

Vysoká škola ekonomická v Praze

Národohospodářská fakulta

Hlavní specializace: Národní hospodářství



POLITIKA ZAVÁDĚNÍ BEZPLATNÉ VEŘEJNÉ
DOPRAVY PRO CESTUJÍCÍ VYBRANÝCH
EVROPSKÝCH MUNICIPALIT A STÁTŮ
V PRVNÍCH DEKÁDÁCH 21. STOLETÍ

bakalářská práce

Autor: Sebastián Čarek

Vedoucí práce: Ing. Ondřej Kolman

Rok: 2016

Prohlašuji na svou čest, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně a s použitím uvedené literatury.

Sebastián Čarek

V Praze, dne 1. 1. 2016

Poděkování:

Rád bych tímto poděkoval vedoucímu své práce Ing. Ondřeji Kolmanovi, za věnovaný čas, ochotu pomoci a především pozitivní motivující přístup. Dále bych také rád poděkoval svým bývalým kolegům z Dopravního podniku hl. města Prahy za podporu a poskytnutá data, jakožto i všem dalším dopravcům, s jejichž zaměstnanci jsem hovořil a setkávám se. A v neposlední řadě doc. Ing. Martinu Kendrovi, PhD. z Katedry železniční dopravy na Žilinské univerzitě.



ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Zpracovatel : **Sebastián Čarek**
Studijní program: **Ekonomie a hospodářská správa**
Obor: **Národní hospodářství**
Název tématu: **Politika zavádění bezplatné veřejné dopravy pro cestující
vybraných evropských municipalit a států v prvních dekádách 21.
století**

Zásady pro vypracování:

1. Cílem práce bude popsat na vybraných příkladech nový trend v hospodářské a sociální politice objednavatelů dopravy (municipalit, krajů, států): zavádění bezplatné přepravy hromadnou dopravou pro vybrané skupiny cestujících.
2. Tímto rozhodnutím se municipality snaží čelit např. neustálému nárůstu externalit z individuální dopravy v posledních letech, popřípadě je předmětem sociálního transferu specifickým skupinám obyvatel.
Zvolené téma je v současné době velice aktuální s ohledem na rozšiřování tohoto fenoménu v Evropě v posledních letech, a jeho prvního zavedení na celonárodní úrovni na území Slovenské republiky v minulém roce.
3. Bakalářská práce se v rámci své teoretické části zaměří na trh veřejné hromadné dopravy s jejími potenciálními substituty. Dále srovná poměr využívání individuální a veřejné dopravy v ČR a ve světě, definuje požadavky cestujících na hromadnou dopravu a popíše systém podpory a financování veřejné dopravy prostřednictvím závazku veřejné služby. Zdrojem dat budou odborné publikace, analýzy a data regionálních organizátorů a objednavatelů dopravy a smlouvy, které uzavřely s dopravci.
4. Praktická část popíše na vybraných příkladech v ČR i zahraničí (PID, osobní železniční doprava na Slovensku, Frýdek-Místek, Tallin) systém zavádění bezplatné přepravy pro cestující a zanalyzuje důsledky této hospodářské politiky. Metodami využitými v této práci budou analýza, deskripce a komparace.
5. Klíčová slova: bezplatná přeprava, veřejná doprava, veřejná služba

Rozsah práce: 45 stran

Seznam odborné literatury:

1. VONKA, J. *Osobní doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001. ISBN 80-7194-320-7.
2. PEKOVÁ, J. – PILNÝ, J. – JETMAR, M. *Veřejný sektor – řízení a financování*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. ISBN 978-80-7357-936-4.
3. KVIZDA, M. – TOMES, Z. *Modely a metody regulace konkurenčního prostředí na trhu železničních dopravních služeb*. Brno: Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, 2013. ISBN 978-80-210-6733-2.
4. FOLTÝNOVÁ, H. *Doprava a společnost : ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum, 2009. ISBN 978-80-246-1610-0.
5. BAUM H.: Free public transport, London school of economics and political science, Journal of Public Transportation, Vol. 7, No. 1, 1973
6. CATS O., REMINAL T., SUSILO Y.: Public Transport Pricing Policy; Empirical Evidence from a Fare-Free Scheme in Tallin, Center for Transport Studies, Department of Transport Science, Royal Institute of Technology, Stockholm: 2014
7. DRDLA, P.: Technologie a řízení dopravy – městská hromadná doprava. Tiskařské středisko Univerzity Pardubice, 2005. 136 s. Skripta DFJP. ISBN 80-7194-804-7

Datum zadání bakalářské práce: říjen 2015

Termín odevzdání bakalářské práce: leden 2016

Sebastián Čarek
Řešitel

Ing. Ondřej Kolman
Vedoucí práce

doc. Ing. Miroslav Ševčík, CSc.
Vedoucí ústavu

doc. Ing. Miroslav Ševčík, CSc.
Děkan NF VŠE

Abstrakt:

Tato práce vznikla se záměrem vytvořit chybějící komplexní studii o politice zavádění bezplatné přepravy hromadnou dopravou pro cestující, jakož i potvrdit hypotézu, že odstranění tarifů či jejich snížení nevede vždy k nárůstu poptávaného množství.

Teoretická část popisuje veřejnou dopravu z hlediska jejích potenciálních substitutů včetně individuální automobilové dopravy, jakožto substitutu způsobujícího vysoké externality. V dalších kapitolách shrnuje dosud známé poznatky o poptávce po veřejné dopravě, popisuje způsob financování veřejné dopravy prostřednictvím závazku veřejné služby a v poslední vyjmenovává dosud známé příklady a zkušenosti se zaváděním bezplatné přepravy.

Praktická část zahrnuje čtyři případové studie: Tallinn, Frýdek-Místek, Železniční osobní dopravu ve Slovenské republice a Pražskou integrovanou dopravu (PID). Analýza při zkoumání PID a Tallinnu potvrdila, že snížení ceny, zvláště pokud již původní cena byla velmi nízká, nevede k výraznému nárůstu počtu cestujících, pokud vůbec k nějakému, a poptávka je v těchto bodech silně neelastická. Podstatné je, že politiku doprovází celá řada vedlejších důsledků. Mezi ně můžeme zařadit například: odsání příjmů rozpočtů centrální vlády a dalších municipalit v Estonsku Tallinnem nebo do budoucna politicky těžce zrušitelné rozšíření MHD zdarma ve Frýdku-Místku za hranice města, které má navíc stále expandující tendenci. Mimořádně velký prostor je v práci věnován „vlakům zdarma“ na Slovensku. Studie popisuje proces zavádění, financování a doprovodné jevy, které bylo za pochodu třeba řešit, aby nedocházelo k omezování platících cestujících. Opatření však významně ovlivnilo trh veřejné dopravy na Slovensku: ZSSK byla nucena si znehodnotit vlastní InterCity vlaky vypravované na komerční riziko, negativně zasáhly „bezplatné vlaky“ soukromou dálkovou autobusovou dopravu a také krajské rozpočty.

Klíčová slova: bezplatná přeprava, veřejná doprava, závazek veřejné služby, vlaky „zdarma“ Slovensko, Tallinn, PID, Frýdek-Místek

JEL klasifikace

R00, R21, R28, R48

Abstract:

This thesis was written to create a missing complex study about Fare-Free Public Transport (FFPT) policy and to confirm hypothesis that abolition of fares are not generally accompanied by passengers increasing demand.

Theoretical part describes public transport potential substitutes, for example competition in problematic individual car transport. In other chapters thesis summarises present known knowledges of public transport demand, financing by public service contracts and encapsulates experiences with Fare-Free Public Transport in Europe.

Practical part includes four case studies: Tallinn, Frýdek-Místek, railway passenger transport in Slovakia and Prague Integrated Transport (PID). Analysis of PID and Tallinn confirmed that fare decrease in case of low fares already before act, does not entice additional passengers, because the demand is highly inelastic. But the important issue is that introducing of FFPT is connected with lots of side effects. Extraordinary space in thesis has policy of „Free Trains“ in Slovakia, that caused many side effects that must have been solved in process to not damage paying passengers. Policy had important effect on public transport market in Slovakia, when ZSSK was pressed to depreciate own InterCity trains operated for own commercial risk and negative effect was also observed on private long-distance bus transport and on budgets of higher-level territorial administrative units.

Key words: Fare-Free public transport, Treaty of Public Service Operation, Free Trains in Slovakia, Tallinn, PID, Frýdek-Místek

JEL classification

R00, R21, R28, R48

Obsah

Úvod	3
1. Teoretická část.....	6
1.1 Veřejná hromadná doprava a její substituty	6
1.1.1 Modální podíl	6
1.1.2 Veřejná hromadná doprava (VHD)	8
1.1.3 Individuální automobilová doprava (IAD)	10
1.1.4 Ekologicky příznivé substituty veřejné dopravy	15
1.2 Poptávka po veřejné dopravě.....	16
1.2.1 Poptávka, elasticita a křížová elasticita	16
1.2.2 Elasticita poptávky po veřejné dopravě.....	17
1.2.3 Mohringův efekt	18
1.3 Financování veřejné dopravy	18
1.3.1 Objednavatelé	19
1.3.2 Dopravci	21
1.3.3 Závazek veřejné služby	22
1.3.4 Výdaje na veřejnou dopravu v ČR	22
1.4 Zavádění bezplatné přepravy (BP)	24
1.4.1 Přehled historických zkušeností a systémů s BP	24
1.4.2 Dělení a vymezení bezplatné přepravy.....	26
2. Praktická část.....	29
2.1 Bezplatná MHD v estonském Tallinnu	29
2.1.1 Pozadí a okolnosti rozhodnutí o zavedení bezplatné přepravy.....	29
2.1.2 Proces zavádění bezplatné přepravy.....	31
2.1.3 Náklady na zavedení BP a zdroje financování	31
2.1.4 Důsledky zavedení bezplatné přepravy	32
2.1.5 Zhodnocení zavedení BP v Tallinnu	37
2.2 Bezplatná MHD ve Frýdku-Místku a přilehlých obcích	38
2.2.1 Zdůvodnění zavedení bezplatné MHD	38
2.2.2 Podmínky bezplatné přepravy	39
2.2.3 Růst poptávky po veřejné dopravě a rozšiřování sítě do okolních obcí	40
2.2.4 Cena bezplatné přepravy	43
2.2.5 Důsledky zavedení BP ve FM	46
2.3 Bezplatná přeprava na železnici ve Slovenské republice	50
2.3.1 Proces zavedení finančního, ekonomického a sociálního balíčku v železniční dopravě.....	51

2.3.2	Skupiny obyvatel s nárokem na bezplatnou přepravu a podmínky odbavení.....	52
2.3.3	Nárok občanů cizích zemí na BP.....	54
2.3.4	Kategorie vlaků s uplatnitelným nárokem na bezplatnou přepravu	55
2.3.5	Zvýšená poptávka a limity na bezplatnou přepravu	57
2.3.6	Náklady realizovaných opatření v železniční dopravě	61
2.3.7	Pokřivení trhu veřejné dopravy	63
2.4	Bezplatná doprava v systému PID.....	71
2.4.1	Tarifní změny a rozšiřování bezplatné přepravy	71
2.4.2	Změna poptávky po MHD s rozšířením bezplatné přepravy.....	72
2.4.3	Očekávané důsledky snížení ceny ročního kuponu	74
	Závěr.....	78
	Seznam tabulek a grafů	82
	Seznam použitých zkratk.....	83
	Použité zdroje.....	84

Úvod

Přestože experimentovat s bezplatnou přepravou začala některá menší města v západní Evropě již v 20. století, nikdy v historii tohoto kontinentu nebyly diskuze a reálné pokusy bezplatnou veřejnou dopravu zavést v takové míře, jako dnes. Bezplatná přeprava má řadu forem, může být všeobecná, jen pro určité sociální skupiny nebo nějak podmíněná. V minulosti jsme byli svědky aplikace této hospodářsko-ekologicko-sociální politiky spíše v menších municipalitách, výjimečně ve vyšších územních celcích; na přelomu první a druhé dekády 20. století však došlo k rozšíření těchto pokusů do dříve nepředstavitelných rozměrů. Bezplatně se přepravují cestující v prvním hlavním městě nějakého evropského státu, v Tallinnu, a od konce roku 2014 došlo poprvé v historii k aplikaci této politiky na úrovni celého státu – Slovenské republiky.

Zavedení dopravy zdarma se napříč naším regionem stává stále diskutovanějším tématem, probíhají zde i různé experimenty s elasticitou poptávky po dopravě, kdy dochází k výrazným slevám na jízdném jako například v Rize, Vídni nebo Praze.

Důležité je však uvědomit si, že žádná bezplatná přeprava ve skutečnosti neexistuje. Jen náklady provozu na sebe plně přebírá veřejný sektor, jenž financuje vše z prostředků od daňových poplatníků. V bakalářské práci však bude tento výraz používán z důvodu rozšířenosti hlavně ve spojitosti se „slovenskými vlaky zdarma“; v cizojazyčných textech se lze setkat spíše s termínem FFPT – Free-fare public transport, tedy veřejná doprava bez zpoplatnění.

Samotných motivací k takovýmto opatřením je nejrůznější škála. Politické reprezentace často argumentují nutností řešit narůstající kongesce a externality převážně z individuální automobilové dopravy. Cestování autem je mnohokrát podhodnocené a řidič, potažmo vlastník auta, si užívá svého soukromého užitku v podobě komfortu, rychlosti či společenského statusu, jež auto představuje, a přitom nenese obrovské společenské náklady, které z jeho jednání vychází.

Dalším motivem zavádění bezplatné přepravy je využití tohoto dotování jako nástroje sociální politiky. Veřejný sektor záměrně cílí na sociální skupiny obyvatel, které přepravuje zdarma na úkor daňového poplatníka a provádí tak vlastně sociální transfer. Toto se může ovšem zvrtnout k čistému politickému populismu, kdy si prostřednictvím bezplatné přepravy nahání politici voliče.

V teoretické části je popsána důležitost a význam veřejné dopravy, jakožto udržitelného segmentu rozvoje. Popsány jsou základní substituty veřejné hromadné dopravy a mimořádný prostor je věnován individuální veřejné dopravě, jakož i externalitám s ní spojených, které jsou důvodem, proč je usilováno právě o přesun cestujících do veřejné hromadné dopravy. Dále jsou shrnuty známé poznatky k poptávce po veřejné dopravě a její elasticitě. A poslední velkou kapitolu teoretické části je popis financování veřejné dopravy prostřednictvím závazku veřejné služby, kdy si objednatel objednává dopravu u dopravce. Nechybí ani přehled výdajů na dopravu v České republice.

Praktická část práce analyzuje zavedení bezplatné přepravy ve čtyřech regionech, kde každý je svým způsobem výrazně odlišný od ostatních a slouží k analýze jiných doprovodných a vedlejších jevů tohoto opatření.

Prvním zkoumaným regionem je Frýdek-Místek. Hlavním motivem přitom bylo dočasné snížení externalit z individuální automobilové dopravy do doby dokončení obchvatu města. Dvojměstí je také specifické svou otevřeností bezplatné přepravy pro všechny potenciální pasažéry bez rozdílu a stejně tak i ukázkou, kam až neustále expandující síť může dojít, když už opustila vlastní katastrální hranice města.

Tallinn je na druhou stranu opačným příkladem; bezplatná přeprava zde byla umožněna jen rezidentům. Výběr Tallinnu mezi případové studie je naprosto klíčový, neb se jedná o první město takového rozměru, které bezplatný tarif zavedlo.

Další případová studie se zaměřuje na Pražskou integrovanou dopravu (PID); neklade tolik důraz na internalizaci externalit, ale spíše zkoumá experimenty s elasticitou poptávky a motivaci různých sociálních skupin reagovat využíváním veřejné dopravy na změny ceny.

Největší prostor je věnován čtvrté studii, kde se jedná o zkoumání úplně nového rozměru bezplatné přepravy, zavedené na území celého státu. Slovenská republika přišla od listopadu 2014 s tzv. opatřením finančního, ekonomického a sociálního balíčku v osobní železniční dopravě. Tento soubor změn umožňuje podstatné části populace přepravovat se zdarma dotovanou vlakovou dopravou, jakož i snížil cenu pro pravidelné platící cestující. Zkoumány budou převážně dopady na další příbuzné trhy: trh autobusové dopravy, trh nedotované vlakové dopravy či samotný trh veřejné dotované dopravy.

Cílem této práce je na výše zmíněných příkladech komplexně analyzovat různorodé důsledky zavádění bezplatné přepravy a to nejenom vliv na samotnou poptávku po veřejné dopravě, ale i na řadu jiných příbuzných substitutů a na rozpočty objednavatelů dopravy, jakož i popsat celou řadu dalších doprovodných jevů. Tato analýza má za cíl sloužit veřejnému sektoru jako zdroj informací a zkušeností, které by objednavatel dopravy měl brát v potaz, pokud realizaci takovéto politiky zvažuje. Dále by práce měla potvrdit či vyvrátit politicky populární tvrzení, že při zavedení bezplatné přepravy vždy platí zákon klesající poptávky, a tedy doprava přiláká větší množství cestujících. S kteroužto argumentací se lze setkat ve všech zmíněných příkladech.

V bakalářské práci jsou použity informace z příslušných monografií, materiálů vlád, municipalit a organizátorů veřejné dopravy. Část dat je sesbírána z veřejně dostupných statistik a časových řad, nicméně podstatným zdrojem jsou i data získána z interních zdrojů dotčených dopravců a organizátorů. Významnou přidanou hodnotu mají vlastní komparace získaných údajů.

1. Teoretická část

Teoretická část se skládá ze čtyř velkých kapitol. První se zabývá veřejnou hromadnou dopravou z pohledu jejích substitutů; na ni navazuje druhá, která detailně popisuje známé skutečnosti o poptávce a elasticitě poptávky po veřejné dopravě. Třetí kapitola řeší financování veřejné dopravy, definuje objednavatele, dopravce a popisuje princip závazku veřejné služby. Poslední část se věnuje zavádění samotné bezplatné přepravy, historicky shrne nejvýznamnější příklady a stanoví jejich klasifikaci.

1.1 Veřejná hromadná doprava a její substituty

Veřejná hromadná doprava je jedním z typů osobní dopravy a je zpravidla alespoň částečně nahraditelná jinými druhy osobní dopravy. Pokud je možné volně přecházet mezi jednotlivými druhy dopravy, jedná se o tzv. dokonalé substituty. Jestliže je přechod mezi dvěma druhy něčím limitován, nebo nejsou za sebe zcela zaměnitelné,¹ jedná se o tzv. částečné substituty.

Osobní dopravou se v obecném slova smyslu myslí činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob v nejrůznějších časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií.² Základním dělením osobní dopravy je rozlišování dopravy individuální (automobilová, pěší, cyklistická) a veřejné hromadné (dále také VHD).³ K měření významu a míry užívání jednotlivých substitutů se v dopravě nejčastěji užívá modálního podílu.

1.1.1 Modální podíl

Modální podíl, v angličtině modal share, či modal split, je důležitým ukazatelem v oblasti dopravy nebo regionálního rozvoje. Říká, jaký má daný typ dopravy podíl na celkové přepravě osob na určitém území. Do hodnocení evropských metropolí a rozvinutých států vstupují nejčastěji veřejná hromadná doprava, individuální automobilová doprava, individuální motocyklistická doprava,⁴ taxi služby, pěší doprava a cyklistická doprava.⁵ Mezi další ne příliš významné typy lze zařadit například dopravu na zvířecí pohon nebo travelátory.

¹ Například jeden poskytuje kratší dobu přepravy a druhý volné ruce k přečtení denního tisku.

² Drdla, 2005, s.7

³ Vonka, 2004, s.6

⁴ V této bakalářské práci je od motocyklistické dopravy částečně abstrahováno. Je stejně jako individuální automobilová doprava brána jako nechtěný substitut veřejné dopravy z pohledu udržitelného rozvoje.

⁵ Drdla, 2005, s.62

V tabulce č. 1 vidíme vývoj jednotlivých druhů dopravy v ČR od roku 1990. Tato tabulka bohužel nezahrnuje dopravu pěší a cyklistickou, naopak je do ní započítána doprava letecká a proto spíše slouží ke sledování vývoje individuální automobilové dopravy (IAD), městské hromadné dopravy (MHD) a veřejné hromadné dopravy (VHD).⁶ Přepravení výkony IAD drží již od počátku 90. let rostoucí trend, jejich podíl se však s příchodem ekonomicky krizových let zastavil a ustálil na 60%. Na vlakové dopravě se od roku 2010 pozitivně podepsal podpis memoranda o financování mezi státem a kraji (viz. Kapitola Financování veřejné dopravy).

Tabulka č. 1 - Přepravení výkony osobní dopravy dle jednotlivých druhů dopravy v miliardách osobokilometrů a jejich procentní podíl na celkové osobní přepravě v České republice

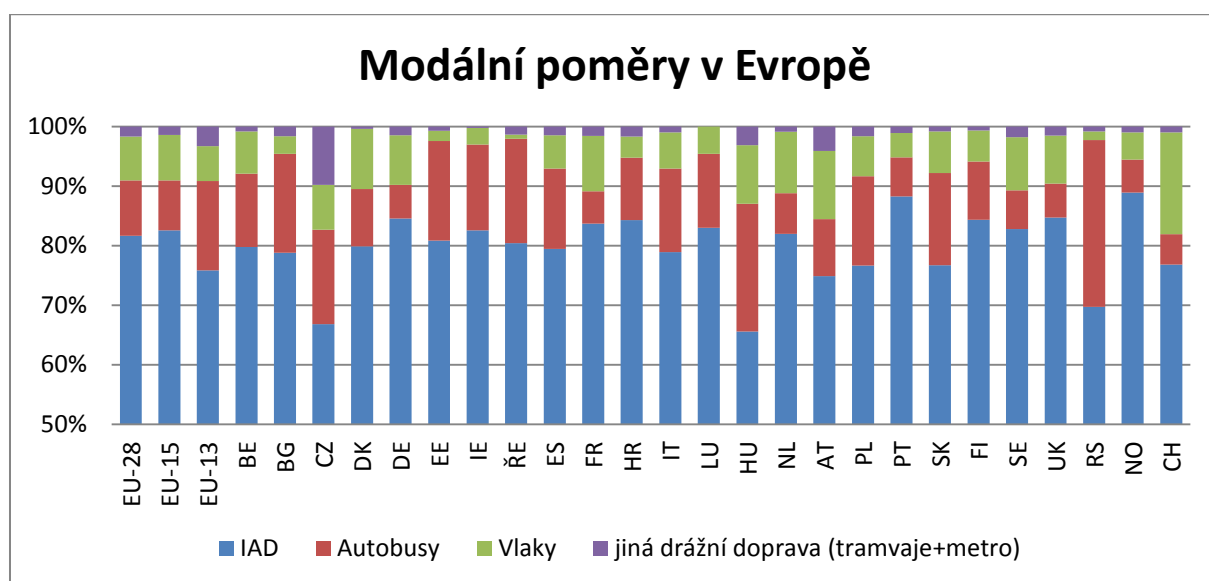
	IAD (osbkm)	IAD (podíl)	Vlak (osbkm)	Vlak (podíl)	VHD (osbkm)	VHD (podíl)	Letecká (osbkm)	Letecká (podíl)	MHD (osbkm)	MHD (podíl)
1990	39,9	58,87	13,36	19,71	12,34	18,21	2,18	3,22	x	x
1993	49	71,13	8,55	12,41	9,09	13,19	2,25	3,27	x	x
1996	57,9	64,22	8,11	8,99	6,32	7,01	3,17	3,52	14,66	16,26
1999	62,38	64,13	6,95	7,15	8,65	8,89	4,34	4,46	14,95	15,37
2002	65,19	62,97	6,6	6,37	9,67	9,34	6,9	6,66	15,17	14,65
2006	69,63	62,96	6,92	6,26	9,5	8,59	10,23	9,25	14,31	12,94
2007	71,54	63,43	6,9	6,12	9,52	8,44	10,48	9,29	14,35	12,72
2008	72,38	62,93	6,8	5,91	9,21	8,01	10,75	9,35	15,88	13,81
2009	72,29	62,77	6,5	5,65	9,49	8,24	11,33	9,84	15,56	13,51
2010	63,57	59,4	6,59	6,16	10,34	9,66	10,9	10,19	15,62	14,59
2011	65,49	60,49	6,71	6,2	9,19	8,49	11,59	10,7	15,28	14,12
2012	64,26	60,08	7,26	6,79	9,02	8,43	10,61	9,92	15,81	14,78
2013	64,7	60,35	7,6	7,09	9	8,4	9,6	8,96	16,3	15,21
2014	66,26	60,19	7,8	7,08	10,01	9,09	9,74	8,85	16,27	14,78

Zdroj: ISSaR, vlastní zpracování

Pokud je podíl IAD chápán v negativním slova smyslu, je Česká republika na tom v porovnání s dalšími evropskými státy velmi dobře; ostatně jako mnoho zemí východního bloku. Lépe než ČR dopadlo už jen Maďarsko s podílem IAD 65,6%, velmi nízký podíl je i v Srbsku 69,7%; v jeho případě je však nutné brát v potaz, že životní úroveň obyvatel je nižší než v EU, tudíž řada lidí si IAD vůbec nemůže dovolit. V porovnání Evropské komise není zahrnuta pěší doprava, cyklistická a tentokrát ani letecká.

⁶ V tabulce ve smyslu veřejné silniční hromadné dopravy bez MHD

Graf č. 1 – Modální poměry v Evropě



Zdroj: Evropská komise, EU Transport in figures, 2014, vlastní zpracování

U Modálního poměru je vždy podstatné srovnávat mezi sebou alespoň částečně porovnatelná území. Jiné modální poměry mají města, aglomerace, regiony a celé státy. Ve městě má VHD výrazně vyšší podíl než na venkově. A dále je také praktické mít pro každé území totožné vstupy, tj. jestliže je v modálním podílu počítáno s pěší dopravou, je nutné mít podklady k pěší dopravě ze všech porovnávaných regionů.

1.1.2 Veřejná hromadná doprava (VHD)

Veřejná hromadná doprava je důležitá nejenom jako způsob přepravy, ale je nutně provázaná i se sociální politikou státu, kdy veřejný sektor reguluje tarify a poskytuje tím obyvatelům jakousi finanční kompenzaci za to, že bydlí ve vzdálených místech, a musí za dopravu platit.⁷ Neméně je statní politika v oblasti dopravy provázaná i s životním prostředím, protože špatně organizovaná a realizovaná doprava nutně vede ke zhoršení kvality života i sociální situace.⁸ Stát se snaží prostřednictvím objednávání VHD nabízet alternativu k individuální dopravě.

VHD je obecně chápána jako ekologicky příznivý druh dopravy, protože externí náklady přepočtené na jednu přepravenou osobu jsou nižší než externí náklady na přepravenou osobu u individuální automobilové dopravy. VHD má jednoznačně nižší negativní dopady na životní prostředí, o což se zaslouhuje i stát investicemi do nízkoemisního vozového parku.

⁷ Brůhová-Foltýnová, 2009, s.156

⁸ Peková a kol., 2008, s.505

Investice veřejného sektoru do rozvoje VHD je spojena s nutností zajistit trvale udržitelnou dopravou, kterou je chápána taková doprava, jenž svým užíváním naplňuje potřeby přítomných generací, aniž by ohrozila schopnost budoucích generací naplňovat potřeby své.⁹

1.1.2.1 Faktory ovlivňující postavení VHD a její preferenci spotřebitelem

Pokud cestující zvažuje, zda využít veřejné dopravy k přepravě například do zaměstnání, bere v úvahu celou řadu různých faktorů. Každý z nich individuálně vyhodnocuje a nakonec se rozhoduje, zda VHD využít, či nikoliv. Důležité dle Vonky jsou především:¹⁰

- rychlost přepravy
- četnost spojů
- pravidelnost
- pohodlí
- bezpečnost
- spolehlivost
- přiměřená cena jízdného
- zdvořilé a ochotné jednání

Kritéria mají různou váhu, pokud hovoříme o příměstské, městské nebo dálkové dopravě. V některých systémech MHD například cestující vůbec s řidičem (případně průvodčím) nepřichází do styku. U cest na velmi krátké vzdálenosti pak nemusí hrát významnou roli pohodlí. Spolehlivost je velmi provázaná s četností spojů, při 20 minutových intervalech je podstatným prvkem, zatímco pokud je interval v řádu 3 minut, nepředstavuje občasné vynechání spoje či zpoždění výraznější problém.

Generalizované srovnání významu jednotlivých faktorů v VHD shrnuje Baum dle důležitosti v tomto pořadí:¹¹

1. Rychlost přepravy
2. Cena přepravy
3. Spolehlivost
4. Frekvence
5. Komfort a flexibilita

⁹ Vychází z obecné definice trvale udržitelného rozvoje, viz. 14-15

¹⁰ Vonka, 2004, s.35

¹¹ Baum, 1973, s.11-12

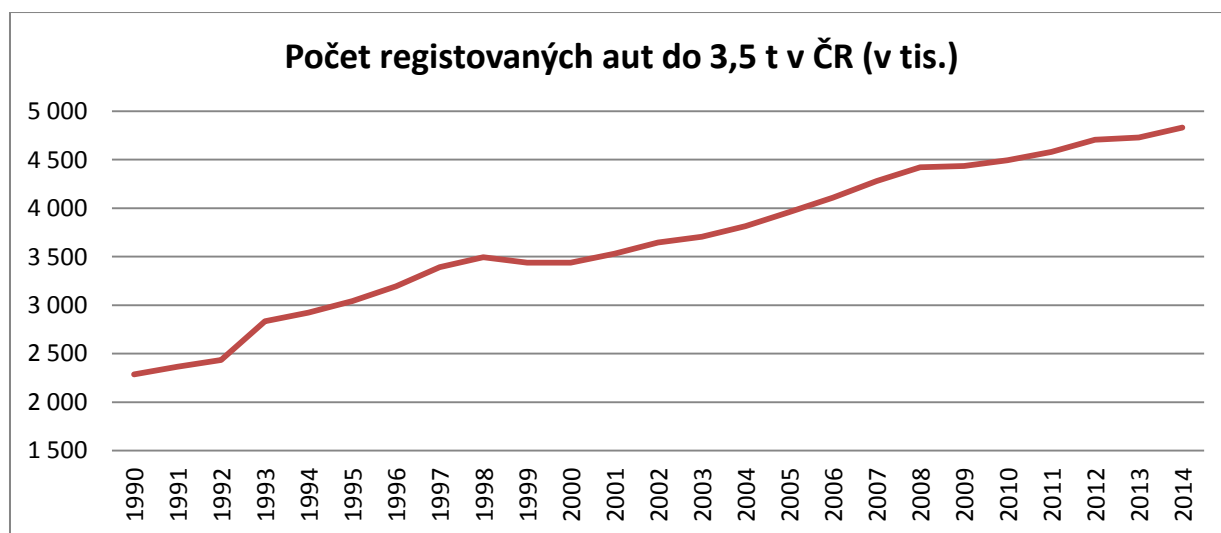
6. Přesnost a dochvilnost
7. Stabilita linkového vedení
8. Přístupnost veřejné dopravy

S ohledem na výše uvedené faktory rozhodování zvažuje spotřebitel, co mu nabízejí substituty k veřejné dopravě. Podstatnou roli také hraje samotný fakt, zda má člověk vůbec možnost volby nějakého jiného substitutu.

1.1.3 Individuální automobilová doprava (IAD)

Společně se zvyšující se životní úrovní domácností ve druhé polovině 20. století započal i nárůst výkonů IAD. V České republice můžeme vysledovat permanentní růstový trend od roku 1990, kdy každý rok rostou přepravní výkony IAD. Jedinou výjimkou je krizový rok 2010, kdy došlo k významnému poklesu přepravních výkonů u IAD o 12%. K drobnému propadu došlo i v roce 2012, dále se však výkony vracejí zpět k předkrizovému stavu.¹² Zajímavá je statistika počtu registrovaných aut v České republice, kdy v grafu č. 2 vidíme, že počet aut do 3,5 tuny neustále narůstá, a to dokonce rychleji než je růst přepravních automobilových výkonů. IAD je tedy domácnostem v ČR čím dál tím dostupnější a možnost substituce IAD za VHD se stále zvyšuje.

