

PROČ POTŘEBUJEME DOSTUPNOU (NEBO DOKONCE BEZPLATNOU) VEŘEJNOU DOPRAVU?

Rešerše výhod, nevýhod,
realizovaných politik
a praxí



Úvod

Veřejná hromadná doprava představuje základní oběhový systém měst. Bez hustých sítí linkového vedení metra, tramvají, autobusů, trolejbusů, monorailů či lanovek se neobejde žádná dobře fungující metropole. Často se hovoří o potřebě tzv. [resilientní dopravy](#), tedy systému, který nabízí rozmanité možnosti a alternativy, jejichž logika v první řadě podléhá kritériu obecné resilience, tedy odolnosti systému, vůči dopadům klimatické krize, ale i ekonomickým šokům, nedostatku zdrojů či dopadům sociální nerovnosti.

Takový systém může být jen stěží výdělečný – dopravní servis vyžaduje značné finanční prostředky nejen na jeho údržbu, ale i na produktivní rozvoj do budoucna. Pro jeho ideální fungování je ale zároveň potřeba, aby byl tzv. nízkoprahový, tedy široce dostupný všem sférám městské společnosti, tedy i lidem s tělesným postižením, rodinám s dětmi, seniorům/kám či lidem v sociální nouzi.

Česká republika a její města se v globálním kontextu dají považovat v oblasti kvality a dostupnosti veřejné dopravy za nadprůměrná. Mimo stávající infrastruktury tak mnohé kraje a města zpracovávají a naplňují vlastní vize, projekty a plány udržitelné mobility, které mají domácí dopravní prostředí posunout do 21. století. Tyto technicistní plány ale často zapomínají na „měkkou“ složku uvažování o dopravě, tedy o sociálních dopadech její dostupnosti, které se ve výsledku mohou nepřímo pozitivně promítnout i do dopadů na veřejné finance a především na životní prostředí nás všech.

Tato rešerše reaguje především na současné debaty o zdražování veřejné dopravy v našem hlavním městě. Už jen zmínky o možnosti zdražování cen za dlouhodobé jízdenky vyvolaly jak v médiích, tak v řadách širší veřejnosti, značný rozruch. Argumenty pro zdražování – chybějící finanční prostředky a nerentabilita systému – byly ve veřejných debatách dostatečně probrány. Protiargumenty ale nebyly dle našeho názoru řádně vysvětleny, a navíc byly mnohokrát zneužity populistickým způsobem. I proto chceme přinést datově podložený souhrn, který možnosti financování veřejné dopravy hlouběji kontextualizuje. Cílem této rešerše je proto ukázat možné přínosy dostupné, nebo dokonce bezplatné, veřejné dopravy ve městech. Oporou pro tento dokument jsou především:

- **koncepční dokumenty ze zahraničí shrnující výhody a nevýhody široce dostupné a bezplatné veřejné dopravy**
- **konkrétní případy zavádění podobných opatření ve světových městech**
- **neformální aktivity zdola zaměřené na zvýšení solidarity mezi lidmi, kteří potřebují cestovat – za prací, za rodinou, za kulturou**

Cílem rešerše není veřejnost obeznámit s nutností zavedení bezplatné dopravy. **Chceme poskytnout podklady k přemýšlení o tom, jak může být o dostupnosti veřejné dopravy, finančních nákladech a výdělečnosti dopravních systémů či výběru jízdného uvažováno v souvislosti udržitelnosti a boje s klimatickou krizí. Kritizovaná a přitom pouze zdánlivá nevýdělečnost systémů veřejné dopravy je bohužel jedním ze základních mýtů o veřejné dopravě jako službě veřejnosti.** Benefity veřejné dopravy je totiž vždy třeba hledat i v nepřímých a těžko zpeněžitelných přínosech, jako jsou dopady na životní prostředí či veřejné zdraví a finance. I proto jsme přesvědčeni, že široce a dlouhodobě dostupná doprava je základním úkazem schopnosti města či státu zajistit jeho obyvatelům rovný přístup ke zdrojům, volnému pohybu a zaměstnání a zároveň zajistit citlivé zacházení s naší planetou.

Obsah rešerše:

[1 Výhody dostupné a bezplatné veřejné dopravy](#)

[2 Nevýhody dostupné a bezplatné veřejné dopravy](#)

[3 Koncepce a opatření v zájmu dostupnosti dopravy](#)

[4 Příklady ze světa](#)

[4.1 Estonsko](#)

[4.2 Francie](#)

[4.3 Lucembursko](#)

[4.4 Česká republika](#)

[4.5 Belgie](#)

[4.6 Polsko](#)

[4.7 Německo](#)

[4.8 Rakousko](#)

[4.9 Švýcarsko](#)

[4.10 Velká Británie](#)

[4.11 Švédsko](#)

[4.12 Norsko](#)

[4.13 Kanada](#)

[4.14 USA](#)

[4.15 Čína](#)

[5 Neziskové organizace zaměřující se na dostupnou veřejnou dopravu](#)

1 Výhody dostupné a bezplatné veřejné dopravy

1.1 Ekologická udržitelnost

Veřejná doprava je ekologičtější a efektivnější způsob dopravy než cestování osobním automobilem. Zajišťuje udržitelné životní prostředí a flexibilně reaguje na změnu klimatu.

