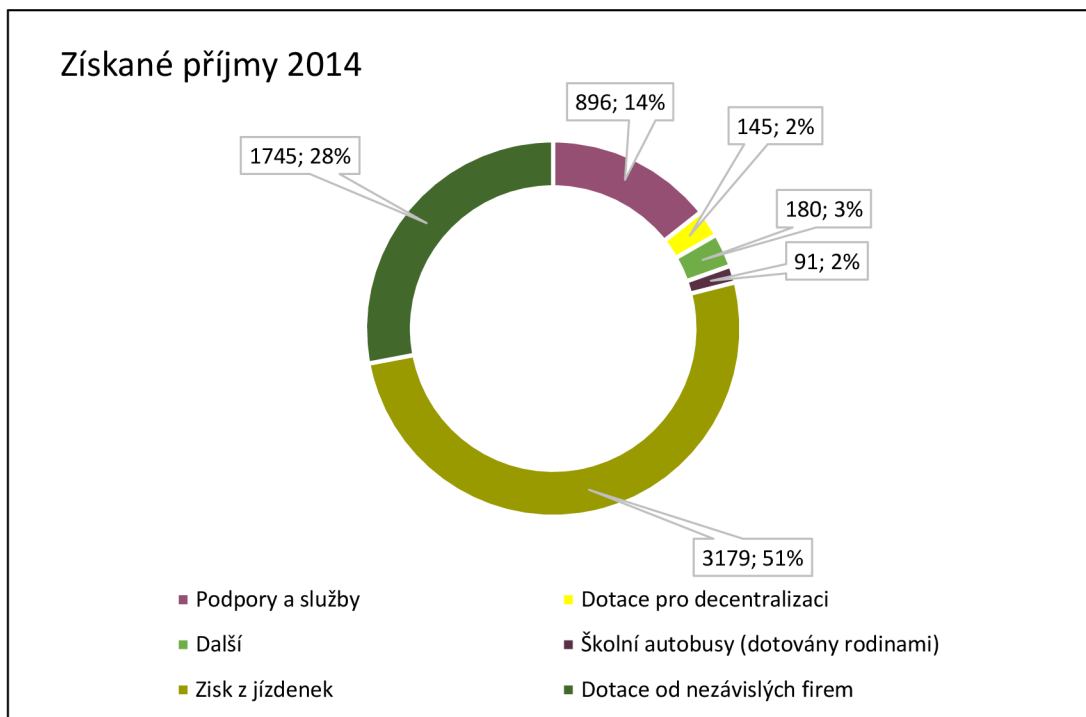
V roce 2008 činil rozpočet města Castres na provoz MHD 3,25 mil. eur (tj. cca 84 mil. Kč). Z prodeje jízdenek se získávalo každoročně 300 tisíc eur (tj. cca 7,73 mil. Kč). Tento výpadek je kompenzován z rozpočtu obcí, které přiléhají městu Castres a jsou taktéž napojeny na síť linek bezplatné MHD.

V roce 2014 činil rozpočet dopravy 6,3 mil. eur (tj. cca 162 mil. Kč) ze skutečných výnosů, což je oproti výdajům z roku 2008 značně málo. Ve stejném roce město Castres investovalo 1,8 milionů eur (tj. cca 46 mil. Kč) na modernizaci autobusů, zastávek a zkvalitnění služeb pro občany. Díky modernizaci a zkvalitnění služeb se dluh za hromadnou dopravu vyšplhal ke konci roku 2014 na 1,2 milionů eur (tj. cca 31 mil. Kč).

V roce 2015 město Castres spustilo další vlnu bezplatné dopravy, a to uvolněním několika autobusů pro jízdu během víkendu. Nárůst cestujících byl nečekaný, v sobotu se zvýšil počet cestujících na trase Castres – Mazamet o 29 % a v neděli až o 79 %.

Od roku 2018 nalezneme 10 linek autobusů, které převáží občany zcela zdarma, časový rozptyl jednotlivých autobusů je 15 min a doprava je umožněna od 6:45 do 19:45.

U některých linek autobusové dopravy je zastávka tzv. „na požádání“, kde cestující mohou požádat řidiče, aby jim zastavil v místě bydliště, či v jeho bezprostřední blízkosti. Ve městě fungují 4 hlavní linky, některé linky lze i objednat telefonicky. [31]



Graf č. 11 - Získané příjmy města Castres, 2014, vlastní tvorba, [31]

### 4.3 Shrnutí bezplatné MHD v Evropě

V městech s nízkou populací není bezplatná MHD finančně zatěžující. V mnoha menších městech tvoří výtěžek z prodeje jízdenek pouhých 10 % příjmu. Tato suma bohužel nestačí na pokrytí nákladů na provoz MHD

Pro větší města se zdá tato myšlenka silně utopistická. Hlavní město Francie Paříž uvedlo, že by náklady spojené na provoz bezplatné MHD činily něco okolo 70 milionů eur (tj. cca 1,8 mld. Kč), což si odpustit nechtějí. Více jak polovinu výdajů na provoz MHD v Paříži totiž pokryje prodej jízdenek. Zavedením dopravy „zdarma“ by v tomto případě bylo devastující a silně neekonomické.

Existuje mnoho jak kladných názorů pro zavedení MHD, tak i záporných. Počet cestujících se po zavedení bezplatné MHD každopádně ve všech městech zvýšil, ale počet osobních automobilů z ulic neubýlo. Pro mnohé je stále pohodlnější se dopravovat po vlastní ose, nežli využívat bezplatného tarifu.

Spousta zvolených politiků hovoří o tom, že se jim díky zavedení dopravy „zdarma“ podařilo obnovit a rozšířit veřejný prostor a přirovnávají tuto službu například k veřejnému osvětlení. Mimo jiné veřejná doprava by měla především sloužit lidem, tak jako osvětlení, nehledě na finanční situaci obyvatele.

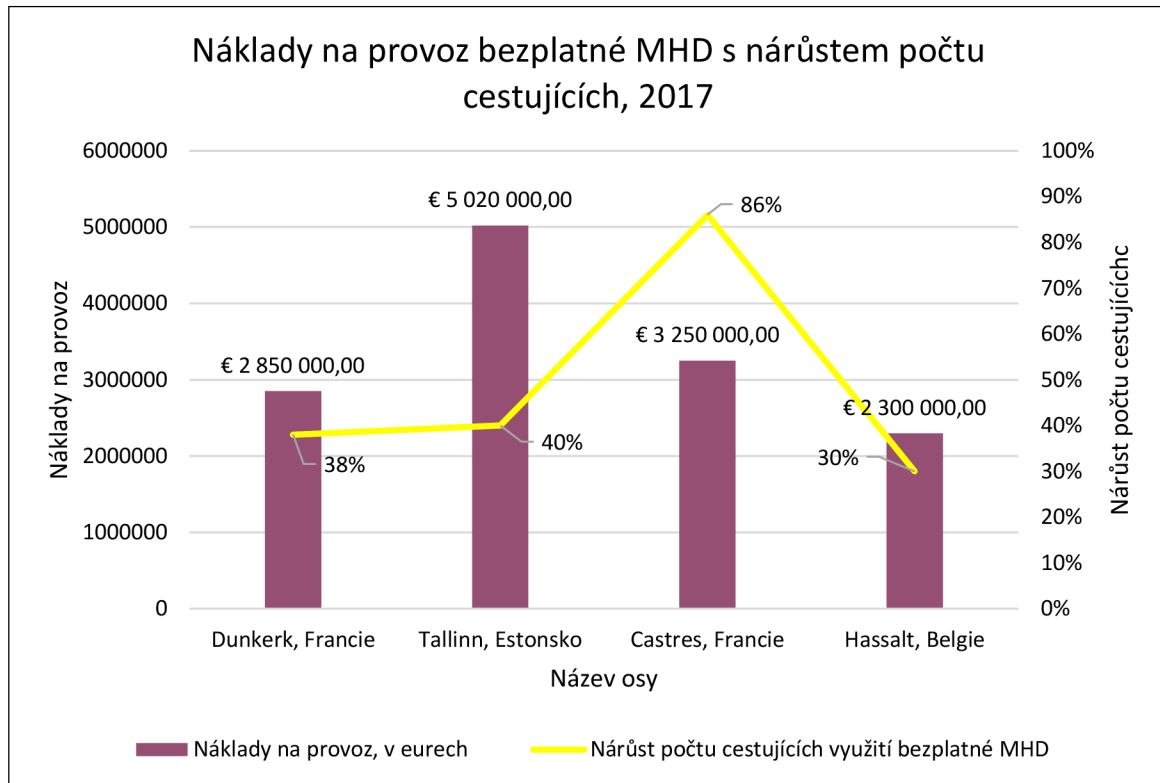
Při dotazování obyvatel města Dunkerku, na severu Francie, mnoho lidí odpovědělo, že díky bezplatné MHD cestují více a navštěvují své známé bez ohledu na to, aniž by museli myslet na lístky, či si lístek na celodenní cestování mohli vůbec dovolit. [33]

„Veřejná doprava má však své kritiky. Hlavní Francouzská dopravní organizace UTP se domnívá, že doprava bez tarifu je často spojena ve Francii s nedostatečnou hodnotou a tím i nadále bez respektu“. [32]

Dalším pohledem na problematiku zavedení bezplatného jízdného je otázka, jací noví uživatelé budou využívat nové služby. Všechny studie ukázaly, že to budou cyklisté a chodci a opravdu velmi málo motoristů. [33]

Ve městě Hassalt, v Belgii, byla v 90 letech zprovozněna bezplatná MHD. To se však v roce 2012 po zvolení jiné strany zrušilo, ač se díky tomuto zavedení snížil počet parkovišť ve městě a přibýlo cca 10 % cyklistů díky snížení automobilů v centru a okolí. Nyní město provozuje důmyslný systém nazvaný „*last mile*“, kdy nákladní automobily dodávají zboží pouze do okolí města a v centru se takřka nepohybují. Zboží je pak následně zabaleno např. na jízdní kola a teprve poté je dodáváno do obchodů. Důvodem zrušení bezplatné MHD byl však nedostatek statistik o dopadu nulového tarifu.

Navzdory „neúspěchu“ ve městě Hassalt, Lucembursko od roku 2020 zavede po celém svém státě bezplatnou dopravu. Doufá v ušetření času stráveném za volantem a v dopravních zácpách.



Graf č. 12 - Náklady na provoz bezplatné MHD s nárůstem počtu cestujících, 2017, vlastní tvorba, [31]

## 5 Bezplatná MHD v České republice

Bezplatná MHD je horkým tématem skoro každých voleb. Pro mnoho volebních stran je právě zavedení bezplatné MHD velkým gestem. Nicméně, jak jsem již nastínila, podmínky a následné zavedení může i negativně zapůsobit nebo v nejhorším případě, nesplnit svůj účel a působit neekonomicky.

Hlavní otázka zní, jaký orgán by byl schopen financovat bezplatnou MHD. Pro města s nižším počtem obyvatel není financování MHD až tolik zdrcující, avšak pro větší města by bezplatnost znamenala obří ekonomickou díru.

Pokud vezmeme v potaz čísla hlavního města České republiky Prahy, provozní náklady za rok 2017 činily něco málo pod 10 milionů Kč. Nutno poznamenat, že za snížení nákladů mohla modernizace vozidel MHD a šetření výdajů na externí právní služby. Nicméně hlavní město Praha uvedlo, že z prodeje jízdenek vytěžilo na rok 2017 téměř 4 miliardy Kč. Zavedení bezplatné MHD v hlavním městě České republiky by bylo devastující, stejně tak jako pro hlavní město Francie Paříž jak již bylo zmiňováno.

V Praze by výpadek znamenal gigantickou díru do rozpočtu, kdy by město přišlo cca o 4 miliardy Kč. De-facto obecně platí, že se doprava zdarma uplatňuje ve městech, kde žije maximálně několik desítek obyvatel. Hodně citován a udáván jako příklad je Tallinský systém, který je popsán v kapitole výše. Avšak Tallinn, s populací 450 tisíc obyvatel, je stále relativně malé město vzhledem k populaci jiných hlavních evropských měst, tudíž jeho „bezplatný vzorec“ bude fungovat lépe na města s nižší či stejnou populací.

Náklady na provoz MHD v malých městech nejsou až tak vysoké a získané tržby z jízdenek obvykle nepokryjí náklady na provoz. Dále pak města s nízkou populací provozují například jednu až dvě linky, některé dokonce vůbec.

I přesto v jistých městech naší republiky nalezneme linky, které fungují již řadu let a jsou zcela bezplatné. Největším městem, které zřizuje bezplatnou MHD je Frýdek-Místek, který začal s jeho provozováním v roce 2011. Téma bezplatné MHD začalo řešit i město Ostrava. V ostravské MHD stačí přiložit na platební zařízení bankovní kartu, ze které se automaticky po výstupu odečte částka příslušná době jízdy. Záměr bezplatné MHD se však v Ostravě neprosadil.

Dalším městem, kde funguje městská doprava zdarma, jsou Hořovice na Berounsku. Podle starosty se systém osvědčil. Obyvatelé města nechávají auta doma a plně využívají nulový tarif za jízdné.

Město Cheb jedná o zavedení bezplatné MHD. Je to zatím jediné město v Karlovarském kraji. V několika městech Moravskoslezského kraje platí bezplatná MHD pro určité věkové skupiny, například pro seniory nebo děti.

Mezi hlavními dopravními prostředky v oblasti MHD České republiky jsou autobusy, trolejová síť, trolejbusová síť a metro.

V Brně funguje příměstská tramvajová doprava mezi Brnem a Modřicemi a trolejbusová mezi Brnem a Šlapanicemi. Ve městě Zlín nalezneme příměstskou trolejbusovou dopravu mezi Zlínem a Otrokovicemi, v Chomutově s Jirkovem, v Mostě s Litvínovem, v Liberci s Jabloncem nad Nisou a v Pardubicích trolejbusovou příměstskou dopravu s Lázněmi Bohdaneč.

Pro relevantní statistická data jsem oslovila města České republiky, která provozují bezplatnou MHD. Většina z nich mi odpověděla a potřebná data poskytla. Nicméně statistických dat získaných z oslovených měst s bezplatnou MHD je málo nebo nejsou dostatečně zpracované, neboť málokteré město vede potřebnou administrativu, či vlastní v autobusech sčítací zařízení. Pro malá města jsou náklady spojené se vznikem statistik vysoké.



Obrázek č. 10 - Přehled dopravních prostředků v krajských městech, vlastní tvorba



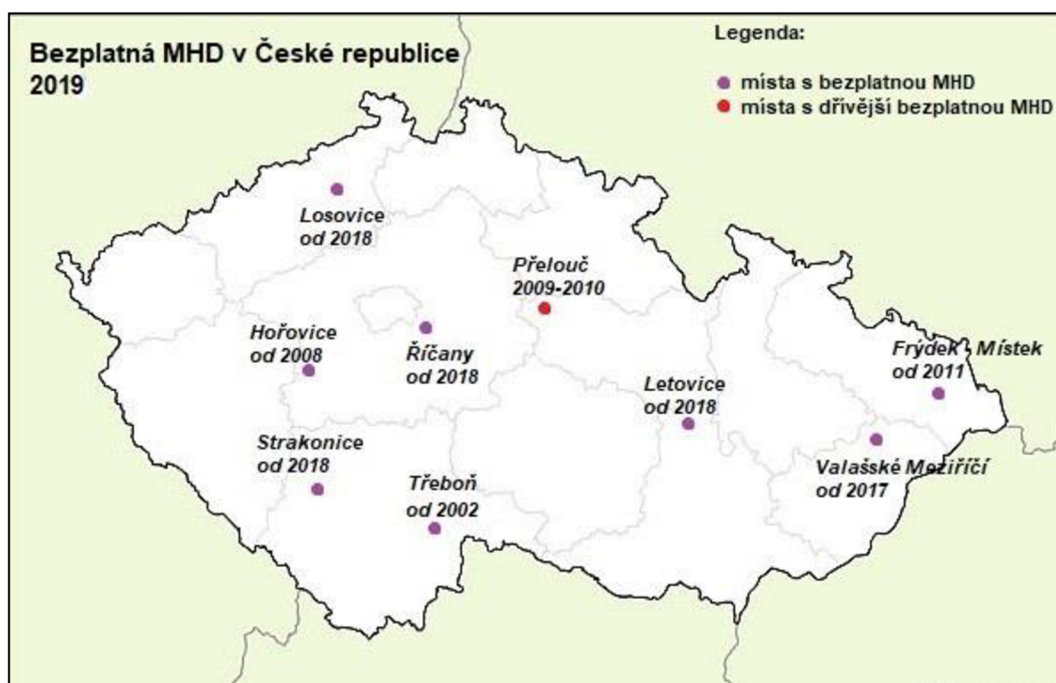
Přehled měst s bezplatnou MHD v České republice je zobrazen v následující tabulce:

### BEZPLATNÁ MHD V ČR, 2019

MĚSTO	Lovosice	Hořovice	Říčany	Letovice	Valašské Meziříčí	Frýdek-Místek	Strakonice	Třeboň
BEZPLATNÁ MHD OD ROKU	2018	2008	2018	2018	2017	2011	2018	2002

Tabulka č. 5 - Přehled měst v České republice s aktuální bezplatnou MHD, 2019, vlastní tvorba

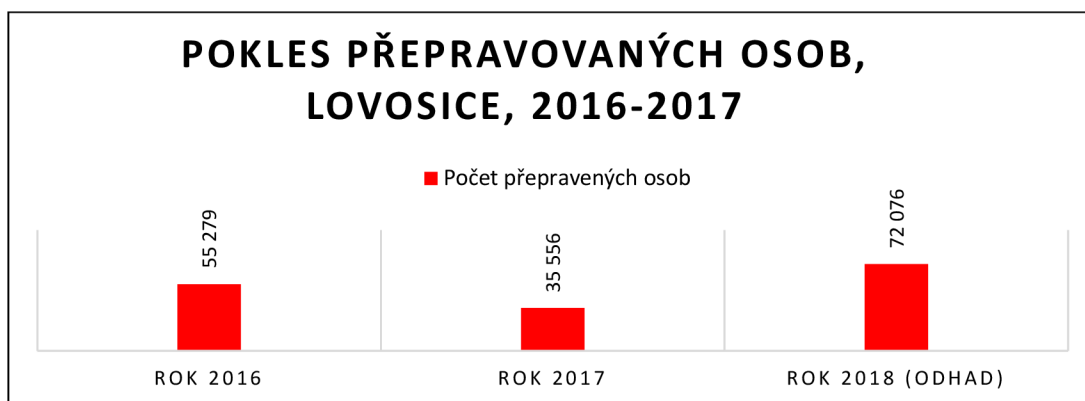
- Lovosice, Ústecký kraj – od roku 2018
- Hořovice, Středočeský kraj – od roku 2008
- Říčany, Středočeský kraj – od roku 2018
- Letovice, Jihomoravský kraj – od roku 2018
- Valašské Meziříčí, Zlínský kraj – od roku 2017
- Frýdek-Místek, Moravskoslezský kraj – od roku 2011
- Strakonice, Jihočeský kraj – od roku 2018
- Třeboň, Jihočeský kraj – od roku 2002



Obrázek č. 11 - Mapa měst s bezplatnou MHD v České republice, vlastní tvorba, 2019

## 5.1 Lovosice

Lovosice začaly uvažovat o bezplatné MHD v roce 2017, kdy město zaznamenalo pokles zájmu obyvatelstva o veřejnou dopravu. Pokles zájmu o MHD v Lovosicích znázorňuje následující graf. V roce 2016 zvolilo jako dopravu MHD 55 tisíc lidí a v roce 2017 už jen 36 tisíc lidí. Dalším důvodem pro zavedení bezplatné MHD bylo eliminování aut v centru. Bezplatně se tedy jezdí od 28. ledna 2018. Autobus nejprve zastavoval na 11 „zkušebních zastávkách“, nyní má zastávek 12.