Graf č. 2 – Počet registrovaných aut do 3,5t v ČR v tisících



Zdroj: data ISSaR, vlastní zpracování

¹² viz tabulka č. 1

1.1.3.1 IAD jako nechtěný substitut veřejné dopravy

Z pohledu veřejného sektoru a evropských institucí, snažících se zachovat rychlost rozvoje na trvale udržitelné úrovni, je individuální doprava vnímána jako nežádoucí substitut k dopravě hromadné. Výjimkou jsou dopravní obsluhy míst, kde by využití hromadné dopravy bylo naprosto nevhodné či například přepravní toky, kde je poptávka po přepravě úplně minimální. IAD může sloužit v jistých případech i jako vhodný doplněk veřejné dopravy, pokud se například cestující ze špatně obsluhovatelné oblasti dostane IAD na přestupní terminál (P+R) a pokračuje zbytek cesty hromadnou dopravou.¹³

Obecně však evropské státy a municipality aplikují takovou hospodářskou politiku, která omezuje nežádoucí IAD a podporuje VHD. Mezi hlavní důvody, stojícími za tímto rozhodnutím, jsou nepřiměřené externality, které z IAD plynou, jakožto i fakt, že lidé mají sklony náklady na IAD podceňovat. To vedlo v uplynulém půl století k enormnímu nárůstu IAD prakticky napříč Evropskou Unií a s rostoucím bohatstvím ve společnosti pokračuje i nadále. V bývalých zemích východního bloku byl tento nárůst opožděn a započal až v 90. letech 20. století.

1.1.3.2 Externality

Externí náklady neboli externality jsou společenské náklady, které neprochází standardně trhem a jejichž původce nenese jejich náklady v plné výši. Ty přechází na třetí subjekty.¹⁴ Různé způsoby přepravy jsou spojeny se specifickými soukromými přínosy a náklady, jež jsou však odlišné od nákladů a přínosů společnosti. Externality mohou být buď pozitivní, nebo negativní.

Tyto tržní nedokonalosti se v praxi řeší dvěma způsoby. Pokud jsou externality důsledkem toho, že nejsou správně definovaná vlastnická práva, je řešením jejich nastavení libovolným způsobem. Každé takovéto nastavení umožní spustit vyjednávání dotčených subjektů, které ve finále vede k efektivnímu řešení, tzv. Coaseho teorém.¹⁵ Pokud jsou však transakční náklady (například na vyjednávání) příliš vysoké, je efektivnějším řešením nastavit tzv. Pigouviánskou daň, či dotaci, jež přenesou náklady na jejich původce.¹⁶ Toto řešení je však v některých

¹³ Samozřejmě další podstatnou funkcí IAD, kde ji VHD nikdy nemůže zcela zastoupit, je doprava přímo z místa na místo a přeprava nákladu.

¹⁴ Holman, 2002, s.375-389

¹⁵ Holman, 2002, s.375-389

¹⁶ Holman a kol., 1999, s.338-341

případech velice obtížné, protože pro úplně efektivní rozhodnutí je nutná znalost velkého množství často utajovaných informací, které jsou roztroušeny mezi subjekty.¹⁷

1.1.3.3 Externality z IAD

IAD je způsobem přepravy, který je spojen s řadou externalit a v rozporu s vizí udržitelné dopravy. Nicméně pro pořádek je třeba uvést, že i některé druhy VHD působí negativní externality ve větší míře, například starší deaslové autobusy, avšak pokud výši těchto externalit přepočítáváme na přepravované osoby, je právě to právě IAD, která je největším zdrojem negativních externalit. Brůhová-Foltýnová zmiňuje především tyto:¹⁸

- Znečištění ovzduší
- Hluk
- Příspěvek ke klimatickým změnám
- Vyčerpávání neobnovitelných zdrojů
- Nehody a zranění
- Dopravní zácpy neboli kongesce
- Znečištění vod
- Snížování biodiverzity a další dopady na ekosystém
- Fragmentace urbánních oblastí

Externality z IAD v Evropské Unii byly v roce 2008 vyčísleny na 373 miliard €, jedná se tedy o přibližně 3% HDP celé EU 27. Na jednoho unijního obyvatele ročně připadá 750 €. ¹⁹

Největším producentem co do absolutního objemu je Německo (88 miliard €), následováno až s výrazným odstupem Velkou Británií (59 miliard €). Mnohem více vypovídající je však přepočet externalit na obyvatele, který můžeme vidět v grafu č. 3.²⁰ Vyšší externality mají korelaci s vyšším využíváním IAD, jež souvisí s vyšším HDP na obyvatele.

Česká a Slovenská republika si v tomto porovnání vedou velice dobře, avšak významným faktorem je nižší motorizovanost obyvatel. Stáří vozidel je u nás zpravidla vyšší než v zemích západní Evropy, při pohledu na grafu č. 4 je patrné, že rozdíl se částečně srovnává při

¹⁷ Holman a kol., 1999, s.228-233

¹⁸ Brůhová-Foltýnová, 2009, s.55

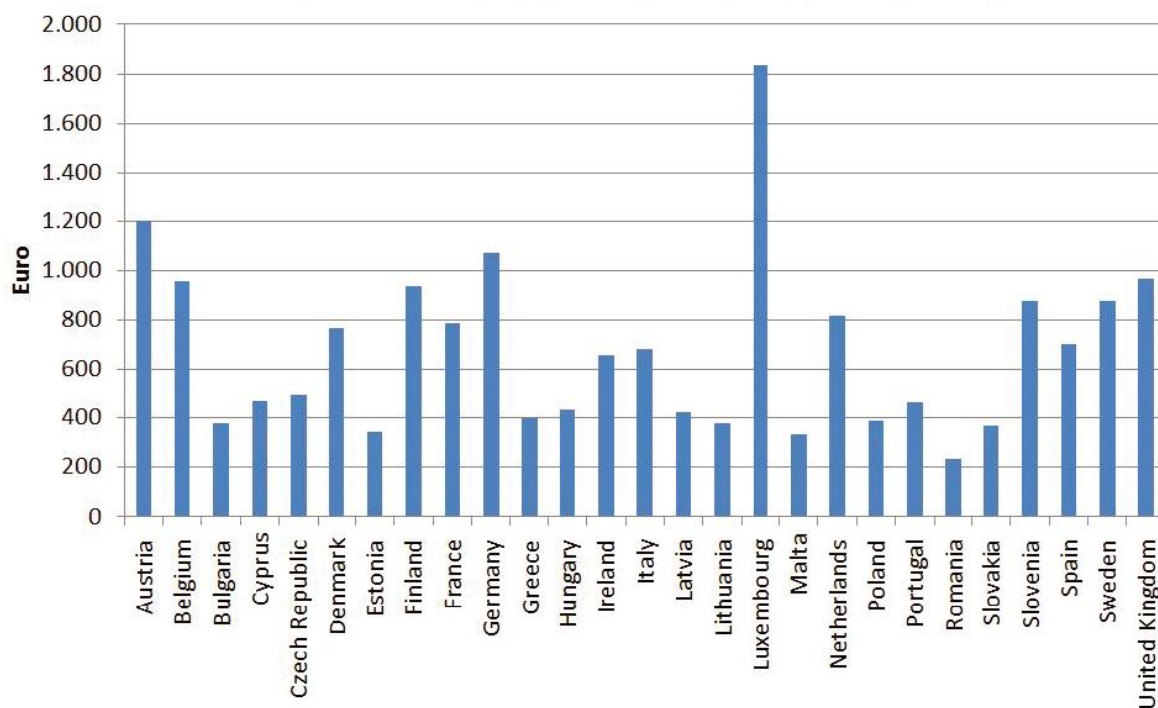
¹⁹ Becker a kol., 2012, s.33

²⁰ Becker a kol., 2012, s.34

přepočtu na registrované auto a to právě z důvodu vyšších emisí u starších vozidel. Emise však netvoří jedinou složku externalit.

Na externalitách z IAD se nejvyšší mírou podílí škody ze způsobených nehod (41%), následují klimatické změny (37%); na úplně druhé straně škály je hluk se 2%.²¹

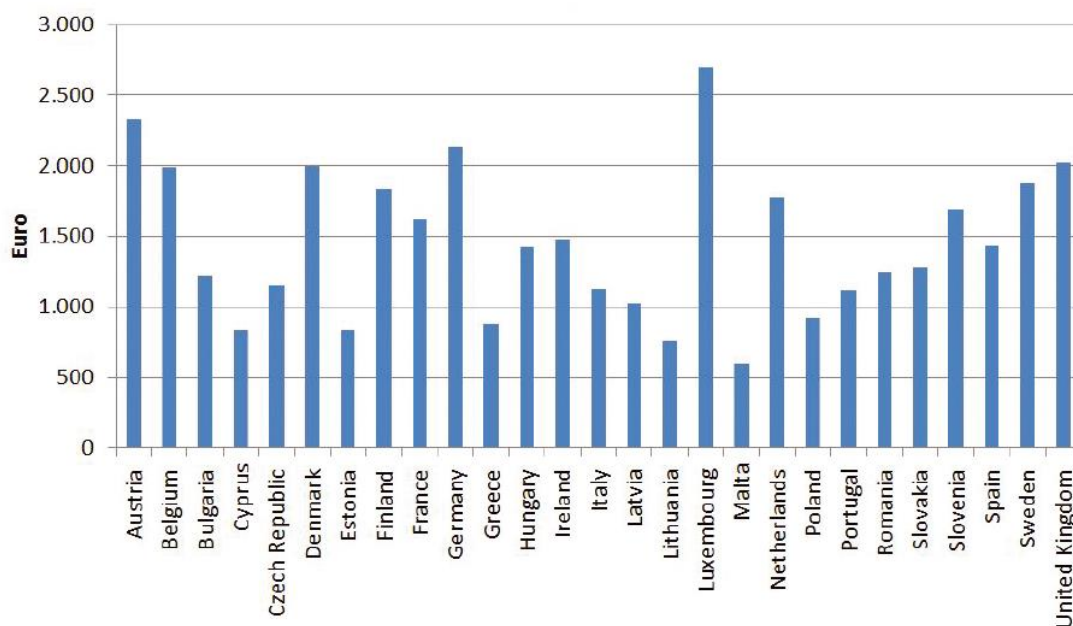
Graf č. 3 - Externality IAD dle zemí EU- přepočteno na obyvatele v roce 2008



Zdroj: Becker a kol., 2012

²¹ Becker a kol., 2012, s.38

Graf č. 4 - Externality IAD dle zemí EU- přepočteno na registrovaná vozidla v roce 2008



Zdroj: Becker a kol., 2012

1.1.3.4 Podhodnocování nákladů IAD

I v případě, že by došlo k plné internalizaci externalit na IAD nebyl by to důvod, aby lidé přestali zcela IAD využívat při běžném dojíždění. Zaprvé určité skupiny lidí jsou ochotni si připlatit za výhody, které VHD nikdy nemůže ze své podstaty nabízet a zadruhé je zde nutné upozornit na fakt, že lidé mají tendenci náklady IAD významně podceňovat, protože pro výpočet nákladů určitý počet lidí kalkuluje pouze spotřebu paliva. Přitom velmi podstatným nákladem pro spotřebitele jsou i amortizace vozidla, náklady na jeho údržbu a poplatky (dálniční známka, jiné daně, povinné ručení).²²

Institut aplikovaného sociálního výzkumu (Infas-Institut) roku 1964 v Hamburku uskutečnil šetření mezi 1335 motoristy a uživateli VHD. Výsledek průzkumu potvrdil výše uvedená tvrzení, že motoristé mají tendenci podceňovat náklady na přepravu IAD. V tabulce č. 2 vidíme, že přestože VHD je v přepočtu na pasažéra levnější, větší množství motoristů se domnívá, že nikoliv.²³

²² Baum, 1973

²³ Baum, 1973

Tabulka č. 2 - Odhady lidí při porovnávání nákladů IAD a VHD v procentech

	Motoristé	Cestující VHD
Vyšší cena při přepravě IAD	60,2	80
Mezi IAD a VHD není rozdíl	16,9	12,5
Vyšší cena při přepravě VHD	22,9	7,5

Zdroj: Infans-Institut, 1969, převzaté z Baum, 1973

1.1.4 Ekologicky příznivé substituty veřejné dopravy

Významnými substituty veřejné ale i IAD jsou doprava pěší a cyklistická. Oba tyto způsoby nezatěžují životní prostředí a mají pozitivní vliv na lidský organismus prostřednictvím fyzické námahy, která je s nimi spojená.²⁴ Dalšími nespornými výhodami v kontrastu s VHD jsou větší flexibilita a možnost lépe odhadovat čas přepravy. Oproti IAD zas mají výše zmíněné přepravy výhodu lepší plynulosti a nezávislosti na dopravních kongescích. Těžce však mohou konkurovat v rychlosti přepravy.

1.1.4.1 Pěší doprava

Pěší doprava je nelevnějším a nejrychlejším způsobem přepravy do vzdálenosti jednoho kilometru. Drdla uvádí, že praktické zkušenosti umožňují její konkurenceschopnost a životaschopnost až do vzdálenosti tří kilometrů.²⁵ Prakticky každá cesta začíná a končí právě pěší dopravou, sama musí být minimálně doplňkem k veřejné dopravě nebo může být substitutem. Není žádoucí z pohledu udržitelné dopravy, aby lidé substituovali pěší dopravu dopravou hromadnou. Tato situace nastává, pokud cestující může využít pro dosažení svého cíle jak pěší dopravy, tak veřejné dopravy. Veřejný sektor by měl jednoznačně podpořit v těchto případech pěší dopravu.²⁶ Přispět k tomu může například důkladným plánováním veřejných prostranství, na nichž se bude snažit zkrátit docházkové vzdálenosti na minimum.

1.1.4.2 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava je společně s pěší dopravou vnímána jako velice pozitivní doplněk veřejné hromadné dopravy. Na mnohých místech je využívána dokonce jako její substitut. Její důležitost spočívá i v tom, že na rozdíl od pěší může být substitutem i pro automobilovou dopravu na krátkou vzdálenost, zpravidla do 8 km.

²⁴ Brůhová-Foltýnová, 2009, s.150-152

²⁵ Vonka, 2004, s.110

²⁶ Výjimku může tvořit například zabezpečení bezbariérové dopravy, nebo zajištění dopravní obslužnosti i pro osoby se ztíženou schopností pohybu.

Oproti dopravě motorové nespalují cyklisté žádná fosilní paliva, nevypouštějí emise, působí minimální hlukovou zátěž; cyklistika má zároveň pozitivní vliv na zdraví, protože řízení jízdního kola je také fyzická aktivita, kterou tělo potřebuje.²⁷

Do budoucna je žádoucí pokračovat v integraci cyklistické dopravy do systémů VHD prostřednictvím B+R²⁸ nebo systémů obdobných City-Bike²⁹.

1.2 Poptávka po veřejné dopravě

1.2.1 Poptávka, elasticita a křížová elasticita

Obecně se poptávkou rozumí závislost poptávaného množství statku na jeho ceně. Zákon klesající poptávky říká, že při snížení ceny statku se zvýší jeho poptávané množství, toto vyplývá z působení důchodového a substitučního efektu.³⁰ Důchodový efekt se v poptávce po veřejné dopravě projevuje tak, že při zvýšení ceny přepravy se cestující snaží minimalizovat množství svých cest, protože mu jeho důchod již nestačí na nákup stejného počtu jízdních dokladů. Druhým efektem je substituční³¹, kdy při změnách ceny přepravy porovnává spotřebitel své další možnosti a zvažuje, zda se mu nevyplatí místo veřejné dopravy jezdit například IAD, nebo jít pěšky.

Ze zákona klesající poptávky vychází tzv. elasticita poptávky, protože i přestože dojde při růstu ceny k poklesu poptávaného množství, nemusí to nutně znamenat, že klesnou i celkové výdaje. Elasticita je tedy podílem procentuální změny množství k procentuální změně ceny. Elasticita vychází vždy záporná, v intervalu od 0 do -1 se jedná o neelastickou poptávku, kdy extrémní případ nulové elasticity znamená, že se poptávané množství se změnou ceny vůbec nemění. Elasticita s hodnotou -1 udává takzvanou jednotkovou elasticitu, kdy procentní změna ceny vyvolává stejnou procentní změnu poptávaného množství. Hodnoty nižší než -1 znamenají elastickou poptávku.³²

Poptávka, je ovšem mnohem komplexnější funkcí, nemusí mít stejnou elasticitu po celé své délce a většinou ji ani nemá. Navíc je stabilní pouze ceteris paribus, tedy za jinak

²⁷ Brůhová-Foltýnová, 2009, s.152

²⁸ Bike and Ride (B+R) je systém odstavných parkovišť pro kola, kde si cyklista může své kolo zamknout do stojanu, případně uložit v úschovně, a pokračovat v cestě hromadnou dopravou.

²⁹ Aplikováno v Kodani.

³⁰ Holman, 2002, s.29-31

³¹ Holman, 2002, s.31

³² Holman, 2002, s.36

nezměněných okolností.³³ Proto může být problematické odvozování funkce poptávky po veřejné dopravě, jestliže se změnou ceny současně dochází i k dalším opatřením, která ovlivňují cenu příslušných substitutů. Změna poptávky po určitém statku (zde VHD) při změně ceny substitutu se nazývá křížová elasticita.

1.2.2 Elasticita poptávky po veřejné dopravě

Za první přelomový článek zabývající se veřejnou dopravou zdarma je možné označit práci Herberta J. Bauma³⁴ z roku 1973, kterému se podařilo vytvořit přehlednou sumarizaci do té doby známých výzkumů převážně z SRN a USA o elasticitách poptávky po VHD. Nejpodstatnější závěry aplikovatelné na současnou Evropu však přináší Todd Litman,³⁵ který argumentuje, že měření elasticity stará více let, ba celé desítky let, jsou již dávno nepoužitelné a nepopisují náš současný svět. Důvodem je mnohem vyšší reálný důchod populace, jakož i významně nižší procento lidí odkázaných pouze na VHD.

Při měření elasticity je vždy důležité rozlišovat mezi krátkým a dlouhým obdobím. I pro trh veřejné dopravy platí ekonomická zásada, že poptávka je v delším období mnohem více elastická. Elasticita poptávky po veřejné dopravě se pohybuje mezi -0,2 do -0,5 v průběhu prvního roku a zvyšuje se na -0,6 až -0,9 v delším období, kterým se chápe přibližně pět až deset let. Nicméně každý dopravní trh je naprosto specifický a poptávka nabývá různých elasticit za odlišných okolností. Litman ve svém výzkumu došel k výsledkům, že elasticita je přibližně dvakrát větší v dopravním sedle a volném čase, než během přepravní špičky a v příměstské dojíždě.³⁶

Právě v okolí aglomerací je situace neproblematictější, protože skupina závislá na VHD tvoří povětšinou minoritu a míra automobilizace je vysoká. Nalákat pravidelné řidiče nižší cenou od IAD do VHD je velmi obtížné, protože křížová elasticita se zdá být relativně velmi nízká, v krátkém období průměrně okolo -0,05%.³⁷ Baum ve svém článku popsal i další faktory, jež ovlivňují poptávku motoristů po přepravě, včetně jejich paradoxního předsudku, že IAD je levnějším způsobem dopravy než VHD.³⁸ Proto i Litman vidí cestu spíše v kombinaci motivujícího nízkého jízdného VHD se zpoplatňováním užívání IAD; v praxi se však noví

³³ Holman, 2002, s.31

³⁴ Baum, 1973

³⁵ Litman, 2012

³⁶ Litman, 2012

³⁷ Litman, 2012

³⁸ Baum, 1973

cestující rekrutují z IAD jen z čtvrtiny až poloviny, zbytek tvoří chodci, cyklisté a lidé, kteří předtím používali sdílené typy dopravy.³⁹

1.2.3 Mohringův efekt

Zajímavý efekt z rozsahu nabídky ve veřejné dopravě popsal v roce 1972 Herbert Mohring.⁴⁰ Jedná se o jednu z pozitivních externalit veřejné hromadné dopravy, která souvisí s pozitivními úsporami z rozsahu. Jestliže je nějaký výchozí stav nabídky VHD a dojde k jejímu navýšení zvýšením frekvence spojů, zvýší se i poptávka po VHD, protože nový cestující ocení kratší čekací dobu na zastávkách. Tato nová dodatečná poptávka způsobí nutnost zvyšování kapacity spojů, čímž dochází k úspoře nákladů, nebo k opětovnému snižování intervalu mezi spoji. Na novou nabídku spojů multiplikačně znovu reaguje poptávka a to až do té doby, dokud se mezní náklady z přidaného spoje nevyrovnají s mezními výnosy. Velmi pozitivní přínos má Mohringův efekt na cestujícího, který využíval dopravu ještě před navýšením nabídky, protože nově má za stejnou cenu k dispozici větší komfort ve formě častějších spojů a přitom platí stejnou cenu. Mohringův efekt je však nutné brát s rezervou, protože každý dopravní systém má svá specifika a nad efektem může převážet úplně jiný vliv. Klíčové je zachování standardů kvality, například i míry obsazenosti vozidla, kdy přeplněná VHD může některé cestující naopak odradit.

1.3 Financování veřejné dopravy

Doprava sice v mnoha případech vystupuje a působí jako soukromá služba, avšak i privátní doprava je až na výjimky vždy poskytována na dopravních cestách, které buduje a spravuje stát (železnice, silnice, řeky). Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících (194/2010 Sb.) zakotvuje povinnost veřejného sektoru zajistit dopravní obslužnost. Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení a uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb včetně dopravy zpět, celkově přispívající k trvale udržitelnému rozvoji obvodu. K tomuto nařízení je přistupováno z toho důvodu, že v podstatné části trhu dopravy se nelze spolehnout na tržní mechanismy nabídky a poptávky. Ne vždy je dostatečná poptávka po VHD a soukromý sektor ji nebude poskytovat, protože by mu podnikání negenerovalo zisk.⁴¹

³⁹ Litman, 2012

⁴⁰ Mohring, 1972

⁴¹ Peková a kol., 2008, s.505-508

Z toho důvodu se veřejný sektor podílí na financování dopravní obslužnosti dotacemi, regulací jízdného, ale také budováním infrastruktury. Dotace směřují od objednavatele na úhradu provozních nákladů, ale i na nákup vozidel,⁴² v řadě nově přistoupivších zemích EU se na financování podílí i fondy EU.

Samotné financování probíhá prostřednictvím objednavatelů dopravy, kteří si u dopravce objednávají dopravní služby v určitém rozsahu. Vztah mezi objednavateli a dopravci reguluje v ČR převážně Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících (194/2010 Sb.) a jeho prováděcí předpisy jako je vyhláška o kompenzacích (296/2010), které vycházejí z Nařízení evropského parlamentu a rady ES č. 1370/2007. Nedílnou součástí procesu výběru dopravce je Zákon o veřejných zakázkách (137/2006 Sb.). Dále jsou oba subjekty dotčeny celou řadou zákonů upravujících podnikání v dopravě, regulaci provozu, dále Zákonem o ČD a SŽDC (77/2002 Sb.) nebo vyhláškami o jízdních a přepravních řádech.

Jestliže jsou splněny všechny podmínky výběru dopravce objednavatelem, případně je zakázka zadána napřímo,⁴³ vstupuje dopravce do tzv. závazku veřejné služby.

1.3.1 Objednavatelé

Objednavatelem se rozumí v tomto případě subjekt, který objednává dopravní obslužnost. Objednavatelem může být soukromý sektor nebo veřejný sektor. V případě smíšeného financování bývá většinou objednavatelem veřejný sektor a na provoz dopravy soukromý sektor přispívá skrze jeho rozpočet. Z hlediska zákona o veřejných službách ve smyslu závazku veřejné služby objednávají dopravu:

- **Stát**

Stát prostřednictvím Ministerstva dopravy ČR je objednavatelem dálkových vlakových spojů. Na Slovensku je Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoje (MDVRR) odpovědné také za objednávání regionální železniční dopravy a to je zásadní rozdíl oproti České republice.

- **Kraje**

Krajské zastupitelstvo dle zákona 129/2000 Sb. O krajích má vyhrazeno právo a povinnost stanovit rozsah základní dopravní obslužnosti, zpracovat plán dopravní obsluhy a základní dopravní obslužnost finančně i organizačně zajistit. Kraje jsou tedy

⁴² Peková a kol., 2008, s.513

⁴³ Tato výjimka se vztahuje na tzv. vnitřního dopravce, dále při malém objemu zakázky, při mimořádné situaci a speciální režim má i železniční doprava.

objednavatelem regionální autobusové a železniční dopravy. Na Slovensku jsou za zajištění regionální autobusové dopravy odpovědné Vyšší územní celky (VÚC).

- **Obce** (respektive svazek obcí)

Nad rámec základní obslužnosti dooběhávají a spolufinancují obce nadstandardní obsluhu svého území. Mohou tak činit vlastním výběrem dopravce, nebo příspěvkem kraji na nadstandardní objednávku.

S ohledem na fakt, že objednavatelů v rámci stejného území může být několik, hrozí, že dopravní obslužnost nebude zajištěna efektivně a řešena komplexně jako celek.

Nejnebezpečnějším důsledkem chaotického objednávání je souběh linek, během něhož dva dopravní prostředky zajišťují v podobném čase obsluhu stejné trasy, v důsledku čehož se cestující rozdělí mezi dopravní prostředky, přičemž by se dosáhlo významné úspory provozních nákladů, pokud by byl vypraven jen jeden spoj. Souběh linek může nastat mezi dvěma linkami v závazku veřejné služby, jakož i mezi dotovanou linkou a soukromou dopravou. Z toho důvodu v ČR jsou na autobusovou dopravu vydávány licence a je povinností dopravních úřadů krajů⁴⁴ zajistit, aby soukromá doprava nevedla k odčerpávání cestujících v dopravě veřejné; v takovém případě by licence neměla být vydána.⁴⁵

Časté souběhy na území bývalého Československa bývají mezi veřejnou autobusovou a železniční dopravou. To je dáno světově netypickým velkým rozsahem sítě železniční dopravy, která se dotacemi za Rakouska-Uherska rozrůstala i do nerentabilních oblastí.

Na Slovensku Zákon o cestnej doprave č. 168/1996 Z.z. říká, že kraj nebo obec musí vycházet z plánu dopravní obslužnosti při udělování dopravních licencí a při schvalování jízdních řádů, přičemž dbá na to, aby dopravní obslužnost byla zabezpečena vzájemným propojením veřejné pravidelné autobusové dopravy s veřejnou osobní dopravou na železniční dráze, a dbá na to, aby se zamezilo vykonávání souběžné veřejné osobní dopravy. V případě souběhu má přednost železniční doprava.

⁴⁴ V případě mezikrajské dopravy je vyžadován souhlas všech dotčených krajských úřadů, dále například Policie ČR nebo majitelů zastávek, kde bude autobus zastavovat.

⁴⁵ Typicky tato situace může nastat při spojení dvou velkých sídel, kdy veřejná doprava obsluhuje i malé obce mezi sídly. Pokud by soukromý dopravce nabízel stejnou cenu a spojení bez zastavení, odsál by cestující z objednaného spoje. Nicméně na problém je nutno vždy pohlížet komplexně, protože pokud je doba přepravy opravdu významně rozdílná, měl by objednavatel např. prokládat rychlá spojení bez zastávek těmi s mezistanicemi tak, aby si vzájemně nekonkurovala.

Nicméně i MDVRR SR ve svém Programu revitalizace železničních společností připouští, že nejsou vytvořené náležité podmínky pro respektování exkluzivity železniční dopravy.⁴⁶ Stav železniční infrastruktury na Slovensku je na mnohých místech tristní, neumožňuje atraktivní interval z pohledu cestujících, nemá vždy vhodně umístěné železniční zastávky a některé železniční úseky často nejsou schopny konkurovat ani v rychlosti spojení (dobou přepravy).

Všeobecně uplatňovaným řešením nedostatečné koordinace mezi jednotlivými druhy dopravy je vytvoření integrovaného dopravního systému IDS, který má za úkol sladit dopravu do jednoho celku tak, aby byl pro cestující co nejatraktivnější a uspokojoval při nízkých ekonomických nákladech co nejlépe dopravní potřeby obyvatelstva.⁴⁷

Koordinaci IDS zajišťují v krajích buď samotné odbory dopravy krajských úřadů, nebo jsou zřízeny příspěvkové organizace, akciové společnosti či společnosti s ručením omezeným, kde práva vlastníka vykonává kraj, obec, případně má kraj či obec určitý podíl.⁴⁸

1.3.2 Dopravci

Dopravcem se rozumí fyzická nebo právnická osoba provozující dopravu. Podle toho, zda se jedná o dopravu silniční či drážní, stanovuje podmínky a povinnosti dopravce Zákon o silniční dopravě (111/1994 Sb.) respektive Zákon o drahách (266/1994 Sb.).

Majoritním provozovatelem drážní vlakové dopravy v ČR jsou České dráhy, a.s., na území SR pak Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. (dále ZSSK), minoritní podíl mají další železniční dopravci jako Regiojet, Vogtlandbahn-GmbH, Arriva vlaky s.r.o. či GW Train Regio.

Regionální autobusovou dopravu, jakož i dálkovou mezikrajskou dopravu v minulosti provozovaly jednotlivé závody Československé automobilové dopravy (ČSAD) a její nástupci. Dnes působí na dálkových nedotovaných linkách celá řada soukromých dopravců v čele se Student Agency, k.s. a na regionálních většinou příměstských linkách lokální soukromí dopravci, kteří mají s kraji uzavřenou smlouvu o závazku veřejné služby.

Velmi důležitými dopravci jsou provozovatelé MHD, kde majoritu tvoří dopravní podniky vlastněné samotnými objednateli.

⁴⁶ Vláda SR. Program revitalizácie železničných spoločností. *Materiál a usnesenie programu rokovania*. [online] s.8

⁴⁷ Damborský a kol., 2014, s.15

⁴⁸ Damborský a kol., 2014, s.200-201

1.3.3 Závazek veřejné služby

Objednavatel v souladu s výše diskutovanou legislativou může s dopravcem uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících na základě výběrového řízení, nebo přímým zadáním pokud jsou splněny příslušné podmínky.

Dopravce tak vstupuje do závazku veřejné služby, kdy se zavazuje vypravovat spoje dle objednávky nejenom v rentabilních časech dopravní špičky, ale i v době přepravního sedla. Dopravce předkládá objednavateli finanční model výnosů, nákladů a čistého příjmu, který mu má potenciálně plynout z provozování daných linek; jsou to takzvané výchozí náklady a výchozí výnosy. V průběhu vykonávání objednané dopravy je dopravce povinen si vést přesnou evidenci všech výnosů a nákladů souvisejících s linkou v závazku veřejné služby. Po každém účtovacím období, náleží dopravci tzv. kompenzace, tedy částka, k jejímuž vyplácení se objednavatel zavázal v závazku veřejné služby a slouží k pokrytí prokazatelné ztráty z provozování veřejné dopravy. Součástí kompenzace je i přiměřený zisk, tedy skutečná ekonomická motivace provozovatele dopravy vůbec do závazku veřejné služby vstupovat. Vyhláška 296/2010 přiměřený zisk upravuje tak, že maximální možná výše výnosu na kapitál je 7,5%.⁴⁹ Pokud by míra zisku byla ve finančním modelu vyšší, nelze tuto smlouvu uzavřít, pokud byla tato smlouva již uzavřena, je považována za neplatnou.

Smlouvu je možné uzavřít v případě autobusové dopravy maximálně na 10 let a v případě převažující drážní dopravy na 15 let, možnost určitého prodloužení je u železniční dopravy možná jen v případě výrazné investice do vozového parku a to maximálně o dalších 5 let. V stávajícím systému je vlastníkem vozidla dopravce. U autobusové dopravy v současné době délka odepisování vozidla přibližně koreluje s délkou smlouvy. Problém však vzniká u železniční a drážní dopravy, kde je standardní doba životnosti vozového parku okolo 30 let. Na tento problém ukazuje i Bílá kniha koncepce veřejné dopravy v ČR, kdy v současné době není nijak vymyšleno, jak postupovat, pokud výběrové řízení určí jiného provozovatele. Převod vozidel se zdá být problematicky z hlediska nedostatečné údržby v poslední fázi smlouvy, kdy dopravce již ví, že bude předávat vozidla jinému subjektu.⁵⁰

1.3.4 Výdaje na veřejnou dopravu v ČR

Rozsah dotování veřejné dopravy v České republice má dlouhodobě rostoucí charakter. Jak vyplývá z tabulky č. 3, dotace krajských úřadů i státního rozpočtu narostly od roku 2005

⁴⁹ Zahrnut pouze kapitál nutný k zajištění daných linek, nikoliv kapitál celé společnosti.