Použité a doporučené zdroje:

[Should Urban Transit Subsidies Be Reduced?](#), American Economic Association

[Transport Overview](#), The World Bank

[Climate Change](#), International Transport Workers' Organization

[Climate Change and Public Transport](#), OzeBus

[How our daily travel harms the planet](#), BBC.com

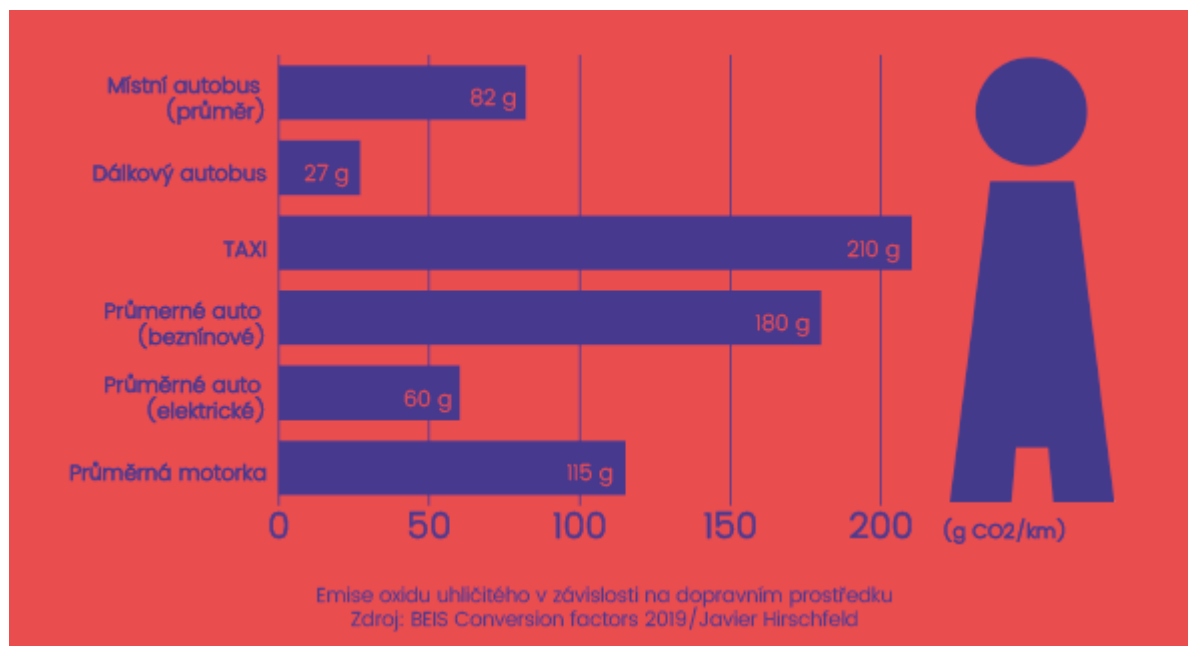
Udržení dostupné či dokonce zavedení bezplatné veřejné dopravy vede ke snížení znečištění ovzduší (primárně se jedná o skleníkové plyny). Celosvětově může tento systém vést ke zpomalování globálního oteplování, a rovněž tak dochází ke snížení zdravotních rizik obyvatelů/ek měst a vesnic (jedná se především o respirační onemocnění). S riziky souvisí i korelace mezi počtem osobních automobilů ve městech a potenciálních dopravních nehod, které zatěžují zdravotnický systém.

Dvě třetiny spotřeby energie a 70 % celosvětových uhlíkových emisí se [připisuje městům](#). Společně s tématem společenské rovnosti se jedná o dva problémy, které veřejné politiky mohou řešit právě skrze zavedení bezplatného dopravního systému. V následujících letech se spolu s [predikcemi IPCC scénářů](#) bude jednat o žhavá témata mnoha politických stran. Přibližně čtvrtina celkových emisí CO₂ ([27 % v roce 2017 v EU](#)) v současné době pochází z dopravy, z toho silniční doprava tvoří téměř tři čtvrtiny tohoto čísla ([71,7 % v roce 2017 v EU](#)). Emise ze silniční dopravy rostou rychleji než v jakémkoliv jiném odvětví. Od roku 2010 se emise zvýšily přibližně o 18 %. Celosvětově je znečištění ovzduší čtvrtou nejčastější příčinou úmrtí.

V souvislosti s globálními změnami klimatu jsou investice do veřejné dopravy velmi aktuálním tématem – podrobné analýzy a grafy týkající se dopadů dopravního sektoru na životní prostředí (primárně v kategorii dopadu globálního oteplování) jsou k dispozici ve zprávě mezinárodního vědeckého panelu IPCC z roku 2014 v [kapitole o dopravě](#). Výzkum¹ ukázal, že lidé, kteří žijí v oblastech s vysoce kvalitní sítí veřejné a bezmotorové dopravy,

¹ Guo and Gandavarapu 2010; Sciara, Handy and Boarnet 2014

mají tendenci vlastnit méně motorových vozidel, jezdit méně a utratit méně za dopravu, než by tomu bylo v místech více orientovaných na automobily.