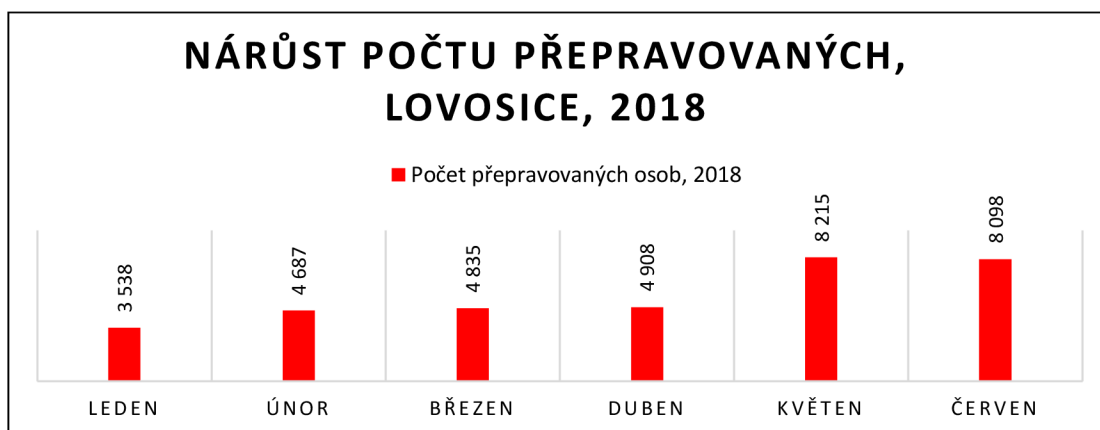


Graf č. 13 - Pokles přepravovaných osob, Lovosice, 2016-2017, vlastní tvorba

Nárůst počtu cestujících od prvního měsíce zavedení ledna je značný, až o 130 %. Následující graf znázorňuje nárůst a počet cestujících po zavedení bezplatné MHD za půl roku 2018.

Tržby z jízdného činily roku 2017 pouze 148 742 Kč, tudíž tento finanční výpadek nijak obecní kasu nezadlužil. Bezplatná MHD tedy stojí každý rok Lovosice zhruba 1 344 tisíc Kč.

Město Lovosice počítá i nadále s provozem bezplatné MHD. [35]



Graf č. 14 - Nárůst počtu přepravovaných, Lovosice, 2018, vlastní tvorba

Zastávky v Lovosicích, kde se jízdné neplatí, jsou:

*Závod 2, Závod 1, Purkyňova, Svatopluka Čecha, Autobusové nádraží, Kostel, DELI, ÚNZ, Beseda, Dlouhá, Lidl, Průmyslová, Jabloňová alej a hřbitov. [34]*



Obrázek č. 12 - Dopravní obsluha města Lovosice, 2019, vlastní tvorba

## 5.2 Strakonice

Od ledna roku 2018 platí bezplatné jízdné pro všechny, co se pohybují ve městě Strakonice. Důvod je jako u většiny měst, která se rozhodla stejně. A to snížit množství automobilů v centru a zlepšit tak životní prostředí. Náklady spojené tímto na provoz činí 8,5 milionů Kč, což je o 15 % více, než tomu bylo za rok 2017. (Roku 2016 náklady činily 6,8 milionu Kč, roku 2017 náklady činily 6,8 milionů Kč, na rok 2018 radnice vyčlenila 8,5 milionů Kč.)

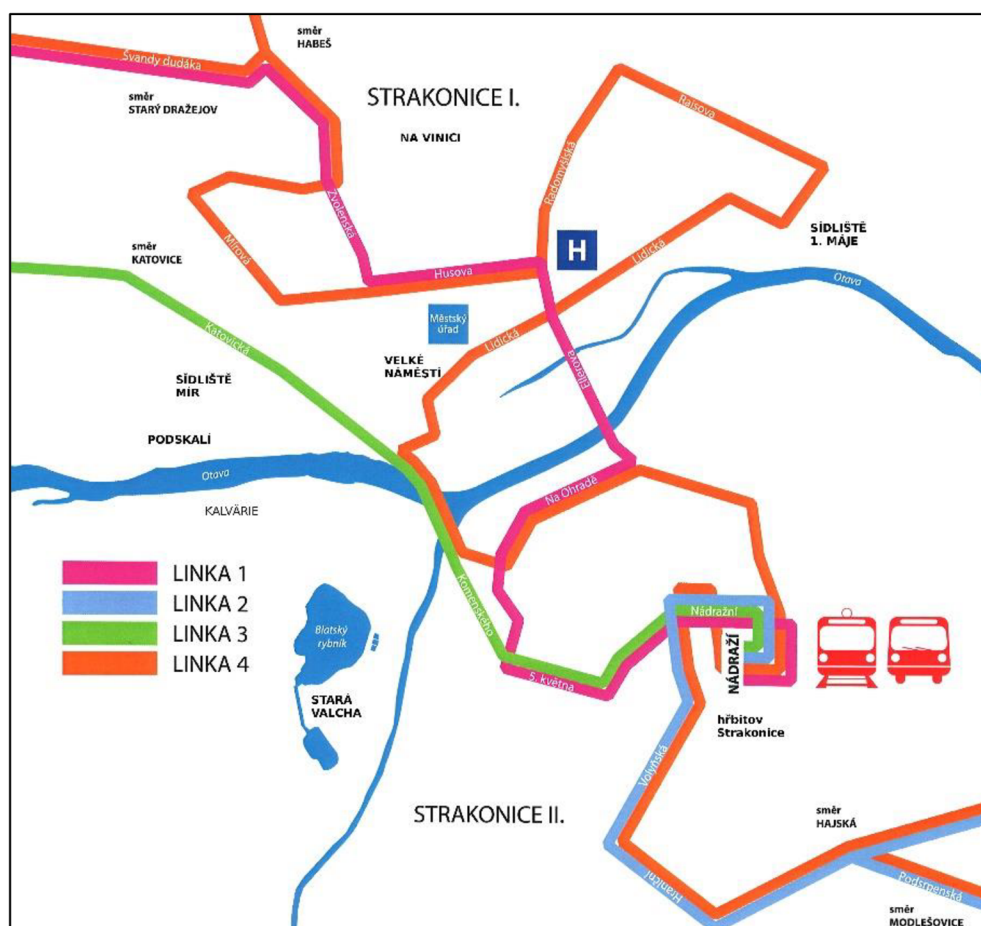
Prozatím neexistují žádná statistická data, která by ukazovala pozitivní či negativní dopad. Jízdenky se v autobusech nevydávají a sčítací zařízení jsou drahá. Dle však subjektivních pohledů řidičů autobusů, v novém režimu převážejí více občanů, a to především seniorů a mladých lidí.

Autobusy nejezdí v časech, kdy lidé potřebují. Dalším argumentem proti bezplatné MHD ve Strakonici je ten, že před zavedením systému nebyla provedena žádná analýza, statistika ani příprava. Nezbyvá nic jiného než počkat, jak tento krok ovlivní nárůst či pokles přepravovaných.

Bezplatná MHD platí pro první pásmo, kam patří hlavní zastávky po městě, ale také pod ně spadá obec Střela. Ve druhém pásmu se za jízdenku platí, a to v rozmezí desetikorun. [36], [37], [38]

Zastávky pásma II, kde už bezplatná MHD neplatí, jsou:

- MHD č. 3: Katovice ZŠ
- Katovice Nádražní ul. I.
- Katovice Nádražní ul. II. [37]



Obrázek č. 13 - Dopravní obsluha města Strakonice, 2019, [37]

### 5.3 Hořovice

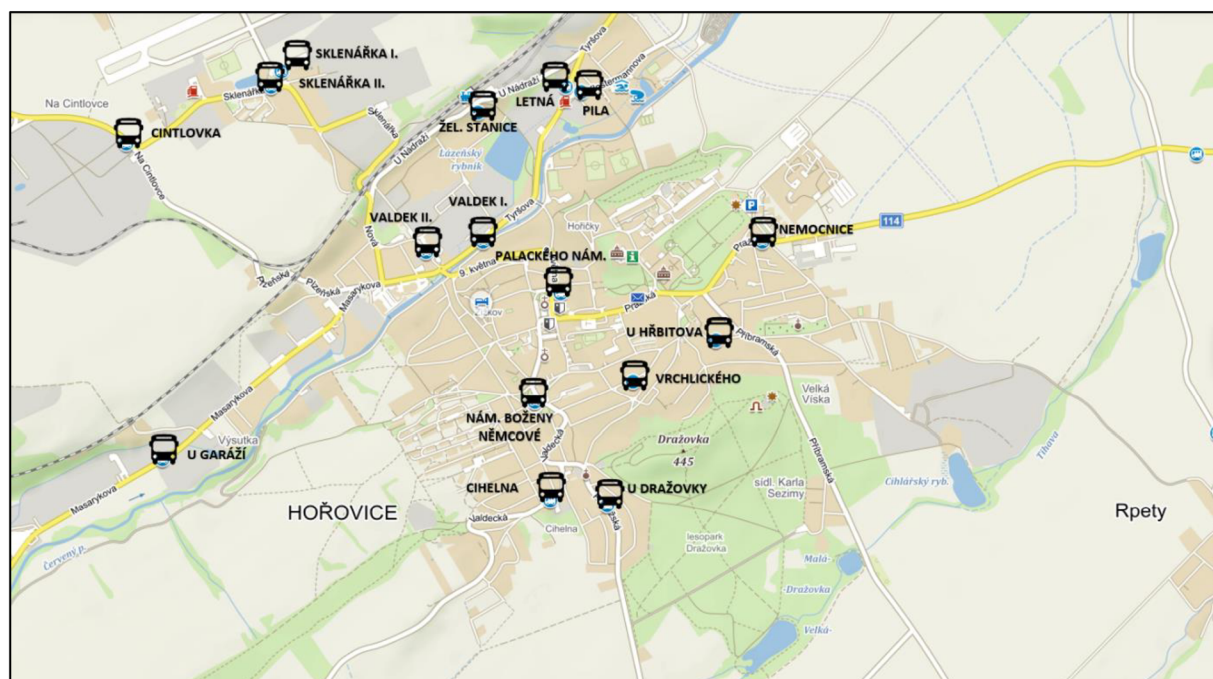
Město Hořovice zavedlo bezplatnou MHD roku 2008. K dispozici je jedna autobusová linka C9. Veškeré náklady na provoz financuje město. V prvním roce provozu (2008) činily náklady na provoz bezplatné MHD 750 tisíc Kč.

Linka C9 jezdí v intervalu cca 20 min a zastavuje na každých frekventovaných dopravních uzlech v Hořovicích, tj. nemocnice, vlakové nádraží, centrum města, autobusové nádraží apod.

Město uvažovalo o zpoplatnění veřejné dopravy, ale výdaje na potřebnou administrativu překračovaly náklady spojené na provoz MHD. Díky tomu bezplatná hromadná doprava funguje v městě Hořovice doposud.

Počet zastávek, kde funguje bezplatná dopravní obslužnost, činí 13. Patří mezi ně:

*Hořovice Cintlovka, Hořovice Sklenářka I, Hořovice železniční stanice, Hořovice Letná, Hořovice Valdek I., Hořovice Valdek II., Hořovice Palackého náměstí, Hořovice náměstí B. Němcové, Hořovice Vrchlického, Hořovice Komenského, Hořovice u Hřbitova, Hořovice u zámku, Hořovice nemocnice, [39], [40]*



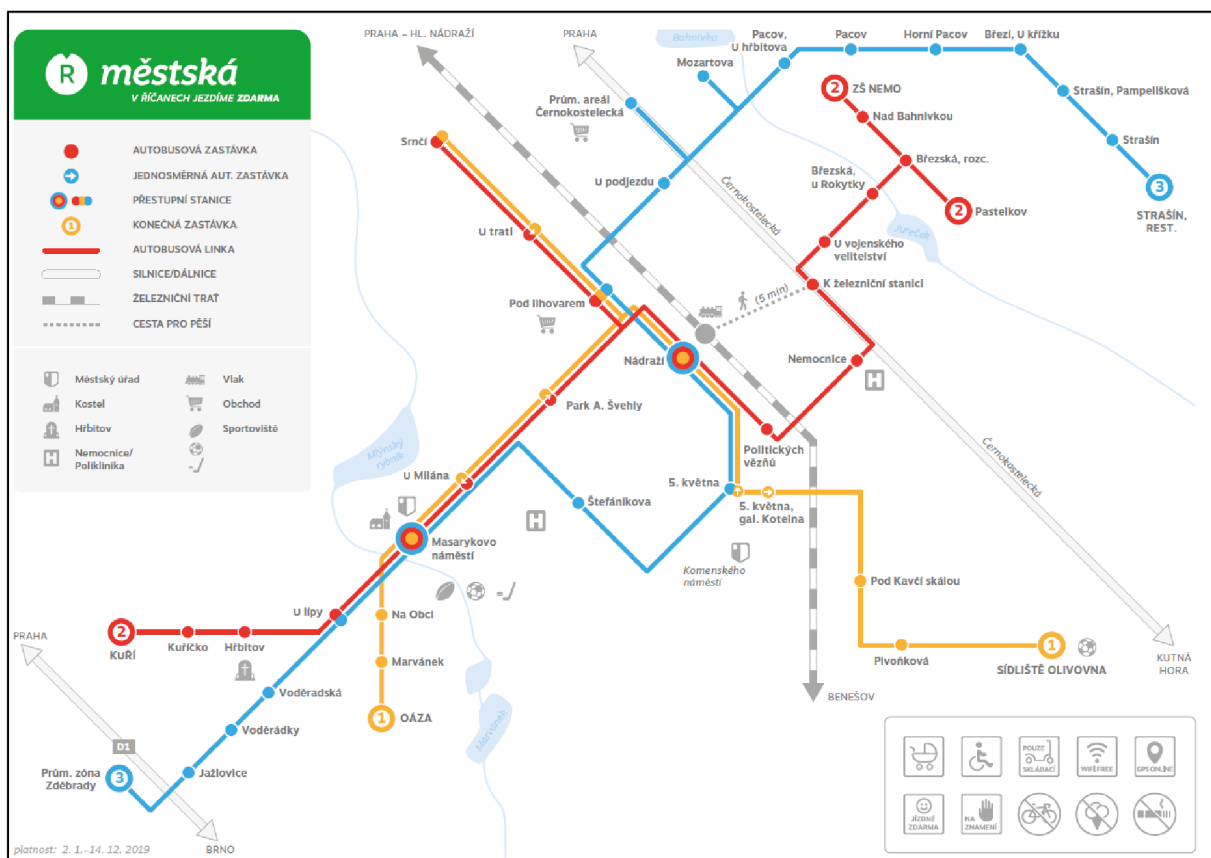
Obrázek č. 14 - Dopravní obslužnost města Hořovice, 2019, vlastní tvorba

## 5.4 Říčany

Od 3. září 2018 funguje bezplatná MHD v Říčanech. K dispozici jsou 3 minibusy, ve kterých je možnost se i připojit k síti Wi-fi. Všechny autobusové zastávky z důvodu úspory času jsou na znamení.

Doprava zdarma by měla být motivací pro zanechání osobních automobilů v domovech občanů. V roce 2016 projednávala městská rada projekt na výstavbu nových parkovacích domů v okolí nádraží. Důvodem tohoto projektu bylo neustále zvyšování počtu vozidel ve městě. Jako oponentní návrh proti této výstavbě byl právě onen projekt pro zavedení bezplatné MHD. Podle Tomáše Krebse, hlavního navrhovatele nulového tarifu ve městě Říčany, by se problém s automobily řešením výstavby nových parkovacích míst nevyřešil, naopak by se zhoršil a posílil.

Na statistická čísla, efektivitu a spokojenost je třeba si počkat. Město dále zvažuje i zákaz vjezdu kamionů do města. [41], [42], [43]



Obrázek č. 15 - Dopravní obsluha města Říčany, [41]

## 5.5 Frýdek-Místek

„Ode dne 27. března 2011 je ve Frýdku-Místku zavedena takzvaná MHD zdarma, čímž byl splněn slib zdejší ČSSD daný před komunálními volbami. Statutární město Frýdek-Místek se rozhodlo ulevit životnímu prostředí, které je extrémně zatíženo silniční dopravou.“ [44].

„Původně se uvažovalo, že by nabídka platila pouze pro občany města, nakonec je však nabízena všem. Podmínkou využití je bezdlužnost vůči městu.“ [49]

„Nejezdí se úplně zdarma. Nově zavedený tarif v MHD má svá jasná pravidla a podmínky - nákup nové čipové karty, její aktivace a prokázání bezdlužnosti vůči městu. Hodnota karty a ročního kuponu činí 300 korun – zahrnuje: pořízení čipové karty, její aktivaci, obal a roční kupón.“. Jde o 365denní čipovou časovou jízdenku. Prodlužovací kupon na další rok stojí pak 1 Kč a nahrává se ve výdejním stanovišti na počkání. Původní tarifní podmínky pro cestující bez časové jízdenky zůstaly v platnosti, nadále zůstal zaveden nástup jen předními dveřmi.“ [45].

„Nástup jen předními dveřmi eliminuje bezdomovce a nepřizpůsobivé, ovšem relativně zdržuje provoz.“ [49]

"Po zavedení „MHD zdarma“ došlo k výraznému nárůstu počtu přepravených cestujících v MHD. Zatímco v roce 2010 přepravila MHD 3 801 633 cestujících, v roce 2013 to bylo už 5 677 018 cestujících. Jedná se o 16% nárůst. V roce 2014 došlo k výraznému rozšíření MHD do okolních obcí, což mělo vliv i na počet přepravených cestujících.“ [49]

„Meziroční nárůst o cca 1 046 cestujících lze přisoudit následujícím vlivům. Tarif „MHD zdarma“ měl vliv na nárůst počtu přepravených cestujících na dříve obsluhovaném území o 226 tis. cestujících. Na nově obsluhovaném území bylo převzato 520 tis. cestujících, kteří veřejnou dopravu využívali již dříve. Díky tarifu „MHD zdarma“ přibylo na nově obsluhovaném území dalších 300 tis. cestujících. Od zavedení „MHD zdarma“ tak stoupl počet cestujících o 76,8 %, z toho o 63,2 % díky tarifu „MHD zdarma“ a o 13,6 % díky rozšiřování systému MHD.“ [47].

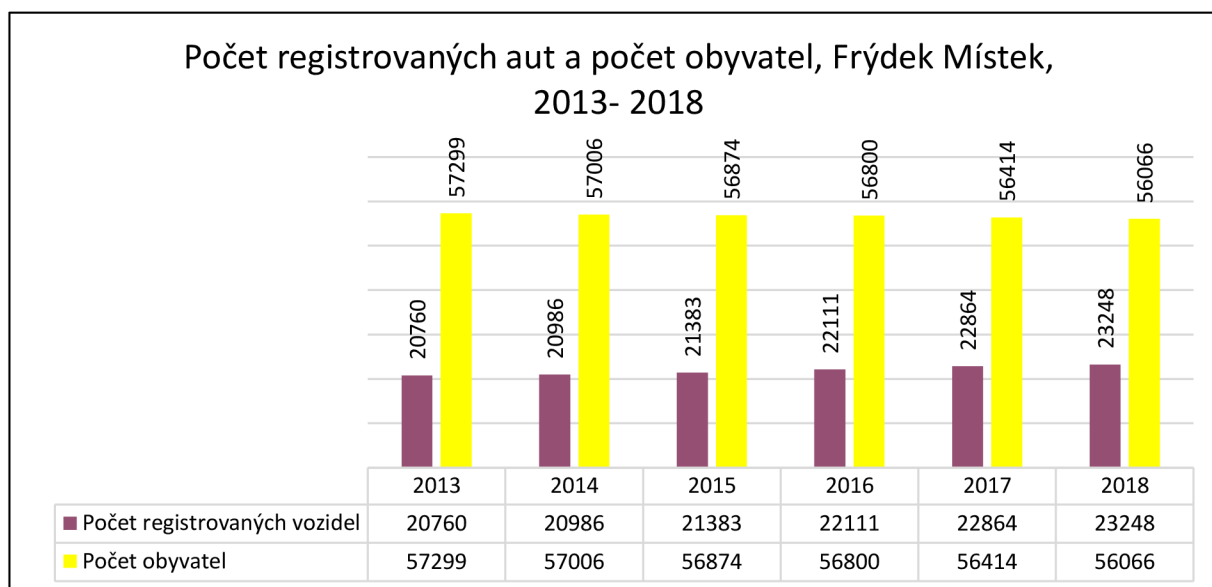
Frýdek-Místek sice zaznamenal nárůst počtu přepravovaných první měsíc o 16 %, což je optimistické, za to však z ekonomického hlediska jsou patrná červená čísla. Roku 2010 rozpočet města vyčlenil na MHD 32 milionů Kč, zatímco roku 2013 (částečně díky zavedení bezplatné MHD) vyčlenil skoro dvojnásobek, tedy 61,9 milionů Kč.