⁵⁰ Bílá kniha Koncepce veřejné dopravy 2015-2020, 2015, s.45

z 11,5 miliard Kč na 19,3 miliard Kč. Důvodem však zdaleka není jen vyšší podíl veřejného sektoru na financování nákladů na dopravu, ale i výši celkové objednávky dopravy. Zatímco nárůst u linkové autobusové dopravy není příliš výrazný, u železnice se dotace nominálně zdvojnásobila. V roce 2008 již bylo známo, že není ze strany krajů dlouhodobě ufinancovatelná železniční regionální doprava, a proto došlo k dohodě s Vládou ČR na finanční podpoře. V roce 2009 bylo podepsáno „Memorandum o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční dopravou 2009-2019“, které zajišťovalo pravidelný transfer na kraje ve výši okolo 2,5 miliardy Kč, přičemž součástí byla inflační doložka.⁵¹ V současné době se jedná o budoucím pokračování transferu i po roce 2019 pro zajištění finanční stability veřejné železniční dopravy.

Tabulka č. 3 - Dotace do pravidelné veřejné linkové dopravy v milionech Kč v ČR

	2005	2010	2013	2014
Linková autobusová doprava (bez MHD)	4 331	5 193	5 654	5 825
Rozpočty krajských úřadů	3 691	4 823	5 184	5 275
Rozpočty obcí	640	370	470	550
Železniční doprava	7 166	12 528	13 288	13 523
Státní rozpočet	2 620	4 070	4 043	4 233
Dotace krajských úřadů	4 546	8 458	9 245	9 290
Celkem dotace	11 497	17 721	18 942	19 348

Zdroj: data převzata z ročenky dopravy 2014 MD ČR, vlastní zpracování

V tabulce č. 3 jsou sice uvedeny dotace na regionální a dálkovou železniční dopravu, podstatným výdajem jsou však i dotace na MHD, která není v Ročence MD zakalkulována. Na městskou hromadnou dopravu přitom připadá z 30 185 milionů osobokilometrů něco přes polovinu přepravních výkonů.⁵² Jelikož se nepodařilo dohledat komplexní shrnutí dotací na MHD za celou Českou republiku, jsou v tabulce č. 4 uvedeny alespoň běžné výdaje na provoz MHD v Praze, Brně a Ostravě, což jsou největší dopravní objednávky MHD v ČR.

⁵¹ Damborský a kol., 2014, s.13

⁵² Damborský a kol., 2014, s.193

Tabulka č. 4 - Běžné výdaje na provoz MHD v mil. Kč ve městech ČR

	2010	2013	2014
Praha	11 142	11 016	12 704
Brno	2 295	2 479	2 499
Ostrava	996	1 078	1 078

Zdroj: veřejně dostupné rozpočty měst, vlastní zpracování

1.4 Zavádění bezplatné přepravy (BP)

1.4.1 Přehled historických zkušeností a systémů s BP

S nárůstem IAD ve druhé polovině 20. století se municipality a státy snažily najít nějakou cestu jak zabránit narůstajícím kongescím a dalším externalitám. S růstem HDP a bohatství společnosti roste i mobilita,⁵³ tj. nemělo smysl pokusit se lidem bránit cestovat, ale jen přijít na způsob jak je přesunout do udržitelné VHD. Jednou z cest se v poslední dekádě 20. století ukázalo být bezplatné přepravování cestujících.

První experimenty s BP se začaly objevovat v malých německých městech. Ve městě Templin s pouhými 16,5 tis. obyvateli byl podíl IAD na vzdálenost nedosažitelnou pěšky a na kole téměř 90% a přitom provoz MHD byl dotován z celých 86%. Zde se jako logické řešení toto opatření přímo nabízelo; ve výsledku vedlo k nárůstu cestujících o 750%, bohužel měření ukázala, že pouze 10-20% nových uživatelů přešlo z IAD a naprostá většina byli chodci a cyklisté.⁵⁴

Prvním větším městem s BP byl od roku 1997 belgický Hasselt s přibližně 70 tis. obyvateli. Hasselt bývá dáván za pozitivní příklad, protože souběžně s odstraněním tarifů snížil počet parkovacích míst v parkovacích domech v centru z 1500 na 500, zakázal v některých ulicích podélné stání a tím zajistil nový jízdní pruh pro stávající dopravu; dále také cenově zatraktivnil dopravu cyklistickou.⁵⁵ Kumulativně došlo k nárůstu počtu přepravených cestujících v průběhu pěti let na téměř 12,5 násobek. Z hlediska nových uživatelů: 16% substituovalo z IAD, 12% byli cyklisti,⁵⁶ 9% chodci a naprostá většina lidé, kteří předtím vůbec necestovali v takovém rozsahu. Hlavně senioři značně zvýšili svou mobilitu, včetně častějších návštěv nemocnice. Hasselt zrušil BP od 1.1.2014 z finančních důvodů, v důsledku Mohringova efektu si MHD vynutila opakované dooběhávání vozokilometrů, až vzrostly

⁵³ Brůhová-Foltýnová, 2009, s.22

⁵⁴ Van Hulten, 2014, s.53-55

⁵⁵ Van Hulten, 2014, s.38-44

⁵⁶ Avšak počet cyklistů celkově neklesl, protože nízká cena městských kol přilákala nové uživatele.

náklady téměř na čtyřnásobek. Rozhodnutí o zrušení však nepřišlo z radnice Hasseltu, ale z regionálního úřadu Vlámka, který hradil 75% prokazatelné ztráty. I tak byl Hasselt nejdéle fungujícím městem s BP a prvním takového velkého rozsahu.⁵⁷

Dalším mezníkem v historii politiky dopravy zdarma je rozhodnutí prvního hlavního města nějakého státu Evropy a to Tallinnu zavést BP. Tento krok vstoupil všeobecně do povědomí Evropanů a silně ovlivnil řasu měst, která se jím inspirovala.⁵⁸ Tallinnská MHD je zdarma pro rezidenty od ledna 2013. Omezení na místní obyvatele mělo motivovat občany k registraci trvalého bydliště na území města. Tím by se zvýšil daňový výnos municipality a z něj by částečně bylo možné hradit propad tržeb. Podobnou strategii zvolilo i polské město Ząbki, ležící v bezprostřední blízkosti Varšavy a přitom plně obsluhované varšavskou MHD v rámci prvního pásma. Ząbki zavedly své vlastní autobusy zdarma mimo původní integrovaný systém, ale bezplatně je zpřístupnily pouze rezidentům.⁵⁹

Na přelomu roku 2014 a 2015 došlo k expanzi dopravy zdarma do dříve nepředstavitelných rozměrů. Slovenská republika zavedla neomezenou vlakovou dopravu zdarma pro všechny studenty, děti, důchodce a pobíratelé sociálních dávek a to na území celého státu. Opatření takového rozměru, kdy skupiny s nárokem na BP tvoří takovéto velké procento populace, nemělo v dopravní historii obdoby. Jediným částečně srovnatelným příkladem může být Nizozemí, kde už od roku 1991 mají zdarma veškerou dopravu, včetně MHD, studenti univerzit a vyšších odborných škol, na jejichž studium přispívá vláda.⁶⁰ Studenti jsou však omezeni výběrem, zda chtějí zdarma cestovat ve všední den, nebo o víkendech, přičemž mimo vybrané období mají 40% slevu na jednorázové lístky. Vláda Nizozemí ke kroku přistoupila z toho důvodu, že měsíční dotace na studenta, který bydlí u sebe doma, byla 100,25 €, zatímco pokud student bydlel v místě studia,⁶¹ musel mu stát dotovat i ubytování, což průměrně vyšlo 279,14 € na hlavu. Se zavedením BP řada studentů z ekonomických důvodů začala raději dojíždět do školy namísto hledání ubytování v místě výuky. Toto se ukázalo jako jedna z překážek uvažovaného zrušení BP, protože by způsobilo velký šokový

⁵⁷ Van Hulten, 2014, s.38-44

⁵⁸ Například rumunský Temešvár zkoušel BP od prosince 2013 do ledna 2014. Deklarovaným důvodem zrušení BP bylo, že BP neumožňuje čerpání prostředků z fondů EU. Zvláštní ale je, že Tallinn v současné době čerpá z fondů dotace na obnovu tramvajové trati.

⁵⁹ Van Hulten, 2014, s.79-84

⁶⁰ Podmínek je ještě několik, včetně vlastnictví nizozemského bankovního účtu, nizozemské rodné číslo, trvalé bydliště atd.

⁶¹ Ve smyslu na koleji, nebo v pronajatém bytě.

převyšuje poptávku na trhu s nemovitostmi. BP měla v Nizozemí i sociální charakter, výzkum v Denveru ukázal, že 28% studentů by si bez BP studium vůbec nemohlo dovolit.⁶²

Studentům je propláceno jízdné v omezené podobě i v jiných zemích. Například v Rakousku vlastnictví Die Schüler-Freikarte umožňuje bezplatně jezdit mezi místem bydliště a školou, podmínkou jsou však minimálně čtyři zpáteční cesty týdně.⁶³ V České republice proplácí cestování mezi domovem a školou Středočeský kraj.

Kromě seniorů a studentů jezdí bezplatně v některých oblastech i nezaměstnaní (Rzeszów)⁶⁴ a nízkopříjmoví (Eindhoven do 120% životního minima).⁶⁵

Příklady ze Švédska z posledních let jsou také velice pozoruhodné, protože v Surahammaru, Avestě a Ånge je kromě MHD zdarma bezplatná i doprava na zavolání.⁶⁶

V České republice se ve většině dopravních systémů zdarma přepravují děti a senioři, přičemž věková hranice je v každém systému trochu jiná. BP pro všechny bez rozdílu, včetně ekonomicky aktivních obyvatel, byla zavedena v Hořovicích a aglomeraci Frýdku-Místku.

1.4.2 Dělení a vymezení bezplatné přepravy

Bezplatnou přepravu lze vymežit a dělit dle několika kategorií a to podle skupin s nárokem na bezplatnou přepravu, podle časového vymezení BP, podle rozsahu BP a dle ceny BP pro cestující.

Podle vymezení skupin s nárokem na BP:

- **Pro všechny**

Každý návštěvník má možnost bezplatně se přepravovat. Např. Frýdek-Místek, PID.

- **Pro obyvatele vybraného území**

BP je vymezena jen na obyvatele dotčeného území, nárok na BP je nutné prokazovat například dokladem totožnosti s bydlištěm v daném místě. Např. Tallinn, Ząbki, Nizozemí (studenti).

⁶² Van Hulten, 2014, s.60-62

⁶³ Jančová a kol., 2013

⁶⁴ Van Hulten, 2014, s.74

⁶⁵ Van Hulten, 2014, s.65-70

⁶⁶ Van Hulten, 2014, s.86-93

- **Pro jednorázové návštěvníky**

Jediný známý model je Ženeva, kde jsou návštěvníci motivováni, aby přilétali letadlem a využívali MHD namísto IAD. Na letišti je přilétajícím zdarma vystaven 80 minutový lístek na MHD, následně po zaplacení městské daně v hotelu je možné jej vyměnit za čtyř denní lístek.

- **Pro konkrétní sociální skupiny**

Více méně ve všech zemích je částečně aplikována nějaká BP tohoto typu, například u dětí do 3 let, u seniorů, případně ZTP, nízkopříjmových, studentů či nezaměstnaných.

Podle časového vymezení BP:

- **Permanentní**

Platné neustále, bez ohledu na den v roce nebo čas. Např. Tallinn, PID, Hasselt, Frýdek-Místek, železnice SR.

- **Časově ohraničenou**

Je stanovena vymezená doba, kdy lze BP využívat. Buď je dána časově, nebo kalendářně. Příkladem časové může být Melbournský tarif „Early Bird Fare“, kdy každému cestujícímu, pokud dokončí jízdu do 7.00 ráno, nebude z čipové karty strhnuto jízdné. Příkladem kalendářního ohraničení může být například Brno, kdy majitel roční jízdenky může vzít s sebou zdarma o víkendu jednu osobu, Jelenia Góra (první den v měsíci) nebo MHD Košice, kde se ve vybrané dny v době rekonstrukce tramvajových tratí, přepravovali zdarma držitelé technických průkazů vozidel.

- **Dočasnou**

Vyhlášena na určité období. Často spojené s mimořádnou událostí např. státní svátkem, zvýšenou smogovou situací, rekonstrukcemi dopravních cest, které výrazně omezují fungování MHD, atd.

Podle rozsahu BP:

- **V rámci jednotlivých linek**

Platnost BP je omezena na určité linky. Poměrně rozšířené jsou bezplatné autobusy svázející k obchodním centrům. Jako další příklady lze uvést Hořovice a švédskou Kirunu, kde je v provozu vždy jedna bezplatná linka.

- **V rámci municipality**

Přeprava je bezplatná jen v rámci municipality, nevztahuje se tedy na příměstské linky, případně na úseky příměstských linek mimo území města. Příkladem může být PID, kde bezplatně jezdí děti do 15 let jen v rámci pražských pásem P+0. Dalšími vzorovým příkladem může být Tallinn.

- **V rámci IDS**

BP je platná v celém integrovaném dopravním systému, který nekopíruje zcela hranice kraje. Může k tomu dojít v situacích, kdy například IDS není plně dokončen.

Příkladem může být PID, kdy na území Středočeského kraje fungují odlišné podmínky BP pro PID, Středočeskou integrovanou dopravu a další dopravce.

- **V rámci kraje/regionu**

Zdarma je možné se přepravovat v rámci celého kraje, ovšem bez přesahů do okolních krajů. V ČR je známý příklad Středočeského kraje a proplácení žakovského jízdného, kdy žák se dopravuje zdarma z místa bydliště do školy a zpět, avšak pouze pokud bydliště i škola leží ve Středočeském kraji. Toto omezení je velice problematické ve spádové oblasti Prahy, kde mnoho žáků dojíždí do hlavního města za vzděláním, ale nemají na BP nárok.

- **V rámci celého státu**

Bezplatná přeprava je platná na území celého státu plošně. Například vlaková doprava na Slovensku, v Nizozemsku.

Podle ceny bezplatné přepravy pro cestující:

- **Skutečně bezplatná**

Cestující buď neřeší žádné formality a pouze nastoupí do vozidla, případně zřízení čipové karty není spojeno s žádným administrativním poplatkem. Příkladem mohou být slovenské železnice, kde se za vystavení průkazu na BP nic neplatí, nebo cestování MHD v Praze pro důchodce nad 70 let, kteří se prokazují jen občanským průkazem.

- **Pseudobezplatná**

Ve skutečnosti bezplatná není, protože zřízení nějakého potvrzení, nebo čipové karty je spojeno s administrativním poplatkem. Poplatek je však v porovnání s běžným tarifem spíše symbolický, proto i „pseudobezplatná“ přeprava je v této práci plně chápána jako BP.

2. Praktická část

Praktická část bakalářské práce je tvořena čtyřmi případovými studií. První je věnovaná hlavnímu městu Estonska, Tallinnu. Druhá studie se zabývá projektem „MHD zdarma“ ve Frýdku-Místku a spádové oblasti. Třetí analyzuje situaci v železniční dopravě ve Slovenské republice, která bezplatnou přepravu pro početné skupiny obyvatel zavedla jako vůbec první stát plošně. Poslední kapitola se věnuje Pražské integrované dopravě a rozebírá bezplatnou přepravu do 15 let, nad 65 let a snížení ceny ročního kupónu v roce 2015.

2.1 Bezplatná MHD v estonském Tallinnu

Tallinn je hlavním městem Estonska, celkem eviduje asi 437 tis. obyvatel a je vůbec prvním hlavním městem evropského státu, které bezplatnou přepravu, ve smyslu i pro ekonomicky aktivní obyvatelstvo, zavedlo.

2.1.1 Pozadí a okolnosti rozhodnutí o zavedení bezplatné přepravy

Tallinn, stejně jako naprostá většina měst v bývalém sovětském bloku, zažil od 90. let velmi výrazný nárůst IAD, povětšinou souvisící s růstem bohatství obyvatelstva a ústupem starého ekonomického systému, který veřejnou dopravu silně podporoval. V roce 2012 připadalo 425 automobilů na 1000 obyvatel, což je dvojnásobek oproti počátku 90. let.⁶⁷

Přesto však má Tallinn velmi výrazný podíl ekologicky udržitelné dopravy. Veřejnou dopravou se přepravuje 40% lidí, následuje chůzí s úctyhodnými 30%; IAD tvoří jen 26% z modálního poměru, nicméně s rostoucí tendencí v poslední dekádě.⁶⁸

Tallinn již v roce 2003 snížil ceny jízdného o 40% a také zavedl bezplatnou přepravu pro děti a důchodce. Na přelomu první a druhé dekády 21. století, kdy se politika bezplatné přepravy začala zvažovat, již 60% obyvatel stejně jízdné neplatilo, nebo mělo výraznou slevu. V roce 2010 se uskutečnil průzkum mezi Tallinňany, ze kterého vyplynulo, že 49% lidí vadí vysoká cena jízdného, déle kongesce 29% a nedostatečná frekvence spojů 21%.⁶⁹

⁶⁷ Cats, 2014, s.5

⁶⁸ Cats, 2014, s.5

⁶⁹ Cats, 2014, s.5

Na základě tohoto průzkumu vyvolalo vedení města, v jehož zastupitelstvu měla od roku 2009 pohodlnou většinu 60,6% Centristická strana Edgara Savisaara, místní referendum. Účast dosáhla jen 20%, z nichž 75% hlasujících se vyjádřilo pro zavedení BP MHD.⁷⁰

I přes nízkou účast brala Rada tuto vůli lidu jako závaznou a rozhodla se od roku 2013 referendu vyhovět. Nutno říct, že se pravděpodobně jednalo o politické rozhodnutí, hraničící s populismem s úmyslem obhájit nadpoloviční počet křesel v zastupitelstvu i po volbách plánovaných na říjen 2013.

Cílem BP bylo snížit počet lidí používajících IAD, omezit kongesce a podpořit užívání MHD jako trvale udržitelného způsobu přepravy. Záměr se vůbec nesetkal s podporou odborné veřejnosti. Existovaly celkem čtyři protiargumenty.

Zaprvé, cena jízdného už byla tak velice nízká, nebo žádná, takže všechny cenově citlivé skupiny obyvatel již byly uspokojeny.

Tallinn má významný podíl dopravy na krátkou vzdálenost chůzí a na kole, kterou bezplatná MHD může substituovat.

Dále bylo v návrhu uvažováno o bezplatné přepravě jen pro rezidenty, kvůli ostatním musel být zachován systém revizorů, takže na nich nebylo možné uspořít prostředky. Všichni neplatící rezidenti se budou muset při nástupu vždy přihlásit čipovou kartou, takže se ani nezrychlí nástup do vozidla.

Poslední argument souvisel opět s omezením na rezidenty, protože dopravní proudy v Tallinnu mají regionální charakter a stejně důležité a přepravně významné jsou i cesty obyvatel okolních obcí.⁷¹ Jak se později ukázalo, bylo omezení velmi důležité z hlediska udržitelnosti financování.

Přes výše uvedené protinázory, vstoupilo opatření v platnost a Centristická strana obhájila v říjnových volbách 52,65%, tedy nadpoloviční většinu v zastupitelstvu.⁷² Rozhodnutí však vyvolalo celou řadu konfliktů mezi hlavním městem, Estonskou republikou či dalšími obcemi a vyústilo v signifikantní izolovanost Tallinnu.

⁷⁰ Cats, 2014, s.5

⁷¹ Geley, 2014, s.24

⁷² Estonian Public Broadcasting, 2013

2.1.2 Proces zavádění bezplatné přepravy

Bezplatná přeprava pro rezidenty byla zavedena od 1.1.2013. Každý s trvalým pobytem ve městě si mohl za 2€ zakoupit čipovou kartu, kterou musel vždy při nástupu do vozidla přiložit k čtecímu zařízení, dále je povinností s sebou nosit i identifikační doklad, potvrzující trvalé bydliště v Tallinnu.

Zároveň s tímto opatření došlo i k navýšení kapacity spojů, respektive ke snížení intervalu mezi spoji vypravováním většího množství souprav, některé linky byly prodlouženy a celkový nárůst nabídky spojů se pohyboval okolo 9,6%.⁷³ V centrální části města došlo k zavedení 17 km preferenčních pruhů pro MHD, z účelem zvýšení obratu a celkové rychlosti vozidel. Také byly masivně přeinstalovány semaforey, aby byly schopné identifikovat vozy MHD a řídit světelnou signalizaci tak, aby se snížila jejich doba čekání.⁷⁴

Problémovým segmentem dopravy se stala městská vlaková doprava, která bezplatná nebyla. Aby nedocházelo k souběhům, kdy cestující inklinují k používání bezplatného prostředku, byla BP s účinností od 28.10.2013 rozšířena i na vlakovou dopravu při pohybu ve vnitřních hranicích města.

2.1.3 Náklady na zavedení BP a zdroje financování

2.1.3.1 Propad tržeb z jízdného

Se zavedením BP nebyl očekáván výrazný propad tržeb, protože jednotlivé jízdné a původní tarif zůstal zachován; lidé bydlící mimo Tallinn nemají možnost si čipovou kartu pořídit a nadále za dopravu platí. Propad tržeb hrozil pouze z jízdného, jež platili místní. S ohledem na fakt, že cena byla sama o sobě poměrně nízká,⁷⁵ že 36% pasažérů jezdilo bezplatně již do té doby a 24% obyvatel mělo nárok na výraznou slevu, byl očekávaný propad tržeb vyčíslen na 14,3 mil. €. ⁷⁶ Tento odhad by následně navýšen o 1,5 mil. € z důvodu rozhodnutí zavést BP také při využívání národního železničního dopravce Elron.⁷⁷ Tržby se na financování MHD ve městě podílely v roce 2012 jen 33%, celková dotace dopravním podnikům činila 53 mil. €.

⁷³ Cats, 2014, s.8

⁷⁴ Geley, 2014, s.23

⁷⁵ Snížena o 40% v roce 2003.

⁷⁶ Cats, 2012, s.3

⁷⁷ Aas, 2015, s.5

2.1.3.2 Financování prokazatelné ztráty

Zvýšení prokazatelné ztráty MHD bylo nutné hradit prostřednictvím kompenzace z městského rozpočtu, přičemž se musely najít zdroje financování.

Město počítalo s faktem, že možnost bezplatné MHD bude motivovat mnoho lidí reálně žijících v Tallinnu, aby se přihlásili k trvalému bydlišti a to včetně cizinců. Dále se očekávalo, že část lidí bydlících v okolních obcích, ale s příbuznými ve městě, využije možnosti k přehlášení trvalého pobytu k nim, aby tím získali nárok na BP. Trvalý pobyt je v rozpočtovém určení daní Estonska rozhodující z hlediska nárokového podílu municipalit na výběru daní, lokální celky si nechávají 57,9%⁷⁸ z daně z příjmu fyzických osob⁷⁹. Pokud je plátcem cizinec bez trvalého pobytu v Estonsku, jeho daň z příjmu náleží v plné výši centrální vládě.

Další úspory nákladů, přibližně 10 mil. € se očekávaly ze sloučení dvou dopravních podniků Tallinna Autobussikoondis a Tallinna Linnatranspordi⁸⁰ do jednoho celku.⁸¹

Výdaje vyčleněné v rozpočtu na veřejnou dopravu Tallinnu činí v roce 2015, 63 mil. €, což je nárůst o 8 mil. € oproti roku 2012. Prokazatelná ztráta dopravců se zvýšila o 11 mil. €, což jsou odhadované náklady BP v Tallinnu, avšak tato částka byla plně kompenzována příjmem 14 mil. € z nových obyvatel s registrovaným trvalým bydlištěm. Náklady také částečně poklesly fúzí dvou dopravců, nicméně kalkulace výše úspor z tohoto kroku není nikde k dispozici a dopravní podniky ji nikdy neprovedly.⁸²

2.1.4 Důsledky zavedení bezplatné přepravy

2.1.4.1 Změna poptávky po veřejné dopravě

Se zavedením bezplatné přepravy se předpokládalo, že lidé budou více motivováni využívat MHD, zvýší se spotřebitelský přebytek a jejich náklady ještě více poklesnou v porovnání s dalšími druhy dopravy, zamýšleno převážně oproti IAD. Pokles ceny doprovázela ještě dvě další opatření a to zvýšení nabídky spojů a pokus o zrychlení MHD ve městě prostřednictvím preferenčních pruhů.

⁷⁸ Eurostat 2014, s.70

⁷⁹ Rozpočtové určení říká, že ze státem stanovené daně z příjmu má municipalita nárok na 11,57% příjmu občana s trvalým bydlištěm. Zbytek procentní výměry náleží státu. V roce 2015 byla daň z příjmu snížena z 21% na 20%. Podíl municipalit se zvýšil, nikoliv však procentní výše. Změna daňové sazby státem tedy nemá vliv na příjem municipalit, za předpokladu stejných zdaňovaných příjmů.

⁸⁰ Autobusová a trolejová doprava byly ve městě institucionálně odděleny.

⁸¹ Cats, 2012, s.3

⁸² Vyjádření odboru Dopravy Tallinnu zaslané v mailové komunikaci.

K prvnímu vyhodnocení s reálnou vypovídající hodnotou došlo k lednu 2014, tedy rok od zavedení opatření. Počet přepravených cestujících se zvýšil o pouhé 3%, což je velice nízký nárůst. Samotné zavedení BP se podílelo jen 1,2%. Většina (1,8%) nových cestujících začala MHD využívat kvůli zvýšené nabídce spojů a dopravním opatřením v centru města.⁸³

Právě dopravní opatření, ve smyslu preferenčních pruhů v centru města, lze vnímat velmi pozitivně. Z měření plyne, že rychlost vozidel veřejné dopravy v centru se zvýšila a IAD zde klesla o 6%.⁸⁴

Celková průměrná rychlost se však nezměnila a zůstala na 19,1 km/h a to z důvodu pokračujícího nárůstu IAD na okraji města (8%).⁸⁵ Lidé dojíždějící do Tallinnu z okolních obcí bezplatně nejezdí a proto i nadále řada z nich preferuje IAD. Narůstající dopravní zácpy na klíčových komunikacích zpomalují i vozidla veřejné dopravy, které nemají oddělenou dopravní cestu.

Naprosto odlišně se vyvíjela situace ve vlakové dopravě, která byla zahrnutá do BP až koncem října 2013. Počet cestujících využívajících příměstskou železnici uvnitř metropole se zvýšil o dramatických 600%⁸⁶ po delším období, kdy počet cestujících klesal.⁸⁷ Vlaky představují rychlý způsob přepravy z periferie do centra a na rozdíl od ostatní MHD jsou zcela neovlivnitelné dopravními kongescemi.⁸⁸

Tabulka č. 5 - Celkový počet přepravených cestujících na vybraných příměstských vlakových linkách v Tallinnu

	2010	2011	2012	2013	2014
Tallinn-Riisipere	681 400	710 200	552 700	533 200	834 500
Tallinn-Paldiski	760 300	794 800	590 800	637 800	1 124 300
Tallinn-Keila	325 000	279 700	204 800	282 400	447 900
Tallinn-Kloogaranna	187 600	195 400	143 500	157 200	156 600
Tallinn-Pääsküla	103 300	102 300	64 200	50 100	135 000

Zdroj: interní data Elron (AS Eesti Liinirongid)

⁸³ Cats, 2014, s.6-8

⁸⁴ Aas, 2015, s.4

⁸⁵ Cats, 2014, s.6-8

⁸⁶ Aas, 2015, s.5

⁸⁷ Bohužel tento nárůst je třeba brát s rezervou. V Tallinnu nebyla stále zavedena integrace vlakové dopravy do MHD, takže předplatné kupóny pro Tallinn neplatí na vlaky. Se zavedením BP tak byla železniční doprava de facto zaintegrována, ovšem pouze pro rezidenty. Lidé bez trvalého pobytu v hlavním městě musí nadále do vlaku kupovat separátní jízdenky, přestože vlastní časový lístek pro Tallinn-město.

⁸⁸ Tallinn nemá metro, proto jsou vlaky jediným dopravním prostředkem s touto vlastností.

2.1.4.2 Potlačení jiných ekologických substitutů k veřejné dopravě

Jedním z negativních projevů zavedeného opatření je substituce jiných ekologických způsobů přepravy MHD. Tallinn sám o sobě má velmi vysoký modální poměr pro pěší dopravu. Mezi chodci existovali tací, kterým pro běžný pohyb po městě stačilo vlastní tělo, případně kolo, a jen příležitostně si dokupovali jednorázové jízdenky. Tito lidé si nově pořídili čipovou kartu a jezdí s MHD i na krátké vzdálenosti.

Toto potvrzuje fakt, že se snížila průměrná délka přepravy z 2,72km na 2,4km, tedy přibližně o 11,8%.⁸⁹

2.1.4.3 Registrace k trvalému pobytu a odčerpání daňových příjmů jiných subjektů veřejného sektoru

Od roku 2012, tedy od doby kdy si občané schválili referendem bezplatnou přepravu, se přihlásilo k trvalému pobytu do roku 2015 přes 22 tis. nových obyvatel. Populace v hlavním městě se tím zvýšila o 5%. V roce 2016 očekává vedení města, že počet obyvatel dosáhne 440 tis.⁹⁰ Růst je v naprostém kontrastu s celým Estonskem, kde dochází již řadu let k poklesu celkové populace.⁹¹

Tabulka č. 6 - Populace města Tallinn

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Počet obyvatel	401 372	404 005	406 703	411 980	416 144	430 106	434 810
Přírůstek obyvatel	-	2 633	2 698	5 277	4 164	13 962	4 704

Zdroj: Jaakola, Ari, a kol., 2014

Dodatečné navýšení daňového příjmu z těchto nových obyvatel město vyčíslilo na 14 mil. €⁹², což plně pokrylo náklady na provoz BP. Není známé, jaký podíl z příbytku tvoří lidé s motivací získat nárok na BP, avšak lze očekávat, že motivováni budou spíše lidé s nižšími příjmy. Tuto tendenci potvrzuje i Vrubel v dotazníkovém šetření ve Frýdku-Místku.⁹³ Průměrný odvod daně z příjmu v Estonsku činil v roce 2012 - 1 728€.⁹⁴ Jestliže noví obyvatelé (22 tis.) přinesli do rozpočtu ročně 14 mil. €, znamená to, že jejich průměrný odvod

⁸⁹ Cats, 2014, s.8

⁹⁰ Aas, 2015, s.3

⁹¹ Kairit, 2015, s. 59

⁹² Aas, 2015, s.3

⁹³ Vrubel, 2012, s. 26-27

⁹⁴ Eurostat, 2014, s.76

činí jen 636€, z toho zle usuzovat, že výrazný podíl z nově přihlášených tvoří nízkopříjmoví jedinci, kteří spíše byli motivováni bezplatnou MHD.

Je-li prokazatelná ztráta financována tímto způsobem, je vhodné se zamyslet nad samotným původem těchto daňových příjmu. Zcela jistě se nejedná o nové daňové prostředky, které před opatřením veřejný sektor neodčerpával od poplatníků. Je pravděpodobné, že těchto 14 mil. € jsou povětšinou bývalé daňové příjmy jiných municipalit, kde byli registrováni plátcí před tím. Okolní obce se mohou cítit poškozené, pokud se někteří občané fakticky odregistrovali, avšak nadále v obcích žijí a ony hradí náklady spojené s jejich pobytem. Spor vyvrcholil odmítavým postojem obcí okolo Tallinnu účastnit se jednání, na kterých se nastavuje příspěvek na financování regionální dopravy projíždějící Tallinnem. Ve výsledku byl Tallinn nucen nadstandardně dotovat regionální dopravu mimo své katastrální území.⁹⁵ Jedinou výjimku tvoří obec Keila a její spádová oblast, která se k BP připojila v únoru 2013.⁹⁶

Dlouhodobý spor o bezplatnou přepravu pokračoval také s centrální vládou, která se vůči této politice vyhranila. U cizinců, kteří dříve legálně pracovali v Tallinnu a neměli zřízení trvalý pobyt, náležela daň z příjmu centrální vládě v plné výši, nově se o ní musí dělit s municipalitou. Velkým předmětem kritiky je také dotace pro Tallinn z roku 2011, kdy stát prodal přebytečné emisní povolenky Španělsku za 45 mil. € a tyto prostředky poskytl hlavnímu městu na nákup 15 jednotek tramvají. Pro vládu je těžce stravitelné, že Tallinn nevynaložil vlastní zdroje na nákup vozového parku, ale namísto toho zavedl bezplatnou přepravu.⁹⁷ Vláda Estonska také zablokovala hlavnímu městu plánované zavedení tzv. „congestion pricingu“⁹⁸, což byla čistě politická pomsta, protože toto opatření mohlo mít reálně pozitivní vliv na užívání MHD a potlačení dopravních kongescí.⁹⁹

Představitelé Tallinnu si patrně toho, že dojde k odčerpání daňových příjmů od výše zmíněných, byli vědomy. Město spustilo dokonce paralelně kampaň *Registereeru Tallinlaseks* vyzývající všechny k registraci.¹⁰⁰

⁹⁵ Geley, 2014, s.28-29

⁹⁶ Van Hulten, 2015, s.27

⁹⁷ Geley, 2014, s.26

⁹⁸ Zde myšleno jako zpoplatnění jízdy automobilem na vybraných úsecích silnic v ranní špičce.

⁹⁹ Největším problémem jsou hlavní tahy směrem do centra na okraji města. Doprava zde narostla o 4% i přes politiku bezplatné dopravy. Přepavní rychlost MHD je v těchto lokalitách velice nízká, i proto volí lidé často IAD. Výjimku tvoří jen spádové oblasti, kde lze využít železnici.

¹⁰⁰ Geley, 2014, s.28

2.1.4.4 Sociální aspekt a důsledky bezplatné přepravy

Tvrdé voličské jádro Centristické strany tvoří převážně důchodci a ruskojazyčná populace Tallinnu.¹⁰¹ Jedním z vysvětlení zavedení BP přes odmítání dopravními experty, mohl být pokus získat potřebné hlasy ve volbách do zastupitelstva 2013.

Jelikož důchodci měli BP již před rokem 2013, zůstává jako cílová skupina voličů ruskojazyčné obyvatelstvo. Zajímavé je, že část ruskojazyčných rezidentů nemůže volit v parlamentních volbách, ale může volit ve volbách komunálních, nemají totiž občanství.

V dobách SSSR přesídlilo na území Estonska poměrně významné množství Rusů. Po rozpadu se sice asi 70 tis. etnických Rusů vydalo do Ruské federace, avšak významná část jich zůstala v Estonsku. Rusové tvoří dnes přibližně jednu třetinu populace Tallinnu¹⁰², přičemž pokud se vezmou ruskojazyční jako celek, jedná se téměř o 40% rezidentů. Významnější procento z nich je odkázáno na využívání MHD, řada z nich plně nelegalizovala svůj pobyt, respektive nenabyla občanství. Důvodem byla stále přetrvávající represivní politika Estonska vůči menšinám a velice přísné podmínky pro jeho získání, včetně velmi těžkých jazykových zkoušek.

Z výše zmíněného důvodu je mezi příslušníky těchto menšin více nezaměstnaných a nízkopříjmových než mezi Estonci. BP má pro tyto obyvatele dva motivující prvky. Nezaměstnaný ušetří své omezené prostředky a může BP využít pro hledání práce v různých částech města. Zároveň se posunula hranice mzdy, kdy se nezaměstnanému už vyplatí nechat se zaměstnat, spíše než zůstat na sociálních dávkách, protože až do zavedení BP kalkuloval, že pokud bude za prací dojíždět, bude si muset hradit cestovné a o to nižší bude jeho disponibilní důchod.

Analýza jednotlivých městských čtvrtí Catse a spol. potvrdila, že největší nárůst poptávky po MHD byl zaznamenán v severovýchodní části města, Lasnamäe, která má největší hustotu zalidnění a je charakteristická vyšší mírou nezaměstnanosti. V této čtvrti tvoří dominantní většinu právě ruskojazyčné obyvatelstvo.¹⁰³

¹⁰¹ Geley, 2014, s.25

¹⁰² Visitesnonia, 2015

¹⁰³ Cats, 2014, s.7

2.1.4.5 Politicky těžce vratné rozhodnutí

Cesta zpět a zrušení BP se zdá v současné době již naprosto nepředstavitelná. Jestliže před opatřením existovala kritika ze strany opozice, která věcně argumentovala názory expertů, dnes již všechny politické strany s reálnou šancí účastnit se vedení města o zrušení BP neusilují. Plně si nejspíše uvědomují, že by se jednalo o politickou sebevraždu.¹⁰⁴ Tallinn se navíc v tuto chvíli tímto krokem zviditelňuje a prezentuje v pozitivním světle ve světě. Svě dobré zkušenosti, i když leckdy se skreslenými daty prezentovali například na konferenci v Avestě (2015) nebo na speciální letní škole University of Tallinn k BP.¹⁰⁵ Zajímavé je, že na Národním silničním úřadě Estonska vznikl propočet roční ceny zavedení bezplatné přepravy na území celého státu, včetně dálkových spojů. Zvýšené náklady byly vyčísleny na dalších 30 mil. €, v kalkulaci se počítá i s navýšením spojů z důvodu vyšší poptávky.¹⁰⁶

2.1.5 Zhodnocení zavedení BP v Tallinnu

Politiku BP v Tallinnu lze z objektivního hlediska vnímat spíše záporně. Vyhodnocení opatření ukazuje, že zavedení BP má jen nevýznamný vliv na zvýšení poptávky po veřejné dopravě. Mnohem účinnější se ukazuje strategie navyšování nabídky spojů a restriktivní opatření vůči podhodnocené IAD. Ta za rok 2013 vzrostla v Tallinnu o 4%, avšak zaznamenala významný pokles v centru města, za což nesou zásluhu preferenční pruhy pro MHD. IAD by bez BP patrně rostla ještě razantněji. Růst IAD táhnou hlavně dojíždějící, kteří nemají nárok na BP a způsobují kongesce na hlavních tazích do centra. Jelikož Tallinn nemá metro - a autobusy s trolejbusy sdílí dopravní cestu s IAD, je MHD na těchto tazích také neatraktivní, protože má ještě nižší přepravní rychlost oproti IAD z důvodu zastavování v zastávkách. Důkazem tohoto je vlaková doprava, která není zasažitelná kongescemi a po začlenění do BP zaznamenala obrovský nárůst cestujících.

Negativně se BP projevila u jiných ekologických dopravních substitutů, např. chůze a jízdě na kole. Kde občané dříve zřídka využívající MHD a chodící povětšinou pěšky, se nyní více nechají vozit.

Z hlediska financování hlavní město na opatření nedoplácí, naopak má díky němu vyšší příjmy do rozpočtu. Politická reprezentace využila faktu, že v Estonsku mají municipality nárok v rámci rozpočtového určení daní na významný podíl daně z příjmu u rezidentů a odsála

¹⁰⁴ Van Hulten, 2015, s.30

¹⁰⁵ Van Hulten, 2015, s.28

¹⁰⁶ Van Hulten, 2015, s.27

přestěhování lidí do Tallinnu daňové příjmy centrální vlády a ostatních obcí. Toto vedlo k pokračujícím konfliktům mezi Tallinnem a ostatními.

K pozitivním aspektům je možné ještě přičíst zlepšení sociální situace nízkopříjmových osob a lidí s problémem najít si zaměstnání, protože jim zaručila rovné právo na mobilitu. Šetří jejich už tak omezené zdroje a zjednodušuje jejich migraci za prací v rámci města. Z velké části se jedná o ruskojazyčnou menšinu, jejímiž hlasy v komunálních volbách 2013 jsou zřejmě důvodem zavedení BP v Tallinnu.

2.2 Bezplatná MHD ve Frýdku-Místku a přilehlých obcích

Frýdek-Místek je dvojměstím dvou dříve samostatných měst Frýdek a Místek, jejichž hranice byla dříve tvořena řekou Ostravicí. V bývalém okresním městě žije 58 126 obyvatel,¹⁰⁷ ale počet lidí v spádové oblasti je přibližně 110 tis.¹⁰⁸ V této oblasti Moravskoslezského kraje byl v minulosti ve velké míře koncentrován těžký průmysl, z důvodu lehké dostupnosti černého uhlí. Z toho důvodu patří Ostravsko-karvinská pánev a okolí k místům s nejvíce poškozeným životním prostředím v České republice. Nezaměstnanost v Moravskoslezském kraji patří k nejvyšším v České republice a hrubá mzda naopak k nejnižším.

2.2.1 Zdůvodnění zavedení bezplatné MHD

S platností od 27.3.2011 spustilo statutární město Frýdek-Místek (dále také FM) v ČR unikátní projekt MHD zdarma. Vedení města zdůvodnilo tento krok jako opatření proti pokračujícímu nárůstu IAD, která se ve městě výrazně projevuje formou externalit (výfukové plyny, otřesy, hluk). Opatření bylo vyhlášeno jako dočasné, do doby než bude dokončen silniční obchvat města.¹⁰⁹ Počátek výstavby se v optimistických variantách plánoval již na rok 2012, avšak kvůli sporům ohledně výkupu pozemků a aktivitám ekologických hnutí je reálné začít s výstavbou nejdříve ve druhém kvartálu roku 2016.¹¹⁰ Náměstek primátora Karel

¹⁰⁷ Stav k 1.1.2015, dostupné na oficiálních stránkách města: <http://www.frydek-mistek.cz/cz/o-meste/informace-o-meste/statisticke-informace/>

¹⁰⁸ Širc, 2015, s.2

¹⁰⁹ MATEJKOVÁ, Jana. MHD zdarma. *Frýdek-Místek oficiální web města*. [online]

¹¹⁰ MORYS, Lukáš. Najdou se na obchvat peníze?. *Frýdecko-Místecký a Třinecký deník*. [online].

Deutscher se však pro Frýdecko-Místecký a Třinecký deník vyjádřil, že prostředky vyčleněné z Fondu dopravní infrastruktury pro rok 2016 nepokryjí ani přípravné práce.¹¹¹

Projekt MHD zdarma se od svého spuštění rozšířil za samotné územní hranice města do okolních obcí, vedl ke zlepšení životního prostředí v obci a měl několik dalších efektů na mobilitu v regionu.

2.2.2 Podmínky bezplatné přepravy

Nárok na bezplatnou přepravu ve Frýdku-Místku mají všichni lidé bez rozdílu v občanství, zcela nezávisle na věku. Nárok není ani geograficky ohraničen, jako v případě Tallinnu, kde se vztahuje jen na obyvatele s trvalým bydlištěm na území města.

Podmínkou pro využívání bezplatné dopravy je zakoupení nepřenosné čipové karty za cenu 299Kč.¹¹² Spolu s vyplněnou žádostí je nutné prokázat se dokladem totožnosti, dodat průkazovou fotografii a ověřené potvrzení o bezdlužnosti vůči městu.¹¹³ Potvrzení o bezdlužnosti vydávají úředníci magistrátu Frýdku-Místku. Průměrná doba vyřízení čipové karty je cca 15 kalendářních dnů, následně je na ni při vyzvednutí nahrán roční kupón za 1Kč.¹¹⁴ Prakticky se tedy nejedná o dopravu „zdarma“, ale za symbolický tarifní poplatek.

Nástup do autobusů MHD byl před zavedením BP pouze předními dveřmi, město se rozhodlo tento model zachovat pro udržení bezpečnosti a kontroly nad platícími cestujícími. Cestující s nárokem na BP se prokazuje při nástupu čipovou kartou.

Z hlediska skupin, které si zažádaly o čipovou kartu, je zajímavé zjištění kolegy Vrubela, který na testovaném vzorku 300 osob ve FM zjistil, že hranice pro využívání „bezplatného“ tarifu je 25 000 Kč čistého příjmu. Nad tento příjem již žádný z dotázaných čipovou kartu nevlastní.¹¹⁵

¹¹¹ MORYS, Lukáš. Najdou se na obchvat peníze?. *Frýdecko-Místecký a Třinecký deník*. [online].

¹¹² Občané nad 70 let si mohou kartu pořídit jen za 180Kč.

¹¹³ Zakomponování potvrzení o bezdlužnosti mělo dva pozitivní motivy. Přimět občany s menšími nesplacenými dluhy vůči městu, aby je zaplatili, protože se jim jejich splacení prostřednictvím nároku na BP vrátí. A také vyloučit z přepravy bezdomovce.

¹¹⁴ MATĚJKOVÁ, Jana. MHD ZDARMA – změna ve vydávání potvrzení o bezdlužnosti. *Frýdek-Místek oficiální web města*. [online].

¹¹⁵ Vrubel, 2012, s.26-27

2.2.3 Růst poptávky po veřejné dopravě a rozšiřování sítě do okolních obcí

Souběžně se zavedením BP došlo k poměrně výraznému přiblížení 250 tis. vozokilometrů ze strany města (cca o 20%).¹¹⁶ Síť MHD se rozšířila do Skalice, což je exkláva spadající plně pod město, a zároveň došlo ke zkrácení intervalů spojů, významně byla posílena obsluha městských částí: Chlebovice, Zelinkovice, Lysůvky a Lískovec.¹¹⁷ Toto souběžné opatření mělo připravit MHD na případnou zvýšenou poptávku ze strany cestujících, ale i zkvalitnit přepravu zkrácením intervalu a tím motivovat více lidí k využívání MHD.

Během prvních tří týdnů bylo vydáno 6 500 čipových karet a počet každodenně přepravených osob vzrostl o 10,5%. Zároveň vzrostly tržby z výběru jednotlivého jízdného, což bylo interpretováno jako vyšší využívání MHD z důvodu větší nabídky spojů.¹¹⁸ Je však třeba brát v potaz, že jednorázové doklady mohli nakupovat i lidé, kteří se v nejbližší době chystali zřídit čipovou kartu, nebo již čekali na její vydání. Protože jim skončila platnost časového lístku, v přechodném období se více vyplatilo kupovat jednotlivé jízdné, než investovat do měsíčního kupónu. Do konce roku se počet držitelů čipových karet navýšil na 9 783 osob.¹¹⁹ Koncem roku 2014 vlastní čipovou kartu přes 21 tis. osob, což je přibližně 25% obyvatel obsluhovaného území.¹²⁰

Souběžně s MHD obsluhovaly Frýdek-Místek příměstské linky financované Moravskoslezským krajem, na které Frýdek-Místek přispíval v roce 2011 - 2,9 mil. Kč. Bezplatná přeprava se na tyto linky nevztahovala a při jejich využití museli majitelé čipových karet platit standardní tarif.¹²¹ Tyto příměstské linky stály na počátku obratu ve financování regionální dopravy a v expanzi MHD zdarma do okolních obcí.

V roce 2012 bylo rozhodnuto o zavedení bezplatných spojů MHD mimo území Frýdku-Místku. Město s platností od 10.6.2012 převzalo od kraje dvě příměstské linky Frýdek-Krásná a Hukvaldy-Řepiště; zrušilo jejich zapojení do IDS a zavedlo na ně městský tarif. Cena jednorázového lístku klesla ze 17 Kč na 10 Kč a na lince bylo možné cestovat i bezplatně s čipovou kartou.¹²² Nová cena přepravy vedla ke zvýšení poptávky. Ke konci roku 2013

¹¹⁶ Širc, 2011, s.7

¹¹⁷ MATĚJKOVÁ, Jana. MHD zdarma. *Frýdek-Místek oficiální web města*. [online]

¹¹⁸ Širc, 2011, s.11

¹¹⁹ ZAVADIL, Lukáš. O MHD zdarma je velký zájem. *Polar, Moravskoslezská televize*. [online]

¹²⁰ Širc, 2015, s.4

¹²¹ MATĚJKOVÁ, Jana. MHD zdarma. *Frýdek-Místek oficiální web města*. [online]

¹²² ŠTALMACH, Darek. Frýdecká MHD bude jezdit na Visalaje. Svezení vyjde na deset korun. *IDNES.cz / Ostrava a Moravskoslezský kraj*. [online]

vyžívalo linku do Hukvald denně téměř 400 lidí, oproti 240 před převzetím, to představuje nárůst o 67%.¹²³

Projekt MHD zdarma se následně rozšiřoval do dalších obcí. Po Sviadnovu se v prosinci roku 2013 připojily Staříč, Paskov, Žabeň, Baška, Staré Město a Janovice.¹²⁴ Od 31.8.2014 se zapojily Palkovice, Kozlovice, Metylovice, Fryčovice, Pržna, Brušperk a Nová Bělá.¹²⁵ Expanze pokračovala i v roce 2015, kdy po dlouhých jednáních s úřadem Moravskoslezského kraje, bylo dotaženo do konce zavedení bezplatné MHD do obcí Nošovice a Dobrá. První „bezplatný“ spoj vyjel od 13.12.¹²⁶ Jednání s dalšími obcemi pokračují.

V konečném důsledku expanze této politiky do okolních obcí znamenala nejenom převzetí cestujících, kteří již před tím využívali příměstské linky, ale na základě zákona klesající poptávky i nárůst počtu lidí využívajících veřejnou dopravu v důsledku poklesu ceny. V porovnání s rokem 2010 vzrostl počet přepravovaných cestujících do roku 2014 v MHD Frýdek-Místek o 76,8%. Při porovnání prvních sedmi měsíců roku 2014 a 2015, došlo opět k nárůstu o 10,3%.¹²⁷

Tabulka č. 7 - Počet přepravených cestujících systémem MHD Frýdek-Místek

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
leden	349 052	350 139	453 946	482 855	572 353	630 089
únor	336 265	308 637	433 099	443 985	523 500	609 406
březen	352 175	366 755	472 655	501 316	595 013	642 496
duben	328 087	354 597	432 485	511 860	571 729	631 343
květen	326 528	382 510	444 198	492 576	547 556	594 246
červen	319 757	372 930	430 239	450 518	536 523	604 748
červenec	232 369	288 101	333 514	375 918	446 114	473 264
srpen	245 278	327 542	362 571	384 431	444 062	
září	320 664	403 221	423 678	487 302	625 403	
říjen	285 789	420 374	501 771	528 280	658 486	
listopad	350 698	444 456	505 293	532 064	622 973	
prosinec	354 971	415 924	439 299	485 913	579 175	
suma	3 801 633	4 435 186	5 232 748	5 677 018	6 722 887	4 185 592

Zdroj: interní data Komise pro dopravu Frýdek-Místek

¹²³ MATĚJKOVÁ, Jana. Město rozšiřuje MHD zdarma i do dalších obcí. *Frýdek-Místek oficiální web města*. [online]

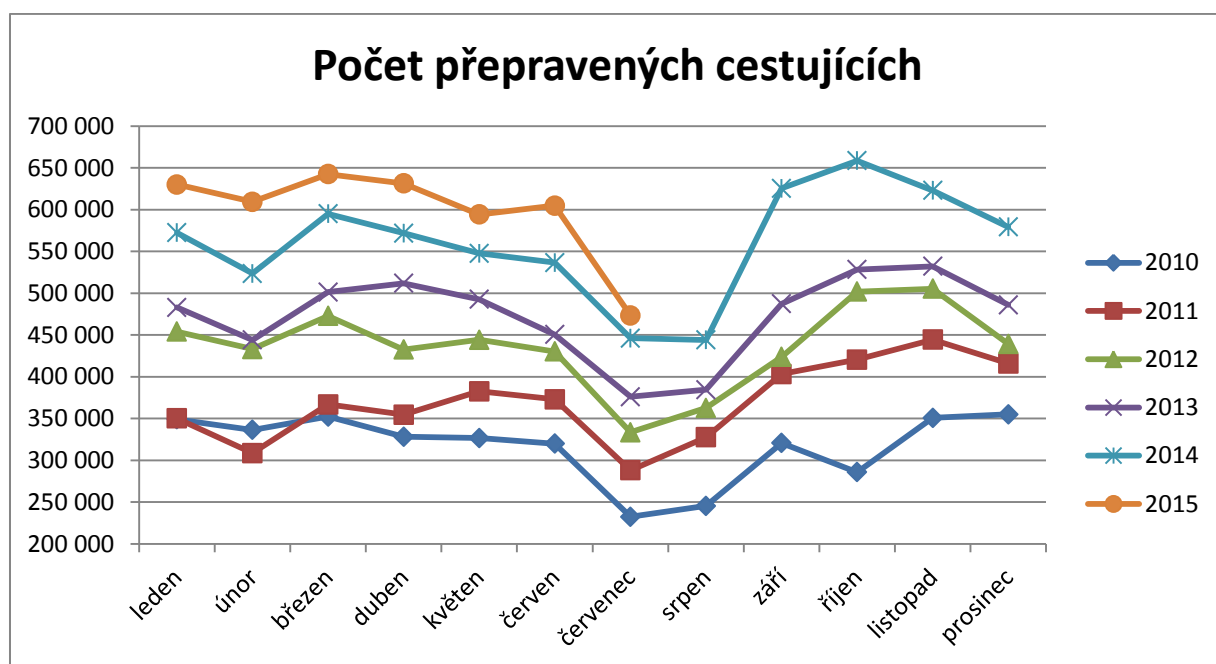
¹²⁴ MATĚJKOVÁ, Jana. Město rozšiřuje MHD zdarma i do dalších obcí. *Frýdek-Místek oficiální web města*. [online]

¹²⁵ ŠTALMACH, Darek. Projekt MHD zdarma se šíří Frýdecko-Místeckem. Připojují se další obce. *IDNES.cz / Ostrava a Moravskoslezský kraj*. [online]

¹²⁶ ČSAD Frýdek-Místek. Od 13.12.2015 Rozšíření MHD do Dobré a Nošovic. *ČSAD Frýdek-Místek neoficiální web*. [online]

¹²⁷ Tabulka č. 6, vlastní výpočet

Graf č. 5 - Počet přepravených cestujících systémem MHD FM



Zdroj: Širc, 2015

Při hodnocení nárůstu poptávky po MHD v této oblasti je ovšem třeba rozlišovat celkem čtyři různé změny poptávky:

1. z důvodu navýšení počtu spojů v původní síti MHD¹²⁸
2. z důvodu snížení ceny přepravy v původní síti MHD¹²⁹
3. z důvodu pohlčení krajských linek a převzetí jejich cestujících
4. z důvodu snížení ceny přepravy v rámci okolních obcí a do Frýdku-Místku

Z dostupných informací lze od sebe částečně odlišit změny poptávky 2, 3 a 4, Změna číslo 1 je v nich zahrnuta a není možné ji z dostupných dat odlišit. Z celkového nárůstu 76,8% je odhadováno, že 63,2% růstu bylo motivováno z důvodů 1, 2, 4¹³⁰. Převzetí cestujících se podílí na růstu 13,6%. Podrobnější odhady existují pro meziroční nárůst z roku 2013 na 2014, kdy z celkového nárůstu pasažérů 1 046 tis. tvoří důvody 1+2 - 226 tis. osob (22%), 3 - 520 tis. osob (50%), 4 – 300 tis. osob (28%).¹³¹

¹²⁸ Důsledek dodatečného objednání 250 tis. vozokilometrů v roce 2011.

¹²⁹ Ve smyslu využívání MHD v rámci města

¹³⁰ Interní informace z Komise pro Dopravu Rady Frýdku-Místku, získáno po komunikaci s Ing. Šircem, Ph.D.

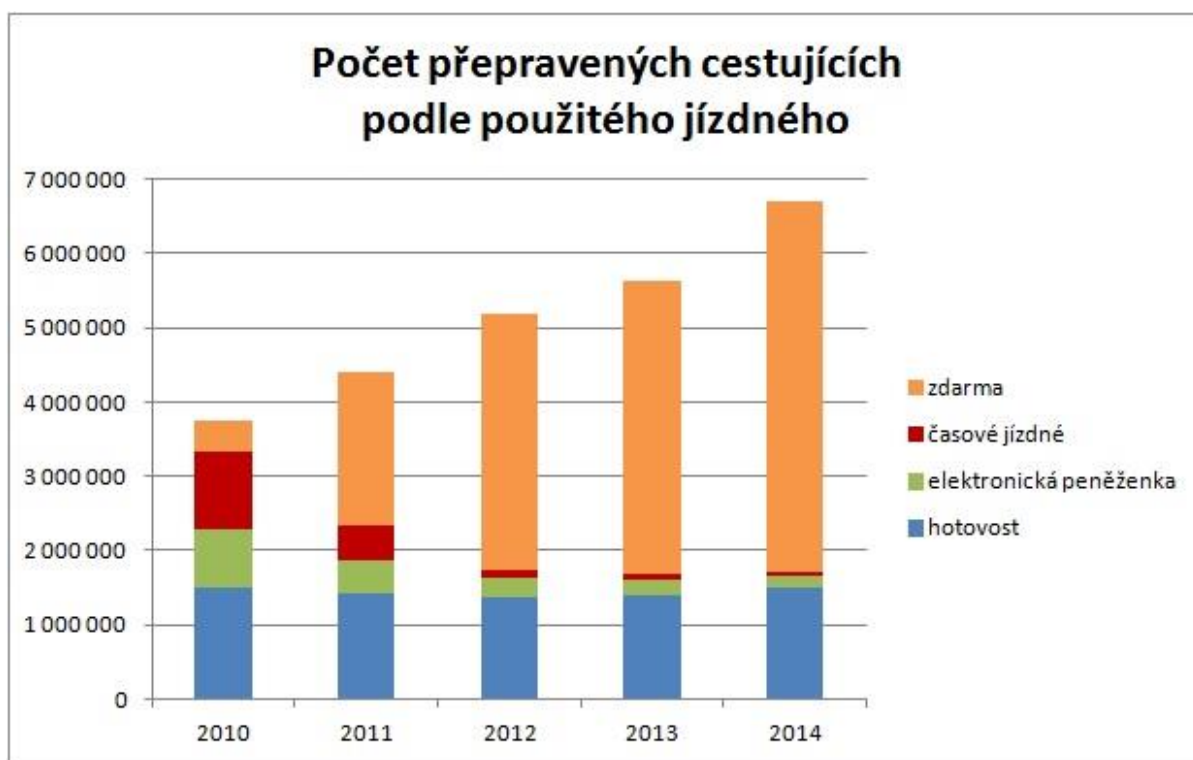
¹³¹ Interní informace z Komise pro Dopravu Rady Frýdku-Místku, získáno po komunikaci s Ing. Šircem, Ph.D.

2.2.4 Cena bezplatné přepravy

2.2.4.1 Vývoj tržeb

Se zavedením politiky bezplatné přepravy musí město hradit ztráty z poklesu tržeb z časového jízdného a z jednorázového jízdného.¹³² Z tabulky č. 7 je možné vypočítat výrazný pokles tržeb ze z časového jízdného, kde došlo k logickému přechodu na bezplatný tarif. Dále je vidět pokles tržeb z plateb starší čipovou kartou, kterou měli zřízení spíše pravidelnější cestující. Nejvýraznější je nárůst počtu přepravených bezplatně. Tabulka ovšem sumarizuje jen samotný počet jízd, nikoliv počty unikátních uživatelů.

Graf č. 6 - Počet přepravených cestujících podle jízdného



Zdroj: převzato z Širc, 2015

Počet cestujících, kteří si hradí jednotlivé jízdné hotovostní platbou, zůstal přibližně na stejné hodnotě. Důvodem je, že paralelně zůstal v platnosti původní tarif, který využívají ti, kteří nevlastní čipovou kartu. Samotné zřízení čipové karty je časově náročné, proto občasní turisté, přijíždějící například do Beskyd z větší vzdálenosti, nemají možnost si čipovou kartu zřídit, nebo se jim vzhledem k pořizovací ceně zřízení nevyplatí. Na výběr tržeb v hotovosti působily dva faktory. Tržby na jednu stranu měly tendenci klesnout, jak si příležitostní cestující zřizovali čipovou kartu a přecházeli do BP. Na druhou stranu rostl celkový počet

¹³² Takového, které dříve zakupovali cestující, jež mají nyní čipovou kartu.

spoju a rozsah obsluhovaného území, což mělo za následek větší výběr tržeb v celkovém množství.

Tabulka č. 8 - Vývoj výše tržeb MHD Frýdek-Místek

	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
Tržby s DPH	23 700 511	17 589 861	14 625 871	14 334 567	14 904 985	8 376 836
DPH	DPH 10%	DPH 10%	DPH 14%	DPH 15%	DPH 15%	DPH 15%

*tržby za prvních sedm měsíců

Zdroj: interní data Komise pro dopravu Frýdek-Místek

2.2.4.2 Náklady objednavatelů dopravy

Doprava na území Frýdku-Místku je dotovaná municipalitou. Autobusový dopravci mají s městem podepsanou smlouvu o závazku veřejné služby, která jim stanovuje objednaný počet vozokilometrů, výpočet prokazatelné ztráty a z ní výši kompenzace a přiměřeného zisku. Od roku 2010 došlo v souvislosti se zavedením BP ke zdvojnásobení finančních prostředků vydávaných na zajištění dopravní obslužnosti. Reálně však nelze zjednodušeně říci, že náklady na BP jsou dle tabulky č. 8 cca 30 mil. Kč. Zaprvé v položce Dotace MHD Frýdkem-Místkem jsou zahrnovány dotace na obnovu vozového parku.¹³³ Za druhé, část zvýšených nákladů souvisí i se zvýšením objednávky spojů o 20%. Město prostřednictvím své tiskové mluvčí v prosinci 2013 uvedlo, že skutečné roční náklady na MHD jsou přibližně 10 mil. Kč. Tuto částku se nepodařilo z dostupných informací ověřit, odhadem však jistě nepřekročily 18 mil. Kč.¹³⁴

Tabulka č. 9 - Dotace veřejné dopravy z rozpočtu města Frýdek-Místek (v tis. Kč)

	2010	2011	2012	2013	2014
Dotace MHD Frýdkem-Místkem pro 3ČSAD-FM	31 919	65 000	60 020	65 500	62 450
Dotace příměstské autobusové dopravy pro 3ČSAD-FM	1 974	1 972	1 963	1 021	854
Dotace příměstské autobusové dopravy ostatní	797	892	944	972	480
Prokazatelná ztráta ČSAD FM	1 400	400			
Celkem	36 090	68 264	62 927	67 493	63 784

Zdroj: závěrečné účty města Frýdek-Místek, vlastní zpracování

Z tabulky je dále patrné postupné přebírání příměstské dopravy do systému MHD, které vede k úsporám nákladů v souvislosti s odbouráváním souběhu (více kapitola č. 2.2.5.1).

¹³³ MATĚJKOVÁ, Jana. Město rozšiřuje MHD zdarma i do dalších obcí. *Frýdek-Místek oficiální web města*. [online]

¹³⁴ Odhad pro rok 2013 vychází z předpokládané ceny jednoho autobusu (3,5 mil. Kč): dostupné na: http://fm.denik.cz/zpravy_region/cestujici-budou-po-regionu-vozit-nove-autobusy.html, nárůst variabilních nákladů s dooběháním spojů jsem stanovil na 15%, 5% jsou odhadované úspory z rozsahu. 65,5-10,5-5=18

Mimo území dvojměstí FM je objednavatelem veřejné dopravy Moravskoslezský kraj, který má ze zákona povinnost zajišťovat přiměřenou dopravní obsluhu. Na nadstandardní obsluhu přispívají kraji obsluhované obce. Zbytek nákladů je hrazen z tržeb dopravce.

S rozšiřováním MHD FM do okolních obcí, podepisovaly s ČSAD FM obce novou smlouvu o závazku veřejné služby¹³⁵. K opuštění ODIS, respektive nové smlouvě, je vyžadován souhlas krajského úřadu. Na nových linkách MHD je umožněna BP s čipovou kartou, stejně jako uvnitř města FM. Zvýšené náklady spojené s výpadkem tržeb nadále hradí kraj a obce. Samotný Frýdek-Místek na obsluhu těchto území nepřispívá.¹³⁶

2.2.4.3 Tarifní podmínky v MHD FM

I se zavedením speciálního tarifu v ceně 1 Kč za roční kupón zůstal v platnosti původní tarif MHD. Pravidelní uživatelé MHD přešli z časových kupónů na bezplatnou přepravu a využívání časového jízdného zůstalo v minimálním rozsahu (viz. graf č. 6). Významné procento však stále zaujímají jednorázové jízdenky, které hradí jen výjimeční uživatelé MHD a výjimeční návštěvníci města, kterým se nákup čipové karty nevyplatí, nebo jsou omezení čekací dobou na její vystavení. Zajímavá je situace v příměstské dopravě, kde byl původně v platnosti tarif ODIS. Se začleněním linek do MHD došlo k přechodu na tarif MHD, který je cenově příznivější, dokonce nejnižší s podobným rozsahem sítě v ČR. Pro uživatele jednorázových lístků tak poklesla cena přepravy; například z centra do Janovic stála jízdenka 17 Kč, nově 8-10 Kč.

¹³⁵ Popřípadě dodatek původní smlouvy.