Dalším důvodem zavedení bezplatné MHD byla redukce počtu osobních automobilů a nákladních automobilů jak ve městě, tak v jeho přilehlém okolí.

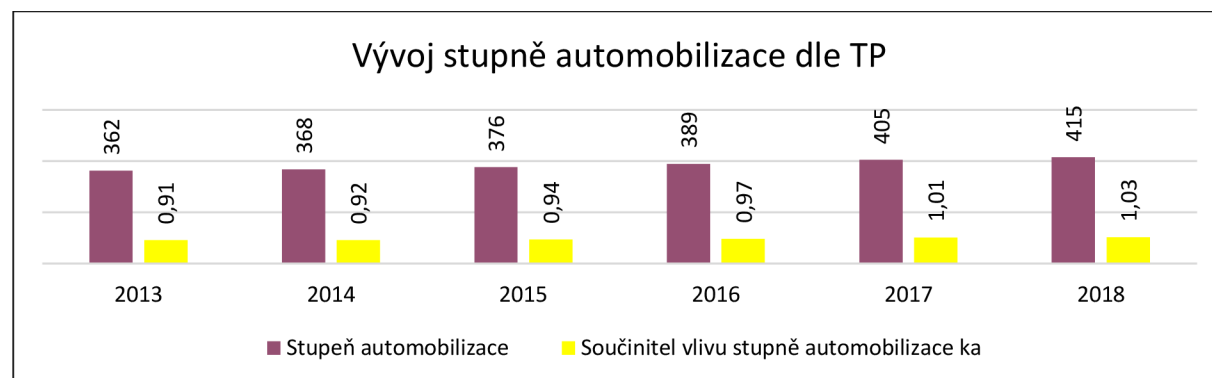
Pokud by platilo, že pomocí MHD zdarma se statutární město Frýdek-Místek rozhodlo ulevit životnímu prostředí, které je extrémně zatíženo silniční dopravou, tak z následujícího *Grafu č.15 a Grafu č.16* vývoje počtu automobilů a obyvatel ve městě plyne, že se tento záměr nepovedl. Aut naopak přibýlo, a to poměrně dost.

„A je také velmi pravděpodobné, že lidé, kteří již dříve MHD využívali, jezdí prostě o něco častěji (pro příklad místo využití MHD 50x za rok, někdo jezdí po novu třeba 80x za rok). Kdežto automobilistů MHD zdarma ve Frýdku-Místku moc nepřitáhlo, jestli vůbec nějaké.“ [49].

Na grafech viz níže je zobrazen vývoj počtu obyvatelstva a počet registrovaných vozidel ve městě Frýdek-Místek, plus následný vývoj stupně automobilizace za roční období 2013 až 2018 dle TP.



*Graf č. 16 - Počet registrovaných aut a počet obyvatel, 2013-2018, Frýdek-Místek, data-ČSÚ a Centrální registr vozidel, dostupné online, vlastní tvorba*



*Graf č. 15 - Vývoj stupně automobilizace dle TP, 2013-2018, Frýdek-Místek, vlastní tvorba*

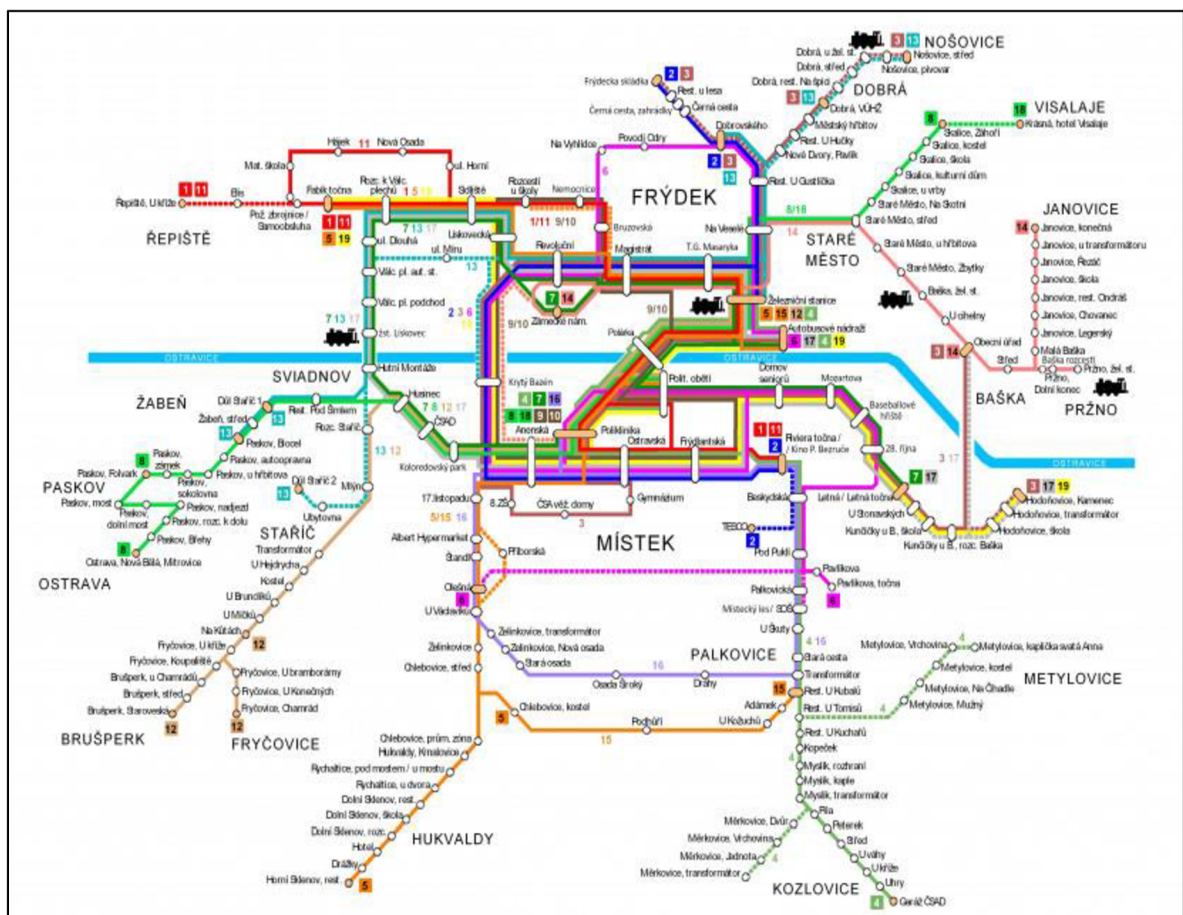


Stupeň automobilizace udává počet aut v území na tisíc obyvatel. Dle výpočtu součinitele vlivu stupně automobilizace  $k_a$  dle TP je zřejmé, že zavedením bezplatné MHD Frýdek-Místek nevyřešil problém s extrémní dopravou ve městě.

V roce 2013 byl stupeň automobilizace 362, tedy skoro 2,76 osoby na jeden osobní automobil. V roce 2018 byl stupeň automobilizace 415, tudíž 2,4 osob na jeden osobní automobil. Z tohoto výpočtu plyne, že počet osobních automobilů se zvýšil a patrně se i bude nadále zvyšovat. Zavedením tarifu MHD zdarma v roce 2011 nijak nezměnilo, že by si lidé kvůli bezplatnému jízdnému přestali pořizovat osobní automobil. .

Trasy bezplatné MHD jsou:

- *Řepiště-Fabík, točna-Magistrát-Riviéra*
- *Nové Dvory, Frýdecká skládka-Dobrovského-Riviéra-Tesco*
- *Baška-Frýdek-Místek-Dobrá-Nošovice*
- *Frýdek-Místek-Palkovice-Metylovice-Kozlovice*
- *Hukvaldy-Chlebovice-Frýdek-Místek-Lískovec, Fabík točna*
- *Olešná-Anenská-Bruzovská-Povodí Odry-aut.nádr.*
- *Poliklinika-Válcovny plechu-Zámecké náměstí-Letná točna*
- *Ostrava-Paskov-Frýdek-Místek-Staré Město-Skalice*
- *Poliklinika-nemocnice-Magistrát-Frýdlantská-poliklinika*
- *Poliklinika-Frýdlantská-Magistrát-nemocnice-poliklinika*
- *Řepiště-Fabík, točna-Lískovec, Hájek-Riviéra*
- *Frýdek-Místek-Sviadnov-Staříč-Fryčovice-Brušperk*
- *Nošovice-Dobrá-Frýdek-Místek-Sviadnov-Paskov*
- *Frýdek-Místek-Staré Město-Baška-Pržno-Janovice*
- *Frýdek-Místek-Palkovice*
- *Frýdek-Místek-Palkovice-Zelinkovice-Frýdek-Místek*
- *Baška-Frýdek-Místek-Sviadnov-Frýdek-Místek*
- *Frýdek-Místek-Staré Město-Raškovice-Krásná*
- *Baška-Letná- aut.nádr.-Lískovecká-Fabík, točna [50]*



Obrázek č. 16 - Dopravní obslužnost města Frýdek-Místek a okolí, [51]

## 5.6 Valašské Meziříčí

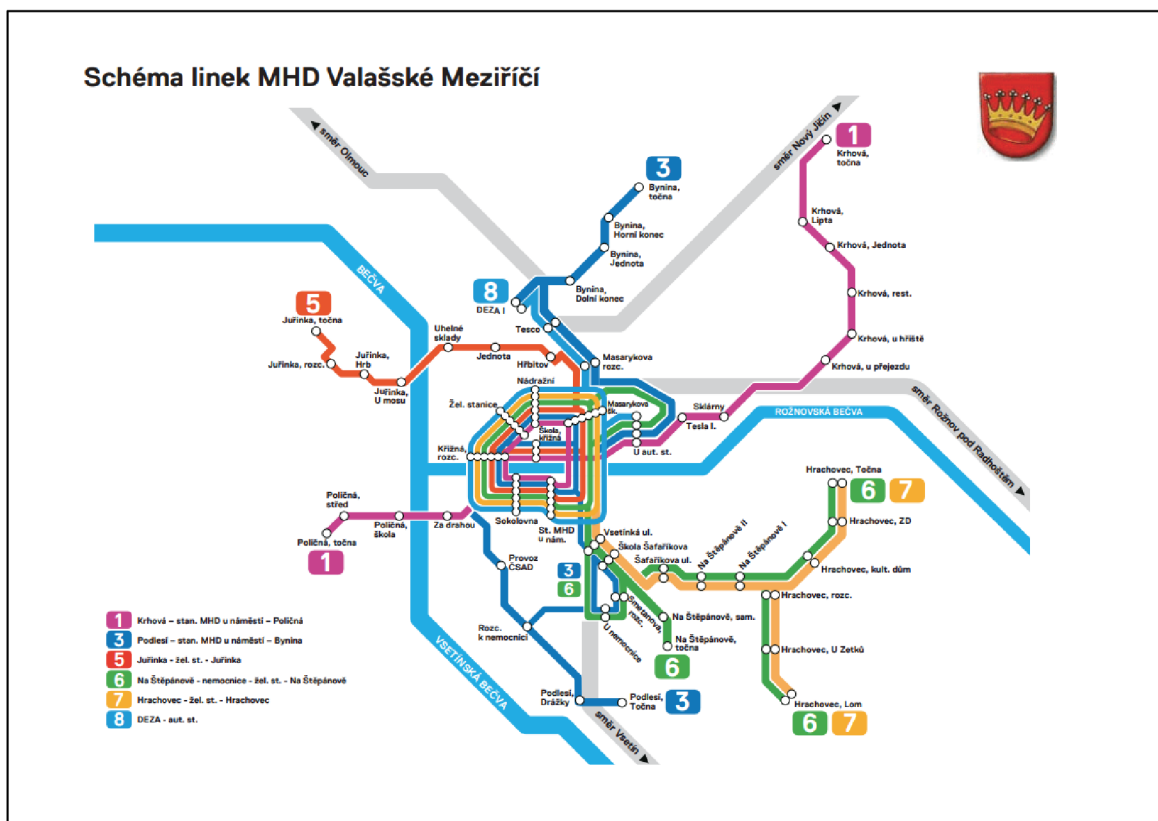
Bezplatná hromadná doprava začala fungovat 1. září 2017. Již dříve, v roce 2009, ve Valašském Meziříčí jezdila zkušební bezplatná linka, která se osvědčila. Na bezplatnou linku bude město doplácet asi cca 1,9 milionů Kč. Již nyní přispívá částkou 9 milionů Kč. Další příjmy poskytují obce v okolí města, a to obec Poličná a Krhová, které taktéž obsluhuje bezplatná linka. I přesto radnice přispívá na bezplatnou MHD cca 2,5 milionů Kč ročně. Podle aktuálních statistických údajů, za rok 2017 MHD přepravila 600 tisíc cestujících. Nástupem bezplatné MHD se počet cestujících zvýšil o celých 24 %. Město se nijak netají, že finance, získané pro realizaci bezplatné MHD získalo od neukázněných řidičů, díky jimž se vybralo více než 6 milionů Kč.

Zavedením bezplatné MHD by se nejen měly zlepšit sociální podmínky pro obyvatele, turisty či návštěvníky města, ale především by se měla zlepšit infrastruktura města. Valašské Meziříčí je totiž jedno z nejkomplicovanějších měst ve Zlínském kraji, co se dopravy týče. Nachází se na mezníku dvou hlavních silnic, na kterých se střetává cca 20 tisíc aut včetně tranzitní dopravy.

Nicméně podle aktuálních informací, které mi byly sděleny, město plánuje opět zpoplatnit městskou hromadnou dopravu a to od listopadu 2019. Žádné jiné informace k tomuto případu mi sděleny nebyly. [52], [53], [54]

Aktuálně tedy platí bezplatná MHD na těchto osmi linkách:

- 946001 – Krhová – stanice MHD u náměstí - Poličná
- 946003 – Podlesí – stanice MHD u náměstí - Bynina
- 946005 – Juřinka – železniční stanice - Juřinka
- 946006 - Hrachovec na Štěpánově – nemocnice - železniční stanice
- 946007 – Hrachovec – železniční stanice - Hrachovec
- 946008 – Deza I - autobusové nádraží
- 946010 – železniční stanice - železniční stanice [55]



Obrázek č. 17 - Dopravní obslužnost města Valašské Meziříčí, [55]

## 5.7 Třeboň

„Od února 2002 byla Třeboň v médiích představována jako jediné české město, v němž je MHD plně dotována a pro cestující bezplatná. Tehdejší starosta Jiří Houdek (KDU-ČSL) se inspiroval dopravou podle tehdejších školních autobusů v USA.

Počet přepravovaných osob stoupl za rok o více než 100 %. Dotace činila přibližně 0,12 % rozpočtu města, na rok 2005 byla kalkulována z ceny 3 Kč za jednoho přepraveného cestujícího. V září 2007, v důsledku změny ve vedení města, bylo na lince opět zavedeno placení jízdného.“ [56]

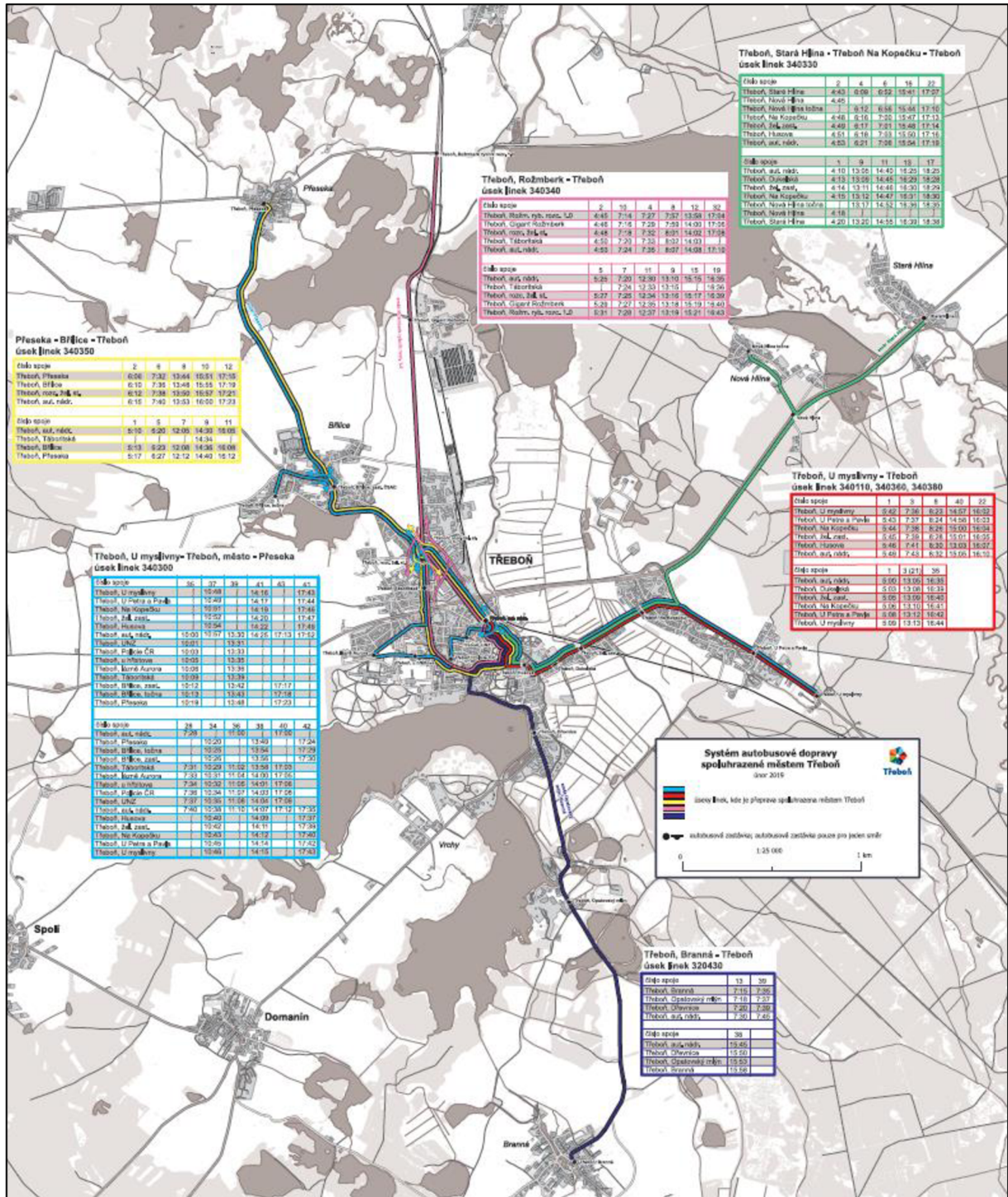
Bezplatná hromadná doprava ve městě Třeboň byla do roku 2014 financována krajem. Populace v Třeboni je skoro 8 500 tisíc obyvatel a využití městské hromadné dopravy bylo velmi malé. Město Třeboň zaznamenalo pouze 4 cestující v jedné lince. Proto se kraj České Budějovice rozhodl, že přestane financovat dopravní obslužnost. Náklady spojené s provozem bezplatné hromadné dopravy v Třeboni ročně činily zhruba 900 000 Kč. Tržby z jízdenek činily 100 000 Kč.

Lázeňské město se proto tedy rozhodlo, že začne financovat městskou dopravu z vlastní kasy. Z počátku fungovala pouze jedna ranní linka, která objížděla všechny zastávky v Třeboni a blízkého okolí, tj. Břilice, Kopeček, Přeseka. Ranní linku nejvíce využívali školáci a senioři. Postupem času se zvýšila poptávka po dalších linkách směrem blíže do centra v přijatelnějších časech. Nyní bezplatná linka jezdí 3x denně a obsluhuje hluchá místa v okolí Třeboně, kde kraj nezajišťuje veřejnou dopravu. Nyní město Třeboň zajišťuje bezplatnou MHD v centru města a jeho okolí, plus přiléhající obce a to:

- *Třeboň Přeseka*
- *Třeboň Rožumberk rozcestí*
- *Břilice*
- *Branná*
- *Nová Hlína*
- *Stará Hlína*
- *Třeboň, U Myslivny*

Pro jízdu zdarma slouží v Třeboni speciální průkazka, kterou lze na požádání vystavit. Nyní je vydáno cca 450 průkazek. Průkazku si může zařídit prakticky kdokoliv, jak občan města Třeboň, tak i turista. Při vstupu do autobusu je nutné se prokázat touto průkazkou. Jinak je účtováno jízdné, a to v rozmezí 6 až 10 Kč. Vyjeté jízdenky za cestující, kteří vlastní průkazku, slouží dopravci jako faktura, kterou předá městu Třeboň a město je následně dopravci proplatí.