¹³⁶ Širc, 2015, s.10

Tabulka č. 10 - Tarifní podmínky MHD Frýdek-Místek

Jednotlivé jízdné	zakoupené na čipovou kartu	placené v hotovosti
Obyčejná	8 Kč	10 Kč
Děti od 6 do 15 let	4 Kč	5 Kč
Dárci krve s 10-19 odběry	4 Kč	5 Kč
Pes	4 Kč	5 Kč

Časové jízdné	pouze s čipovou kartou
občanská 30 dní	240 Kč
Občanská 90 dní	510 Kč
Žákovská 30 dní	120 Kč
Dárce krve 10-19 odběrů 30 dní	120 Kč
Žákovská 90 dní	250 Kč
Senior do 70 let 30 dní	120 Kč
Roční jízdenka speciální tarif	1 Kč

Bezplatná přeprava

děti do 6 let, občané nad 70 let, 3 děti do 12 let v doprovodu osoby s občanskou jízdenkou, ZTP, ZTP-P, ústavní soudce, příslušníci policie v uniformě, kočárek, invalidní vozík, dárce krve nad 20 odběrů

Zdroj: převzato z tarifních podmínek 3ČSAD, 01.09.2014, vlastní zpracování

2.2.5 Důsledky zavedení BP ve FM

2.2.5.1 Růst nákladů souběžných linek

Souběhy linek vytvářejí problémy v podobě dvou přepravních substitutů, kdy jeden je placený a druhý může být využíván bezplatně. Následkem je výrazný přesun cestujících do bezplatné linky. Tento problém nastal ve Frýdku-Místku ihned po zavedení BP, protože se nevztahovala na příměstské linky objednávané krajem, ale projíždějící městem. Problém postupně vymizel, jak 3ČSAD FM v působnosti MHD přebírala příměstské linky do své kompetence. Přirozeně se dostavily velké finanční úspory, protože FM před převzetím na linky kraji přispíval. Tvzení politické reprezentace, že rozšíření do okolních obcí není tak finančně náročné a reálná cena z 30 milionového navýšení je jen 10 milionů Kč, protože 20 milionů Kč by FM stejně přispíval kraji, není relevantní.¹³⁷ Částka by se spíše měla srovnávat s příspěvkem před zavedení BP.

¹³⁷ MATEJKOVÁ, Jana. Město rozšiřuje MHD zdarma i do dalších obcí. *Frýdek-Místek oficiální web města*. [online]

Zakončení expanze MHD a jejího tarifu do Nošovic a Dobré předcházelo rok a půl dlouhé vyjednávání s krajem, který nechtěl dát k zavedení souhlas.¹³⁸ Kraj totiž objednává i další linky zajišťující dopravní obslužnost v těchto obcích a BP na vybraných linkách by znamenala přesun cestujících a zvýšenou úhradu prokazatelné ztráty krajem pro ostatní dopravce.

2.2.5.2 Ztráta motivace dopravce ke snižování ztráty

Kolega Vrubel došel k závěru, že dopravce naprosto ztratil motivaci snižovat náklady a zvyšovat komfort za účelem zvýšení tržeb, protože prokazatelnou ztrátu včetně 4% přiměřeného zisku mu uhradí veřejný sektor.¹³⁹ S daným tvrzením nelze úplně souhlasit, protože společně s „bezplatným“ tarifem je paralelně v platnosti původní tarif a dopravce stále vybírá jednotlivé jízdné, k jehož vyššímu výběru je motivován z podmínek smlouvy o závazku veřejné služby. Do budoucna je takovýto problém řešitelný a záleží na samotném nastavení smlouvy a případném vyhlášení výběrového řízení na dopravce po skončení současného kontraktu. Bohužel kalkulace „reálných“ a „přiměřených“ celkových nákladů dopravce se může veřejnému sektoru obtížně odhadovat, jelikož neustále dochází k expanzi systému do okolních obcí, což vyvolává opakované poptávkové šoky, kdy jisté období trvá, než se nové poptávané množství ustálí.

2.2.5.3 Zvýšení komfortu pro původní cestující

Nesouvisí přímo se zavedením BP, ale je doprovodným projevem Mohringova efektu. Tím, že došlo k nárůstu počtu vypravovaných spojů, snížení intervalů se zvýšil komfort cestujících využívajících veřejnou dopravu již před opatřením.

2.2.5.4 Snížení IAD a zlepšení životního prostředí ve městě

Bezplatná MHD ve Frýdku-Místku reálně vedla ke snížení užívání IAD ve městě a tím i k zlepšení životního prostředí. Dle odhadu z března roku 2012 klesl počet automobilů přijíždějících denně do města o 1600 vozů, což představuje úbytek emisí CO₂ přibližně ve výši 271,44 tun ročně. Nejvíce je přechod z IAD do MHD vidět v zaměstnaneckých spojích, například do dolu Staříč jezdí 3-4x více pasažérů než před zavedením BP, znovu se však jedná o výsledek průzkumu z roku 2012, od té doby žádné další vyhodnocování

¹³⁸ ČSAD Frýdek-Místek. Od 13.12.2015 Rozšíření MHD do Dobré a Nošovic. *ČSAD Frýdek-Místek neoficiální web*. [online]

¹³⁹ Vrubel, 2012, s.23

neproběhlo.¹⁴⁰ Frýdek-Místek nedisponuje prostředky k uskutečnění rozsáhlejšího průzkumu nebo měření výše emisí, respektive považuje takovéto měření za drahé.¹⁴¹

Případný nový průzkum by jistě nabídl velmi zajímavá data. Od roku 2012 se totiž síť MHD zdarma významně rozšířila a s ní i počet potencionálních přestupujících z IAD do MHD. Svou roli jistě sehrála i změna ceníku parkovného v centru města z července 2012, kdy nově prvních 30 minut stojí 5 Kč, první a druhá hodina po 20 Kč a od třetí již 30 Kč za hodinu. Toto je významný rozdíl oproti předchozímu lineárnímu parkovnému ve výši 10 Kč/hodina.¹⁴²

2.2.5.5 Politicky těžce vratné rozhodnutí

Opatření vzešlé od politiků ČSSD mělo být pouze dočasné do doby dokončení obchvatu města. Přestože se počátek výstavby této silniční stavby posouvá a možné nezapočne ani v roce 2016, zrušení opatření bude z pohledu politické reprezentace velmi obtížné a těžko by vedlo k znovuzvolení. Bezplatná MHD bude v budoucnu patrně vzorovým příkladem efektu západky.¹⁴³ ČSSD již připustila možné pokračování BP po dokončení obchvatu.¹⁴⁴ Rušení může být také tím obtížnější, čím více bude zaintegrováno další okolních obcí.

2.2.5.6 Zájmové skupiny v podobě obyvatel okolních obcí

Na příkladu bývalého okresu FM se ukazuje, že BP je pro řadu politiků populární téma. Politické reprezentace okolních obcí se snaží k projektu připojit a zajistit zajištění MHD také do jejich obce. S ohledem na fakt, že se toto již 20 obcím podařilo, vytváří se tlak na politické reprezentace dalších okolních obcí, aby zajistily svým obyvatelům stejné výhody. Samotní občané pak podepisují petice¹⁴⁵ a označují se za diskriminované, protože bezplatná doprava do jejich obce nezajíždí.¹⁴⁶

Není možné odhadnout budoucí vývoj rozšiřování, pokud tyto tlaky budou pokračovat a MHD zdarma expandovat. Jedinou institucí schopnou její rozšiřování zastavit¹⁴⁷ je

¹⁴⁰ Širc, 2012, s.8

¹⁴¹ Vyjádření Frýdku-Místku v mailové komunikaci.

¹⁴² MATĚJKOVÁ, Jana. Placené parkování = ZMĚNA. *Frýdek-Místek oficiální web města*. [online]

¹⁴³ Popsáno J. Duesenberrym, soubor určitých regulací a intervencí zaváděných dočasně z určitého „krizového“ důvodu, který se již nikdy ani po odeznění situace nevrátí na předešlou úroveň.

¹⁴⁴ ČSAD Frýdek-Místek. Od 13.12.2015 Rozšíření MHD do Dobré a Nošovic. *ČSAD Frýdek-Místek neoficiální web*. [online]

¹⁴⁵ Petice za prodloužení Frýdecko-Místecké MHD do Frýdlantu nad Ostravicí. *podáno na Moravskoslezský krajský úřad*. [online].

¹⁴⁶ CHOLEWA, Marek. Chceme MHD zdarma až do Frýdlantu, žádají lidé v petici. *Frýdecko-Místecký a Třinecký deník*. [online]

¹⁴⁷ Pochopitelně kromě finančních důvodů

zajišťovatel základní dopravní obslužnosti, Moravskoslezský kraj. S rostoucí expanzí do více obcí však také roste počet zainteresovaných voličů v krajských volbách, k čemuž politická reprezentace kraje při svém rozhodování bude patrně přihlížet.

2.2.5.7 Zvýšení spotřeby ve městě a multiplikační efekt

Snížením ceny přepravy a zvýšením počtu vypravovaných spojů se zvýšila i návštěvnost města. Úspory, které plynou ze snížení tarifu, můžou obyvatelé FM a přilehlých obcí využít ke spotřebě a nákupu jiných služeb přímo ve městě, které je pro okolní obce přirozeně centrem kulturním, vzdělávacím i obchodním.¹⁴⁸ Nově utracené peníze ve městě mají multiplikační efekt a mohou zvyšovat příjmy podniků a zaměstnanost. Rozsah efektu nebyl empiricky testován či ověřen a je otázkou, zda by multiplikační efekt nebyl vyšší z městských investic, jejichž rozsah by při nižším dotování MHD byl větší.

2.2.5.8 Zvýšení zájmu o dopravu do turistických cílů

„Bezplatná MHD“ zajíždí do atraktivních cílů k turismu v CHKO Beskydy. Autobusy obsluhují obce: Olešná, Hukvaldy a Visalaje.

Z pohledů příležitostných turistů, kteří do Beskyd přijíždějí, není příliš pravděpodobné využití bezplatné přepravy, neboť je spojeno s žádostí a čekáním na čipovou kartu. Tito turisté hradí jednorázové jízdné. Se zrušením tarifu ODIS a zavedení tarifu MHD, klesla cena jízdenky na 10Kč. To činí hromadnou dopravu více atraktivní i pro jednorázové návštěvníky.

Místní držitelé čipové karty naopak získali možnost vyrazit bezplatně na výlety do Beskyd. Počet všech cestujících na těchto linkách narostl o 250% od převzetí linek.¹⁴⁹ Ze známých skutečností nelze říci, zda se zvýšil v dotčených obcích také příjem z turistického ruchu a celkové počty turistů. Avšak můžeme předpokládat, že buď se počet turistů zvýšil, nebo klesl počet turistů, jež před opatřením využívali k přepravě IAD, případně obojí.

2.2.5.9 Snížení finanční motivace pro dárce krve

Dárci krve, kteří dosáhnou 10 odběrů, mají dle tarifu výhodnější jízdné v MHD. Pokud darovali krev alespoň 20x, měli nárok na bezplatnou přepravu i před rokem 2011. Se zavedením všeobecné BP se snížila motivace těchto lidí k odběru chodit. Samotný pokles časového jízdného v této kategorii však nevypovídá o poklesu dárcovství, protože i pro

¹⁴⁸ TRUNEČKA, Stanislav. Od 31. srpna se rozšiřuje MHD Frýdek – Místek do dalších obcí a měst. *Busportal*. [online]

¹⁴⁹ Širc, 2015, s.16

pokračujícího dárce je výhodnější pořídit si roční jízdenku za 1Kč. Za úbytkem dárců¹⁵⁰ může stát celá řada dalších faktorů, nepopíratelné však je, že odpadla jedna důležitá finanční motivace k poskytování krve. Zvláště pokud se zaměříme na nezaměstnané nebo nízkopříjmové občany. Ti totiž nemají reálný prospěch z možnosti uplatnit odpočet ze základu daně; u nezaměstnaných odpadá i výhoda „dne volna“ v práci. Po zavedení bezplatné MHD je mimo osobního uspokojení z dobrého skutku jedinou motivací jednorázová sleva v bistro, vitamíny a diplomy.

Tabulka č. 11 - Využívání slevy z jízdného při 10-19 odběrech krve ročně

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Jednotlivé jízdné	21	11	13	13	22	18
Časové kupóny	4615	4507	2222	1101	1011	854

Zdroj: Interní zdroje 3ČSAD, vlastní zpracování

Tabulka č. 12 - Odběry plné krve - statistiky za odběrové místo Nemocnice ve Frýdku-Místku

	2010	2011	2012	2013	2014
Počet odebraných dárců	2015	1568	1503	1491	1244
Z toho prvodárci	147	167	200	198	99

Zdroj: Interní statistiky Nemocnice ve Frýdku-Místku

2.3 Bezplatná přeprava na železnici ve Slovenské republice

Slovenská republika je menší stát ve střední Evropě s přibližně 5,5 miliony obyvatel. Historicky má silné kulturní a infrastrukturní vazby na Českou republiku, s níž tvořila od roku 1918 do roku 1993 jednotný stát. Podstatné vazby má řada obyvatel převážně jižních částí Slovenska na Maďarsko, kdy Maďaři tvoří v této části Slovenské republiky významnou menšinu. Z hlediska turistického ruchu nepatří Slovensko k evropsky významně vyhledávaným destinacím, významněji navštěvované je jen pohoří Tatry a to občany ČR, Poláky a Němci z bývalé NDR, což je dáno historickými a geografickými důvody. Vyšší počet turistů je ještě v hlavním městě Bratislavě. Slovenská republika je součástí EU a Eurozóny a permanentně se potýká s problémem vysoké nezaměstnanosti, která byla v říjnu 2015 na 11,38 %, přičemž existují i regiony kde dosahovala 22-27%.¹⁵¹Od předčasných voleb

¹⁵⁰ REMETA, Marek. Ve Frýdku-Místku ubývá dárců krve. *Polar, Moravskoslezská televize*. [online]

¹⁵¹ Ústredie práce, sociálnych vecí a rodiny, 2015

v roce 2012 vládne samostatně s nadpolovičním počtem poslanců v Národní radě SR, SMER–SD. Premiérem je Robert Fico.

2.3.1 Proces zavedení finančního, ekonomického a sociálního balíčku v železniční dopravě

Dne 22. 10. 2014 projednala vláda Slovenské republiky na svém 129. zasedání tzv. Návrh na realizaci opatření finančního, ekonomického a sociálního balíčku v osobní železniční dopravě. Na základě schváleného usnesení, uložila ministru dopravy, výstavby a regionálního rozvoje (dále také MDVRR), Ing. Jánu Počiatkovi realizaci zavedení bezplatné přepravy ve vlakových vagónech 2. třídy pro děti, studenty denního studia a seniory.¹⁵² Od 17. 11. 2014 získaly tyto skupiny obyvatel po registraci nárok na bezplatnou přepravu vlaky vypravovanými na základě smluv o dopravních službách ve veřejném zájmu.

20.11.2014 rozšířila Vláda SR možnost využívat BP mezi další skupiny obyvatel. Jednalo se nově o příjemce vdovských a vdoveckých výsluhových důchodů, sirotčích výsluhových důchodů a invalidních výsluhových důchodů, které jsou vypláceny osobám se speciálním systémem sociálního zabezpečení, to jsou převážně policisté, vojáci, příslušníci Hasičského záchranného sboru a dále také příslušníci Horské záchranné služby a celníci.¹⁵³

Posledním opatřením v rámci železničního balíčku bylo finanční zatraktivnění železniční dopravy pro každodenní cestující, kteří ji mohou využívat při přepravě do svého zaměstnání. Vláda SR rozhodla, že s platností od 1.2.2015 zvyšuje slevu pro nákup časových traťových lístků oproti obyčejnému jízdnému z 37% na 50%. Časové traťové jízdné se vydává na konkrétní osobu, nejvýše na dojezdovou vzdálenost 210 km a využívat lze libovolný vlak na trati. Místenka je vyžadována jen ve vlacích SC Pendolino. Časové lístky mají platnost buď týden, nebo měsíc.¹⁵⁴

V tabulce č. 12 vidíme porovnání ceny a výhodnosti časových lístků na trati Prešov-Košice před a po zvýšení slevy. Nejlevnější variantou jednorázového cestovního dokladu je lístek Regional, zakoupený přes internet za 1,54€. Tarif Regional poskytuje slevu 15% z obyčejného jízdného při cestách do 60 km a využití pouze regionálních vlaků. Při zakoupení jízdenky přes internet má cestující navíc nárok na 5% slevu. Z porovnání jasně vyplývá, že zatímco před únorem 2015 se týdenní traťový lístek vyplatil jen při každodenním dojíždění, nově je vhodný

¹⁵² Vláda SR, 22.10.2014

¹⁵³ Vláda SR, 20.11.2014

¹⁵⁴ Vláda SR, 28.01.2015

i pro ty, co dojíždí 3-4x týdně. V případě měsíčních lístků je sleva ještě výraznější a investice se vrací i při využívání méně než 3x týdně v průměrném pracovním týdnu.¹⁵⁵ Jelikož je poměr ceny mezi tarifem Regional a časovým jízdným vždy stejný, platí stejný poměr zvýšení výhodnosti i pro všechny další tratě, s výjimkou těch, kde je cestující zvyklý využívat vlaky nadregionálního významu (např. EuroCity a Rychlíky), tam je vzhledem k tomu, že nelze slevu Regional na tyto vlaky uplatnit poměr ceny pro cestujícího od února 2015 ještě výhodnější.

Tabulka č. 13 - Porovnání cen přepravy s traťovým jízdným na trati Košice-Prešov s jednorázovými doklady

	Do 1.2.2015	Od 1.2.2015
týdenní lístek (TL)	12,34 €	9,50 €
měsíční lístek (ML)	41,80 €	38 €
TL 5x týdně	1,23 €	0,95 €
TL 4x týdně	1,54 €	1,19 €
TL 3x týdně	2,06 €	1,58 €
Regional internet	1,54 €	1,54 €
ML 21,75x měsíčně	0,96 €	0,87 €
ML 17,40x měsíčně	1,20 €	1,09 €
ML 13,50x měsíčně	1,55 €	1,41 €
ML 12,33x měsíčně	1,70 €	1,54 €

Zdroj: web ZSSK

Na svém sněmu SMER-SD dne 5.12.2015 představil i třetí sociální balíček, který se má stát součástí programového prohlášení Vlády SR na volební období 2016-2020, jestliže SMER-SD znovu uspěje ve volbách. Součástí třetího balíčku jsou i bezplatné autobusy, ale jen takové linky, které svázejí cestující k vlakovým nádražím.¹⁵⁶

2.3.2 Skupiny obyvatel s nárokem na bezplatnou přepravu a podmínky odbavení

Bezplatná přeprava je zajištěna od 17. Listopadu 2014, za předpokladu splnění doplňujících podmínek pro tyto skupiny obyvatel:¹⁵⁷

¹⁵⁵ V případě měsíčního lístku je využití 21,75x měsíčně odvozeno od průměrného počtu pracovních dní v měsíci. Celkově bylo v roce 2015 – 261 pracovních dní, což odpovídá 21,75 dnům v průměrném měsíci. Ostatní násobky jsou od tohoto poměru odvozeny (např. 17,4x měsíčně odpovídá 4/5 z 21,75 - každodenní dojíždění do práce).

¹⁵⁶ Teraz SK Ekonomika. R. FICO: Tretí sociálny balík bude stát jednu miliardu eur. [online]

¹⁵⁷ ZSSK. Podmienky vypravenia cestujúcich s nárokom na bezplatnú prepravu od 17.11.2014. Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., veřejně dostupné. [online]

Děti do 6 let

Bez potřeby cestovního lístku, avšak pouze v doprovodu dospělé osoby. Počet dětí do 6 let, jež mohou doprovázet dospělou osobu, není limitován. V tomto případě se však nejedná o změnu, protože děti do 6 let byly přepravované bezplatně i před 17. Listopadem 2014.

Děti od 6 do 15 let

Je povinností zřídit si železniční průkaz s fotografií dítěte. Na každou jízdu je nutné nechat si vystavit cestovní lístek s nulovou cenou.

Žáci a studenti denního studia do 26 let

Je povinností zřídit si železniční průkaz s fotografií, pokud student nevlastní čipovou kartu ISIC vydanou vzdělávacím zařízením na území Slovenské republiky, v takovém případě se sleva nahraje přímo do karty ISIC, kterou student ve vlaku prokazuje svůj nárok na bezplatnou přepravu spolu s vydaným lístkem s nulovou cenou. Železniční průkaz se vydává po dodání vyplněného formuláře s potvrzením o studiu a fotografii. Délku potvrzení o studiu si určuje vzdělávací zařízení samo, platnost průkazu je však nejdéle jeden kalendářní rok. Bezplatná přeprava se nevztahuje na absolventy škol po dobu letních prázdnin, ti totiž na Slovensku podle zákona¹⁵⁸ přicházejí o status studenta absolvováním závěrečné zkoušky, tj. student po dokončení bakalářského programu v letním semestru nemá nárok mezi 30.6. a 1.9. na bezplatnou přepravu, přestože je již přijat do programu magisterského. Jako velice problematické pro prokázání nároku na bezplatnou přepravu se jeví i delší než standardní délka studia (u bakalářského systému např. 8 semestrů).

Důchodce mladší 62 let

Je povinností zřídit si železniční průkaz s fotografií a doložit pobírání některé z těchto důchodových dávek: starobní důchod, předčasný starobní důchod, sirotčí důchod, vdovský či vdovecký důchod, invalidní důchod, sociální důchod a sociální výsluhový důchod. Na každou jízdu je nutné nechat si vystavit cestovní lístek s nulovou cenou.

Senior ve věku 62 a starší

Je povinností zřídit si železniční průkaz s fotografií a na každou jízdu si nechat vystavit jízdenku na bezplatnou přepravu.

¹⁵⁸ Zákon o výchově a vzdělávání (č. 245/2008 Z.z.) a Zákon o vysokých školách (Zákon č. 131/2002 Z.z.)

Statistiky registrací

Přestože počet registrovaných pobíratelů důchodů je přibližně stejný jako počet žáků a studentů, reálně realizovali 69% procent všech bezplatných cest právě žáci a studenti. Průměrně urazil jeden registrovaný 22 cest.¹⁵⁹

Tabulka č. 13 – Registrace do systému bezplatné přepravy k 8.11.2015

Registrácie do systému bezplatnej prepravy k 8. novembru 2015 (domáci aj zahraniční)				
Skupiny cestujúcich	Všetky registrácie	Platné	Starobní dôchodcovia v širších súvislostiach	Dôchodcovia komplet****
celkom spolu	996 126	847404***		
dieťa do 15 rokov	146 404	138 792		
žiaci/študenti	398 248	258 710		
dôchodcovia do 62 r.	33 727	33 723		
dôchodcovia 62+	225 114	224 357		
dôchodcovia 70+	121 767	120 962		
predčasní starobní dôchodcovia	7 204	7 204		
iní starobní dôchodcovia*	108	108		
<i>d ďalšie skupiny**</i>				
invalidní dôchodcovia	57 809	57 803		
sirotskí dôchodcovia	297	297		
vdovskí dôchodcovia	5 448	5 448		
			386 354	449 902

červenou sú sumarizačné čísla

* kategórie evidované Sociálnou poisťovňou ako sociálny dôchodca + dôchodca manžel

** nejde o starobných dôchodcov

*** v tomto čísle je 20 073 platných registrácií zahraničných občanov

**** myslí sa poberatelia rôznych druhov dôchodkov od Sociálnej poisťovne

Zdroj: ZSSK, 13.11.2015

2.3.3 Nárok občanů cizích zemí na BP

Jedním z důležitých a diskutovaných témat před zavedením bezplatné přepravy bylo, zda na BP budou mít nárok také cizí státní příslušníci. Smlouva o fungování EU stanovuje, že není možné diskriminovat příslušníky ostatních členských států EU a odepřít jim sociální a daňové výhody, které jsou poskytovány občanům členské země.¹⁶⁰ A to včetně dotovaného cestovního a slev.

Nárok na BP tedy mají všichni občané členských států EU, nebo osoby s trvalým pobytem v některém ze států EU. Při podání žádosti je nutné zajistit ověřený překlad potvrzení o

¹⁵⁹ MORHÁČOVÁ, Jana. Bezplatnú prepravu za rok využilo 24 miliónov ľudí. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online]

¹⁶⁰ EUROPE DIRECT, Spišská Nová Ves. *Práva občanov Európskej únie* [online]

pobírání důchodu či potvrzení o návštěvě školy, je-li nutné k prokázání nároku na BP. Překlad z českého jazyka do slovenského se nevyžaduje.

Ke dni 8.11.2015 má platný průkaz na bezplatnou přepravu celkem 20 073 občanů cizí státní příslušnosti, to je přibližně 2,37% ze všech cestujících přepravujících se zdarma. Celkově bylo vydáno občanům jiných zemí od zavedení BP 22 159 průkazů.¹⁶¹

Na základě zveřejněných informací ZSSK a dostupných dat nelze odhadnout, nakolik opatření zvýšilo návštěvnost Slovenské republiky ze zahraničí, zvláště potom z ČR. Pokud v budoucnu bude toto předmětem analýzy, je vhodnější se zaměřit spíše na návštěvy Vysokých Tater, než Bratislavy. Bratislava leží příliš blízko hranic s potenciálními návštěvníky, takže BP neznamena pro turisty žádnou výraznou úsporu. Totéž nelze říci o Vysokých Tatrách, které jsou podstatně dále od hranice s Rakouskem a Českou republikou a další úspory turistů mohou být spojené s bezplatným využíváním Tatranských elektrických železnic a Ozubnicové železnice.

2.3.4 Kategorie vlaků s uplatnitelným nárokem na bezplatnou přepravu

Tato opatření se týkala pouze regulovaného železničního trhu, tedy vlaků, které jsou vypravovány v závazku veřejné služby. Ministerstvo dopravy má uzavřeny dvě smlouvy „o dopravných službách vo verejnom záujme“ a to s dopravci:

- 1. Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.**

Provozující naprostou většinu vlaků ve veřejném zájmu. Jediným akcionářem společnosti je Slovenská republika, která svá práva vykonává prostřednictvím MDVRR.

- 2. Regiojet, a.s.**

Provozující linku na trati Bratislava hl. stanica – Komárno. Jediným akcionářem je Radim Jančura prostřednictvím komanditní společnosti Student Agency, k.s.

¹⁶¹ ZSSK. Registrácie do systému bezplatnej prepravy k 8. novembru 2015. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., veřejně dostupné*. [online].

Bezplatná přeprava pro vybrané cestující platí v mezistátních spojích jen po poslední tarifní bod, kde vlak pravidelně zastavuje na území Slovenské republiky. V současnosti jsou v závazku veřejné služby vypravovány vlaky těchto kategorií:

1) SC – SuperCity

Jeden pár vlaků provozovaný na trase Praha hlavní nádraží – Košice hlavní stanica, zajištěn elektrickou jednotkou s aktivním naklápěním vozové skříně řady Pendolino. Bezplatná přeprava je možná v úseku Košice-Žilina při zakoupení místenky v ceně 5 € do 2. třídy.

2) EC – EuroCity

Vlaky EuroCity jsou mezinárodní denní spoje s vysokou kvalitou přepravy v oblastech rychlosti, komfortu a doplňkových služeb. Podobně jako u standardního cestujícího je vyžadován příplatek za využití vlaku EC ve výši 1€. Toho jsou zproštěni děti do 6 let a žáci prvního a druhého stupně ZŠ, pokud se jedná o trať mezi jejich trvalým bydlištěm a místem školy.

Bezplatnou přepravu není možné využít v EC Hornád a EC Rákoczi a to z toho důvodu, že obsluhují jen v jedinou zastávku na území Slovenské republiky, než překročí hranici s Maďarskem a pokračují dále na Miškolc a Budapešť.

3)EN – EuroNight

Jedná se technicky o vlaky EC ovšem vypravované jako noční spoje s lůžkovými a lehátkovými vozy. Pro cestování ve vagónech k sezení není nutný doplatek. Cestující s nárokem na bezplatnou přepravu může cestovat i s dokoupeným lehátkem, nebo lůžkem (viz. Rychlík) avšak s ohledem na fakt, že vlaky EN opouštějí poslední tarifní body Slovenské republiky zpravidla před půlnocí, tak se takováto poptávka nepředpokládá.

3)EX, R – Expres a Rychlík

Základní páteřní síť dálkové dopravy na Slovensku, která zabezpečuje rychlé spojení mezi všemi důležitými slovenskými sídly. Jízdenka na bezplatnou přepravu je bez doplatku, avšak podobně jako u EC a EN se váže na konkrétní vlak a není ji možné použít u spojů následujících v rámci stejného dne. Počet vydávaných jízdenek na bezplatnou přepravu může být omezen, aby nebyl výrazně snížen počet a komfort platících cestujících.

Na trati Bratislava-Košice-Humenné/Prešov zajišťuje ZSSK noční rychlíky s lůžkovými a lehátkovými vozy.

Zr, REX – Zrýchlený vlak, Regional expres

Zajišťují zrychlenou přepravu na krátké a středně dlouhé vzdálenosti a doplňují tím síť rychlíků. Jízdenka na bezplatnou přepravu je bez doplatku a je možné využít každý nadcházející spoj v rámci stejného dne

Os – Osobný vlak

Vlak zastavující ve všech stanicích a zastávkách. Jízdenka na bezplatnou přepravu je bez doplatku; je možné využít každý nadcházející spoj v rámci stejného dne, výjimku tvoří vlaky ozubnicové železnice, kde není jízdenka vyžadována vůbec.

2.3.5 Zvýšená poptávka a limity na bezplatnou přepravu

Se snížením ceny se projevil i zákon klesající poptávky, v jehož důsledku se zvýšilo množství poptávané přepravy. Studenti z východu studující v Bratislavě si náhle mohli dovolit jezdit častěji domů, zvýšil se také zájem o turismus, protože odpadl největší náklad na cestování (samotná platba za cestu). Od listopadu 2014 došlo k nárůstu průměrného počtu přepravených cestujících za den o 21%. Každý den využije služeb dotované dopravy okolo 150 tis. lidí, což je o 26 tis. více než před zavedením opatření. Průměrná obsazenost spoje vrostla z 26% na 30%.¹⁶²

Vláda SR již pár týdnů po zavedení BP očekávala zvýšenou poptávku, a proto objednala prostřednictvím MDVRR od změny grafikonu v prosinci 2015 dalších 1,7 mil. vlakokilometrů. Oproti grafikonu 2013/2014 bylo zavedeno přibližně 100 nových spojů, takže v roce 2015 průměrný počet vypravených vlaků každý den stoupl z 1417 na 1450.

S nárůstem nabídky souvisí i Mohringův efekt, v jehož důsledku platící cestující získal z důvodu zvýšené poptávky nové spoje a zlepšil se jeho cestovní komfort minimálně ve frekvenci vypravování spojů.

Na druhou stranu se s BP se pro ZSSK dostavilo i několik problémů souvisejících s nadměrným užíváním vlaků v závazku veřejné služby. ZSSK muselo čelit problémům s přeplněním vlaků v poptávkově silnější dny a růstem poptávky po doplňkových službách ve vlaku, které pro neplatící cestující znamenaly jen malé náklady. Železnice proto musely přistoupit k opatřením regulující BP, aby neodradily platící cestující a aby negativní zkušenosti platících cestujících nakonec výrazně nepřevážily nad pozitivy Mohringova efektu.

¹⁶² MORHÁČOVÁ, Jana. Bezplatnú prepravu za rok využilo 24 miliónov ľudí. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online].

2.3.5.1 Zneužívání bezplatné přepravy ke zbytečným cestám

Za prvních devět měsíců roku 2015 přepravila ZSSK celkově 41,3 mil. osob v dotované dopravě, z čehož 17,6 milionů bylo přepraveno bezplatně (cca 42,6%).¹⁶³ Dalším zajímavým faktem je, že cestující s BP průměrně cestuje 65,6 km, zatímco platící jen 42 km.¹⁶⁴

Obecně je obtížné určit, zda dochází z pohledu využívajících BP k nějakému zneužívání a plýtvání statkem. V dálkových vlacích s vyšším komfortem přepravy je občas možné narazit na cestujícího, který vlak využívá nikoliv k přepravě z místa na místo, ale jako místo odpočinku. V některých vagónech a jednotkách je totiž možné sedět v klimatizovaném prostředí, cestující se může připojit k internetu prostřednictvím wifi, sedadla jsou vybavena zásuvkami, ve vozech jsou bezplatné toalety. Zajímavá je statistika ZSSK, která udává, že 20% cestujících s nárokem na BP si zřídilo průkaz, avšak BP ani jednou nevyužilo.¹⁶⁵

2.3.5.2 Kvóty a limity na bezplatnou přepravu

Obecně lze mezi poptávkově silné dny zařadit pátky a neděle, kdy dochází k přesunům studentů studujících mimo místa bydliště, rekreačním výjezdům například na chatu a návštěvám domova při zaměstnání mimo místo bydliště. V tyto dny lze odhadovat větší nápory cestujících na delší vzdálenosti, například společnost Regiojet zavedla provoz nočních vlaků mezi Prahou a Košicemi právě jen v poptávkově silné dny. Dalšími poptávkově silnými dny jsou různé události a kulturní zvyky v průběhu roku. Velké přepravní výkony jsou v době Vánoc, Velikonoc, Dušiček, se začátkem školního roku atd. Právě v tyto dny se ZSSK muselo vyrovnat se zvýšeným zájmem o BP. Aby zabránila přeplněným vlakům, je operativně stanoven limit pro počet vydaných bezplatných lístků na každý spoj. ZSSK na základě odhadu určí pravděpodobný počet platících cestujících a zbytek míst nechá obsadit cestujícím s nárokem na BP.¹⁶⁶ Pokud je počet vydaných jízdenek s BP již ukončen, má vždy cestující možnost si lístek koupit za řádnou cenu.

¹⁶³ MORHÁČOVÁ, Jana. Bezplatnú prepravu za rok využilo 24 miliónov ľudí. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online].

¹⁶⁴ MORHÁČOVÁ, Jana. Bezplatnú prepravu za rok využilo 24 miliónov ľudí. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online].

¹⁶⁵ MORHÁČOVÁ, Jana. Bezplatnú prepravu za rok využilo 24 miliónov ľudí. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online].

¹⁶⁶ MORHÁČOVÁ, Jana. Záujem o cestovanie vlakmi pred Vianocami rastie. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online].

Kvóty se týkají jen přibližně 140 spojů z 1450. Jedná se o vlaky EC, SC, Ex a R. Pro regionální vlaky není vyžadován lístek na konkrétní spoj, proto ani nedochází k regulaci BP.¹⁶⁷

2.3.5.3 Růst poptávky po doplňkových službách

Při zavedení bezplatné přepravy byl brán v úvahu sociální a solidární aspekt opatření. Mezi skupiny s nárokem na BP byly zařazeny obyvatelé, u kterých se předpokládalo, že finanční úspora z jízdného pro ně bude významnou složkou jejich nákladů. Někteří politici kritizovali, že nárok na BP by měl být omezen pouze na skupiny s nižšími příjmy.¹⁶⁸ Tím, že v rámci těchto vybraných skupin nedochází k cenové diskriminaci, existuje část obyvatel s nárokem na BP, která by byla ochotná bez problému za danou službu zaplatit určitou sumu a nechová se tak, že se snaží uspořit každé euro. Toto tvrzení vychází ze zákona klesající poptávky. V důsledku toho došlo k výraznému nárůstu poptávky po doplňkových službách, které zvyšují komfort cestování, za nejproblematictější lze označit místenky, noční vlaky a poplatek za vystavení jízdního dokladu za jízdy. ZSSK musela za plného provozu zavádět opatření, která narovnály vztah mezi platícími a neplatícími cestujícími.

2.3.5.3.1 Místenky

Zájem o místenky se meziročně téměř zdvojnásobil.¹⁶⁹ Souvisí to i s nárůstem počtu cestujících ve vlacích. Cena místenky ve 2. třídě je 1€, což pro neplatícího cestujícího představuje nízký mezní náklad v porovnání s garancí místa sezení. V reakci na velký počet rezervací ze strany cestujících s BP, si začali kupovat více místenky i obyčejní platící, aby nemuseli stát. V roce 2014 bylo pro menší obsazenost dotovaných vlaků jednodušší najít místa k sezení. Počet vydaných místenek stoupl i z toho důvodu, že ZSSK chtěla kompenzovat platícím cestujícím snížený komfort, proto zavedla bezplatné nároky na místenku při nákupu nad 10€.¹⁷⁰

2.3.5.3.2 Noční vlaky

Z hlediska nákladů příležitosti je důležitým nákladem přepravy také čas. Cesta rychlíkem mezi dvěma největšími městy Bratislavou a Košicemi trvá necelých 6 hodin. Alternativu

¹⁶⁷ MORHÁČOVÁ, Jana. Bezplatnú prepravu za rok využilo 24 miliónov ľudí. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online]

¹⁶⁸ SITA. Matovič kritizuje vlaky zadarmo pre bohatých. Tí chodia autom, tvrdí Počiatek. *Pravda SK Správy*. [online]

¹⁶⁹ MORHÁČOVÁ, Jana. Bezplatnú prepravu za rok využilo 24 miliónov ľudí. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online].

¹⁷⁰ MORHÁČOVÁ, Jana. Bezplatnú prepravu za rok využilo 24 miliónov ľudí. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online].

úspory času nabízejí dva páry nočních rychlíků, které jsou také provozovány v závazku veřejné služby. Cestující si dokupuje k standardnímu lístku ještě lůžkový, nebo lehátkový příplatek, přes noc spí v kupé a ušetří značný čas oproti využití denního spojení.

K listopadu 2015 nejsou k dispozici žádná data o nárůstu poptávky po přepravě na nočních rychlících a u ZSSK ani v médiích nebyly dohledatelné ani žádné další informace. Avšak lze usuzovat, že došlo k nárůstu poptávky po nočních vlacích ze strany cestujících s nárokem na bezplatnou přepravu. Pro ty byl cenou přepravy pouze lůžkový/lehátkový doplatek. Úspora reálného času díky nočnímu cestování měla zřejmě vyšší užitek než cena doplatku. Patrně z toho důvodu zvýšila ZSSK od 15.6.2015 ceny těchto doplatků pro cestující s BP, pro ostatní zůstal zachován v původní výši.¹⁷¹ Oficiální stanovisko ZSSK je, že lehátkové služby při přepravě nočním rychlíkem nemůže samotný doplatek pokrýt v plné výši, proto je nutné zvýšit jejich cenu pro cestující neplatící za cestovní lístek.¹⁷²

Tabulka č. 14 – Ceník lůžkových a lehátkových doplatků ZSSK

Cenník lôžkových a ležadlových lístkov					
	Lôžkové lístky			Ležadlové lístky	
	2. vozňová trieda	1. vozňová trieda	1. vozňová trieda	4 - miestne	6 - miestne
	Tourist	Double	Single		
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
pre cestujúceho s iným ako cestovným lístkom na bezplatnú prepravu	8,00	12,00	25,00	6,00	5,00
pre cestujúceho s cestovným lístkom na bezplatnú prepravu	12,00	-	-	9,00	8,00

V cene je zahrnutá 20 % DPH.

Zdroj: převzaté z webu ZSSK

2.3.5.3.3 Přírážky k jízdě

Zavedení BP doprovázela povinná registrace a zřízení průkazu na BP. Tato povinnost znamenala dlouhé čekací fronty u přepážek železničních stanic, pracovníci ŽSR a ZSSK museli přepisovat údaje ze žádanek do systémů a vydávat průkazy, což bylo velmi časově náročné. ZSSK alespoň v úvodních měsících nevyžadovala na průkazy fotografie, aby alespoň částečně zrychlila odbavování. V současné době jsou již od sebe odděleny přepážky, kde lze průkaz vystavit a kde nikoliv. Stejně tak byly zřízeny přepážky s přednostním odbavením cestujících kategorií InterCity a SuperCity.

¹⁷¹ ZSSK. Cenník miestieniek, lôžkových a ležadlových lístkov. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., veřejně dostupné*. [online]

¹⁷² Komunikace s pracovníky ZSSK.

S BP se také zvýšila poptávka po cestování a vzhledem k tomu, že pobíratelé starobního důchodu tvoří 45,6% všech cestujících s BP¹⁷³, lze předpokládat, že stoupl i počet lidí, kteří chodí pro jízdní doklady fyzicky na přepážku a nevyužívají nákupu přes internet. Důsledkem výše zmíněného byly poměrně dlouhé fronty u pokladních přepážek.

Část cestujících s BP (převážně studenti) proto byla ochotna opakovaně akceptovat přírážku k jízdnému ve výši 1,5€ při vystavení lístku přímo ve vlaku, než čekat ve frontě u přepážky. ZSSK reagovala od 15.6.2015 zvýšením přírážky na 3€. Opatření se vztahuje pouze na uživatele BP, pro ostatní zůstává v platnosti 1,5€ příplatek.¹⁷⁴

2.3.6 Náklady realizovaných opatření v železniční dopravě

Celkové náklady pro veřejný sektor spojené se zavedením železničního balíčku nelze v tuto chvíli ještě přesně stanovit. Lze očekávat, že první oficiální informace by mohlo MDVRR zveřejnit v prvním kvartálu roku 2016. Při výpočtu absolutních nákladů této hospodářské politiky je nutné sečíst několik samostatných věcí: pokles tržeb železničních dopravců, náklady spojené se zvýšenou poptávkou po železniční dopravě a propad tržeb u autobusových dopravců s uzavřenou smlouvou o závazku veřejné služby.

2.3.6.1 Pokles tržeb z jízdného na železnici

Nejvýraznějším nákladem z hlediska státního rozpočtu je nárůst výše kompenzace ZSSK a Regiojetu prostřednictvím úhrady prokazatelné ztráty z provozování dopravy ve veřejném zájmu. Vláda SR v říjnu 2015 vycházela při rozhodnutí o zavedení BP z materiálu, který odhaduje výši propadu tržeb na 13 mil. €.

Dne 23.5.2015 premiér Robert Fico a ministr dopravy Ján Počiatek potvrdili odhad, že propad tržeb bude činit přibližně 13 mil. €, z čehož cca 12 mil. € obdrží ZSSK a zbytek Regiojet.¹⁷⁵ Soukromý dopravce Regiojet odhaduje propad celkový tržeb v železniční dopravě až na 21 mil. €, vychází přitom z dat své jediné linky provozované v závazku veřejné služby.¹⁷⁶ Regiojet však vede na Slovensku se ZSSK konkurenční boj a je tedy možné, že odhad je úmyslně nadhodnocený. Reálně nelze vztahovat údaje z jedné tratě na celou železniční síť, protože každá trať je naprosto specifická.

¹⁷³ ZSSK. Registrácie do systému bezplatnej prepravy k 8. novembru 2015. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., veřejně dostupné*. [online]

¹⁷⁴ ŠNÍDL, Vladimír. Železnice mají veľa študentov, ktorí lístky riešia až vo vlaku. Zdvihli im prírážku. *Denník N*. [online]

¹⁷⁵ SITA. Fico obhájil vlaky zdarma, autobusy zahrnie až tretí balíček. *Webnoviny SK Ekonomika*. [online]

¹⁷⁶ Teraz SK. Vlaky zadarmo budú stáť podľa RegioJetu najmenej 36 mil. eur. *Teraz.sk, ekonomika*. [online]

2.3.6.2 Náklady spojené s nárůstem poptávky po přepravě

Druhým podstatným nákladem jsou nutné zdroje na nově objednané spoje a posilování stávajících vlaků z důvodu nárůstu poptávky po přepravě. Již s grafikonem (GVD) 2014/2015 objednalo MDVRR navíc celkem 105 spojů. Předseda představenstva ZSSK odhadl náklady na toto rozšíření na 11 mil. €.¹⁷⁷

V průběhu dalších 3 měsíců ZSSK vyhodnocovala přepravní proudy cestujících na tratích a stát na základě těchto informací doobědnal dalších 50tis. vlakokilometrů na 11 nových spojů, dále prodloužil trasu 3 vlaků a přizpůsobil časově některé spoje požadavkům cestujících.¹⁷⁸

Celkově narostl počet státem objednaných vlakokilometrů z 29,6 mil.¹⁷⁹ na 31,3 mil.¹⁸⁰ V záloze zůstalo přibližně 300 tis. vlakokilometrů, které jsou operativně využívány při mimořádných událostech, nebo dnech v roce kdy je zvýšená poptávka po přepravě.¹⁸¹

2.3.6.3 Náklady dalších objednavatelů dopravy

Objednavatelem veškeré vlakové dopravy na Slovensku je stát prostřednictvím MDVRR. Autobusovou regionální a městskou dopravu však objednávají VÚC a obce. Z důvodů přesunu cestujících s BP na železnici, došlo k propadu tržeb autobusových dopravců, ten musí na základě smlouvy o dopravních službách ve veřejném zájmu kompenzovat objednavatel.

Do celkových nákladů na zavedení BP je tedy nutno zahrnout i zvýšené náklady VÚC a obcí. Že se jedná o významnou částku převážně u linek souběžných s železniční tratí, je také předmětem této bakalářské práce a kapitoly 2.3.7. S ohledem na veliké množství různých linek, které zaznamenaly odliv cestujících s nárokem na BP, je prakticky nemožné získat data od všech dopravců a u všech jejich linek, identifikovat do jaké míry je pokles způsobený politikou BP a do jaké míry jinými faktory. Nelze tedy reálně přesně vyčíslit zvýšené náklady všech VÚC a obcí. Zväzu autobusovej dopravy (dále ZAD) odhadl průměrný pokles počtu cestujících na 2%, nikoliv však odhad poklesu tržeb.¹⁸²

¹⁷⁷ TV Teraz. Bezplatné cestovanie vo vlakoch. *TV Teraz.sk*. [online]

¹⁷⁸ MORHÁČOVÁ, Jana. ZSSK vylepšila cestovné poriadky, pridala nové vlaky. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online].

¹⁷⁹ MORHÁČOVÁ, Jana. Vlaky budú posilnené o 120 vozňov, 11 spojov pôjde ako posila. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online].

¹⁸⁰ MORHÁČOVÁ, Jana. Bezplatnú prepravu za rok využilo 24 miliónov ľudí. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online]

¹⁸¹ MORHÁČOVÁ, Jana. Vlaky budú posilnené o 120 vozňov, 11 spojov pôjde ako posila. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online].

¹⁸² Zväz autobusovej dopravy. Bezplatné cestovanie vo vlakoch. *Zväz autobusovej dopravy, verejné dostupné*. [online]

2.3.6.4 Náklady zvýšení slevy pro dojíždějící za prací

Při zvýšení slevy na časové traťové jízdenky vycházela Vláda SR z odhadu, že propad tržeb z již v té době kupovaných časových lístků bude na úrovni 1,350 mil. €. Avšak předpokládalo se, že ztráta bude kryta příchodem nových zákazníků, které bude motivovat nižší cena.¹⁸³ Toto se potvrdilo, pokud uvažujeme tržby za časové lístky odděleně od celkových tržeb dopravce. Ze srovnání prvních 9 měsíců roku 2014 se stejným obdobím roku 2015 vyplývá, že nejenom počet uživatelů časových lístků narostl o 22%, ale přes prohloubení slevy vzrostly i tržby o 7%.¹⁸⁴ Tato čísla se však mohou stát předmětem mylné interpretace, protože nelze říci kolik z nových kupujících jsou bývalí uživatelé IAD (případně autobusové dopravy) a kolik z nich dříve jezdilo nepravidelně za jednorázové jízdné.¹⁸⁵ Z toho důvodu ani nelze bez hlubší analýzy a znalosti dat pro specifické trati odhadnout, zda opatření vedlo k růstu tržeb či nikoliv. Lze však konstatovat, že minimálně část nových uživatelů časových lístků, využívá železniční dopravy více, než tomu bylo před zavedením tohoto opatření a tak se modální poměr železniční dopravy zvýšil.

Průměrná vzdálenost, na kterou jsou časové lístky zakupovány, činila v obou srovnávaných obdobích 33 km. Z toho plyne, že minimálně v tomto krátkém období nevedlo opatření ke změnám návyků na trhu práce a vyšší průměrné délky dojíždění za prací.¹⁸⁶

2.3.7 Pokřivení trhu veřejné dopravy

Lze konstatovat, že zavedením bezplatné přepravy došlo k významné změně podmínek také na celém trhu veřejné dopravy. Na Slovensku lze nalézt celou řadu krajských a příměstských linek, které mají alespoň částečný souběh s vlakovou tratí.

Každé souběžné spojení je ovšem specifické a záleží i na řadě dalších faktorů. Nutno brát v potaz jednu z všeobecných výhod na straně autobusových dopravců, kdy jsou schopni zastavit na větším počtu zastávek hned na několika místech v rámci obce, což železnice ze své podstaty nemůže a měla by spíše konkurovat rychlostí spojení mezi velkými stanicemi. Autobusová doprava je na mnohých dopravních spojeních sice souběhem, ale zároveň také podstatným a žádoucím doplňkem, který zajišťuje obslužnost v obcích a částech obcí, kde vlak nezastavuje.

¹⁸³ Vláda SR, 28.01.2015

¹⁸⁴ MORHÁČOVÁ, Jana. Bezplatnú prepravu za rok využilo 24 miliónov ľudí. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online]

¹⁸⁵ Viz také problematika bezplatné přepravy v Praze v kapitole 10.

¹⁸⁶ MORHÁČOVÁ, Jana. Bezplatnú prepravu za rok využilo 24 miliónov ľudí. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online]

Problém zvýšeného množství souběhů je dán i dodnes téměř neexistující dopravní integrací kromě Bratislavy, která směřuje k 3. etapě budování IDS¹⁸⁷ a Žiliny¹⁸⁸, kde je integrovaná trať Žilina hl. stanica-Rajec do MHD.

2.3.7.1 Důsledky BP na souběžných autobusových linkách

Spotřebitel z vybrané sociální skupiny nějakým způsobem před 17.11.2014 vyhodnocoval své preference. Lze očekávat, že sociální skupiny s BP (pověštinou žáci, studenti a důchodci) budou ceně přikládat významnější postavení než lidé v produktivním věku a to se záhy projeví i na jejich poptávkové elasticitě.¹⁸⁹ Tyto sociální skupiny se totiž zpravidla vyznačují nižšími příjmy a zároveň doba přepravy pro ně hraje méně významnou roli.

Opatření vedlo k odlivu cestujících s BP z autobusů na železnici, kdy cestující akceptuje: často pomalejší přepravní rychlost a fakt že vlak nemusí zastavit v takové blízkosti jeho cíle přepravy. To mu však bude kompenzováno v podobě úspory z jízdného, které nově neplatí.

Z hlediska hospodářské politiky můžeme pozitivně hodnotit, že toto vede k přesunu cestujících do ekologičtějšího způsobu přepravy, kterému se navíc prohlubují úspory z hustoty dopravy¹⁹⁰. Přesun je také plně v souladu s politikou udržitelné dopravy.

Negativně byli zasaženi soukromí autobusový dopravci a autobusové linky v závazku veřejné služby. Soukromí dopravci provozují výhradně dálkové spoje a to plně na vlastní podnikatelské riziko. Vlakové dopravě konkurovali buď nižší cenou, nebo vyšší přepravní rychlostí. S vyhlášením BP si začali stěžovat, že cestující s BP předsednou na železniční dopravu, v důsledku toho očekávali výrazné propady tržeb, které by mohly být na mnohých linkách likvidační. Podle ZAD zaznamenala dálková autobusová doprava v listopadu se zavedením BP úbytek 10% cestujících, ten se následně do konce ledna prohloubil na 17,35%.¹⁹¹

V případě regionálních a příměstských autobusů v závazku veřejné služby jsou objednatelé

¹⁸⁷ Ve smyslu integrovaných dopravních systému. Nejpokročilejší IDS je v Bratislavském kraji, kde dokonce od 1.11.2015 byly do IDS zapojeny osobní vlaky.

¹⁸⁸ Vláda SR. Program revitalizácie železničných spoločností. *Materiál a usnesenie programu rokovania*. [online] s.9

¹⁸⁹ Dokázat v teoretické části

¹⁹⁰ Úspory z hustoty dopravy dávají železnici konkurenční výhodu před ostatními druhy dopravy a jsou považovány za hlavní determinant efektivnost současné liberalizace a privatizace železniční přepravy v Evropě. Více o tomto pojednává Kvizda, a kol., 2007

¹⁹¹ SITA. Ficove vlaky zadarmo nás ničia, sťažujú sa autobusári. *Financeportal EU*. [online]

obce a kraje, zatímco regionální železniční dopravu objednáva stát prostřednictvím MDVRR. Tím, že se část cestujících přesune na železnici je z hlediska financování veřejným sektorem jako celkem lhostejné, nikoliv pokud se jedná o oddělené krajské rozpočty (VÚC) a Ministerstvo dopravy. VÚC jsou nuceny vyplácet ze svého rozpočtu vyšší kompenzace autobusovým dopravcům za pokles tržeb v důsledku odchodu cestujících na železnici. VÚC za toto nedostávají ze státního rozpočtu žádnou kompenzaci. Pokles přepravených cestujících na příměstské autobusové dopravě v závazku veřejné služby ZAD odhaduje jen na 2,69%¹⁹², porovnával přitom běžný pracovní den října 2014 s lednem 2015. Pokles tržeb a přepravených cestujících zasáhl jednotlivé VÚC rozdílně. Největší pokles podle ZAD zaznamenaly linky v Prešovském kraji, nejmenší propad byl v Žilinském, Banskobystrickém a Trenčinském kraji.¹⁹³ Rozdílnost mezi jednotlivými kraji je dána specifikami jejich jednotlivých objednávaných autobusových linek, kdy případ od případu se jedná o různé míry substituce mezi železnicí a autobusem.

Zajímavé statistiky pro porovnání s informacemi od ZAD nabízí ZSSK. Podle Tabulky č. 15 nastal největší nárůst cestujících přepravených bezplatně po železnici v Žilinském kraji. Na třetím místě je kraj Banskobystrický.¹⁹⁴ Jelikož ZAD považuje propad počtu cestujících v těchto krajích za nejnižší na Slovensku, lze předpokládat, že v těchto krajích došlo k substituci jiných dopravních prostředků než autobusů, například IAD. Naopak u Prešovského kraje lze předpokládat, že významnou část nových přepravených osob po železnici tvořili bývalí cestující autobusem.

¹⁹² SITA. Ficove vlaky zadarmo nás ničia, sťažujú sa autobusári. *Financeportal EU*. [online]

¹⁹³ Zväz autobusovej dopravy. Bezplatné cestovanie vo vlakoch. *Zväz autobusovej dopravy, verejné dostupné*. [online]

¹⁹⁴ MORHÁČOVÁ, Jana. Bezplatnú prepravu za rok využilo 24 miliónov ľudí. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online]

Tabulka č. 15 - Žebříček krajů podle počtu využití bezplatné přepravy v rámci krajů SR

Žebříček krajů podle počtu využití bezplatné přepravy v rámci kraje	
1.	Žilinský kraj
2.	Prešovský kraj
3.	Banskobystrický kraj
4.	Nitriansky kraj
5.	Bratislavský kraj
6.	Trenčiansky kraj
7.	Košický kraj
8.	Trnavský kraj

Zdroj: ZSSK, 13.11.2015

2.3.7.2 Důsledky na traťovém souběhu Košice – Prešov

Spojení třetího a druhého největšího města Slovenské republiky bylo vybráno jako ideální příklad, na kterém lze ukázat přesun cestujících s právem na BP z autobusových linek na železnici a ztrátu na tržbách, kterou tento přesun způsobil.

Předmětem porovnání bylo vlakové spojení z Košice hlavní stanice do stanice Prešov hlavní stanice a linka číslo 802434 společnosti Eurobus, a.s. jedoucí z AS Košice do AS Prešov. Tato spojení mají několik specifik, které determinují pravděpodobnou lehkou substituci mezi oběma spotřebitelskými variantami. A proto lze očekávat, že se na ni politika bezplatné přepravy na železnici výrazněji projeví.

2.3.7.2.1 Specifikum č.1 – Stejně výchozí i cílové místo

V obou případech se nachází autobusové nádraží bezprostředně vedle železniční stanice. Lze tedy říci, že při obou typech přepravy jde o přesun z úplně stejného místa do stejného, teoreticky jsou schopna být z hlediska výchozího a cílového bodu obě spojení dokonalými substituty. Takovýto souběh nemůže nastat ve spojení s hlavním městem Bratislavou, kde dálkové autobusy končí na Mlýnských nívách, ty jsou vzdáleny 9 minut jízdy MHD od centrálního vlakového nádraží. O dokonalé substituty z hlediska cílového místa přepravy se však jedná jen u cestujících, kteří se vyloženě potřebují dostat do okolí nádraží. V přepravě do historického centra města je zvýhodněná železnice, protože osobní vlaky pokračují až do stanice Prešov-město, která leží v bezprostřední blízkosti Hlavnej ulice a budov Prešovskej univerzity v Prešově.

2.3.7.2.2 Specifikum č. 2 Srovnatelná doba přepravy

V obou případech se jedná o časově srovnatelné spojení, respektive cesta po železnici trvá déle, což vytváří předpoklady pro potvrzení nebo vyvrácení tvrzení, že skupiny s nárokem na BP jsou mnohem více citlivé na cenu než na celkový čas jízdy. Vlakové spojení je zajištěno buď přímým osobním vlakem, popřípadě dvěma osobními vlaky s přestupem v Kysaku. Nejrychlejší vlakový spoj urazí těchto 33km za 39 minut. Obvykle trvá cesta 40-44 minut. Eurobus, a.s. vypravuje přímé autobusy bez mezizastávek s dobou přepravy 30, nebo 35 minut. Rychlá spojení prokládá autobusy s mezizastávkami v obcích jako například Ličartovce, Budimír a Kendice, jejich doba jízdy je 50-55 minut.

2.3.7.2.3 Specifikum č.3 Srovnatelná cena přepravy

Cenově jsou obě varianty srovnatelné. Obecně je tarif společnosti Eurobus, a.s. o něco vyšší, avšak v případě častějšího užívání autobusové dopravy v Košickém a Prešovském kraji vlastní většina lidí bezkontaktní čipovou kartu BČK. Ta je vydána buď některým dopravcem (SAD Prešov, Eurobus, Košická městská karta – dříve BČK DPMK) nebo je možné též nahrát dopravní aplikaci na studentskou kartu ISIC; všechny karty slouží jako elektronická peněženka a nosiče kupónu a lze je využít u všech dopravců. Placení čipovou kartou zrychluje odbavování, a proto dopravci finančně motivují slevou z jízdného k používání karty. Tato sleva sbližuje tarif Eurobusu a ZSSK. V případě obyčejného jízdného se jedná prakticky o stejnou částku, vedle obyčejného tarifu existuje ještě speciální tarif REGIONAL, kterým ZSSK dávají slevu 15% z jízdného při cestách Os, Zr a REX do 60km, ten reálně snižuje cenu přepravy mezi těmito dvěma městy u ZSSK na 1,54€. ZSSK také nabízí slevu z jízdného 5% při zakoupení jízdního dokladu prostřednictvím e-shopu.

Tabulka č. 16 - Porovnání ceny jednorázového jízdného mezi autobusovou a železniční dopravou mezi Košicemi a Prešovem

	ZSSK internet*	ZSSK	Eurobus BČK*	Eurobus
Doba přepravy	39-44 min		30-35 min	
Žák/Student	0,90 €	0,95 €	1,07 €	1,10 €
Občan 70+	0,14 €	0,15 €	0,30 €	0,30 €
Obyčejný	1,81 €	1,90 €	1,82 €	1,90 €
Regional	1,54 €	1,62 €	-	-

Zdroj: tarif ZSSK a tarif Eurobus

2.3.7.2.4 Výběr porovnávané skupiny

Ze skupin, pro které byla zavedena bezplatná přeprava, jsem se pro porovnání rozhodl vybrat tarif žák/student. Domnívám se, že tarify pro občany nad 70+ jsou příliš nízké, než aby měly

vypovídající hodnotu, a navíc senioři starší 70 let volí dopravu spíše podle komfortu a jednoduchosti přepravy. Skupinu důchodců ve věku 60-69 let není možné porovnat, protože v Eurobusu platí plné jízdné a jsou již zahrnuti v tržbách obyčejného jízdného. A poslední skupinou s bezplatnou přepravou jsou ŤZP (tělesně zdravotně postihnutí), kterých je přepraveno tak malé množství v rámci celého systému, že také nemohou mít vypovídající hodnotu

2.3.7.2.5 Vyhodnocení dopadu BP na linku Eurobusu mezi Košicemi a Prešovem

Důsledky zavedení bezplatné přepravy na železnici pro počet přepravených žáků/studentů můžeme pozorovat v Tabulce č. 16. Pro srovnání jsou uvedena data společnosti Eurobus, a.s. o počtu přepravených osob za první pololetí roku 2014 a první pololetí roku 2015, data za tarif žák/student jsou uvedena i za železničního dopravce ZSSK.

Tabulka č. 17 - Porovnání počtu cestujících a tržeb u autobusové a vlakové dopravy mezi městy Košice a Prešov za první dva kvartály roku 2014 a 2015

	2014	2015	změna	změna v %
Počet přepravených studentů (Eurobus)	22 662	14 166	-8 496	-37,5
Počet přepravených obyčejných (Eurobus)	16 860	16 465	-395	-2,3
Tržby žák/student (Eurobus)	24 487 €	15 328 €	-9 159 €	-37,4
Tržby obyčejný (Eurobus)	31 618 €	30 876 €	-742 €	-2,3
Počet přepravených studentů (ZSSK)*	16 369	65 574	49 205	300,6
Tržby žák/student (ZSSK)**	15 141 €	0 €	-15 141 €	-100,0

* údaje představují součet přepravených žáků/studentů mezi Košicemi a stanicemi Prešov a Prešov-město

** jedná se odhad, protože není k dispozici podíl počtu cestovních dokladů zakoupených přes internet, max. odchylka +/- 2,6%

Zdroje: interní data Eurobus a ZSSK

Počet přepravených žáků/studentů na lince Eurobusu poklesl o významných 37,5%. Prakticky stejný pokles lze vysledovat i na tržbách, rozdíl 0,1% je dán tím, že ne všichni studenti využívají k platbě BČK, jejímž prostřednictvím je nákup levnější o 3 eurocenty. Klesl i počet přepravených osob za obyčejný tarif a to o 2,3%. Tento jev může být vysvětlen zaprvé tím, že v tarifu obyčejný jsou zahrnuti i důchodci ve věku od 60 do 69 let, kteří při přepravě autobusem nemají nárok na zlevněné jízdné, jakož i další pobíratelé důchodů podle zákona 328/2002 Z.z.; ti se přesunuli na železniční dopravu. Druhým důvodem může být opatření vlády SR z 28.1.2015, které zatraktivnilo časové lístky na železnici pro docházející do zaměstnání zvýšením slevy z 37% na 50%. Zatímco před tímto rozhodnutím se týdenní časový lístek vyplatil v porovnání s tarifem regional těm, co dojížděli alespoň 4x týdně, nově

se vyplatí při třech zpátečních cestách. Někteří cestující, kterým v minulosti nevadilo si připlatit za rychlejší přepravu autobusem, mohli zvážit rozhodnutí investovat do měsíčního/týdenního lístku ZSSK a výrazně ušetřit. Pracovník dojíždějící každý pracovní den do zaměstnání do druhého města ušetří, pokud bude jezdit vlakem 8,7€ týdně oproti 5,86€. Měsíčně je již rozdíl 35€ oproti 23,5€ v předcházejícím roce. Vyšší úspora při koupi časového lístku na železnici mohla vést k přechodu dalších lidí do železniční dopravy. Dále mohla část cestujících dát přednost IAD.

Další zajímavé závěry lze vyvodit ze srovnání počtu přepravených žáků/studentů na železnici, celkový nárůst činí 49 205 odbavených cestujících. Na lince Eurobusu klesl počet přepravených v této kategorii o 8 496. Eurobus však není na trase Košice,AS-Prešov,AS jediným dopravcem. Společně s ním jezdí i partnerská společnost SAD Prešov, která se s Eurobusem vzájemně prokládá a má stejný počet vypravovaných spojů. Povětšinou v ranních hodinách jezdí z Košic do Prešova více linek provozovaných Eurobusem a odpoledne je tomu naopak, to je dáno tím, že autobusy jsou zaparkovány vždy v městě sídla dané společnosti. Výsledky Eurobusu a SAD Prešov však budou velmi podobné. Společně s nimi vypravují několik spojů i další společnosti, většinou však mají odlišný vyšší tarif, jediným dopravcem s trochu významnějším podílem je SAD Humenné. Z výše uvedené lze odhadnout, že pokles počtu cestujících žáků/studentů v autobusové dopravě činí něco lehce nad 21 tisíc osob za pololetí.¹⁹⁵ Zavedení bezplatné přepravy tedy výrazně pozvedlo zájem o cestování z Prešova do Košic a opačně pro žáky a studenty, přičemž počet přepravených osob VHD se prakticky zdvojnásobil.