Bezplatná hromadná doprava dosavadně funguje v „nouzovém režimu“, jak mi bylo sděleno panem Ing. Pavlem Zajíčkem, vedoucím odboru dopravy města Třeboně. Plánují se změny, které mají být představeny koncem roku 2019 a budou se týkat změnou dosavadního dopravce a dopravní obslužnosti. [57]



Obrázek č. 18 - Dopravní obslužnost města Třeboně a jeho okolí, [57]

## 5.8 Shrnutí bezplatné MHD v České republice

Je mnoho pohledů, ať už negativních či pozitivních, jak na bezplatnou MHD v České republice pohlížet. Jak sem již zmiňovala výše, pro většinu obyvatelstva je stále příhodnější se dopravovat po vlastní ose, nežli využívat bezplatné MHD a otázkou je, kolik reálných přepravovaných přibude, vyjma občanů, kteří namísto kola či chůze zvolili bezplatnou dopravu. Ekonomickou díru zaznamenává Frýdek-Místek, jehož tržby značně klesají, čímž se dotovaná částka městem zvyšuje nebo Valašské Meziříčí, které si slibovalo od bezplatné MHD úlevu od dopravy ve městě, ale zatím se tomu tak neděje. Opakem je město Letovice a Říčany, kde se naopak tarifu zdarma zatím daří.

Obecně lze říci, že po finanční stránce se bezplatná MHD vyplatí ve městech, kde populace nepřesahuje deset tisíc.

### POPULACE MĚST S BEZPLATNOU MHD, ČR, 2016

MĚSTO	Letovice	Hořovice	Lovosice	Valašské Meziříčí	Strakonice	Frýdek- Místek	Třeboň
POČET OBYVATEL	6 723	6 851	8 735	22 309	22 908	56 719	8 366

Tabulka č. 6 - Populace měst s bezplatnou MHD pro rok 2016, vlastní tvorba, data dostupná online na stránkách Českého statistického úřadu, <https://www.czso.cz/>

Avšak dle mého názoru, nelze definitivně zatím určit, zdali bezplatná MHD pozitivně či negativně ovlivnila tato města. Tento systém je v oběhu pouze „pár let“, oproti jiným státům, kde trvá několik desítek let a má k dispozici adekvátní a dlouhodobá data, z kterých můžeme vyvozovat ekonomické ukazatele jízdy zdarma. Ve většině měst České republiky, kde funguje bezplatná MHD, ani žádné statistické údaje o přepravovaných nebo spokojenosti občanů nemají a neplánují je vytvářet. Můžeme pouze vycházet z čísel nákladů na provoz bezplatných linek.

Podle údajů, které jsou veřejně k dispozici lze vyvodit, že bezplatná MHD se lépe uplatňuje a lépe funguje v menších městech, s populací okolo 10 tisíc obyvatel. Velké ztráty na tržbách a malou efektivitu projektu evidují města nad 15 tisíci obyvatel.

Nezbývá nic jiného než doufat, že budoucnost přinese adekvátní statistické údaje, které by zajišťovaly pozitivní náhled na bezplatnou MHD, snížení dopravy ve městech a zlepšení ekologie.

## 6 Aplikace bezplatné MHD na město Brno

„Za posledních 15 let došlo prokazatelně k významnému kvalitativnímu posunu ve veřejné dopravě. Kleslo průměrné stáří vozového parku (*tj. (doprava) je obecné označení souboru všech vozů používaných v rámci jedné organizační jednotky (firmy, společnosti, státní a veřejné instituce), která má tuto techniku ve správě*) významně se zvýšila kvalita dispečerského řízení a tedy i přesnost dodržování jízdních řádů, standardem se stávají inteligentní zastávky, odbavení bankovní kartou nebo klimatizace ve vozech. Nízkopodlažní vozidla jsou v dnešní době téměř samozřejmostí. Přesto, byť v jednotlivých dopravních podnicích je situace odlišná, ve většině měst se dosud nepodařilo zvýšit počty cestujících ve veřejné dopravě.“ [58]

Nežli by lidé vnímali kvalitu dosavadních služeb, vnímají spíše cenu a vlastní komfort. A to je hlavní příčina poklesu tržeb a zvýšení počtu automobilů v centrech měst. Stupeň automobilizace se zvyšuje, ale místa je málo.

„Podle výroční zprávy *Sdružení dopravních podniků* počty cestujících v MHD rostou. Za loňský rok hlásí členské dopravní podniky celkem 2,378 miliardy přepravených cestujících, což je meziroční nárůst o 5,3 %. Jde ale o průměrná čísla, mezi jednotlivými podniky jsou velké rozdíly.“ [58] V Brně klesly tržby z jízdného o 56 % od roku 2013, za to přepravil o 58 % více než za rok 2013.

Proto se v této situaci naskytují dvě možná řešení, a to co by se stalo, kdyby se zavedla bezplatná MHD, pokud dosavadní tržby z jízdného jsou na tolik nízké, že zhora nepokryjí náklady. Další možností je zlevnění jízdného, což zavedlo tento rok hlavní město Praha, a připravilo se tak o několik miliard Kč ročně.

V praktické části se tedy hodlám zabývat prvním řešením tohoto problému, a to aplikováním systému bezplatné MHD ve městě Brno. Vytvořila jsem anketní formulář, který jsem rozeslala a dotazovala jsem se lidí, kteří se pohybují ve městě Brno na danou problematiku a jejich osobní názor na bezplatnou MHD.

Dále jsem se zabývala porovnáním nákladů na provoz městské hromadné dopravy ve městě Brno. Získané informace jsem použila na aplikování nulového tarifu MHD v Brně, vytvořila jsem prognózu vývoje situace po zavedení bezplatného jízdného a vyhodnotila jsem možné klady a zápory.

Výsledkem aplikované části je posudek, zdali by systém bezplatné MHD mohl fungovat ve městě Brno či by byl neefektivní.

## 6.1 MHD v Brně

Město Brno má jako jedno z mála měst České republiky důkladně propracovaný integrovaný systém městské hromadné dopravy, který zajišťuje *DPMB – akciová společnost Dopravní podnik města Brna*.

Od 1. ledna 2004 je brněnská městská hromadná doprava součástí Integrovaného dopravního systému (tj. *Integrovaný dopravní systém (IDS) je systém dopravní obsluhy určitého uceleného území veřejnou dopravou, zahrnující více druhů dopravy (např. městskou, regionální, železniční apod.) nebo linky více dopravců, jestliže jsou cestující v rámci tohoto systému přepravováni podle jednotných přepravních a tarifních podmínek.*) Jihomoravského kraje. K tranzitu lze využít trolejbusy, autobusy a tramvaje. Město Brno aktivně začalo přemýšlet ohledně zkvalitnění životního prostředí a spustilo v roce 2014 projekt „*Nadechni se Brno*“, kde nakoupilo nové autobusy s pohonem na zemní plyn. K roku 2017 DPMB vlastní 123 autobusů na CNG (tj. s pohonem na zemní plyn). Dále pak DPMB vlastní k roku 2017 327 tramvají, 147 trolejbusů a 322 autobusů (- z nich 123 s pohonem na CNG).

Po Brně lze cestovat po 54 linkách, z toho tři jsou expresní. Dvě linky jsou určeny pro tělesně postižené a 11 nočních linek, které jsou hodnoceny jako nejlépe propracované v České republice. Dále ještě nalezneme 4 školní linky a 3 nákupní linky. U nákupních linek funguje bezplatný provoz a to konkrétně:

- Linka Úzká – Dolní Heršpice – Avion
- Linka Úzká – Modřice – Olympia
- Linka Úzká – Obchodní centrum Futurum

Dopravu zaměstnanců do průmyslových zón (tj. *do Modřic, CTP, DHL ze zastávky Úzká*) provozuje zcela bezplatně dopravce Tourbus. [62], [63], [64], [65], [66]

Definice podle Ministerstva dopravy: „*Ukazatel vyjadřuje jízdní výkony motorových a vlečných vozidel městské hromadné dopravy provedené na základě příslušných dopravních dokladů, a to jak ve vlastním přepravním procesu, tak i dopravní výkony režijní povahy (jízdy do a z opravy, zkušební jízdy, cvičné jízdy apod.). Do těchto výkonů se nezapočítávají manipulační km ujeté v prostorách vozoven a dílen.*“ [59] „*Vozokilometry udávají počet kilometrů, který autobus ujede a přitom nezáleží na jeho vytížení (např. počet cestujících). Ukazatel je vyjádřen v tisících vozokilometr. Tento dopravní výkon se vypočítá jako jeden dopravní prostředek znásobený počtem kilometrů, které ujede. Počet kilometrů se zjišťují na kilometrovém počítadle.*“ [59]



## 6.2 Šalina v číslech

Populace města Brna se v roce 2015 prudce zvedla, jak můžeme vidět na následujícím grafu. Nutno však poznamenat, že Brno je ve všech směrech spíše studentské město, tudíž během letních měsíců, kdy většina studentů má prázdniny, se populace města snižuje cca o 150 000 tisíc. Tento číselný údaj je znát i na počtu přepravovaných a na tržbách z jízdenek a šalinkaret, jak je i uvedeno v ročenkách DPMB.



Graf č. 17 - Vývoj počtu obyvatelstva Brno-město, 2013-2018, vlastní tvorba, dostupné online, Český statistický úřad, <https://www.czso.cz/>

V roce 2013 DPMB zaznamenal nižší zisk než v předchozím roce a to 179 807 tisíc Kč. (v roce 2012 činil zisk 188 644 tisíc Kč a v roce 2011 činil zisk pouhých 119 583 tisíc Kč.) Hlavní příčinou byly nízké tržby u jízdenek a neefektivita vymáhání pohledávek za jízdné, tzv. za jízdu „na černo“. Dalším důvodem nízkých výnosů bylo zvýšení DPH a nižší počet obyvatel ve městě, než v roce 2017.

V roce 2014 DPMB zahájil projekt „Nadechni se Brno“, kde nakoupil a uvedl do provozu několik autobusů s pohonem na zemní plyn, dále jen s pohonem na CNG. DPMB ušetřil i na nákladech, a to díky příznivé ceně nafty. Zisk za rok 2014 činí 201 950 tisíc Kč.

V roce 2015 DPMB zainvestoval do nových autobusů za více než 934 mil. Kč. Tato investice byla z větší části financována Evropskou unií. Zisk za tento rok činil 286 373 tisíc Kč.

Zlomový rok pro DPMB byl však rok 2016. Zvýšil se počet obyvatelstva v Brně a tím i poptávka po nových linkách do průmyslových částí Brna. Tímto požadavkem vznikly nové autobusové linky, E50 a E75 a provedlo se navýšení celkových spojů po městě. Nově se také zavedl tzv. „Senior bus“, který přepravuje osoby starší nad 70let. Tato služba je hojně využívána a chválena. Vzrůstajícími požadavky na dopravní obslužnost vzrostl i počet vozidel pro přepravu a to na 778. Další inovací v roce 2016 je zavedení tzv. Elektronické šalinkarty – „Smart city“, která umožňuje elektronickou koupi jízdného či jeho nabití. Tato služba byla poprvé v provozu od 1. ledna 2017. Zisk za tento rok činil 127 876 tisíc Kč.

V roce 2017 se tedy uvedla do provozu elektronická šalinkarta Smart city a s pomocí městské dotace vzrostly tržby z jízdného až o 45 %. Přibyly také nové autobusy, a to linky E50, E56, E75 a E76, které objíždějí okrajové části města. Zisk za rok 2017 činil pouhých 99 909 tisíc Kč.

### Ekonomické údaje uvedené v tisících, DPMB za období 2013-2017

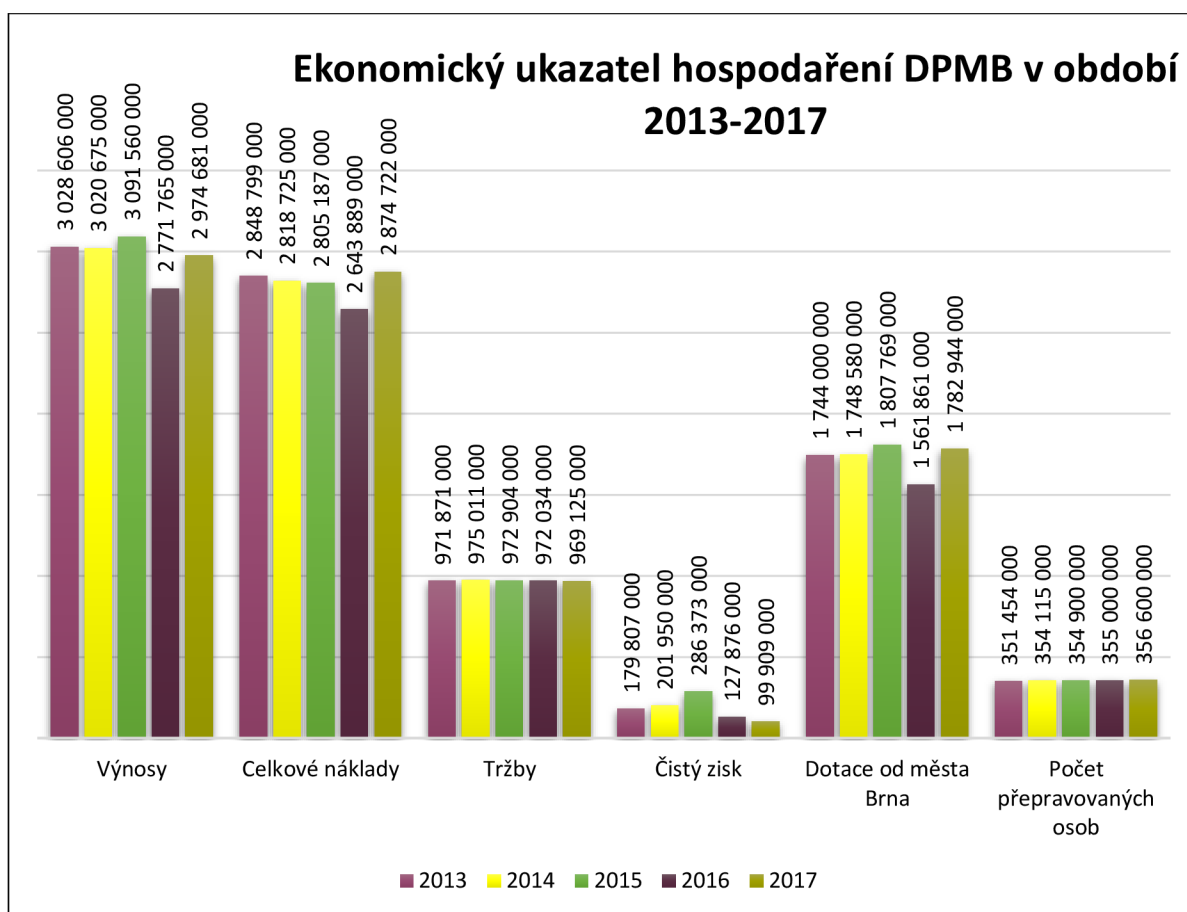
	2013	2014	2015	2016	2017
VÝNOSY	3 028 606	3 020 675	3 091 560	2 771 765	2 974 681
NÁKLADY NA PROVOZ	2 848 799	2 818 725	2 805 187	2 643 889	2 874 722
TRŽBY	971 871	975 011	972 904	972 034	969 125
ZISK	179 807	201 950	286 373	127 876	99 909
DOTACE	1 744 000	1 748 852	1 807 769	1 561 861	1 782 944
POČET PŘEPRAVOVANÝCH OSOB	351 454	354 115	354 900	355 000	356 600

**Zdroj: Výroční zprávy DPMB, dostupné online**

Tabulka č. 7 - Ekonomické údaje DPMB, 2013 - 2017, zdroj - výroční zprávy DPMB

Podle údajů získaných z výročních zpráv DPMB je zřejmé, že během 5let se zvýšil počet přepravovaných o cca 1,46 % a tržby klesly o 0,3 %. Vzhledem k dostupným údajům z jiných českých měst, kde se zavedla bezplatná MHD, nejsou tato čísla nijak drastická, naopak je tomu s čistým ziskem, kde během 5let klesl až o 44,4 %.

Následující tabulka shrnuje důležité ekonomické údaje o provozu MHD v Brně.



Graf č. 18 - Ekonomický ukazatel hospodaření DPMB, v tisících, [62], [63], [64], [65], [66]

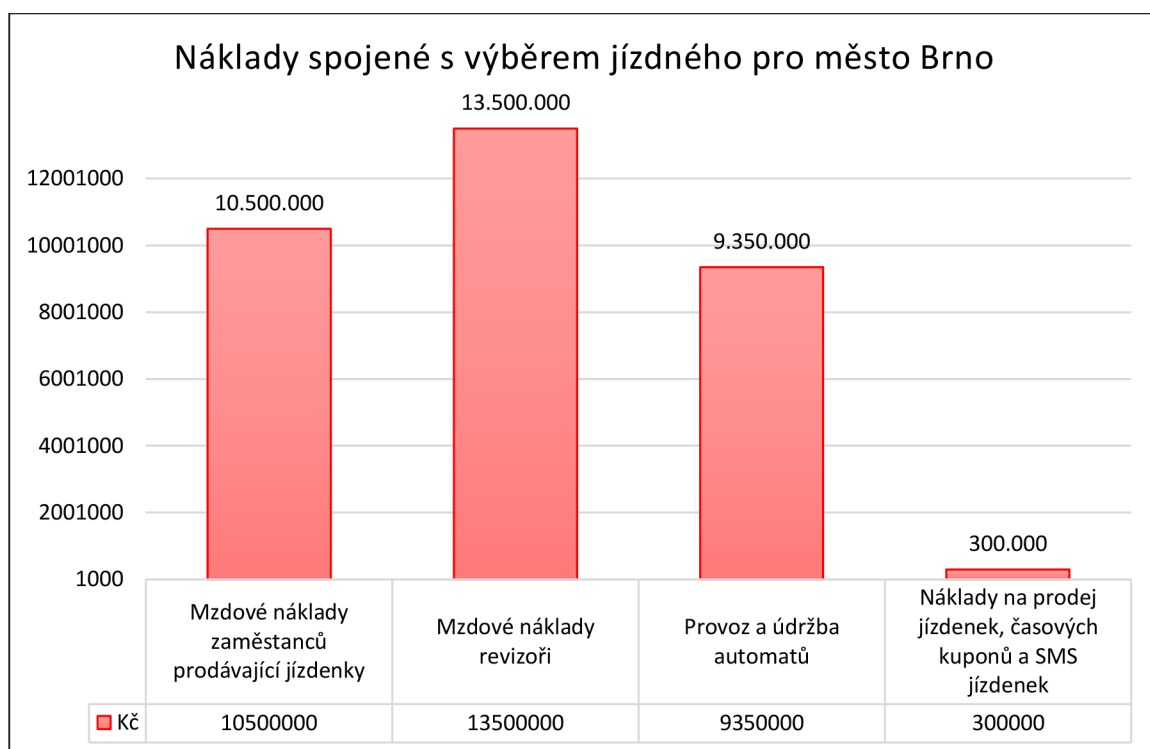
Město Brno za posledních 5 let vybralo na pokutách za jízdné průměrně 27 milionů Kč, tržby z jízdného činí průměrně 973 milionů Kč.

Průměrné výnosy za posledních 5let tvoří skoro 3 miliardy Kč. Město Brno má na pozici revizora 44 lidí. Náklady spojené na jejich činnost se ročně vyšplhají na 13,5 milionů Kč. Tyto náklady by byly zavedením bezplatné MHD ušetřeny.

Do nákladů, spojených s provozem jízdného patří náklady na prodej jízdenek, časových kuponů a SMS jízdenek, které v průměru činí zhruba 300 000 Kč. Město Brno má 7 oficiálních prodejních míst, kde je možné zakoupit jízdenky či dlouhodobé průkazky na jízdné. Pokud vezmeme v potaz, že na každém prodávajícím místě je zhruba 5 zaměstnanců, jejichž plat je cca 25tisíc Kč hrubého měsíčně, mzdové náklady se vyšplhají cca na 10,5 milionů Kč.

Dalším započitatelným nákladem je údržba a provoz prodejních automatů. Město Brno vlastní 152 prodejních automatů. Náklady na provoz a revizi jednoho automatu za rok 2018 činily zhruba 62 tisíc Kč. Celkem tedy náklady spojené s jízdenkovými automaty činí 9,35 milionů Kč za rok. [62], [63], [64], [65], [66]

Následující tabulka shrnuje náklady spojené s výběrem jízdného.



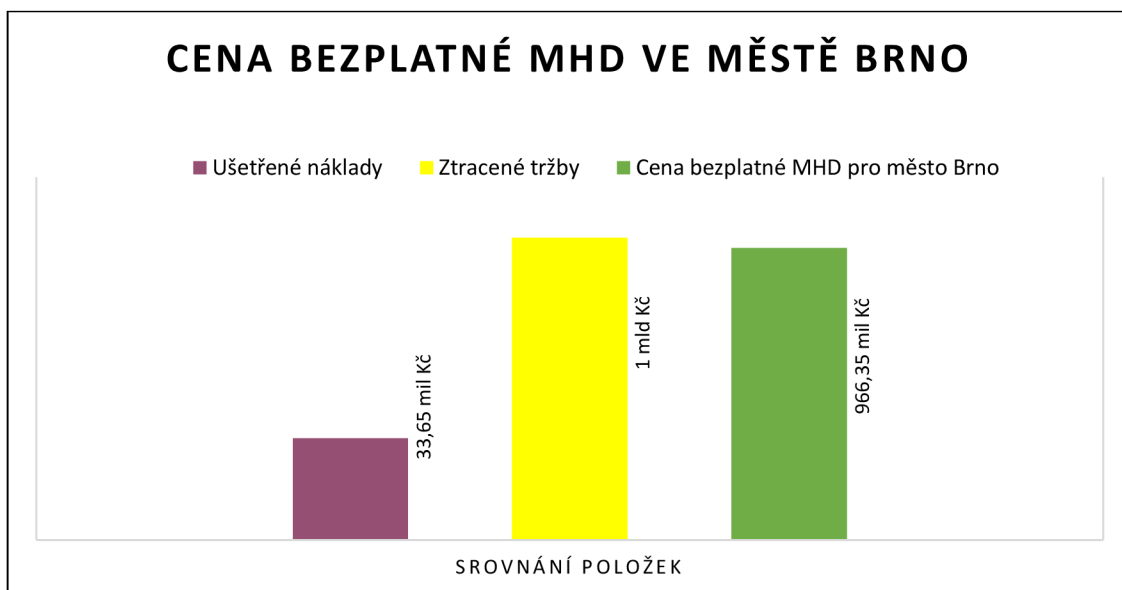
Graf č. 19 - Náklady spojené s výběrem jízdného pro město Brno, vlastní tvorba

Bezplatná hromadná doprava by město Brno stála zhruba 966,35 milionů Kč. Město Brno by přišlo o tržby z jízdného a pokut v částce cca 1 miliardy Kč, za to by ušetřilo na provozu a revizích prodejních automatů, na mzdách pro zaměstnance na prodejních místech DPMB a revizorech, SMS jízdenkách a papírových jízdenkách zhruba v částce 33,65 milionů Kč.

Další položka, která by zvedla náklady, je prvopočáteční projekt na studii a přípravu plánu na zavedení bezplatné MHD pro město Brno, které by zhruba činily 3,5 milionů Kč. Tato suma by zajisté už zahrnovala demontáž jízdenkových automatů, informační kampaň tarifu zdarma, návrh na vylepšení dopravní obslužnosti, nábor nových zaměstnanců či brigádníků (očekávala by se vysoká vytíženost linek), zrušení elektronických jízdenek, odstupné pro zaměstnance (pokud by to smlouva nařizovala) a další.

Po zavedení bezplatné MHD ve městě Brno je očekávané, že by se zvýšil nárůst počtu přepravovaných, což nás přivádí k myšlence, zdali je město Brno schopno pojmout zvýšenou kapacitu cestujících. Neboť některé linky na určitých trasách jsou již nyní přepravovanými velmi vytížené.

Stojí tedy za zvážení kapacitní možnosti města Brna. Z výročních zpráv je patrné, že město Brno se neustále snaží kapacitu zvyšovat (skrz navýšení počtu dopravních prostředků tak i zaměstnanců). Tato situace vyvolává otázku, jak dlouho a jak moc je navýšování udržitelné. Například dopravní uzly Hlavní nádraží a Česká jsou již nyní vytíženy na hraně svých možných kapacit.



Graf č. 20 - Cena bezplatné MHD kalkulovaná pro město Brno, 2019

### 6.3 Dotazníkové šetření

Pro zjištění názoru obyvatel ve městě Brno jsem vytvořila dotazník, který doplňuje mou práci. Dotazovala jsem se zhruba 500 lidí, z nichž se mi vrátilo zpět 351. Dotazník jsem se snažila rozeslat do všech věkových kategorií, jak k občanům města Brna, tak i ke studentům, kteří ve městě studují a tvoří velkou část finančního zisku z prodeje jízdenek, tak i turistů, kteří navštěvují město Brno.

Dotazník jsem šířila jak po webových stránkách, tak i ve dvou firmách, kde pracuji a využila jsem možnost dotazů přes e-maily s kontakty, které mi poskytla firma UNITED ASSISTANCE, a.s.

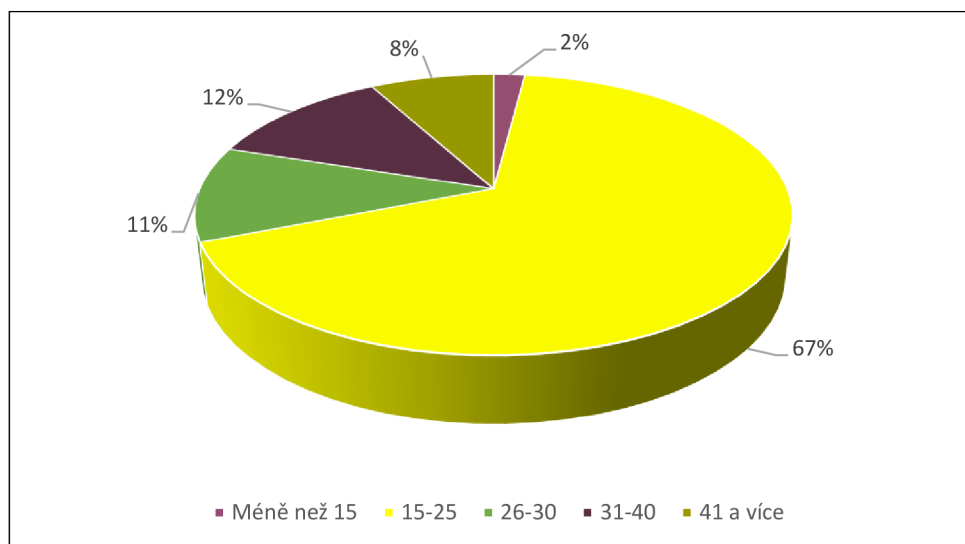
Výzkum probíhal v březnu roku 2019. Dotazník byl anonymní a obsahoval celkem 14 otázek. Všechny otázky byly povinné a uzavřené. První tři otázky a poslední otázka měly spíše informativní charakter.

V otázce č. 1, 2, 3 jsem se respondentů ptala na jejich věk, jestli vlastní osobní automobil a jestli pocházejí z města Brno. Otázky č. 4, 5, 6 směřovaly na využití městské hromadné dopravy ve městě Brno. V otázce č. 7, 8, a 9 jsem se dotazovala na spokojenost s cenami jízdného a na využití nižšího jízdného, tj. využití tzv. šalinkaret. V otázce č. 10, 11, 12 a 13 jsem se ptala na osobní názor na bezplatnou hromadnou dopravu a na její zavedení ve městě Brno. V poslední otázce č. 14 jsem se ptala, jestli se respondenti zajímají o ekologii.

## 6.4 Výsledky dotazníku a jeho grafické zpracování

### Otázka č. 1: Kolik Vám je let?

<i>Odpověď</i>	<i>Počet odpovídajících</i>	<i>Procenta</i>
<b>Méně než 15</b>	6	2 %
<b>15-25</b>	234	67 %
<b>26-30</b>	39	11 %
<b>31-40</b>	41	12 %
<b>41 a více</b>	31	8 %
<b>Celkem</b>	351	100 %

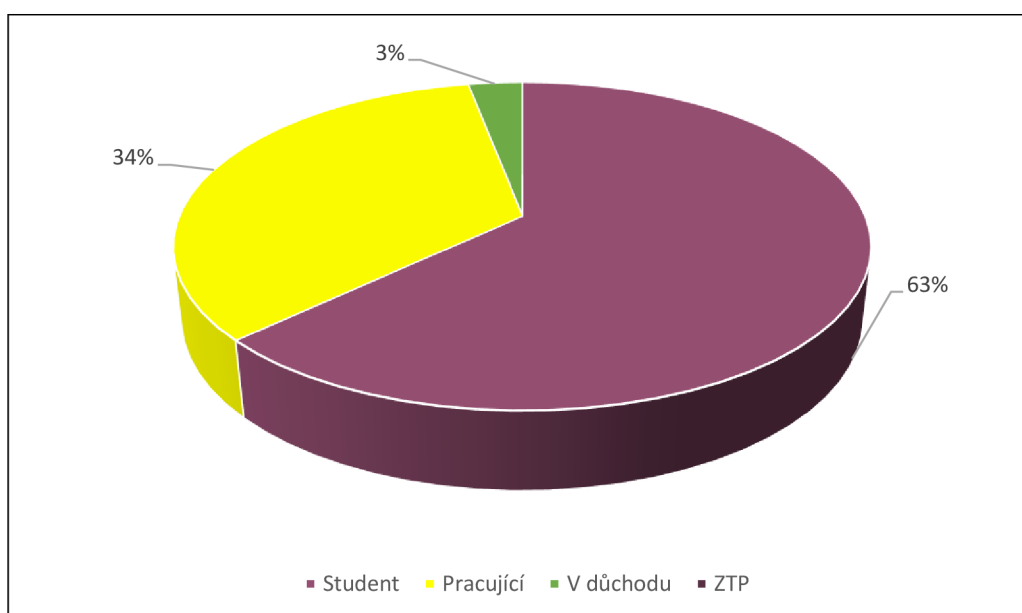


*Graf č. 21 - Věkové kategorie dotazovaných, vlastní tvorba*

Tato informativní otázka na věk respondentů ukazuje, že nejpočetnější skupinou z celkového počtu, kteří měli zájem se podílet na dotazníku, je ve věkové kategorii od 15 do 25 let a to 67 %. Počet respondentů ve věkové kategorii 26 až 30 let zodpovědělo dotazník 11 %, respondentů ve věkové kategorii 31 až 40 let je 12 % a respondentů ve věkové kategorii nad 41 let je 8 %. Nejméně zodpovědělo dotazník respondentů pod a včetně 15let a to pouhá 2 %.

**Otázka č. 2: Čím se zabýváte?**

<i>Odpověď</i>	<i>Počet odpovídajících</i>	<i>Procenta</i>
<b>Student</b>	222	63 %
<b>Pracující</b>	120	34 %
<b>V důchodu</b>	9	3 %
<b>ZTP</b>	0	0 %
<b>Celkem</b>	351	100 %

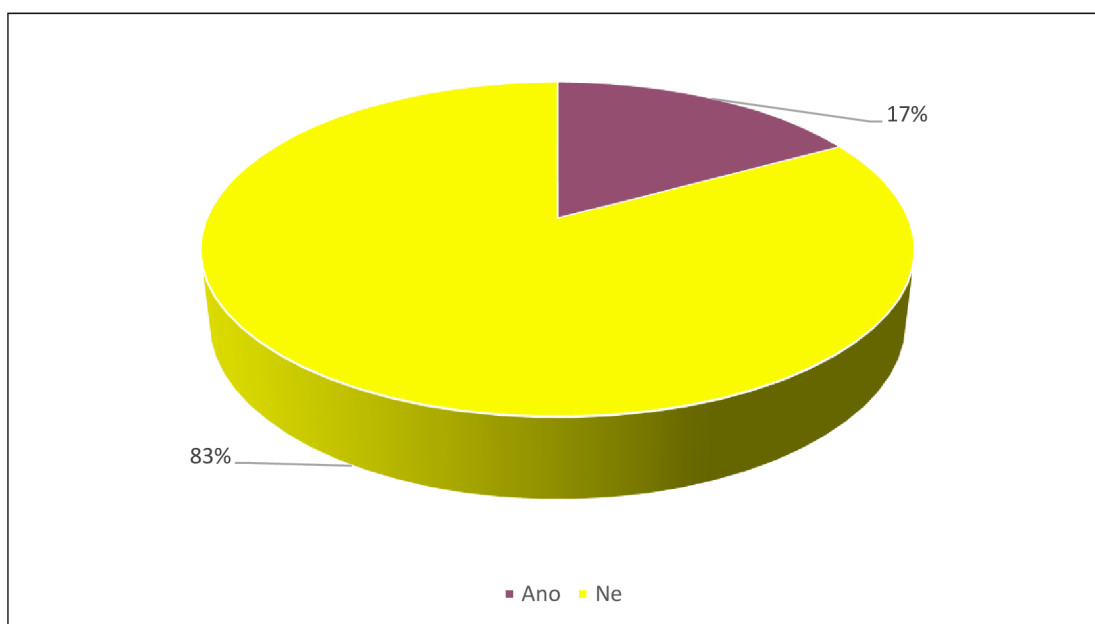


*Graf č. 22 - Pracovní status respondentů, vlastní tvorba*

Více jak polovina dotazovaných tvořili studenti, a to 63 %. O polovinu méně dotazovaných tvořili pracující respondenti, kterých je 34 %. Respondentů v důchodu se zúčastnilo pouhá 3 % a ZTP žádný.

**Otázka č. 3: Máte trvalé bydliště ve městě Brno?**

<i>Odpověď</i>	<i>Počet odpovídajících</i>	<i>Procenta</i>
<b>Ano</b>	60	17 %
<b>Ne</b>	291	83%
<b>Celkem</b>	351	100 %



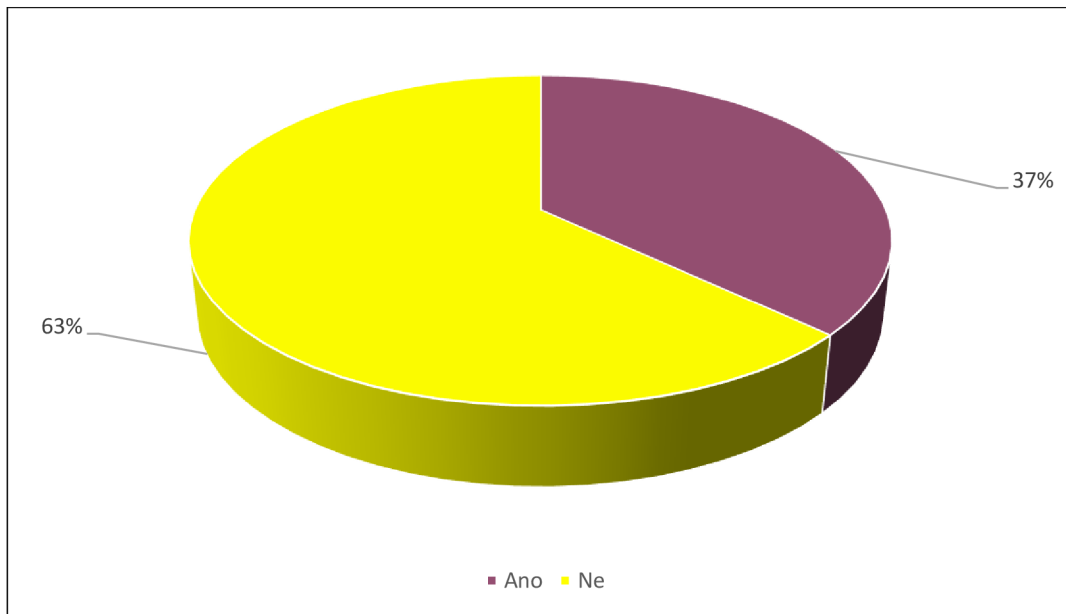
*Graf č. 23 - Trvalé bydliště respondentů, vlastní tvorba*

Podle odpovědí respondentů vyplývá, že 83 % odpovídajících má trvalé bydliště mimo město Brno. Jedná se většinou o studenty, ale i o pracující respondenty. Pouhých 17 % žije s trvalým bydlištěm ve městě Brno.



**Otázka č. 4: Vlastníte osobní automobil?**

<i>Odpověď</i>	<i>Počet odpovídajících</i>	<i>Procenta</i>
<b>Ano</b>	129	37 %
<b>Ne</b>	222	63 %
<b>Celkem</b>	351	100 %

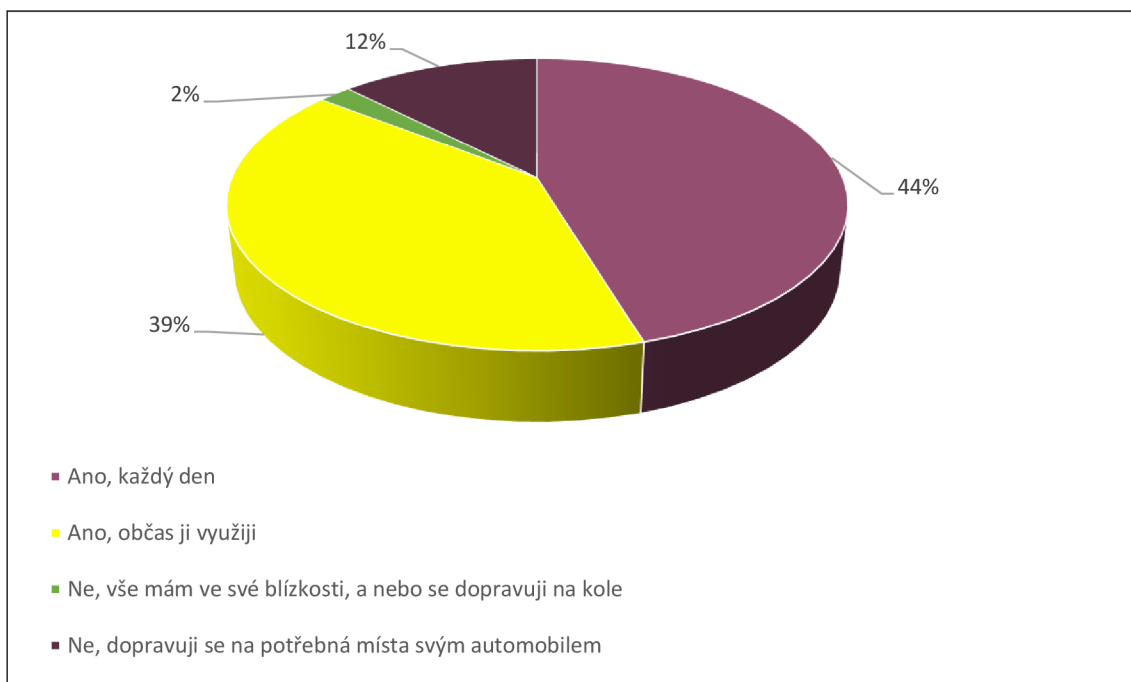


*Graf č. 24 - Vlastnictví osobních automobilů, vlastní tvorba*

Dle grafu je zřejmé, že více jak jedna třetina respondentů vlastní osobní automobil. Pokud vezmeme v potaz, že na dotazník odpověděli většinou respondenti bez trvalého bydliště v Brně, stupeň automobilizace narůstá. 63 % dotazovaných tudíž nevlastní osobní automobil a 37 % respondentů ano.