2.3.7.3 Důsledky na trhu železniční dopravy provozované na podnikatelské riziko

S grafikonem 2014/2015 začala společnost Regiojet provozovat na vlastní podnikatelské riziko vlakové spojení mezi Bratislavou a Košicemi. Cena přepravy začínala na 9€, což byla přibližně polovina ceny, za kterou jezdili vlaky ZSSK.¹⁹⁶ Koncem roku 2014 a následně v roce 2015 započala cenová válka a konkurenční boj mezi oběma dopravci. ZSSK provozuje kromě dotovaných rychlíků, vlaky kategorie InterCity na vlastní podnikatelské riziko. ZSSK sice přišla s řadou inovací na svých IC vlacích (modernizované vagóny, rozšíření na třídy 1,

¹⁹⁵ Odhad vychází z v textu zmíněných předpokladů, tedy že výsledky společnosti SAD Prešov budou podobné Eurobusu, dále jsou poměrově dle množství spojů odhadnuti cestující dalších dopravců. Odhad také vychází z předpokladu, že jen minimum lidí využije spoje jezdící 50-55 minut s mezizastávkami, protože se prakticky vždy vyplatí počkat až na zrychlený spoj.

¹⁹⁶ ČTK. Jančurův RegioJet studenty na Slovensku zadarmo vozit nebude. *Novinky CZ*. [online]

1plus, 2 a 2plus, časová cenová diskriminace) avšak reálně souboj s Regiojetem prohrávala. Od 15.4.2015 ZSSK snížila počet vypravovaných IC z 41 na 25.¹⁹⁷

Důvodem však nebyl pouze odliv cestujících k Regiojetu, který jezdil za nižší cenu a nabízel atraktivní doplňkové služby. Podstatnou konkurencí pro IC vlaky byly vlastní rychlíky ZSSK, které sice jezdí na trati Bratislava-Košice s nižší přepravní rychlostí, avšak řada cestujících v nich má nárok na BP. Zatímco v době před zavedením BP nepředstavoval doplatek do vlaků IC pro tyto skupiny obyvatel velký mezní náklad, od 17.11.2014 musí za využití IC platit příslušné jízdné. Provoz IC byl pro ZSSK ztrátový i před zavedením BP a vstupu Regiojetu na trh. V roce 2014 byla ztráta vyčíslena na 1,15 mil. €. ¹⁹⁸

Pokřivení železničního trhu je tedy dalším z důsledků zavedení BP. Státem vlastněné společnosti byly prakticky znehodnocené vlastní investice a vlakové spoje provozované na komerční riziko. Volné vagóny ze zrušených spojů byly přesunuty mimo jiné i na vypravované rychlíky (vybaveny klimatizací, wi-fi připojením). Tím ještě zvýšily komfort cestování dotovanými rychlíky a teoreticky mohly ještě více odradit od využívání IC a soukromého Regiojetu, který se cítí poškozen a soudně se chce domoci příznání obdobných kompenzací, jako mají vlaky v závazku veřejné služby.¹⁹⁹ Koncem listopadu 2015 spor eskaloval v ohlášený odchod Regiojetu z trati Košice-Bratislava v prvním kvartálu 2016.²⁰⁰ Na to reagovalo vedení ZSSK velice překvapivě, když se od 18.1.2016 na příkaz jediného akcionáře rozhodlo zrušit kompletně provoz IC vlaků. Regiojet tak zůstane v roce 2016 jediným „monopolním“ soukromým dopravcem na trati Bratislava-Košice s nejvyšší přepravní rychlostí. Konkurovat mu budou jen pomalejší rychlíky v závazku veřejné služby, jejichž kvalita se ale znovu výrazně zvýší, protože zrušení vagóny kategorie IC budou zařazeny právě do těchto spojů.²⁰¹

¹⁹⁷ MORHÁČOVÁ, Jana. ZSSK upravuje IC vlaky, odmítá cenovou válku. *Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.* [online]

¹⁹⁸ ČTK. Slovenské dráhy zruší část spojů, RegioJet nařkl z cenové války. *Týden CZ*. [online]

¹⁹⁹ ČTK. RegioJet plánuje posílit vlakovou dopravu na Slovensku. *České noviny*. [online]

²⁰⁰ REGIOJET SK. Vlaky RegioJet odídu z trasy Bratislava – Košice, vinu za to nesie minister dopravy Ján POČIATEK. [online]

²⁰¹ MORHÁČOVÁ, Jana. ZSSK v januári zastavuje IC vlaky. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online]

2.4 Bezplatná doprava v systému PID

Praha je hlavním městem České republiky a zároveň zastává zvláštní pozici kraje a zároveň i města. V hlavním městě žije dle sčítání lidu v roce 2013 - 1 246 780 obyvatel. Avšak i významná část obyvatel Středočeského kraje, kterým je Praha plně obklopena, do města dojíždí za prací, vzděláním či kulturou. S ohledem na významnost centralizace přepravních proudů v okolí hlavního města je Pražská integrovaná doprava (PID) postavena na pásmovém tarifu.²⁰²

2.4.1 Tarifní změny a rozšiřování bezplatné přepravy

Na počátku druhé dekády 20. století došlo v Praze ke značnému rozšíření bezplatné přepravy mezi různé skupiny obyvatel a zároveň také tarifním změnám, jež vedly k poklesu ceny přepravy pro cestující.

První výrazná změna nastala těsně před volbami v roce 2010, kdy se jednobarevná Rada hlavního města Prahy (dále RHMP) vedená Občanskou demokratickou stranou (ODS), rozhodla posunout hranici bezplatné přepravy u dětí z 6 na 10 let. Změnu doprovázela další tarifní opatření, kdy došlo k zflexibilnění časového kupónu na libovolný počáteční den platnosti a umožnění přerušení platnosti ročního kupónu na 2x 14 dní. Důchodci starší 70 let museli nově zaplatit za možnost využívání vlaků v rámci bezplatné přepravy jednorázový poplatek 20 korun.²⁰³

Jako velice pozitivní lze hodnotit usnesení RHMP z 19.4.2011, kterým se sjednocovala cena přepravy jízdního kola v Pražské integrované dopravě (PID) v pásmech P+0 na bezplatnou. Kola bylo do té doby možno bezplatně převážet na posledních plošinách vagónů metra, na lanové dráze Petřín a v přívozech. Ve vlacích PID se platil standardní tarif Českých drah, a.s., 25 Kč. Nově byla přeprava jízdního kola ve vlacích v rámci Prahy bezplatná.²⁰⁴ Toto opatření bylo plně v souladu s Integrovaným krajským programem na podporu snižování emisí a přímo se nabízelo pro zatraktivnění udržitelné dopravy.²⁰⁵ Vnější pásma jsou však stále

²⁰² Damborský a kol., 2014, s.20-24

²⁰³ Rada hlavního města Prahy. K návrhu změn jízdného v PID na území hl.m. Prahy. *usnesení a doprovodný materiál*. [online]

²⁰⁴ Rada hlavního města Prahy. k návrhu na úpravu rozpočtu běžných výdajů pro PID v kapitole 03 – Doprava. *usnesení a doprovodný materiál*. [online].

²⁰⁵ Rada hlavního města Prahy. Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace Hlavní město Praha. . [online]

zpoplatněna.²⁰⁶ Později byla přeprava kol rozšířena o konkrétní tramvajové úseky v konkrétní časy a to pouze ve směru z centra.

Předmětem zkoumání této bakalářské práce je však zavedení bezplatného jízdného pro děti od 10 do 15 let a pro seniory ve věku od 65 do 70 let. Tarifní změnu schválila RHMP složená z ODS a ČSSD s platností od 1.7.2011, čímž chtěla minimalizovat počet vrácených kupónů, protože žákům končila platnost 10 měsíčního kupónu. Těmto skupinám obyvatelstva byl totiž umožněn zpětný prodej vydaných kupónů Dopravním podnikem hl. města Prahy²⁰⁷ (dále DPP). K využívání BP byla nutná registrace a jednorázové nahrání aplikace do čipové karty Opencard v ceně 120Kč.²⁰⁸ Odhadovaný propad na tržbách se předpokládal celkem 240 mil. Kč (z toho DPP 208 mil. Kč).

RHMP vzešlá z voleb v roce 2014 si do svého programového prohlášení dala snížení ceny ročního kupónu ze 4750 Kč na 3650 Kč.²⁰⁹ Svůj slib naplnila usnesením dne 17.2.2015 a opatření nabylo platnosti od 17.6.2015. Současně s tímto zlevněním byla zavedená bezplatná přeprava pro psy a speciální bezplatný tarif pro osobu doprovázející dítě do 3 let, po předložení příslušného průkazu.

2.4.2 Změna poptávky po MHD s rozšířením bezplatné přepravy

Prostřednictvím zavedení bezplatné přepravy pro děti do 15 let a pro občany ve věku 65-69 let chtěla RHMP zatraktivnit veřejnou dopravu.²¹⁰ Pojem zatraktivnění byl myšlen ve smyslu zvýšení zájmu o veřejnou dopravu příslušnými věkovými skupinami. Stanovení nulové ceny mělo motivovat občany v těchto věkových kategoriích, kteří nevyužívají MHD, nebo pouze zřídka, aby si zřídili průkazku/Opencard a využívali bezplatnou přepravu.

Ke zvýšení zájmu o veřejnou dopravu však došlo minimálně, protože samotná cena zlevněné časové jízdenky byla natolik nízká, že jí již cílová skupina vlastnila a MHD využívala. Výsledkem byl tedy jen sociální transfer určitým skupinám obyvatel (rodiny s dětmi, důchodci)

²⁰⁶ Centrum Prahy není příliš vhodné na cyklistickou dopravu. Kolo lze využít spíše na okraji Prahy pro dojezd do obcí jako Koloděje či Klánovice. Naprostá většina vlaků však míří do centra Prahy. Větší využití lze očekávat s rozšířením průjezdných S-linek a se zavedením tangenciálních linek v roce 2016.

²⁰⁷ Rada hlavního města Prahy. K návrhu změn Tarifu Pražské integrované dopravy na území hlavního města Prahy. *usnesení a doprovodný materiál*. [online].

²⁰⁸ Pokud dotyčná osoba kartu nevlastnila, byla ji vydána.

²⁰⁹ Rada hlavního města Prahy. Programové prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014-2018. [online]

²¹⁰ Rada hlavního města Prahy. Programové prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2010-2014. [online].

ve výši 120-130Kč měsíčně na dítě a 220-250Kč na seniora.²¹¹ Vzhledem k tomu, že vlastník časového kupónu není nijak v počtu přeprav limitován, nemohla se změna promítnout ani do počtu přepravených osob, protože občan nebude měnit své dopravní návyky.

V tabulce č. 17 lze vidět vybrané ukazatele Dopravního podniku hl. m. Prahy, jež provozuje výraznou majoritní většinu všech vozových kilometrů na území města Prahy. Data se vztahují k vnitřním pásmům P+0. Nárůst počtu bezplatně přepravených osob je doprovázen úbytkem počtu osob s časovým kupónem. Porovnávání roku 2010 a 2011 nenabízí velmi relevantní údaje, protože až do července 2011 fungoval původní tarif. Do nárůstu podílu jednotlivých jízdenek se v roce 2011 pravděpodobně promítlo období před rozšířením bezplatné přepravy, kdy se obyvatelům těsně před 1.7.2011 nevyplatilo investovat do časového kupónu a využívali jednotlivé jízdné. Podíl jednotlivého jízdného se následně ustaluje opět okolo 11%.

Pokud však rok 2011 uvažíme jako přechodné období a srovnáme rok 2010 s lety 2012 nebo 2013 lze vidět, že nárůst přepravy pro zkoumané skupiny obyvatel je minimální. Pokles přepravených osob s časovým kupónem při srovnání s rokem 2012 je 106 tis. osob, oproti tomu bezplatná přeprava narostla o 113,6 tis. osob, rozdíl 7,6 tis. osob. Průměrný bezplatný cestující v těchto kategoriích, se ročně přepraví 1080x,²¹² na základě výpočtu tedy zjistíme, že přírůstek nových uživatelů je přibližně 7 100. Z letného pohledu na demografický vývoj v Tabulce č. 18 je patrné, že by nárůst bezplatné přepravy měl být výraznější, protože vzrostl počet obyvatel s nárokem na BP.²¹³

Tabulka č. 18 - Vývoj počtu obyvatel města Prahy

	2010	2011	2012	2013
Věk 0 - 14 let	205 890	213 508	220 033	225 042
Věk 65 - x let	161 294	164 659	170 253	175 353
Celkem	367 184	378 167	390 286	400 395
Meziroční změna	10 902	10 983	12 119	10 109

Zdroj: ČSÚ Časové řady: Praha - lidé, vlastní výpočet

²¹¹ Měsíční interval ceny za časový lístek. Cena byla tím výhodnější, na čím delší časový úsek lístek byl.

²¹² Vypočteno ze statistické ročenky DPP

²¹³ Změny v pražské MHD, stejně jako demografické změny v Praze jsou však mnohem komplexnější a vždy se bude jednat o zjednodušení. V tomto závěru vycházím z demografického trendu. O něco přesnější údaje bychom dostali, pokud bychom započítali i občany Středočeského kraje. V tomto odhadu jsem od nich abstrahoval, protože z mne dostupných dat nelze od sebe odlišit občany Středočeského kraje, kteří dojíždějí do Prahy od ostatních.

Tabulka č. 19 - Porovnání vybraných ukazatelů Dopravního podniku hl. m. Prahy

	2009	2010	2011	2012	2013
Přepravené osoby na jednotlivé jízdenky (v tis.)	127 476	132 954	134 525	137 898	135 447
Podíl ze všech přepravených osob	10,4%	11,0%	12,1%	11,3%	11,1
Přepravené osoby na časové jízdenky (v tis.)	852 145	822 042	684 850	716 047	700 424
Podíl ze všech přepravených osob	69,6%	67,8%	61,7%	58,9%	57,4%
Osoby přepravené bezplatně (v tis.)	205 087	221 110	256 002	334 781	357 750
Podíl ze všech přepravených osob	16,7%	18,2%	23%	27,5%	29,3%
Meziroční změna u časových jízdenek	-8768,0	-30 103	-137 192	31 197	-15 623
Meziroční změna u bezplatné přepravy	-11 584	16023	34892	78779	22969
Osoby přepravě na zaměstnanecké jízdné (v tis.)	40 428	35 698	35 370	27 803	26 327
Přepravené osoby v Praze DPP (v tis.)	1 225 136	1 211 804	1 100 747	1 216 529	1 219 948
Celkem přepravené osoby (PID v tis.)	1 286 206	1 277 191	1 179 130	1 309 962	1 322 061
provozní vozové kilometry na Praze DPP (v tis.)	159 556	159 851	163 308	161 416	155 099

Zdroj: Statistické ročenky DPP, interní dokumenty

Z výše uvedeného plyne, že snížení ceny přepravy na nulovou hodnotu z již tak malé ceny nemá na poptávku po veřejné dopravě výrazný vliv, poptávka je při této změně silně neelastická. Opatření tedy nemá charakter ztraktivnění dopravy a zvýšení jejího využití, je spíše sociálním transferem vybrané skupině obyvatel, které je bezplatná přeprava přiřknuta.

2.4.3 Očekávané důsledky snížení ceny ročního kuponu

Od 17.6.,²¹⁴ potažmo 1.7.2015, byla snížena cena ročního časového kuponu v pražské MHD o 1100 Kč z 4750 Kč na 3650 Kč. Opatření v rámci RHMP prosadila Trojkoalice, jež je sama složena ze tří subjektů: Starostů a nezávislých, KDU-ČSL a Zelených, kteří podobná opatření prosazují i v dalších městech ČR i Evropy.

Cílem opatření bylo zvýšit atraktivitu MHD a přilákat nové cestující, převážně z IAD.²¹⁵ Před komunálními volbami dávali politici, prosazující toto opatření, za vzor rakouskou Vídeň, kde snížení ceny ročního kupónu z 449€ na 365€ vedlo k nárůstu počtu prodaných ročních jízdenek o 20%.²¹⁶ Druhým pozitivním výsledkem této politiky u Vídně je Trojkoalicí zmiňován pokles modálního podílu IAD, není však specifikováno, jak velký byl.²¹⁷

²¹⁴ Pouze elektronická verze.

²¹⁵ DOLINEK, Petr. Úvodní slovo – Základní informace o tarifu PID. *Ropid publikace*. [online]. 01.07.2015 [cit. 2015-11-28]

²¹⁶ KRUPKA, Jakub. Magistrátní koalice v Praze definitivně padla. Intenzivně se jedná o nové! Čeká Prahu další zadlužování? Politici žonglují miliardami. Hlavně v dopravě. *Pražský deník*. [online].

²¹⁷ Trojkoalice. Levnější MHD funguje ve Vídni. *oficiální web Trojkoalice*. [online]. [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.trojkoalice.cz/media/levnejsi-mhd-funguje-ve-vidni/>

Volební lídr Trojkoalice Petr Štěpánek odhadoval propad na tržbách v maximální výši 160 mil. Kč, což mělo být považováno za nejčernější scénář v okamžiku, kdy by opatření nepřilákalo žádné nové cestující.²¹⁸ Výpočet vychází patrně z celkového počtu uživatelů ročního kuponu, který v roce 2013 činil 168 432 cestujících.²¹⁹ Pokud by tento počet zaplatil o 1000Kč méně, dosáhlo by se odhadované ztráty. Některá média následně převzala tvrzení, že propad na vybraných tržbách částečně vykompenzuje příliv nových uživatelů MHD. Stejného názoru byla i ekonomka Markéta Šichtářová, která uvedla, že k tomuto došlo na příkladu Vídně.²²⁰ Jiného názoru byla ODS, která odhadovala propad na 700 mil. Kč a TOP 09 na cca 500 mil. Kč.²²¹

Ve Vídni, která je mnohokrát zmiňovaná, však k danému jevu vůbec nedošlo. Vídeň skutečně snížila od 1.5.2012 cenu ročního kupónu, stejně jako měsíčního. Pokles tržeb chtěla municipalita kompenzovat zvýšením dětského jízdného a víkendových jízdenek. Počet držitelů ročního kupónu vzrostl ze 400 tis. až na 650 tis, což v praxi znamenalo, že každý druhý dospělý ve Vídni byl majitelem roční jízdenky.²²² Následoval však výrazný propad tržeb, jež zvýšení jiných druhů jízdného nevykompenzovalo.²²³ Rok 2013 byl prvním rokem s relevantními údaji, kdy se sledovala změna modálního podílu, tedy potenciálního zvýšení podílu veřejné dopravy oproti IAD. Žádná změna však nenastala, z čehož bylo usuzováno, že nárůst počtu držitelů ročních jízdenek byl na úkor cestujících využívajících jiné jízdné. K poklesu IAD v rámci města došlo pouze z důvodu doprovodných restriktivních opatření vůči krátkodobému parkování automobilů.²²⁴ Zkušenosti z Vídně potvrzuje i případ Tallinnu;

²¹⁸ KRUPKA, Jakub. Magistrátní koalice v Praze definitivně padla. Intenzivně se jedná o nové! Čeká Prahu další zadlužování? Politici žonglují miliardami. Hlavně v dopravě. *Pražský deník*. [online].

²¹⁹ Statistická ročenka DPP, 2013

²²⁰ KRUPKA, Jakub. Magistrátní koalice v Praze definitivně padla. Intenzivně se jedná o nové! Čeká Prahu další zadlužování? Politici žonglují miliardami. Hlavně v dopravě. *Pražský deník*. [online].

²²¹ KRUPKA, Jakub. Magistrátní koalice v Praze definitivně padla. Intenzivně se jedná o nové! Čeká Prahu další zadlužování? Politici žonglují miliardami. Hlavně v dopravě. *Pražský deník*. [online].

²²² Nárůst počtu prodeje ročních kupónů v samotném roce 2012 byl 170 tis. ks viz. Wiener Linien, 2015

²²³ Wiener Linien, 2015

²²⁴ Modální poměr MHD ve Vídni rostl tempem 1% ročně až do roku 2012: 2009 (35%), 2010 (36%), 2011 (37%), 2012 (39%), 2013 (39%), 2014 (39%) viz. Wienerstadtwerke, 2014. Ke snížení ceny ročního kupónu došlo až od května 2012. K nárůstu oproti roku 2011 o 2% sice došlo, ale z dlouhodobého trendu lze předpokládat, že o 1% by rostl podíl MHD i bez opatření. Zbylé 1% může být dáno kulminací vzhledem k pravidlům zaokrouhlování, zdvojnásobením čisté imigrace do Vídně, zvláště pak obyvateli třetího světa, v roce 2012 (Wien.at, 2014), vyšším využíváním těmi, kteří dříve jezdili na jednotlivé jízdné, ale nejpravděpodobněji ostrými změnami v možnostech parkování ve městě, kdy cena krátkodobého parkování v roce 2012 vzrostla ze 1,2 € na 2 € za hodinu, v důsledku čehož klenul počet krátkodobě parkovacích aut o 12-21% (Lindinger, 2015). S odstupem času, kdy není pozorována změna v modálním podílu v letech 2013 a 2014, je velice nepravděpodobné, že by v roce 2012 na nárůstu podílela nižší cena časového jízdného. Veškeré známé zkušenosti ukazují, že poptávka je elastičtější v delším období, proto pokud by za nárůstem bylo snížení ceny časového kuponu, byl by pozorovatelný i v letech 2013 a 2014.

snížení ceny na nulovou hodnotu mělo jen malý efekt na nárůst počtu cestujících. Dalším zahraničním příkladem potvrzujícím neelasticitu poptávky může být Riga, jež snížila cenu předplatné jízdenky na polovinu. Mluvčí odboru dopravy magistrátu hlavního města Rigy, Viktor Zakis, potvrdil, že nárůst počtu pasažérů byl pouze 0,3%.²²⁵

Příklad Tallinnu potvrzuje i nutnost v případě nárůstu počtu cestujících zvýšit počet vypravovaných spojů, přičemž v Praze jsou některá spojení již na hraně kapacitních možností, nejproblematictější je v tomto směru linka metra C, kde již snížení intervalu nedovoluje stávající vlakový zabezpečovač. Tuto informaci zahrnuje již mnohem realističtější materiál, který byl přílohou usnesení, které 15.2.2015 snížení ceny ročního kupónu uložilo.²²⁶

S novou cenou ročního kupónu zůstaly v platnosti ceny ostatních kupónů ve stejné výši. Roční kupón se tak stal nepoměrně výhodnějším vůči ostatním. Zatímco předtím odpovídal 8,65 násobku měsíčního kupónu, nově to je 6,65 násobek. Lze proto očekávat, že většina uživatelů ostatních časových kupónů přejde na roční kupón a prohloubí tím ztráty dopravců. Očekávaný propad tržeb se pohybuje v intervalu od 376 mil. Kč do 452 mil. Kč. Ve finále se však nemusí jednat o konečné náklady tohoto opatření, protože při případném nárůstu počtu cestujících bude nutné posílit stávající spoje. V důvodové zprávě k tisku je uveden příklad, že pokud dojde k nutnosti navýšit počet vypravovaných spojů o 3%, dojde k dalšímu nárůstu variabilních nákladů ve výši mezi 200 až 220 mil. Kč.²²⁷

Propad tržeb v plné výši se projeví až v roce 2016, kdy skončí platnost veškerých ročních jízdenek za původní cenu. RHMP správně vyzvala občany, aby nespekulovali na snížení ceny kupónu a zakoupili si roční jízdenku za původní cenu. Celoroční jízdenka za původní cenu je stále výhodnější, než nákup dvou čtvrtletních a roční, nebo pětiměsíční a měsíční k roční.²²⁸

Důležitým porovnáním může být i cena ročního kupónu s dalšími městy. PID je co do rozsahu sítě a kvality přepravy jednoznačně nejlevnějším integrovaným systémem v regionu.

²²⁵ Peloušková, 2015

²²⁶ RHMP, 17.2.2015

²²⁷ RHMP, 17.2.2015

²²⁸ PRAHA CZ. Nečekejte na levnější kupony, vzkazuje magistrát, nevyplatí se to. *Praha CZ*. [online]. 12.12.2014 [cit. 2015-11-28]

Tabulka č. 20 - Porovnání cen jízdenek mezi velkými městy v regionu

	Cena roční časové jízdenky	Počet obyvatel	Jednorázová jízdenka	Modální podíl MHD
Praha	135,2€ / 176€* / 190€**	1 243 201	1,2€ / 1,28€**	43,0%
Brno	176€ / 190€**	377 508	93c / 1€**	53,0%
Ostrava	174€ / 188€**	295 653	96c / 1,05€**	29,7%
Bratislava	264,2€	431 061	1,2€	32,6%
Vídeň	365€	1 731 236	2,2€	39,0%
Budapešť	362€	1 740 041	1,1€	58,9%
Varšava	455€	1 700 612	1,04€	54,6%
Mnichov	591€	1 353 186	2,7€	30,4%

*původní cena, ** cena před zahájením měnových intervencí

zdroj: webové stránky dopravních podniků, dostupné online, vlastní zpracování

Z výše uvedeného plyne, že zkušenosti z jiných velkých evropských měst ukazují, že poptávka po MHD *ceteris paribus*²²⁹ je silně neelastická. Důkazem toho je i samotná PID, která zavedla bezplatnou přepravu pro cestující do 15 let a starší 65 let, přičemž nárůst počtu přepravených osob je minimální, ne-li záporný z pohledu, že obyvatel v tomto věkovém rozsahu ve městě přibýlo. Snížení ceny ročního kupónu povede k většímu využití ročního kupónu na úkor ostatních časových jízdenek, proto lze očekávat propad na tržbách až 450 mil. Kč. Cestující z příměstských pásem, kteří dojížděli do Prahy v průměru 6-11x měsíčně a využívali pouze jednorázové jízdenky, si nově spočítají, že se jim vyplatí zakoupit si roční kupón. To povede nejen k dalšímu poklesu tržeb, ale i vyššímu využívání dopravy, protože tento cestující se nově nemusí ohlížet na počet jízd, které v pásmech P+0 učiní, to povede k nárůstu počtu přepravených osob a potřebě financovat zvyšování kapacity MHD, což přinese další dodatečné náklady původního opatření, tzv. Mohringův efekt. Přírůstek cestujících, kteří před snížením ceny využívali IAD a s novým tarifem přejdou MHD, bude minimální, jak ukazují zahraniční příklady. Důvodem je, že opatření nedoprovází žádný další efekt, jako restriktivní opatření vůči IAD nebo zvýšení nabídky spojů. Proto i v tomto případě bude opatření spíše sociálním transferem obyvatelům Prahy a i všem dojíždějícím obyvatelům Středočeského kraje, které zaplatí pražský daňový poplatník. Tato politika povede ke zvýšení nákladů rozpočtu HMP, které si nebude moci dovolit vyčleňovat prostředky na investice do veřejné dopravy v původní výši.

²²⁹ Za jinak neměnných ostatních okolností.

Závěr

Bezplatnou přepravu jsme si neuměli v Evropě před 50 lety prakticky představit; dnes již téměř v každém dopravním systému existují věkové skupiny s nárokem na jízdu zdarma. Napříč světem se objevují různé projekty zavádějící částečnou, či úplnou bezplatnou přepravu i pro lidi v produktivním věku. Veřejný sektor přistupuje k tomuto opatření, aby zlepšil kvalitu života a pokusil se omezit obrovské množství externalit spojené s IAD a uzdravil kolabující dopravní systémy; pouze tak může další rozvoj zůstat udržitelný ve smyslu neomezování dalších generací. Ve 21. století začíná počet těchto experimentů výrazně narůstat, od roku 2013 zde existuje hlavní město evropského státu s BP v plném rozsahu a od roku 2014 je dokonce BP zavedena poprvé pro významnou část obyvatel na území celého státu. I to mne vede k přesvědčení, že téma je do budoucna nejen aktuální, ale jeho vážnost a rozšířenost bude nadále narůstat. I proto budou mimořádně důležité všechny dostupné poznatky a zkušenosti spojené s touto problematikou.

Bezplatné přepravě se v České a Slovenské republice nevěnuje příliš mnoho publikací a odborných prací, a pokud ano, naráží na ně jen v rámci širšího kontextu; většinou jako jednoho z trendů v podpoře udržitelné dopravy. Z toho důvodu je velkým přínosem této práce řada dat, komparací a zhodnocení reálných dopadů v různých projektech BP v Evropě. Sloužit může představitelům veřejného sektoru k inspiraci i jako varování před nepříznivými dopady, které nejsou na první pohled vždy patrné.

Veřejní činitelé musí již předem mít představu, jaké mají od této hospodářské politiky očekávání a zda je reálné jich dosáhnout. Hlavními dvěma cíli jsou povětšinou: zlepšení životního prostředí (života ve městě) nebo sociální transfer vybraným skupinám obyvatel. Zatímco k druhému zmíněnému dochází vždy, první se jeví jako značně problematický.

Případové studie v této práci jednoznačně vyloučily, že s odstraněním jízdného dochází všeobecně k nárůstu počtu cestujících VHD. V každém jednotlivém dopravním systému je třeba brát zřetel na celou řadu faktorů, velmi důležitým se ukazuje být samotná cena přepravy před zavedením opatření. Pokud je cena časového jízdného už sama o sobě nízká, nevede její snížení na nulu k výraznějšímu nárůstu počtu uživatelů, důkazem toho je BP v systému PID, kde důchodci a děti do 15 let jen přešli z placených kupónů na bezplatnou přepravu a touha vedení města zatraktivnit MHD pro více potenciálních cestujících v těchto kategoriích nebyla naplněna. V Tallinnu zavedení BP pro všechny rezidenty zvýšilo počet

cestujících MHD jen o 1,2%. Riga a Vídeň sice nezavedly bezplatnou přepravu, avšak snížily výši časového jízdného v domnění, že přilákají více cestujících, ve výsledku se zvýšená poptávka po ročních kupónech jen rekrutovala z lidí využívajících jiné druhy jízdného.

Poptávka po veřejné dopravě je tedy při nižších cenách již silně neelastická. Cesta ke zvýšení počtu cestujících na úkor IAD v rámci modálního podílu vede spíše skrze restriktivní opatření vůči IAD, zlepšování kvality, rychlosti přepravy a frekvence spojů VHD. V estonském Tallinnu se větší mírou než zavedení BP na zvýšení poptávky podílelo navýšení vypravovaných spojů o 9,6% a zavedení preferenčních pruhů pro MHD v centru města. Ve Frýdku-Místku bohužel nebylo z dostupných dat možné odlišit, nakolik se na nárůstu cestujících podílela BP a nakolik navýšení spojů o 20% a zdražení parkovného ve městě.

Z hlediska financování BP je nutné, aby si politické reprezentace uvědomovaly, že náklady na BP nejsou jen samotný propad tržeb, ale i nutnost doobjednávat další spoje z důvodu nárůstu poptávky po přepravě; a to hlavně v poptávkově silné dny, jako je tomu vidět na příkladu slovenských železnic. V případě pouhého snížení ceny určitého produktu nelze propad tržeb kalkulovat za produkt samostatně, ale je nutné zahrnovat do výpočtu všechno další substituční jízdné, ze kterého se potenciálně mohou rekrutovat noví uživatelé produktu. Tržby z časových lístků ZSSK nebo ročních kupónů na MHD v PID možná významně narostly/narostou i přes snížení ceny, avšak propad se projevil/projeví v jednotlivém jízdném nebo kupónech měsíčních/čtvrtletních.