**Otázka č. 5: Využíváte MHD v Brně?**

<i>Odpověď</i>	<i>Počet odpovídajících</i>	<i>Procenta</i>
<b>Ano, každý den</b>	153	44 %
<b>Ano, občas ji využiji</b>	135	39 %
<b>Ne, vše mám ve své blízkosti nebo se dopravuji na kole</b>	21	2 %
<b>Ne, dopravuji se na potřebná místa svým automobilem</b>	42	12 %
<b>Celkem</b>	351	100 %

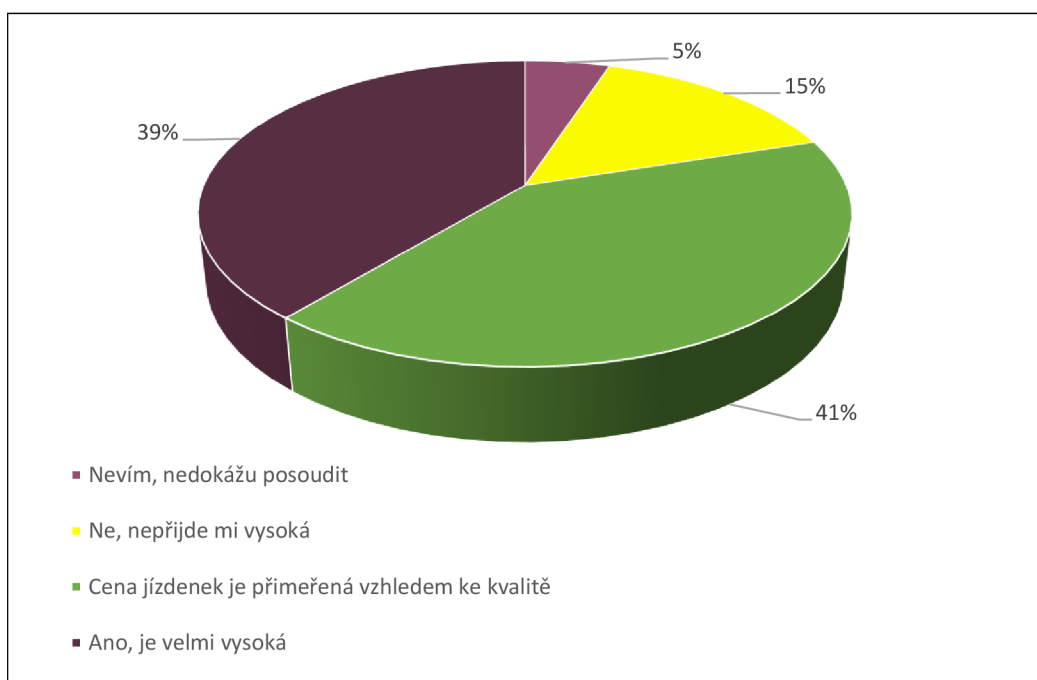


*Graf č. 25 - Využívání MHD ve městě Brno, vlastní tvorba*

Z odpovědí respondentů plyne, že skoro polovina odpovídajících každý den využívá městskou hromadnou dopravu v Brně. Příležitostně ji využívá 39 % respondentů. Pouhá 2 % respondentů městskou hromadnou dopravu nevyužívá, neboť žije v dobré lokalitě, či vlastní kolo, a 12 % respondentů se pohybuje po Brně vlastním automobilem.

**Otázka č. 6: Přejde Vám cena za jízdné vysoká?**

<i>Odpověď</i>	<i>Počet odpovídajících</i>	<i>Procenta</i>
<b>Ano, je velmi vysoká</b>	135	39 %
<b>Cena jízdenek je přiměřená vzhledem ke kvalitě</b>	144	41 %
<b>Ne, nepřijde mi vysoká</b>	54	15 %
<b>Nevím, nedokážu posoudit</b>	18	5 %
<b>Celkem</b>	351	100 %

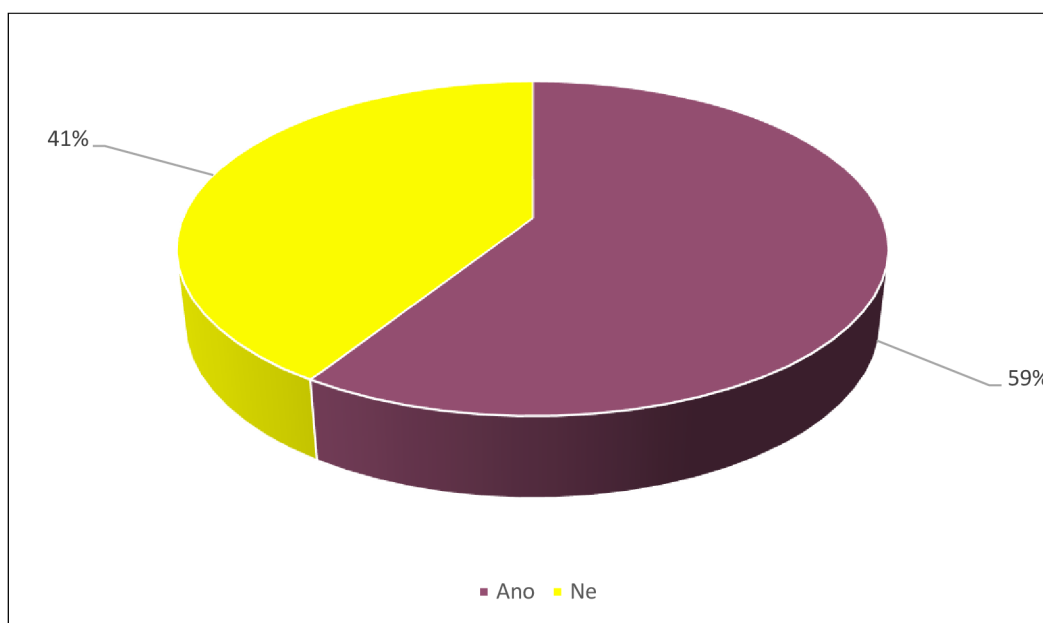


*Graf č. 26 - Názor na cenu jízdenek ve městě Brno, vlastní tvorba*

41 % respondentů reagovalo, že cena jízdenek se zdá být přiměřená, vzhledem ke kvalitě městské hromadné dopravy ve městě Brno. 39 % respondentů odpovědělo, že cena jízdenek se zdá být velmi vysoká. V počtu 15 % reagovalo, že cena jízdenek se nezdá být vysoká a 5 % respondentů nedokázalo na otázku relevantně odpovědět.

**Otázka č. 7: Vlastníte šalinkartu?**

<i>Odpověď</i>	<i>Počet odpovídajících</i>	<i>Procenta</i>
<b>Ano</b>	207	59 %
<b>Ne</b>	144	41 %
<b>Celkem</b>	351	100 %

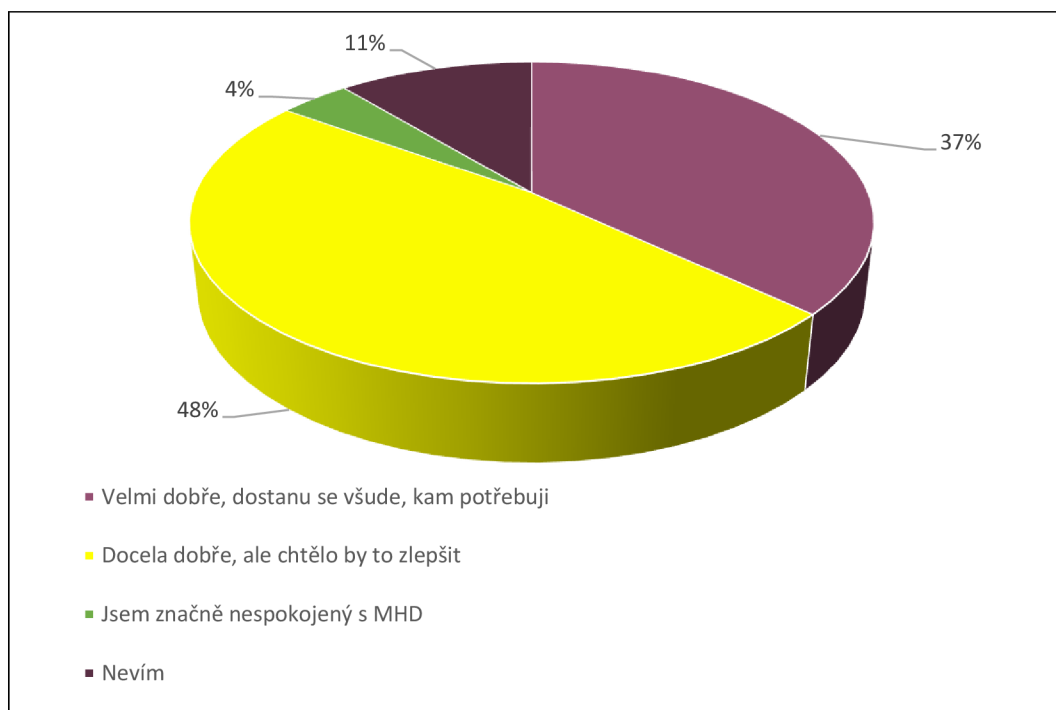


*Graf č. 27 - Počet respondentů vlastníci šalinkartu, vlastní tvorba*

Z grafu vyplývá, že 59 % respondentů vlastní šalinkartu. 41 % šalinkartu, tedy slevové jízdné nemá a platí tedy za plné jízdné.

**Otázka č. 8: Na jaké úrovni si myslíte, že má město Brno zpracovanou MHD?**

<i>Odpověď</i>	<i>Počet odpovídajících</i>	<i>Procenta</i>
<b>Velmi dobře, dostanu se všude kam potřebuji</b>	132	37 %
<b>Docela dobře, ale chtělo by to zlepšit</b>	168	48 %
<b>Jsem značně nespokojený s MHD</b>	15	4 %
<b>Nevím</b>	36	11 %
<b>Celkem</b>	351	100 %

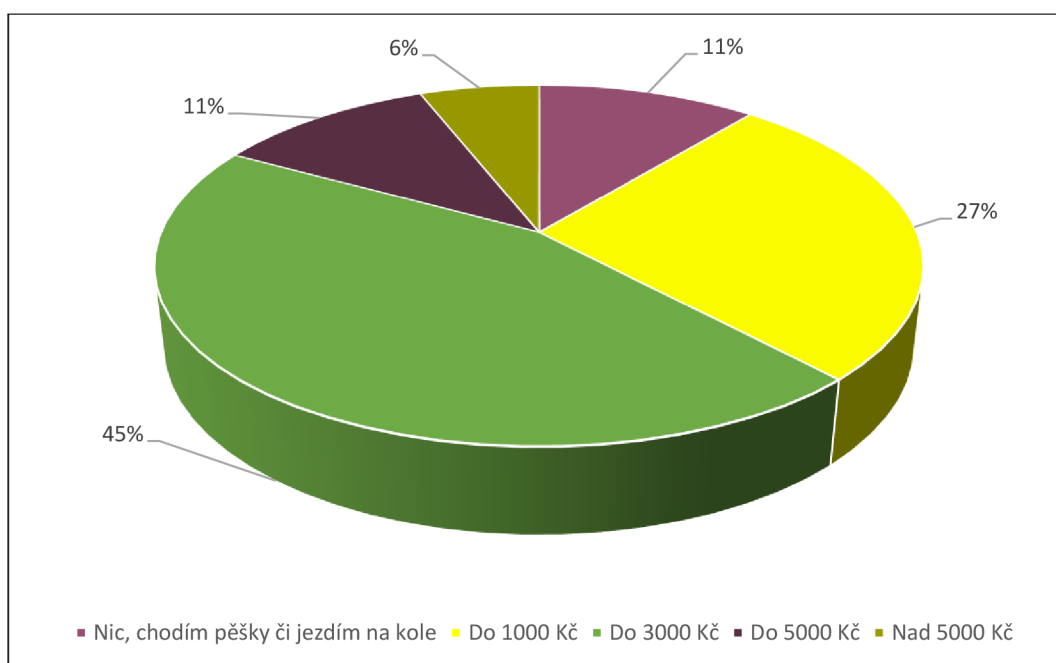


*Graf č. 28 - Názor respondentů na kvalitu MHD ve městě Brno, vlastní tvorba*

48 % respondentů je spokojených s nastávající organizací městské hromadné dopravy v Brně, ale jisté zlepšení by požadovali. 37 % respondentů je naopak velmi spokojených s nastávající organizací MHD. 11 % respondentů vyjádřilo, že jsou velmi nespokojeni s městskou hromadnou dopravou v Brně a 4 % respondentů se nevyjádřili.

**Otázka č. 9: Kolik ročně utratíte za jízdné/šalinkartu ve městě Brno?**

<i>Odpověď</i>	<i>Počet odpovídajících</i>	<i>Procenta</i>
<b>Nic, chodím pěšky či jezdím na kole</b>	39	11 %
<b>Do 1000 Kč</b>	96	27 %
<b>Do 3000 Kč</b>	156	45 %
<b>Do 5000 Kč</b>	39	11 %
<b>Nad 5000 Kč</b>	21	6 %
<b>Celkem</b>	351	100 %



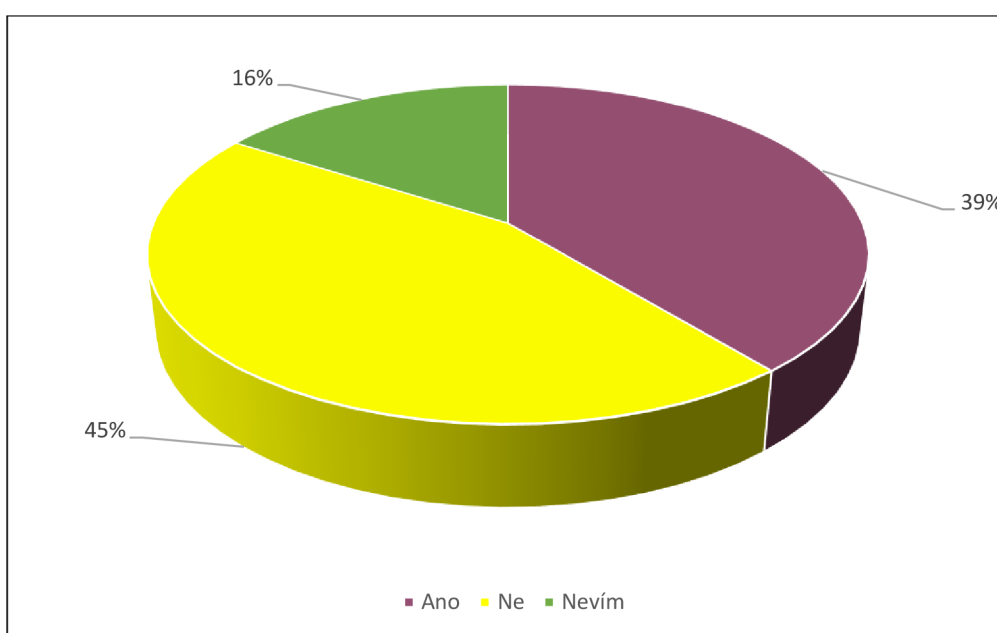
*Graf č. 29 - Roční útrata respondentů za jízdné/šalinkartu, vlastní tvorba*

Otázka je pokládána za předpokladu, že respondenti, kteří se dopravují po Brně osobním automobilem, alespoň jednou využijí služby MHD nebo se dopraví pěšky, či na kole.

Nad 5000 Kč za koupi jízdenek/šalinkaret během jednoho roku utratí 6 % respondentů a do 5000 Kč utratí 11 % respondentů. Nejpočetnější skupina respondentů utratí během roku za jízdné do 3000 Kč a to celých 45 %. Za jízdné do 1000 Kč utratí ročně 27 % respondentů a pro zbylých 11 % se jízdné netýká, neboť se dopravují na kole či chodí pěšky.

**Otázka č. 10: Myslíte si, že bezplatná MHD je dobrý nápad?**

<i>Odpověď</i>	<i>Počet odpovídajících</i>	<i>Procenta</i>
<b>Ano</b>	135	39 %
<b>Ne</b>	159	45 %
<b>Nevím</b>	57	16 %
<b>Celkem</b>	351	100 %

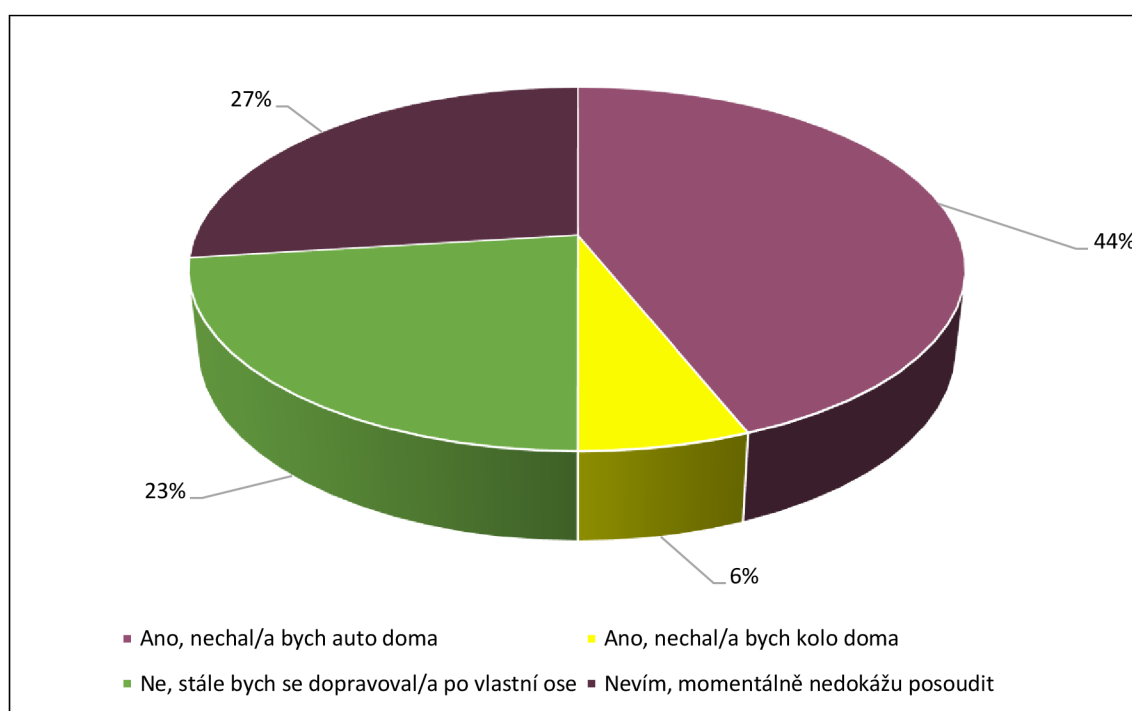


*Graf č. 30 - Názor dotazovaných na bezplatnou MHD, vlastní tvorba*

Podle odpovědí respondentů, je patrné, že bezplatná MHD se nezdá jako dobrý nápad. 45 % odpovídajících neshledává bezplatnou MHD jako dobrý nápad. 39 % respondentů si naopak myslí, že MHD zdarma se jeví jako dobrý nápad. 16 % odpovídajících se nevyjádřilo.

**Otázka č. 11: Ocenili byste zavedení bezplatné MHD v městě Brno?**

<i>Odpověď</i>	<i>Počet odpovídajících</i>	<i>Procenta</i>
<b>Ano, rozhodně</b>	186	53 %
<b>Je mi to jedno</b>	57	16 %
<b>Ne</b>	90	27 %
<b>Nevím</b>	18	4 %
<b>Celkem</b>	351	100 %



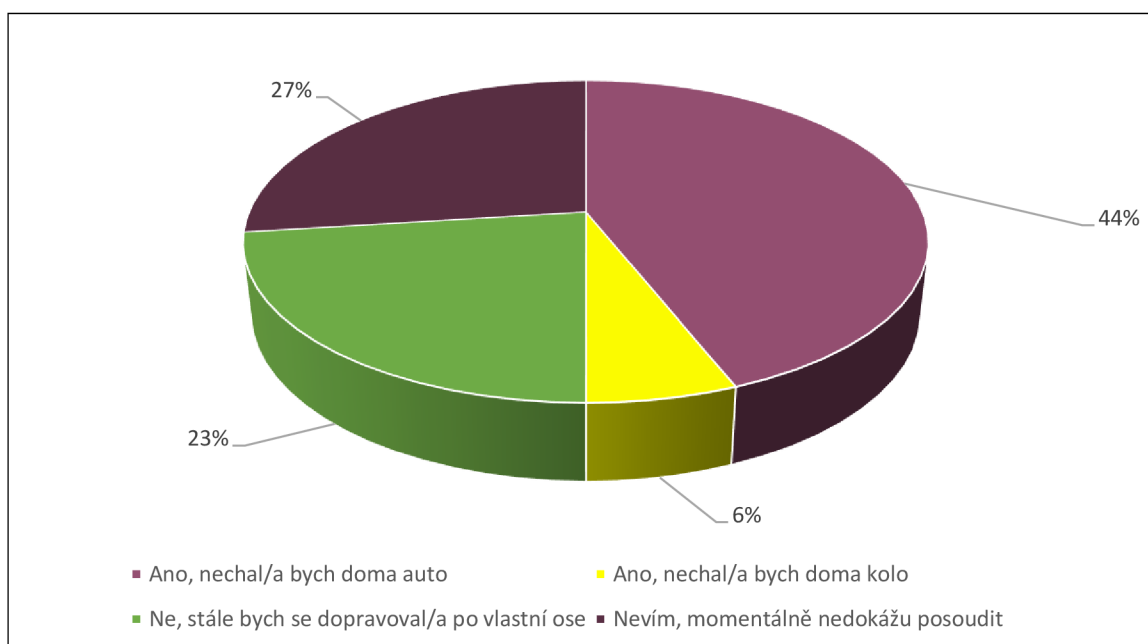
*Graf č. 31 - Názor respondentů na bezplatnou MHD ve městě Brno, vlastní tvorba*

Vzhledem k předchozí tázané otázce, zdali je bezplatná MHD dobrý nápad, odpovědi respondentů jsou paradoxní. 53 % respondentů by rozhodně využívalo bezplatné MHD, což je daleko více než u předchozí otázky, kde pouze 39 % odpovídajících si myslí, že bezplatná MHD je dobrý nápad. 27 % odpovídajících by bezplatnou MHD neocenilo. 4 % odpovídajících se k problematice nevyjádřilo a 16 % odpovídajících odpovědělo, že zavedení bezplatné MHD je jim vcelku jedno.



**Otázka č. 12: Pokud by platila bezplatná MHD, nechali byste doma auto/kolo a raději zvolili městskou hromadou dopravu?**

<i>Odpověď</i>	<i>Počet odpovídajících</i>	<i>Procenta</i>
Ano, nechal/a bych doma auto	159	44 %
Ano, nechal/a bych doma kolo	21	6 %
Ne, nic by se pro mě nezměnilo	75	23 %
Nevím, momentálně nedokážu posoudit	96	27 %
<b>Celkem</b>	<b>351</b>	<b>100 %</b>

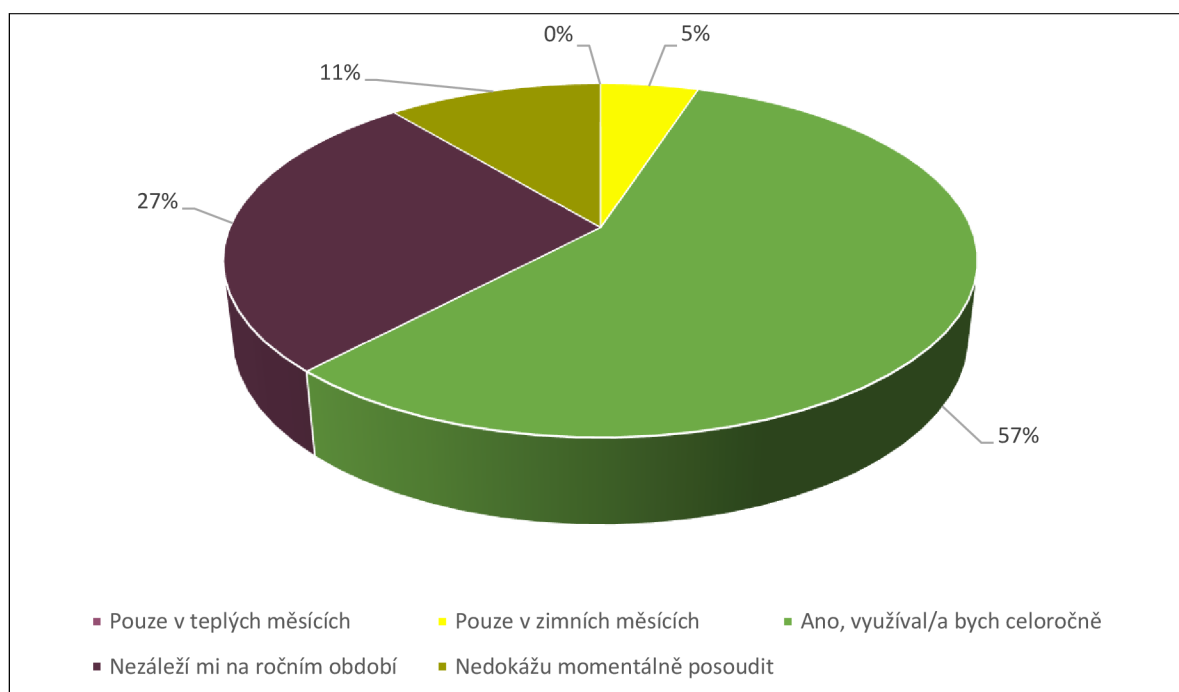


*Graf č. 32 - Zanechání auta díky bezplatné MHD, vlastní tvorba*

Pokud by platila městská hromadná doprava ve městě Brno, 44 % respondentů by nechalo auto doma a využívalo by tuto službu. 6 % respondentů bych doma nechalo kolo, 23 % respondentů by se i přes bezplatné jízdní dopravovalo tak, jak byli zvyklí doposud a 27 % nedokáže momentálně na danou otázku odpovědět.

**Otázka č. 13: Využívali byste bezplatnou MHD celoročně, nebo by se Vaše rozhodnutí odvíjelo od ročního období?**

<i>Odpověď</i>	<i>Počet odpovídajících</i>	<i>Procenta</i>
Ano, využíval/a bych celoročně	201	57 %
Pouze v zimních měsících	18	5 %
Pouze v teplých měsících	0	0 %
Nezáleží mi na ročním období	93	27 %
Nedokážu momentálně posoudit	39	11 %
<b>Celkem</b>	<b>351</b>	<b>100 %</b>

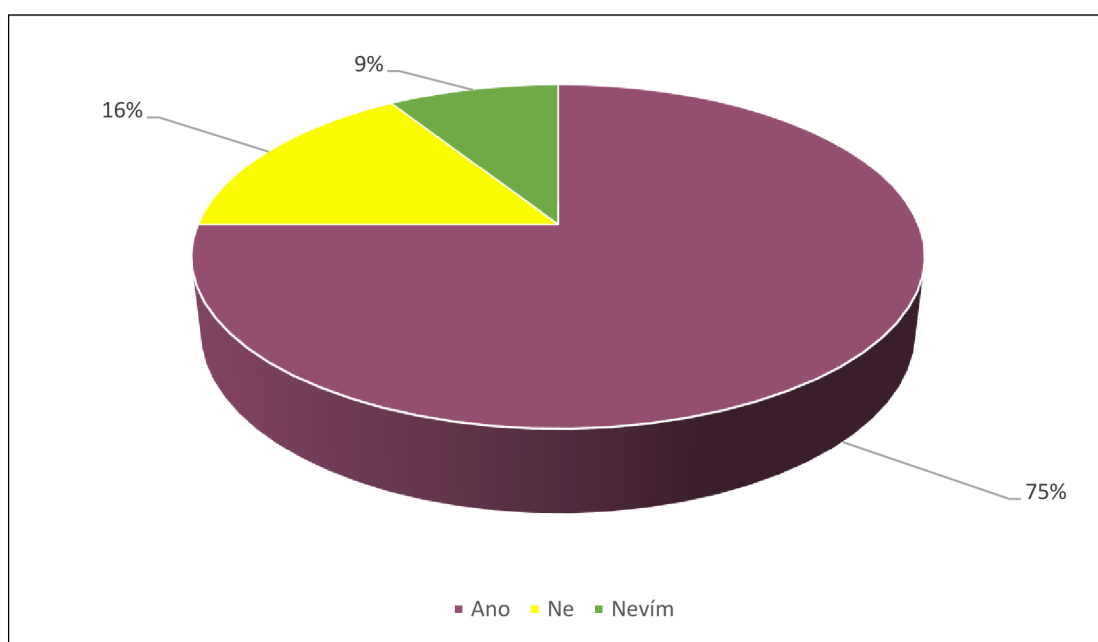


*Graf č. 33 - Využití bezplatné MHD v závislosti na ročním období, vlastní tvorba*

Celoročně by využívalo bezplatné MHD 57 %. Pouze v letních měsících by nevyužil MHD nikdo z odpovídajících, ale v zimních měsících by jich využívalo 5 %. 27 % odpovídajících by využívalo MHD bez ohledu na roční období a 11 % nedokáže momentálně posoudit problematiku.

**Otázka č. 14: Zajímáte se o ekologii?**

<i>Odpověď</i>	<i>Počet odpovídajících</i>	<i>Procenta</i>
<b>Ano</b>	264	75 %
<b>Ne</b>	54	16 %
<b>Nevím</b>	33	9 %
<b>Celkem</b>	351	100 %



*Graf č. 34 - Zájem respondentů o ekologii, vlastní tvorba*

Zájem o ekologii projevilo 75 % respondentů. Pouhých 16 % se o ekologii nezajímá a 9 % se k tématu nevyjádřilo.

## 6.5 Shrnutí výsledků dotazníkového šetření

Dotazníku se zúčastnilo 351 respondentů. Nejpočetnější skupinu tvořili odpovídající, kteří se pohybují ve věkové kategorii od 15 do 25 let. Druhou nejpočetnější skupinu tvořili respondenti, jejichž věk se pohybuje v kategorii od 26 do 30 let. Většinu respondentů tvořili studenti, a to v počtu 219, z nichž 83 % nemá trvalé bydliště ve městě Brno. Dá se tedy říci, že většina vrácených odpovědí je od respondentů, kteří nežijí v Brně a do Brna jen dojíždí za prací, za vzděláním nebo jen v Brně dočasně žijí.

63 % respondentů nevlastní osobní automobil. Vzhledem k faktu, že více jak polovina respondentů tvořili studenti, se toto číslo dalo očekávat. Co je však úsměvné, je procento respondentů, kteří využívají MHD v Brně každý den, a to 43 %. Dalších 39 % ji občas využije. Tedy skoro 82 % respondentů využívá služeb města Brna a pouhých 12 % se dopravuje na potřebná místa autem. Dá se tedy říci, na základě odpovědí respondentů, že MHD v Brně je velmi využívána.

38 % respondentů se domnívá, že cena jízdného je vysoká. Podle předchozího srovnání cen jízdenek v krajských městech České republiky lze tvrdit, že Brno patří mezi města s nejdražším jízdným.

Pokud by bezplatná MHD v Brně byla zavedena, dle odpovědí respondentů vyplývá, že by byla využita celoročně a nezávisle na ročním období. Dokonce by i skoro 50 % respondentů nechalo doma automobil a využilo by městské hromadné dopravy.



Obrázek č. 19 - Tramvaj č. 12 na trase Technologický park - Juliánov ve městě Brno, vlastní foto

## Závěr

Bezplatná MHD není ve světě neznámý pojem. Hojně se vyskytuje ve Spojených státech amerických, ačkoliv je zavedena ve městech s nižším počtem obyvatel, cca 200 tisíc obyvatel. Z dostupných dat ze světa mimo Evropu vyplývá, že bezplatnou hromadnou dopravu nevyužívá žádné hlavní město, ani metropole. Nejlidnatějším městem, které nabízí plně bezplatnou hromadnou dopravu je město *Changung* v Číně. Dále byly ve světě zjištěny linky, které jsou provozovány bezplatně jen částečně nebo s jiným omezením. Jedná se například o deseti kilometrový úsek v *Taichung* na Taiwanu či o autobusovou linku v Izraeli, která je bezplatná pouze v neděli. Ačkoliv se jedná o velmi krátké bezplatné úseky, bylo zjištěno, že náklady na jejich provoz jsou i přesto vysoké, ale nárůst počtu cestujících se ve všech městech zvýšil.

V Evropě nalezneme jediné hlavní město, *Tallinn*, které provozuje plně bezplatné jízdné pro své rezidenty. Úspěšnost tohoto kroku dokazuje snížení počtu automobilů ve městě o 5 %, což vedlo ke snížení dopravních zácp. Zároveň došlo k nárůstu počtu cestujících hromadnou městskou dopravou. Tallinnský „bezplatný model“ je často uváděn jako příklad pro další města, která o bezplatné MHD uvažují. Podobně tomu je ve městě *Castres*, ve Francii, kde byla zavedena bezplatná MHD jak ve městě, tak v jeho přilehlých obcích. Stejně jako u Tallinnu, město registrovalo nárůst cestujících v MHD a snížení počtu osobních automobilů. Opakem je město *Hassalt*, kde bezplatná MHD byla po 20 letech kvůli změně politické strany a nízké využitelnosti zrušena.

V České republice jsme se setkali s případy, kdy po zavedení bezplatné hromadné dopravy osobních automobilů neubýlo, a smysl bezplatné MHD nebyl naplněn. Příkladem jsou města Frýdek-Místek nebo Valašské Meziříčí. Tarif zdarma nijak neovlivnil rezidenty. Opakem je například město Hořovice, kde bezplatná MHD funguje od roku 2008 nebo město Třeboň. Po provedeném srovnání měst s bezplatnou MHD lze obecně vyvodit, že čím je populace měst menší, tím je aplikace bezplatné MHD efektivnější, neboť výše tržeb je zanedbatelná oproti nákladům. Naneštěstí téměř žádné město provozující bezplatnou MHD, které jsem oslovila, nemá k dispozici relevantní statistická data, ze kterých bychom mohli vyhodit více.

Podle aktuálních informací město Brno neplánuje zavedení bezplatné hromadné dopravy. Z výročních zpráv DPMB vyplývá, že během 5 let se zvýšil počet přepravovaných cca o 1,46 % (v roce 2013 byl počet přepravovaných 351 454 tisíc, v roce 2017 byl počet přepravovaných 356 600 tisíc) a tržby klesly o 0,3 % (v roce 2013 tržby činily 971 871 tisíc, v roce 2017 činily 969 125 tisíc). Čistý zisk klesl během 5 let až o 44,4 % a průměrné výnosy DPMB tvoří skoro 3 miliardy Kč ročně.

Město Brno za posledních 5 let vybralo na pokutách za jízdné průměrně 27 milionů Kč, tržby z jízdného činí průměrně 973 milionů Kč. Celkové tržby spojené s jízdným DPMB tedy ročně činí zhruba 1 miliardu Kč.

Do nákladů, spojených s provozem jízdného patří náklady na prodej jízdenek, časových kuponů a SMS jízdenek, které v průměru činí zhruba 300 000 Kč za rok. Dále pak mzdové náklady zaměstnanců, které se vyšplhají cca na 24 milionů Kč ročně, údržba a provoz prodejních automatů, které město Brno stojí ročně 9,35 milionů Kč. Celkem tedy náklady spojené s provozem jízdného činí ročně zhruba 33,65 milionů Kč.

Z výzkumu tedy vyplývá, že by bezplatná hromadná doprava každý rok město Brno stála 966,35 milionů Kč. Bylo zjištěno, že by město Brno přišlo díky zavedení bezplatné MHD o tržby z jízdného a pokut v částce cca 1 miliardy Kč. Na druhou stranu by ušetřilo na provozu a revizích prodejních automatů, na mzdách pro zaměstnance na prodejních místech DPMB a revizorech, SMS jízdenkách a papírových jízdenkách zhruba v částce 33,65 milionů Kč. Výsledný rozdíl, tedy cena bezplatné MHD pro město Brno, by činila 966,35 milionů Kč.

Dle dotazníkového šetření vyplynulo, že většina studentů i obyvatel města Brna využívá služeb městské hromadné dopravy a ač by nápad jezdit v Brně zadarmo ocenili, celkový koncept bezplatné MHD se nezdá být dobrý. Kdyby se jízdné zdarma zavedlo, dle mého názoru by město Brno zažilo nejprve extrémní nárůst cestujících, hlavně v ranních a odpoledních hodinách a pak postupný úpadek, jako je tomu v ostatních městech, ve kterých se jezdí zadarmo. Po delším časovém úseku by využívali jízdy zdarma především studenti, kteří nevlastní šalinkartu. Problém kapacity aut ve městě by bezplatná MHD nijak nevyřešila. Komfort, snadná dostupnost a úspora času zatím převyšuje nad jízdou zdarma a především, by ekonomicky pro DPMB byla značně nevýhodná. Město Brno zavedlo od 1. listopadu 2018 i nový systém parkování, kde parkovací systém podporuje rezidenty. Parkovací místa jsou rozdělena do tří skupin, a to na rezidenty, abonenty a návštěvníky.

Namísto zavedení bezplatné MHD by mohlo město Brno například nakoupit nové autobusy na CNG, které již už po Brně jezdí, či na další inovace pro lepší dostupnost do částí, kde dopravní obslužnost městské hromadné dopravy je slabší nebo zavedení elektronického jízdného – pomocí kreditních karet, které by vedly ke komfortnější platbě jízdného.

Další poznatek, který vyplývá z dotazníkového šetření, poukazuje na zájem dotazovaných o snížení cen jízdného. Většině respondentů se ceny za jízdné zdají příliš vysoké. Srovnáním cen jízdného v krajských městech České republiky vyplývá, že Brno patří mezi města s nejdražším tarifem za jízdné, jak za předplatní jízdenky, tak za jednorázové jízdenky srovnatelné s hlavním městem Praha. Navzdory však vcelku vyššímu jízdnému musím podotknout, že město Brno má zpracovanou obslužnost na velmi dobré úrovni. Například tzv. „rozjezdy“, které fungují v noci a skoro každou hodinu rozváží lidi do všech koutů města Brna.

Dle mého názoru, město Brno patří mezi ta města, kde se bezplatné jízdné nevyplatí. Ztráta skoro jedné miliardy je natolik vysoká, než aby se dala ignorovat. Jak už jsem zmínila výše, bezplatná MHD skrz náklady a tržby se vyplatí spíše pro menší města s nízkým počtem obyvatel.