Dalším důležitým závěrem případových studií je celá řada vedlejších efektů a důsledků doprovázejících bezplatnou přepravu. Z toho důvodu je na místě vždy při zvažování takového kroku vytvořit analýzu substitutů a přidružených trhů, která by se věnovala implikacím v širším kontextu než pouhé zvýšení počtu cestujících a propadu tržeb. Na příkladu Tallinnu lze vidět, že opatření vedlo k potlačení pěší a cyklistické dopravy, které jsou všeobecně považovány za udržitelné a zdravější způsoby mobility. Politika BP dokonce může ovlivnit i takové věci, jako je počet dárců krve ve Frýdecko-Místecké transfúzní stanici a to z toho důvodu, že s BP zmizela motivace pro část lidí k odběrům chodit, protože BP mají i bez dobrovolného dárcovství. Kapitolou samou o sobě je pak souběh bezplatné a placené dopravy, kterému je věnována zvláštní pozornost na příkladu Slovenské republiky. U našich východních sousedů je zdarma jen vlaková doprava; to způsobilo odliv žáků/studentů z autobusů na železnici. Negativně byla zasažena jak soukromá autobusová doprava, tak i autobusová doprava v závazku veřejné služby. Na Slovensku navíc regionální autobusovou

dopravu objednáva kraj, zatímco vlakovou Ministerstvo dopravy; zvýšenou kompenzací z důvodu propadu tržeb z žáků/studentů tedy nesou VÚC a to bez jakékoliv kompenzace ze státního rozpočtu. Tento fakt byl v bakalářské práci rozpracován a potvrzen na spojení mezi Košicemi a Prešovem; zajímavé je také zjištění, že počet cestujících žáků/studentů mezi těmi dvěma městy se zdvojnásobil.

Bezplatná přeprava v dálkových rychlících silně zasáhla i železniční dopravu provozovanou na vlastní komerční riziko. Hlavním substitutem k vlakům kategorie IC ZSSK nebyl jen soukromý dopravce Regiojet, ale především vlastní rychlíky v závazku veřejné služby. ZSSK tak bylo nuceno nejprve IC omezit a následně od 18.1.2016 i zrušit. Nové modernizované vagóny byly přeraženy právě na rychlíky a ještě zvýšily komfort cestování v dotovaných spojih oproti IC a Regiojetu, kterým zůstaly konkurenční výhody jen v podobě vyšší přepravní rychlosti a servisu na palubě.

Tato práce otevřela v rámci svých případových studií celou řadu témat, které by zasloužily empirické testování a měření. Zvláště pak bezplatné přepravě na Slovensku se nevěnuje prakticky žádná práce, nakolik se jedná o téma nové. Zajímavou výzvou by mohla být analýza dopadu na turistický ruch na Slovensku, jak se na něm projeví 20 tis. zahraničních turistů využívajících cestování zdarma, zda útraty nových návštěvníků vykompenzují propad tržeb. Data ve Frýdku-Místku jsou povětšinou jen pouhými odhady a generalizacemi na základě určitého průzkumu ve výběrovém vzorku; se zapojením vesnic Dobrá a Nošovice se přímo nabízí uskutečnění komplexních průzkumů, které zjistí, nakolik zvýšila BP zájem místních o VHD, kolik z nich původně využívalo IAD atd. Tallinnská studie vychází ze všeobecných čísel poskytnutých odborem dopravy Tallinnu a teoreticky by některé údaje mohly být z politických důvodů zkreslené. Dotace pro dopravní podnik se zvýšila o 12 mil. €, což Tallinn označuje za samostatné roční náklady na BP, ve skutečnosti by samostatné náklady mohly být i větší, protože se do poklesu mohly zapojit úspory z fúze dvou dopravních podniků; právě jejich vyčíslení by prozradilo více o reálné ceně tohoto opatření v estonském hlavním městě. Posledním námětem, který zmíním, je důsledek snížení ceny ročního kupónu v pražské MHD. V práci jsem došel k určitým závěrům a očekáváním od tohoto kroku. Reálně zhodnotit vliv na užívání MHD, jakožto i celkové náklady tohoto opatření bude možné až na konci roku 2016. Tím, že k tarifní změně bylo přistoupeno v polovině roku, není možné z dat z roku 2015 vyvozovat žádné relevantní závěry, tak jako jsem se tomu vyhnul při hodnocení BP pro děti do 15 let a důchodce nad 65 let v roce 2011.

Cílem práce bylo předně vytvořit komplexnější studii analyzující zavádění bezplatné přepravy pro cestující v Evropě v posledních dvou dekáдах 20. století. Domnívám se, že bakalářská práce plně toto zadání splnila, když na čtyřech rozdílných a specifických příkladech popsala způsoby zavádění a financování BP ve dvou hlavních městech (Praha, Tallinn), jedné aglomeraci (Frýdek-Místek) a v rámci jednoho celého státu (Slovenská republika). Největší přínos mají jednotlivé analýzy důsledků těchto opatření, které se projevily v celé řadě oblastí od sociálních po hospodářské. Je patrné, že tato politika je schopná ovlivnit celou řadu dalších trhů, než jen trh veřejné dopravy. Práce zároveň potvrdila úvodní hypotézu, že zavedení BP nevede obecně k signifikantnímu nárůstu počtu cestujících na úkor například IAD. Naopak ukázala, že ke každému systému je třeba přistupovat individuálně a v případech, kdy je cena přepravy už tak sama o sobě nízká, je poptávka po VHD silně neelastická.

Seznam tabulek a grafů

Tabulka č. 1: Přepavní výkony osobní dopravy dle jednotlivých druhů dopravy v miliardách osobokilometrů a jejich procentní podíl na celkové osobní přepravě v České republice

Tabulka č. 2: Odhady lidí při porovnávání nákladů IAD a VHD v procentech

Tabulka č. 3: Dotace do pravidelné veřejné linkové dopravy v milionech Kč v ČR

Tabulka č. 4: Běžné výdaje na provoz MHD v mil. Kč ve městech ČR

Tabulka č. 5 - Celkový počet přepravených cestujících na vybraných příměstských vlakových linkách v Tallinnu

Tabulka č. 6: Populace města Tallinn

Tabulka č. 7: Počet přepravených cestujících systémem MHD Frýdek-Místek

Tabulka č. 8: Vývoj výše tržeb MHD Frýdek-Místek

Tabulka č. 9: Dotace veřejné dopravy z rozpočtu města Frýdek-Místek (v tis. Kč)

Tabulka č. 10: Tarifní podmínky MHD Frýdek-Místek

Tabulka č. 11: Využívání slevy z jízdného při 10-19 odběrech krve ročně

Tabulka č. 12: Odběry plné krve - statistiky za odběrové místo Nemocnice ve Frýdku-Místku

Tabulka č. 13: Registrace do systému bezplatné přepravy k 8.11.2015

Tabulka č. 14: Ceník lůžkových a lehátkových doplatků ZSSK

Tabulka č. 15: Žebříček krajů podle počtu využití bezplatné přepravy v rámci krajů SR

Tabulka č. 16: Porovnání ceny jednorázového jízdného mezi autobusovou a železniční dopravou mezi Košicemi a Prešovem

Tabulka č. 17: Porovnání počtu cestujících a tržeb u autobusové a vlakové dopravy mezi městy Košice a Prešov za první dva kvartály roků 2014 a 2015

Tabulka č. 18: Vývoj počtu obyvatel města Prahy

Tabulka č. 19: Porovnání vybraných ukazatelů Dopravního podniku hl. m. Prahy

Tabulka č. 20: Porovnání cen jízdenek mezi velkými městy v regionu

Graf č. 1: Modální poměry v Evropě

Graf č. 2: Počet registrovaných aut do 3,5t v ČR v tisících

Graf č. 3: Externality IAD dle zemí EU- přepočteno na obyvatele v roce 2008

Graf č. 4: Externality IAD dle zemí EU- přepočteno na registrovaná vozidla v roce 2008

Graf č. 5 - Počet přepravených cestujících systémem MHD FM

Graf č. 6 - Počet přepravených cestujících podle jízdného

Seznam použitých zkratk

AS – autobusová stanice	MHD – městská hromadná doprava
B+R – Bike and Ride	NDR – Německá demokratická republika
BČK – bezkontaktní čipová karta	ODIS – Ostravský dopravní integrovaný systém
BP – bezplatná přeprava	ODS – Občanská demokratická strana
CO ₂ – oxid uhličitý	Os – osobní vlak
ČD – České dráhy, a.s.	PID – Pražská integrovaná doprava
ČR – Česká republika	R – rychlík
ČSAD – Česká státní automobilová doprava	REX – Regionální expres
ČSSD – Česká strana sociálně demokratická	RHMP – Rada hlavního města Prahy
DPP – Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s.	SC – vlak SuperCity
EC – vlak EuroCity	SR – Slovenská republika
ES – Evropská společenství	SRN – Spolková republika Německo
EU – Evropská Unie	SŽDC – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
EX – vlak express	ŤZP – těžko zdravotno postihnutý
FFPT – Fare Free Public Transport	USA – United States of America
FM – Frýdek-Místek	VHD – veřejná hromadná doprava
HDP – hrubý domácí produkt	VÚC – vyšší územný celok
IAD – individuální automobilová doprava	ZAD – Zváz autobusovej dopravy
IC – vlak InterCity	Zr – zrychlený vlak
IDS – integrovaný dopravní systém	ZSSK – Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.
ISIC – international student identity card	ZŠ – základní škola
KDU-ČSL – Křesťanskodemokratická unie, Česká strana lidová	ZTP – zvlášť těžce postihnutý
MDVRR – Ministerstvo dopravy, výstavby, regionálního rozvoje	

Použité zdroje

Monografie

BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost – Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum, 2009. ISBN 978-80-246-1610-0.

DAMBORSKÝ, Milan a kol.. *Regionální veřejná doprava v České republice*. Brno: Nakladatelství Pavel Křepelka, 2014. ISBN 978-80-86669-28-1.

HOLMAN, Robert a kol.. *Dějiny ekonomického myšlení*. Praha: C. H. Beck, 1993. ISBN 80-7179-238-1.

HOLMAN, Robert. *Ekonomie, 3. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2002. ISBN 80-7179-681-6.

KVIZDA, M. -- TOMEŠ, Z. *Modely a metody regulace konkurenčního prostředí na trhu železničních dopravních služeb*. Brno: Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, 2013. ISBN 978-80-210-6733-2.

KVIZDA, Martin a kol.. *Železniční doprava – institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie* [online]. 2007. [cit. 2015-11-28]. ISBN 978-80-210-4233-9. Dostupné z: http://www.ekonomiedopravy.cz/media/65050/zaverecna_monografie_2007.pdf

PEKOVÁ, Jitka; Jaroslav Pilný a Marek Jetman. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru, 3. Přepřacované vydání*, Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-351-5

VONKA, Jaroslav. *Osobní doprava. 2.vydání*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. ISBN 80-7194-630-3.

Ostatní zdroje

3ČSAD. PŘEPRAVNÍ A TARIFNÍ PODMÍNKY MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY VE FRÝDKU-MÍSTKU. 3ČSAD oficiální web.[online]. 01.09.2014 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: http://www.3csad.cz/pagedata_cz/tpp/tpp_frydek-mistek.pdf

AAS, Taavi. *Free Public Transport as growth factor in Tallinn*. Avesta, Sweden : FFPT Conference [online]. 2015. [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.avesta.se/ffpt-documents>

BAUM, J. Herbert. *Free Public Transport*. University of Bath and London School of Economics and Political Science: Journal of Transport Economics and Policy Vol. 7, No. 1, 1973. Dostupné z: http://www.bath.ac.uk/e-journals/jtep/pdf/Volume_V11_No_1_3-19.pdf

BECKER, Thilo a kol. *The True Costs of Automobility: External Costs of Cars Overview on existing estimates in EU-27* [online]. 2012. [cit. 2015-12-04]. Dostupné z: http://www.greens-efa.eu/fileadmin/dam/Documents/Studies/Costs_of_cars/The_true_costs_of_cars_EN.pdf

CATS, Oded; Yusak Susilo a Jonas Eliasson. *Impacts of Free PT, Tallinn – Evaluation Framework, Department of Transport Science in the Royal Institute of Technology (KTH)* [online]. 2012. [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.tallinn.ee/eng/freepublictransport/g9616s62872>

CATS, Oded; Yusak Susilo a Triin Reimal. *Public Transport Pricing Policy – Empirical Evidence from a Fare-Free Scheme in Tallinn, Estonia, Department of Transport Science, Royal Institute of Technology (KTH)* [online]. 2014. [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.tallinn.ee/eng/freepublictransport/g13168s70247>

ČSAD Frýdek-Místek. *Od 13.12.2015 Rozšíření MHD do Dobré a Nošovic. ČSAD Frýdek-Místek neoficiální web*. [online]. 11.11.2015 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://csadfm.webnode.cz/news/od-13-12-2015-rozsireni-site-mhd-do-dobre-a-nosovic/>

ČSÚ. Časové řady – lidé – Obyvatelstvo v Praze 1919-2014. *Časové řady – lidé*. [online]. [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xa/casove_rady_lide_time_series_people

ČTK. Jančurův RegioJet studenty na Slovensku zadarmo vozit nebude. *Novinky CZ*. [online]. 11.12.2014 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.novinky.cz/ekonomika/356127-jancuruv-regiojet-studenty-na-slovensku-zadarmo-vozt-nebude.html>

ČTK. RegioJet plánuje posílit vlakovou dopravu na Slovensku. *České noviny*. [online]. 22.04.2015 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://magazin.ceskenoviny.cz/zpravy/regiojet-planuje-posilit-vlakovou-dopravu-na-slovensku/1207782>

ČTK. Slovenské dráhy zruší část spojů, RegioJet nařkly z cenové války. *Týden CZ*. [online]. 24.03.2015 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: http://www.tyden.cz/rubriky/byznys/cesko/slovenske-drahy-zrusi-cast-spoju-regiojet-narkly-z-cenove-valky_337377.html

DOLINEK, Petr. Úvodní slovo – Základní informace o tarifu PID. *Ropid publikace*. [online]. 01.07.2015 [cit. 2015-11-28].

Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s.. Statistické ročenky 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014. *dokument pro interní potřebu, získáno během působení v DPP*. [online]. [cit. 2015-11-28].

DRDLA, Pavel. Technologie a řízení dopravy – městská hromadná doprava. Tiskařské středisko Univerzity Pardubice, 2005. 136 s. Skripta DFJP. ISBN 80-7194-804-7

EPB - Estonian Public Broadcasting. In Estonian Municipal Elections, Center Party Holds Onto Power in Tallinn, Right-Leaning Parties Prevail in Tartu. [online]. 21.10.2013 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://news.err.ee/v/politics/9435c734-69a2-47eb-8094-f0ea7c2e372d>

EUROPE DIRECT, Spišská Nová Ves. *Práva občanů Evropské unie* [online]. 2013. [cit. 2015-11-28]. ISBN . Dostupné z: <http://www.europedirectsnv.eu/?p=1249>

EUROPEAN COMMISSION. *EU Transport in figures – Statistical pocketbook 2014* [online]. Publications Office of the European Union, 2014. [cit. 2015-12-12]. ISBN 978-92-79-37506-4. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2014/pocketbook2014.pdf>

Eurostat, EU. *Taxation trends in the European Union Data for the EU Member States, Iceland and Norway* [online]. 2014. [cit. 2015-11-28]. ISBN 978-92-79-35672-8. Dostupné z: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_structure/2014/report.pdf

Frýdek Místek – Magistrát. Závěrečné účty statutárního města Frýdek-Místek [online]. 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.frydek-mistek.cz/cz/o-meste/rozpocet-a-finance/zaverecne-ucty/>

GALEY, Derek. *License to Ride: Free Public Transportation for Residents of Tallinn; Critical Planning 21* [online]. 2014. [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://escholarship.org/uc/item/4p98p21x>

CHOLEWA, Marek. Chceme MHD zdarma až do Frýdlantu, žádají lidé v petici. *Frýdecko-Místecký a Třinecký deník*. [online]. 26.05.2015 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: http://fm.denik.cz/zpravy_region/chceme-mhd-zdarma-az-do-frydlantu-zadaji-lide-v-petici-20150526.html

JAAKOLA, Ari, a kol.. *HELSINKI – TALLINN facts and figures* [online]. 2014. [cit. 2015-11-28]. ISBN . Dostupné z: <http://www.tallinn.ee/Helsinki-Tallinn,Facts-and-Figures>

JANČOVÁ, Kristýna a kol. Jak je to se studentskými slevami za našimi hranicemi. *Želpage*. [online]. 16.4.2013 [cit. 2015-12-13]. Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/zpravy/8834?lang=cs>

KAIRIT, Põder. *Eestistatistika aastaraamat Estonia 2015* [online]. 2015. [cit. 2015-11-28]. ISBN 978-9985-74-565-6. Dostupné z: http://www.stat.ee/publication-download-pdf?publication_id=39430

KRUPKA, Jakub. Magistrální koalice v Praze definitivně padla. Intenzivně se jedná o nové! Čeká Prahu další zadlužování? Politici žonglují miliardami. Hlavně v dopravě. *Pražský deník*. [online]. 07.11.2014 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: http://prazsky.denik.cz/zpravy_region/ceka-prahu-dalsi-zadluzovani-politici-zongluji-miliardami-hlavne-v-doprave-20141.html

LINDINGER, Andreas. Learning from Vienna: effective parking management. *Viennecouver*. [online]. 04.10.2015 [cit. 2015-12-15]. Dostupné z: <http://www.viennecouver.com/2015/10/learning-from-vienna-effective-parking-management/>

LITMAN, Todd. Transit price elasticities and cross-elasticities. Victoria Transport Policy Institute. [online]. 2012 [cit. 2015-12-11]. Dostupné z: <http://www.nctr.usf.edu/jpt/pdf/JPT%207-2%20Litman.pdf>

MATĚJKOVÁ, Jana. Město rozšiřuje MHD zdarma i do dalších obcí. *Frýdek-Místek oficiální web města*. [online]. 12.12.2013 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.frydek-mistek.cz/cz/o-meste/0690423-mesto-rozsiruje-mhd-zdarma-i-do-dalsich-obci.html>

MATĚJKOVÁ, Jana. MHD ZDARMA – změna ve vydávání potvrzení o bezdlužnosti. *Frýdek-Místek oficiální web města*. [online]. 22.11.2011 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: http://fm.denik.cz/zpravy_region/najdou-se-na-obchvat-penize-20150811.html

MATĚJKOVÁ, Jana. MHD zdarma. *Frýdek-Místek oficiální web města*. [online]. 22.02.2011 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.frydek-mistek.cz/cz/obcan/0684058-mhd-zdarma.html>

MATĚJKOVÁ, Jana. Placené parkování = ZMĚNA. *Frýdek-Místek oficiální web města*. [online]. 22.06.2012 [cit. 2015-12-07]. Dostupné z: <http://www.frydek-mistek.cz/cz/o-meste/0687425-placene-parkovani-zmena.html>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy 2015-2020* [online]. Praha, 2015. [cit. 2015-12-08]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/1BB7A6C8-5BF9-49AF-9546-2DBA51085621/0/BilaknihaKoncepceverejnedopravyKONECNA.pdf>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Ročenka dopravy za rok 2014* [online]. 2014. [cit. 2015-12-13]. ISSN 1801-3090. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2014.pdf

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ. Informační systém statistiky a reportingu. [online]. [cit. 2015-12-12]. Dostupné z: <http://issar.cenia.cz/>

MOHRING, Herbert. Optimization and Scale Economies in Urban Bus Transportation. *American Economic Association: The American Economic Review*, Vol. 62, No. 4, pp. 591-604, 1972

MORHÁČOVÁ, Jana. Bezplatnú prepravu za rok využilo 24 miliónov ľudí. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online]. 13.11.2015 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.slovakrail.sk/sk/aktuality/bezplatnu-prepravu-za-rok-vyuzilo-24-milionov-ludi.html>

MORHÁČOVÁ, Jana. Vlaky budú posilnené o 120 vozňov, 11 spojov pôjde ako posila. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online]. 14.04.2014 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.slovakrail.sk/sk/aktuality/vlaky-budu-posilnene-o-120-voznov-11-spojov-pojde-ako-posila.html>

MORHÁČOVÁ, Jana. Záujem o cestovanie vlakmi pred Vianocami rastie. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online]. 17.12.2014 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.slovakrail.sk/sk/aktuality/zaujem-o-cestovanie-vlakmi-pred-vianocami-rastie.html>

MORHÁČOVÁ, Jana. ZSSK upravuje IC vlaky, odmieta cenovú vojnu. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online]. 24.03.2015 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.slovakrail.sk/sk/aktuality/zssk-odmieta-cenovu-voynu-upravuje-ic-vlaky.html>

MORHÁČOVÁ, Jana. ZSSK v januári zastavuje IC vlaky. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online]. 4.12.2015 [cit. 2015-12-07]. Dostupné z: <http://www.slovakrail.sk/sk/aktuality/zssk-v-januari-zastavuje-ic-vlaky.html>

MORHÁČOVÁ, Jana. ZSSK vylepšila cestovné poriadky, pridala nové vlaky. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.* [online]. 02.03.2015 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.slovakrail.sk/sk/aktuality/zssk-vylepsila-cestovne-poriadky-pridala-nove-vlaky.html>

MORYS, Lukáš. Najdou se na obchvat peníze?. *Frýdecko-Místecký a Třinecký deník*. [online]. 12.8.2015 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: http://fm.denik.cz/zpravy_region/najdou-se-na-obchvat-penize-20150811.html

PELOUŠKOVÁ, Eliška. *Nové trendy v podpoře udržitelné dopravy*. Brno: Masarykova univerzita, diplomová práce, 2015. [online]. [cit. 2015-11-28] Dostupné z: <https://theses.cz/id/4uow15>

Petice za prodloužení Frýdecko-Místecké MHD do Frýdlantu nad Ostravicí. *podáno na Moravskoslezský krajský úřad*. [online]. 22.05.2014 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/zastupitelstvo_2015_06_get.html?id=19

PRAHA CZ. Nečekejte na levnější kupony, vzkazuje magistrát, nevyplatí se to. *Praha CZ*. [online]. 12.12.2014 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.praha.cz/zpravy-z-prahy/necekejte-na-levnejsi-kupony-vzkazuje-magistrat-nevyplati-se-to>

RHMP, Rada hlavního města Prahy. Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace Hlavní město Praha. . [online]. 16.11.2010 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: http://www.praha.eu/public/65/61/22/774095_62687_Aktualizace_Programu.pdf

RHMP, Rada hlavního města Prahy. K návrhu na snížení ceny ročního předplatního kupónu na území hl.m. Prahy a dalších tarifních opatření. *usnesení a doprovodný materiál*. [online]. 17.02.2015 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/primator_a_volene_organy/rada/index.html

RHMP, Rada hlavního města Prahy. k návrhu na úpravu rozpočtu běžných výdajů pro PID v kapitole 03 – Doprava. *usnesení a doprovodný materiál*. [online]. 19.04.2011 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/primator_a_volene_organy/rada/index.html

RHMP, Rada hlavního města Prahy. K návrhu změn jízdného v PID na území hl.m. Prahy. *usnesení a doprovodný materiál*. [online]. 18.05.2010 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/primator_a_volene_organy/rada/index.html

RHMP, Rada hlavního města Prahy. K návrhu změn Tarifu Pražské integrované dopravy na území hlavního města Prahy. *usnesení a doprovodný materiál*. [online]. 17.05.2011 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/primator_a_volene_organy/rada/index.html

RHMP, Rada hlavního města Prahy. Programové prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2010–2014. . [online]. 23.03.2011 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: http://www.praha.eu/public/b4/86/d8/924769_128918_programove_prohlaseni_rhmp_2010_2014.pdf

RHMP, Rada hlavního města Prahy. Programové prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014-2018. *oficiální web Trojkoalice*. [online]. 19.02.2015 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: http://www.praha.eu/public/9f/ba/8e/2011700_570389_Programove_prohlaseni__RADA.pdf

REGIOJET SK. Vlaky RegioJet odídu z trasy Bratislava – Košice, vinu za to nesie minister dopravy Ján POČIATEK. [online]. 23.11.2015 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://regiojet.sk/novinky/vlaky-ba-ke.html>

REMETA, Marek. Ve Frýdku-Místku ubývá dárců krve. *Polar, Moravskoslezská televize*. [online]. 20.09.2012 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://polar.cz/opavsko/frydek-mistek/12463-ve-frydku-mistku-ubyva-darcu-krve>

SITA. Fico obhájil vlaky zdarma, autobusy zahrnie až tretí balíček. *Webnoviny SK Ekonomika*. [online]. 23.05.2015 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.webnoviny.sk/ekonomika/clanok/955617-fico-obhajil-vlaky-zdarma-autobusy-zahrnie-az-treti-balicek/>

SITA. Ficove vlaky zadarmo nás ničia, sťažujú sa autobusári. *Financeportal EU*. [online]. 28.2.2015 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.financeportal.eu/2015/02/28/ficove-vlaky-zadarmo-nas-nicia-stazuju-sa-autobusari/>

SITA. Matovič kritizuje vlaky zadarmo pre bohatých. Tí chodia autom, tvrdí Počiatek. *Pravda SK Správy*. [online]. 26.10.2014 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://spravy.pravda.sk/domace/clanok/334284-matovicovi-prekaza-ze-vlak-y-zadarmo-budu-aj-pre-bohatych-cudzincov/>

ŠIRC, Jan a Vladimír Návrát. Zavedení MHD zdarma ve Frýdku – Místku 2011. *UDI Morava*. [online]. 2011 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: http://www.perner.cz/Seminare/Ids_2011_zaver/Prispevky/Zavedeni_MHD_zdarma.ppt

ŠIRC, Jan. Zavedení „MHD zdarma“ ve Frýdku-Místku. 2012. *Materiál předložený na zastupitelstvo Frýdku-Místku dne 5.3.2012, získáno od odboru Dopravy a silničního hospodářství*

ŠIRC, Jan. Zkušenosti s „MHD zdarma“ ve Frýdku-Místku a okolí. 2015. *Interní dokument Komise pro dopravu Rady Frýdku-Místku, získáno po komunikaci s předsedou komise*

ŠNÍDL, Vladimír. Železnice mají veľa študentov, ktorí lístky riešia až vo vlaku. Zdvihli im prirážku. *Denník N*. [online]. 15.06.2015 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <https://dennikn.sk/160444/zeleznice-maju-vela-studentov-ktori-listky-riesia-vo-vlak-u-zdvihli-im-prirazku/>

ŠTALMACH, Darek. Frýdecká MHD bude jezdit na Visalaje. Svezení vyjde na deset korun. *IDNES.cz / Ostrava a Moravskoslezský kraj*. [online]. 21.04.2012 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: http://ostrava.idnes.cz/frydek-mistek-prevezme-dve-nove-linky-dxz-/ostrava-zpravy.aspx?c=A120418_1765704_ostrava-zpravy_mav

ŠTALMACH, Darek. Projekt MHD zdarma se šíří Frýdecko-Místeckem. Připojují se další obce. *IDNES.cz / Ostrava a Moravskoslezský kraj*. [online]. 25.08.2014 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: http://ostrava.idnes.cz/projekt-mhd-zdarma-se-siri-frydecko-misteckem-pripojuji-se-dalsi-obce-121-/ostrava-zpravy.aspx?c=A140825_2093666_ostrava-zpravy_jog

TERAZ SK Ekonomika. R. FICO: Tretí sociálny balík bude stáť jednu miliardu eur. [online]. 5.12.2015 [cit. 2015-12-12]. Dostupné z: <http://www.teraz.sk/ekonomika/r-fico-treti-socialny-balik-bude-st/169667-clanok.html>

TERAZ SK. Vlaky zadarmo budú stáť podľa RegioJetu najmenej 36 mil. eur. *Teraz.sk, ekonomika*. [online]. 25.05.2015 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.teraz.sk/ekonomika/vlaky-zadarmo-budu-stat-podla-regioj/136773-clanok.html>

TROJKOALICE. Levnější MHD funguje ve Vídni. *oficiální web Trojkoalice*. [online]. [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.trojkoalice.cz/media/levnejsi-mhd-funguje-ve-vidni/>

TRUNEČKA, Stanislav. Od 31. srpna se rozšiřuje MHD Frýdek – Místek do dalších obcí a měst. *Busportal*. [online]. 25.08.2014 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=11974>

TV Teraz. Bezplatné cestovanie vo vlakoch. *TV Teraz.sk*. [online]. 09.12.2014 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://tv.teraz.sk/strucne-vystizne-z-tasr/tasr-pribudne-105-vlakovych-spojov-9122014mp45486f7539473991d7b168685/2257/>

ÚSTREDIE PRÁCE, SOCIÁLNYCH VECÍ A RODINY. Nezamestnanosť – mesačné štatistiky. *Ústredie práce, sociálnych vecí a rodiny*. [online]. 31.10.2015 [cit. 2015-12-09]. Dostupné z: http://www.upsvar.sk/statistiky/nezamestnanost-mesacne-statistiky/2015.html?page_id=467299

VAN HULTEN, Michel. Fare-Free Public Transport. *3rd Draft*. [online]. 15.06.2015 [cit. 2015-12-07]. Dostupné z: http://www.avesta.se/PageFiles/23780/Fare_Free_Public_Transport_Dr_Michel_van_Hulten.pdf
Visit Estonia. Tallinn – the Capital City of Estonia. [online]. [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <https://www.visitestonia.com/en/holiday-destinations/city-guides/tallinn-the-capital>

VLÁDA SR. Návrh na doplnenie uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 530 z 22.októbra 2014 k Návrhu na realizáciu opatrení finančného, ekonomického a sociálneho balíčka vlády v železničnej osobnej doprave. *Materiál a usnesenie programu rokovania*. [online]. 20.11.2014 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=24061>

VLÁDA SR. Návrh na doplnenie uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 530 z 22.októbra 2014 k Návrhu na realizáciu opatrení finančného, ekonomického a sociálneho balíčka vlády v železničnej osobnej doprave Návrh

na realizáciu opatrení finančného, ekonomického a sociálneho balíčka vlády SR v železničnej osobnej doprave – dochádzka do zamestnania. *Materiál a usnesenie programu rokovania*. [online]. 28.01.2015 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=24238>

VLÁDA SR. Návrh na realizáciu opatrení finančného, ekonomického a sociálneho balíčka vlády SR v železničnej osobnej doprave. *Materiál a usnesenie programu rokovania*. [online]. 22.10.2014 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=23961>

VLÁDA SR. Program revitalizácie železničných spoločností. *Materiál a usnesenie programu rokovania*. [online]. 16.03.2011 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=19391>

VRUBEL, Adam. *Analýza financování dopravy z veřejného sektoru: případová studie Frýdek – Místek*. Praha: NF VŠE, bakalářská práce, 2012.

WIEN.AT. Facts and figures – Viennese population according to migration background. [online]. 2014 [cit. 2015-12-15]. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/english/social/integration/basic-work/facts-figures.htm>

WIENER LINIEN. Jahreskarten-Verbilligung – Auswirkung auf Fahrgäste. *interní dokument WL*. 15.12.2015 [cit. 2015-12-15].

WIENER STADWERKE. Spitzenplatz beim Modal Split. [online]. 2014 [cit. 2015-12-15]. Dostupné z: <http://www.nachhaltigkeit.wienerstadtwerke.at/daseinsvorsorge/oePNV/modal-split.html>

ZAVADIL, Lukáš. O MHD zdarma je velký zájem. *Polar, Moravskoslezská televize*. [online]. 05.03.2012 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://polar.cz/frydeckomisteko/frydek-mistek/10525-o-mhd-zdarma-je-ve-frydku-mistku-velky-zajem>

ZSSK. Cenník miesteniiek, lôžkových a ležadlových lístkov. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., verejné dostupné*. [online]. 15.05.2015 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: http://www.slovakrail.sk/fileadmin/Dokumenty2/Cenniky_od_17_11_14/zmena_od_15052015/12_rezervacie_od_150615.pdf

ZSSK. Podmienky vypravenia cestujúcich s nárokom na bezplatnú prepravu od 17.11.2014. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., verejné dostupné*. [online]. 05.02.2015 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: http://www.slovakrail.sk/uploads/tx_main/2015/02/05/podmienky_vypravenia_bezplatnych_cestujucich.pdf

ZSSK. Registrácie do systému bezplatnej prepravy k 8. novembru 2015. *Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., verejné dostupné*. [online]. 13.11.2015 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: http://www.slovakrail.sk/fileadmin/Dokumenty2/2015_pdf/bp_fakty_tab.pdf

ZAS, Zväz autobusovej dopravy. Bezplatné cestovanie vo vlakoch. *Zväz autobusovej dopravy, verejné dostupné*. [online]. 26.11.2014 [cit. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.zad.sk/index.php/sk/uvodna-strana/aktuality/najnovsie-spravy/25-nova-sprava>

Webové stránky dopravných operátorů

Dopravní podnik hl. města Prahy, a.s.: www.dpp.cz

Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.: www.slovakrail.sk

3ČSAD Frýdek-Místek, Havířov a Karviná: www.3csad.cz

Eurobus, a.s.: www.eurobus.sk

Tallinna Linnatranspordi AS: www.tallinnlt.ee/

Wiener Linien GmbH & Co KG: www.wienerlinien.at/

Elron - AS Eesti Liinirongid: www.elron.ee