## Seznam zdrojů

### Elektronické zdroje

- [1] NANTL, Ing. František. Principy a pravidla územního plánování: Dopravní infrastruktura [online]. 2006, str. 2 , 1-69 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=2571>
- [2] NANTL, Ing. František. Principy a pravidla územního plánování: Dopravní infrastruktura [online]. 2006, str. 8 , 1-69 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=2571>
- [3] REGIONÁLNÍ INTEGROVANÁ DOPRAVA: INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM [online]. 2012-2019, , 1 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: [https://www.fd.cvut.cz/projects/k612x1ri/organizace\\_ids.php](https://www.fd.cvut.cz/projects/k612x1ri/organizace_ids.php)
- [4] Rozdělení dopravy. Česká informační agentura životního prostředí [online]. [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://www.cenia.cz>
- [5] NANTL, Ing. František. Principy a pravidla územního plánování: Dopravní infrastruktura [online]. 2006, str. C7-02 , 1-69 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=2571>
- [9] Japanese Train Pusher Oshiya. In: Reckontalk [online]. [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://www.reckontalk.com/japanese-train-pushers-oshiya-tokyo-asia-photos-videos/>
- [11] SLÁMA, Ing. Mgr. David. Deník veřejné správy: Financování veřejné dopravy ze státního rozpočtu, krajských a obecních rozpočtů. Veřejná správa online [online]. 2014 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6677587>
- [12] Meilenstein: 1907 – Autobusbetrieb startet. In: Wiener linien [online]. [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://blog.wienerlinien.at/meilensteine-der-wiener-linien-1907-der-autobusbetrieb-startet>
- [15] Mapa MHD Prahy z roku 1941. In: Ottakův blog [online]. 2015 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <http://www.ottak.tode.cz/?p=194>
- [16] Bjreview: Is Free Public Transportation Sustainable? [online]. 2008, , 1-3 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: [http://www.bjreview.com.cn/forum/txt/2008-08/11/content\\_141110.htm](http://www.bjreview.com.cn/forum/txt/2008-08/11/content_141110.htm)
- [17] Agudos. In: Wikipedia org [online]. [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://en.wikipedia.org/wiki/Agudos>
- [18] CAMARGO, Cristina. Folha de S. Paulo [online]. Sao Paulo, 2013 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/06/1299893-com-onibus-gratis-agudos-sp-atrai-empresas-que-se-livram-do-vale-transporte.shtml>
- [19] CHEVALIER, Henri a Alice WAKAI. Tarifa zero org: TARIFA ZERO EM AGUDOS, SP [online]. Sao Paulo, 2011 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <http://tarifazero.org/2011/11/23/tarifa-zero-em-agudos-sp/>

- [20] *Metromover: Metromover* [online]. 2019 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://en.wikipedia.org/wiki/Metromover>
- [21] MENENDEZ, Ana Acle. Miami on the cheap: Free transportation in and around Miami [online]. 2019 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://miamionthecheap.com/free-transportation-around-miami/>
- [22] Ride the Duck: The Ride Free Area [online]. 2012 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://www.ridetheducksofseattle.com/the-ride-free-area-seattle-fun-fact-7/>
- [23] MUDEDE, Charles. The Stranger: The Death of the Ride Free Area [online]. 2012 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://www.ridetheduckhttps://www.thestranger.com/seattle/the-death-of-the-ride-free-area/Content?oid=14916427sofseattle.com/the-ride-free-area-seattle-fun-fact-7/>
- [24] STAFF, Toi. The times of Izrael: Free Saturday bus line launches in Tiberias [online]. 9.2.2019 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://www.timesofisrael.com/free-saturday-bus-line-launches-in-tiberias/>
- [25] HACOEN, Hagay. The Jerusalem Post: TIBERIAS BEGINS PUBLIC TRANSPORTATION ON SHABBAT, RESIDENTS DIVIDED [online]. 10.2.2019 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://www.jpost.com/Israel-News/Tiberias-begins-to-operate-public-transport-on-Saturday-580162>
- [26] Shabbat. Wikipedia org [online]. [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://en.wikipedia.org/wiki/Shabbat>
- [27] Akademie městské mobility: STUPEŇ AUTOMOBILIZACE. Wikipedia org [online]. [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://www.dobramesta.cz/stupen-automobilizace>
- [28] Euro Cities: Tallin, Estonia. Wikipedia org [online]. 2015 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <http://wsdomino.eurocities.eu/v2/home>
- [29] SUSILO a REIMAL. Springer Link: The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn [online]. 20.4.2016 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://link.springer.com/article/10.1007/s11116-016-9695-5>
- [30] FREY, Alex. World Economic Forum: Estonia is making public transport free [online]. 1.8.2018 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://www.weforum.org/agenda/2018/06/estonia-is-making-public-transport-free/>
- [31] Rapport d'activité 2014 Finances et organisation des services: Castres, Mazamet [online]. 2014 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: [http://www.castres-mazamet.com/pdf/rapport-activite/2014\\_finances.pdf?fbclid=IwAR3XOGm-6rShbpjNatkketAB0Di32NV5AMseJ09NHAK0KMFew1HfbTD9Xsl](http://www.castres-mazamet.com/pdf/rapport-activite/2014_finances.pdf?fbclid=IwAR3XOGm-6rShbpjNatkketAB0Di32NV5AMseJ09NHAK0KMFew1HfbTD9Xsl)



- [32] DEPECKER, Emmanuelle. The Guardian: 'I leave the car at home': how free buses are revolutionising one French city [online]. 2014 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://www.theguardian.com/cities/2018/oct/15/i-leave-the-car-at-home-how-free-buses-are-revolutionising-one-french-city>
- [33] France 24: Want a free ride? French cities opt for free public transport [online]. 9.11.2017 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://www.france24.com/en/20171109-france-french-cities-public-transport-free-dunkirk-compiegne>
- [34] KOCÁNKOVÁ, Ivana. Vaše Litoměřicko 24: MHD v Lovosicích zaznamenala více jak dvojnásobný nárůst počtu cestujících [online]. 13.8.2018. 2018 [cit. 2019-04-29]. Dostupné z: <http://litomericko24.cz/2018/08/13/mhd-v-lovosicich-zaznamenala-vice-jak-dvojnásobny-narust-poctu-cestujicich/>
- [35] KOCÁNKOVÁ, Ivana. Město Lovosice: MHD Lovosice jezdí více jak měsíc zdarma [online]. 12.3.2018. 2018 [cit. 2019-04-29]. Dostupné z: <https://www.meulovo.cz/mhd-lovosice-jezdi-vice-jak-mesic-zdarma/d-42125>
- [36] ŠTĚPÁNEK, Radek. IDnes.cz: Strakonice mají MHD zdarma pro všechny. Je to populismus, říká opozice [online]. In: . 12.2018 [cit. 2019-04-29]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/ceske-budejovice/zpravy/mestska-hromadna-doprava-zdarma-strakonice-vondrys-populismus.A180112\\_082959\\_budejovice-zpravy\\_khr](https://www.idnes.cz/ceske-budejovice/zpravy/mestska-hromadna-doprava-zdarma-strakonice-vondrys-populismus.A180112_082959_budejovice-zpravy_khr)
- [37] Město Strakonice: Strakonice mají MHD zdarma pro všechny. Je to populismus, říká opozice [online]. In: . 1.1.2018 [cit. 2019-04-29]. Dostupné z: <http://www.strakonice.eu/content/mestska-hromadna-doprava>
- [38] Jéčko: V MHD, jež je ve Strakonících zdarma, roste počet cestujících [online]. In: . 6.4.2018 [cit. 2019-04-29]. Dostupné z: <https://www.tvjecko.cz/v-mhd-jez-je-ve-strakonich-zdarma-roste-pocet-cestujicich/>
- [39] Město Hořovice: Městská hromadná doprava [online]. In: . [cit. 2019-04-29]. Dostupné z: <https://www.mesto-horovice.eu/mesto/doprava/>
- [40] ŠPÁNIKOVÁ, Zuzana. Čti doma: Jezdit městem ZDARMA? V Hořovicích je to realita už 9 let [online]. In: . 8.12.2016 [cit. 2019-04-29]. Dostupné z: <https://www.ctidoma.cz/zpravodajstvi/2016-12-08-jezdit-mestem-zdarma-v-horovicich-je-realita-uz-9-let-27975>
- [41] Říčany: „MĚSTSKÁ“ SE V ŘÍČANECH ROZJEDE 3. ZÁŘÍ [online]. In: . 27.8.2018 [cit. 2019-04-29]. Dostupné z: <https://info.ricany.cz/mesto/-mestska-se-v-ricanech-rozjede-3-zari>
- [42] SOLAR, Martin. Náš region: Městská dopravu bude od pondělka v Říčanech u Prahy zdarma [online]. In: . 29.8.2018 [cit. 2019-04-29]. Dostupné z: <https://nasregion.cz/jih/mestska-dopravu-bude-od-pondelka-v-ricanech-u-prahy-zdarma>
- [43] ŠTOLL, Jan. Náš region: Hromadná doprava bude v Říčanech jezdit zdarma už od 3. září [online]. In: . 2.8.2018 [cit. 2019-04-29]. Dostupné z: <https://nasregion.cz/jih/hromadna-doprava-bude-v-ricanech-jezdit-zdarma-uz-od-3-zari>

- [44] Obyvatelé Frýdku-Místku budou jezdit zdarma, slib ČSSD bude stát 25 milionů [online, 2011]. Dostupný z (přístup III/2018): [https://ostrava.idnes.cz/obyvatele-frydku-mistku-budou-jezdit-zdarma-slib-cssd-bude-stat-25-milionu-1rl-/ostrava-zpravy.aspx?c=A101228\\_1505624\\_ostrava-zpravy\\_sot](https://ostrava.idnes.cz/obyvatele-frydku-mistku-budou-jezdit-zdarma-slib-cssd-bude-stat-25-milionu-1rl-/ostrava-zpravy.aspx?c=A101228_1505624_ostrava-zpravy_sot). A MHD Zdarma [online, 2011]. Dostupný z (přístup 3/2018): <http://www.frydek-mistek.cz/cz/obcan/0684058-mhd-zdarma.html>.
- [45] MHD Zdarma [online, 2011]. Dostupný z (přístup 3/2018): <http://www.frydek-mistek.cz/cz/obcan/0684058-mhd-zdarma.html> a Česká wikipedie, heslo "Městská autobusová doprava ve Frýdku-Místku", stav k 10. 3. 2018.
- [47] Wikipedia.org: Integrovaný dopravní systém [online]. [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Integrovan%C3%BD\\_dopravn%C3%AD\\_syst%C3%A9m](https://cs.wikipedia.org/wiki/Integrovan%C3%BD_dopravn%C3%AD_syst%C3%A9m)
- [48] BAJGART, Michal. Civinet 2020: FRÝDEK – MÍSTEK: MHD ZDARMA [online]. 2018 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: <https://www.civinet.cz/nezarazene/frydek-mistek-mhd-zdarma/>
- [49] LIBERTARIÁNSKÝ INSTITUT EUGENA VON BÖHM-BAWERKA: MHD ZDARMA VE FRÝDKU-MÍSTKU A JEHO SELHÁNÍ [online]. 2018 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: <http://www.bawerk.eu/clanky/ekonomie/mhd-zdarma-ve-frydku-mistku-a-jeho-selhani.html>
- [50] ČSAD Frýdek-Místek: Trasy linek [online]. [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: <https://csadfm.webnode.cz/mhd/>
- [51] 3CSAD.cz: Schéma linek MHD Frýdek-Místek [online]. [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: <https://www.3csad.cz/mestska-hromadna-doprava/frydek-mistek/schema-linek>
- [52] VOTRUBOVÁ, Renata. Valašské Meziříčí: Ve Valašském Meziříčí bude městská hromadná doprava zdarma a pro všechny [online]. 2017 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: <https://www.valasskemezirici.cz/ve-valasskem-mezirici-bude-mestska-hromadna-doprava-zdarma-a-pro-vsechny/d-30917>
- [53] IDnes.cz: Bezplatným jízdným to nekončí, Valašské Meziříčí zásadně mění systém MHD [online]. 2018 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/zlin/zpravy/mhd-valasske-mezirici-zdarma-zmena-linky.A180803\\_418507\\_zlin-zpravy\\_ras](https://www.idnes.cz/zlin/zpravy/mhd-valasske-mezirici-zdarma-zmena-linky.A180803_418507_zlin-zpravy_ras)
- [54] Valašský deník: Bezplatná MHD je žádaná. Aut z centra ale nebylo [online]. 2018 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: [https://valassky.denik.cz/zpravy\\_region/bezplatna-mhd-je-zadana-aut-z-centra-ale-nebylo-20180301.html](https://valassky.denik.cz/zpravy_region/bezplatna-mhd-je-zadana-aut-z-centra-ale-nebylo-20180301.html)
- [55] ČSAD Vsetín [online]. 2018 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: [https://www.csadvs.cz/?post\\_type=document&p=541](https://www.csadvs.cz/?post_type=document&p=541)
- [56] Wikipedia.org. Wikipedia.org: Městská autobusová doprava v Jihočeském kraji [online]. [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/M%C4%9Bstsk%C3%A1\\_autobusov%C3%A1\\_doprava\\_v\\_Jiho%C4%8Desk%C3%A9m\\_kraji](https://cs.wikipedia.org/wiki/M%C4%9Bstsk%C3%A1_autobusov%C3%A1_doprava_v_Jiho%C4%8Desk%C3%A9m_kraji)

[58] Z DOPRAVY.CZ: Dopravním podnikům klesají tržby, spouští poprvé reklamu na využívání MHD [online]. 2017 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/dopravnim-podnikum-klesaji-trzby-spousti-poprve-reklamu-na-vyuzivani-mhd-1252/>

[60] Wikipedia.org: Integrovaný dopravní systém [online]. 2017 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Integrovan%C3%BD\\_dopravn%C3%AD\\_syst%C3%A9m](https://cs.wikipedia.org/wiki/Integrovan%C3%BD_dopravn%C3%AD_syst%C3%A9m)

[61] Free public transport: List of towns and cities with area-wide zero-fare transport [online]. [cit. 2019-05-18]. Dostupné z: [https://en.wikipedia.org/wiki/Free\\_public\\_transport](https://en.wikipedia.org/wiki/Free_public_transport)

[62] Výroční zpráva 2013: DPMB [online]. Brno, 2013 [cit. 2019-05-21]. Dostupné z: <https://www.dpmb.cz/cs/firma-vyrocní-zpravy>

[63] Výroční zpráva 2014: DPMB [online]. Brno, 2014 [cit. 2019-05-21]. Dostupné z: <https://www.dpmb.cz/cs/firma-vyrocní-zpravy>

[64] Výroční zpráva 2015: DPMB [online]. Brno, 2015 [cit. 2019-05-21]. Dostupné z: <https://www.dpmb.cz/cs/firma-vyrocní-zpravy>

[65] Výroční zpráva 2016: DPMB [online]. Brno, 2016 [cit. 2019-05-21]. Dostupné z: <https://www.dpmb.cz/cs/firma-vyrocní-zpravy>

[66] Výroční zpráva 2017: DPMB [online]. Brno, 2017 [cit. 2019-05-21]. Dostupné z: <https://www.dpmb.cz/cs/firma-vyrocní-zpravy>

## **Bibliografie**

[6] DRDLA, P. (2005): Technologie a řízení dopravy - městská hromadná doprava. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 136 s. ISBN 80-719-4804-7.

[7] ZELENÝ, L. (2007): Osobní přeprava. Vyd. 1. Praha: ASPI, 352 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

[8] ŠLAMPÁ, O. (1967): Všeobecná geografie dopravy. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 116 s.

[46] Malá československá encyklopedie ČSAV, VI. svazek, písmeno Š-Ž, heslo: vozový park, vydala Academia, Praha 1987

[59] ZEMANOVÁ, V. Analýza a vyhodnocení provozních nákladů autobusové linky č. 49 Dopravního podniku města Brna. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, s. Vedoucí diplomové práce Ing. Josef Libertín, CSc.

## **Legislativa**

[10] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, o povinnostech tuzemských dopravců (správní právo).

## **Rozhovory**

[57]      Téma:            Bezplatná            hromadná            doprava            v            Třeboni  
Interview s Ing. Pavlem Zajíčkem, Vedoucí odboru dopravy pro město Třeboň.  
Třeboň 5.4.2019

## Seznam Obrázků

Obrázek č. 1 - Rozdělení dopravy do 3 skupin, vlastní tvorba [4] .....	12
Obrázek č. 2 - Japonský "train pusher", Tokio, [9] .....	15
Obrázek č. 3 - Peněžní tok v regionální dopravě, [11] .....	18
Obrázek č. 4 - Městská hromadná doprava, Vídeň 1913, [12].....	20
Obrázek č. 5 - Mapa MHD v Praze roku 1941, [15] .....	21
Obrázek č. 6 - Poloha města Agudos [17] .....	30
Obrázek č. 7 - „MHD“ v Brazílii, vlastní foto .....	31
Obrázek č. 8 - Schéma bezplatných linek, Miami, [21] .....	32
Obrázek č. 9 - Metromover, Miami, [21] .....	32
Obrázek č. 10 - Přehled dopravních prostředků v krajských městech, vlastní tvorba .....	48
Obrázek č. 11 - Mapa měst s bezplatnou MHD v České republice, vlastní tvorba, 2019 .....	49
Obrázek č. 12 - Dopravní obslužnost města Lovosice, 2019, vlastní tvorba .....	51
Obrázek č. 13 - Dopravní obslužnost města Strakonice, 2019, [37] .....	52
Obrázek č. 14 - Dopravní obslužnost města Hořovice, 2019, vlastní tvorba .....	53
Obrázek č. 15 - Dopravní obslužnost města Říčany, [41] .....	54
Obrázek č. 16 - Dopravní obslužnost města Frýdek-Místek a okolí, [51].....	58
Obrázek č. 17 - Dopravní obslužnost města Valašské Meziříčí, [55].....	59
Obrázek č. 18 - Dopravní obslužnost města Třeboň a jeho okolí, [57] .....	61
Obrázek č. 19 - Tramvaj č. 12 na trase Technologický park - Juliánov ve městě Brno, vlastní foto .....	84

## Seznam Tabulek

Tabulka č. 1 - Ceny jednorázových jízdenek v krajských městech ČR, 2019, zdroj – stránky dopravních podniků jednotlivých krajských měst, dostupné online, vlastní tvorba .....	22
Tabulka č. 2 - Bezplatná MHD v USA, 2019, vlastní tvorba, [61] .....	28
Tabulka č. 3 - Bezplatná MHD v Brazílii a Asii, 2019, vlastní tvorba [61] .....	29
Tabulka č. 4 - Přehled bezplatné MHD v Evropě, 2019, vlastní tvorba, [61] .....	37
Tabulka č. 5 - Přehled měst v České republice s aktuální bezplatnou MHD, 2019, vlastní tvorba .....	49
Tabulka č. 6 - Populace měst s bezplatnou MHD pro rok 2016, vlastní tvorba, data dostupná online na stránkách Českého statistického úřadu, <a href="https://www.czso.cz/">https://www.czso.cz/</a> .....	62
Tabulka č. 7 - Ekonomické údaje DPMB, 2013 - 2017, zdroj - výroční zprávy DPMB .....	66

## Seznam Grafů

Graf č. 1 - Srovnání jízdenek v krajských městech ČR, 2019, zdroj – stránky dopravních podniků jednotlivých krajských měst, dostupné online, vlastní tvorba.....	23
Graf č. 2 - Průměrná cena jednorázových jízdenek v krajských městech ČR, 2019, vlastní tvorba .....	24
Graf č. 3 - Srovnání dlouhodobých jízdenek v krajských městech ČR, 2019, zdroj – stránky dopravních podniků jednotlivých krajských měst, dostupné online, vlastní tvorba .....	24
Graf č. 4 - Průměrná cena předplatních jízdenek v krajských městech ČR, 2019, vlastní tvorba .....	25
Graf č. 5 - Hlavní příjmy na provoz bezplatné MHD, Changning, Čína, vlastní tvorba.....	27
Graf č. 6 - Nárůst počtu cestujících za období 1995-2013, Miami, vlastní tvorba, [10] .....	33
Graf č. 7 - Výsledky hlasování o bezplatné MHD, Tallinn, vlastní tvorba [28] .....	39
Graf č. 8 - Vývoj populace za rok 2012-2017, Tallinn, vlastní tvorba.....	39
Graf č. 9 - Porovnání využití dopravních prostředků před a po zavedení bezplatné MHD, Tallinn, vlastní tvorba, [29].....	40
Graf č. 10 - Hlavní oblasti nespokojenosti, rok 2012 vs. rok 2013, Tallinn, vlastní tvorba [29] .....	42
Graf č. 11 - Získané příjmy města Castres, 2014, vlastní tvorba, [31].....	44
Graf č. 12 - Náklady na provoz bezplatné MHD s nárůstem počtu cestujících, 2017, vlastní tvorba, [31].....	46
Graf č. 13 - Pokles přepravovaných osob, Lovosice, 2016-2017, vlastní tvorba.....	50
Graf č. 14 - Nárůst počtu přepravovaných, Lovosice, 2018, vlastní tvorba .....	50
Graf č. 15 - Vývoj stupně automobilizace dle TP, 2013-2018, Frýdek-Místek, vlastní tvorba .	56
Graf č. 16 - Počet registrovaných aut a počet obyvatel, 2013-2018, Frýdek-Místek, data-ČSÚ a Centrální registr vozidel, dostupné online, vlastní tvorba .....	56
Graf č. 17 - Vývoj počtu obyvatelstva Brno-město, 2013-2018, vlastní tvorba, dostupné online, Český statistický úřad, <a href="https://www.czso.cz/">https://www.czso.cz/</a> .....	65
Graf č. 18 - Ekonomický ukazatel hospodaření DPMB, v tisících, [62], [63], [64], [65], [66] ...	67
Graf č. 19 - Náklady spojené s výběrem jízdného pro město Brno, vlastní tvorba.....	68
Graf č. 20 - Cena bezplatné MHD kalkulovaná pro město Brno, 2019 .....	69
Graf č. 21 - Věkové kategorie dotazovaných, vlastní tvorba .....	70
Graf č. 22 - Pracovní status respondentů, vlastní tvorba.....	71
Graf č. 23 - Trvalé bydliště respondentů, vlastní tvorba.....	72
Graf č. 24 - Vlastnictví osobních automobilů, vlastní tvorba .....	73
Graf č. 25 - Využívání MHD ve městě Brno, vlastní tvorba .....	74
Graf č. 26 - Názor na cenu jízdenek ve městě Brno, vlastní tvorba .....	75
Graf č. 27 - Počet respondentů vlastní šalinkartu, vlastní tvorba .....	76
Graf č. 28 - Názor respondentů na kvalitu MHD ve městě Brno, vlastní tvorba.....	77
Graf č. 29 - Roční útrata respondentů za jízdné/šalinkartu, vlastní tvorba .....	78
Graf č. 30 - Názor dotazovaných na bezplatnou MHD, vlastní tvorba.....	79
Graf č. 31 - Názor respondentů na bezplatnou MHD ve městě Brno, vlastní tvorba .....	80
Graf č. 32 - Zanechání auta díky bezplatné MHD, vlastní tvorba.....	81
Graf č. 33 - Využití bezplatné MHD v závislosti na ročním období, vlastní tvorba .....	82
Graf č. 34 - Zájem respondentů o ekologii, vlastní tvorba .....	83