Způsob, kterým se lidé každodenně pohybují, může výrazně změnit jejich uhlíkovou stopu. Aktivní politika města má potenciál přeměnit krátké cesty autem na chůzi či jízdu na kole. Například v Anglii využije auto na krátkou cestu 1–2 mil až 60 % lidí. Naproti tomu v dánské Kodani kolo používá denně téměř polovina obyvatel. Okolní státy zběhlé v podpoře cyklistické dopravy nám ukazují, že v případě kvalitní cyklistické infrastruktury se kola stávají jak běžnou součástí způsobu dopravy na kratší vzdálenosti (ať už se jedná o vlastní kola či půjčovaná elektrokola), tak i takových multi-modálních způsobů dopravy, kdy je kombinována bezmotorová doprava s dopravou veřejnou.

1.2 Spravedlnost

Rovný přístup k dopravě napomáhá sociálně slabším skupinám (sociální a ekonomická rovnost). Zároveň je široce dostupná veřejná doprava zásadní pro státní ekonomiku a zvyšuje kvalitu života (tzv. dopravní spravedlnost).

Použité a doporučené zdroje:

[Should All Public Transit Be Free?](#), Big Think

[When poor people can't get on due to lack of public transport](#), The Guardian

[Transport poverty and its adverse social consequences](#), Karen Lucas, Giulio Mattioli, Ersilia Verlinghieri, Alvaro Guzman

[Gender equality and mobility: mind the gap!](#), CIVITAS

Literatura:

Mimi Scheller (2018): *Mobility Justice: The Politics of Movement in the Age of Extremes*, London: Verso.
Leslie Kern (2020): *Feminist City: Claiming Space in a Man-Made World*, London: Verso.

Dostupná i bezplatná doprava má pozitivní efekt na pracovní trh. Nabízí pracujícím lidem dopravu lacino či zdarma, tudíž tato skupina nemusí zohledňovat náklady spojené s cestováním za prací. Zcela logicky je tento fenomén přínosem jak pro zaměstnance/kyně, tak pro zaměstnavatele/ky (usnadňuje jim zaměstnávat lidi). Přínosem pak může být pozitivní vliv na dlouhodobé snížení chudoby. Proto se například v USA, ale často také v ČR a celé Evropě, setkáváme s fenoménem firemních autobusů. Doprava do práce a z práce je nezbytnou součástí pracovního dne (v poslední době preferovaná možnost home-office představuje celosvětově stále spíše privilegium) a je pro zaměstnavatele/ky nezbytná, při nastavení pracovní doby. Evropská cyklistická federace zveřejnila velmi přínosný dokument [*Commuting: Who pays the bill?*](#) (*Dojíždění: kdo to zaplatí?*), který se věnuje možnostem fiskálních režimů pro dojíždění na pracoviště a sestavuje list doporučení pro vytvoření rovných podmínek – jedním z příkladů je možnost firem kompenzovat svým zaměstnancům/kyním náklady na veřejnou dopravu (jedná se o 'odměnu' mimo běžný plat). Nejlépe hodnoceným příkladem je Belgie, kde je zaměstnancům/kyním povinně vrácena částka (bez daně) ve výši nejméně 75 % nákladů na veřejnou dopravu. Mezi další zajímavá témata patří například záležitost firemních aut (*zdanění firemních automobilů by mělo odrážet skutečnou hodnotu² používání automobilů, a to jak pro zaměstnavatele, tak pro zaměstnance*).

Dostupný či bezplatný systém umožňuje lidem s nízkými příjmy rychle a velmi efektivně dosáhnout vyššího disponibilního příjmu. Takový systém je též velmi produktivním prostředkem v oblasti komunitního rozvoje, neboť díky němu dochází k uvolnění omezení mobility sociálně slabších skupin a např. starších osob. V tomto ohledu je též dobré si uvědomit, že systém placené veřejné dopravy je financován z prodaných jízdenek a kuponů a nízkopříjmové skupiny za ně utrácejí procentuálně vyšší část svých peněz svého výdělku, zatímco bohatší mají větší možnost spořit a investovat. Např. ve Velké Británii žije jedna třetina z 10 % nejchudších rodin v Londýně, nejvíce „nerovnými“ městy na světě je New York a Los Angeles (problematika popsána níže).

Přední skupinou zabývající se sociální spravedlností je švédská advokační síť Planka.nu, která považuje bezplatnou veřejnou dopravu za jeden z prostředků přerozdělení bohatství (viz kapitola 5).

Společenská nerovnost se tedy odráží i v různých fenoménech spojených s mobilitou. Z obecného hlediska je osobní automobil symbolem svobody a technologické vyspělosti společnosti (Scheller 2018), z tohoto pohledu je klíčový přechod od osobní/soukromé

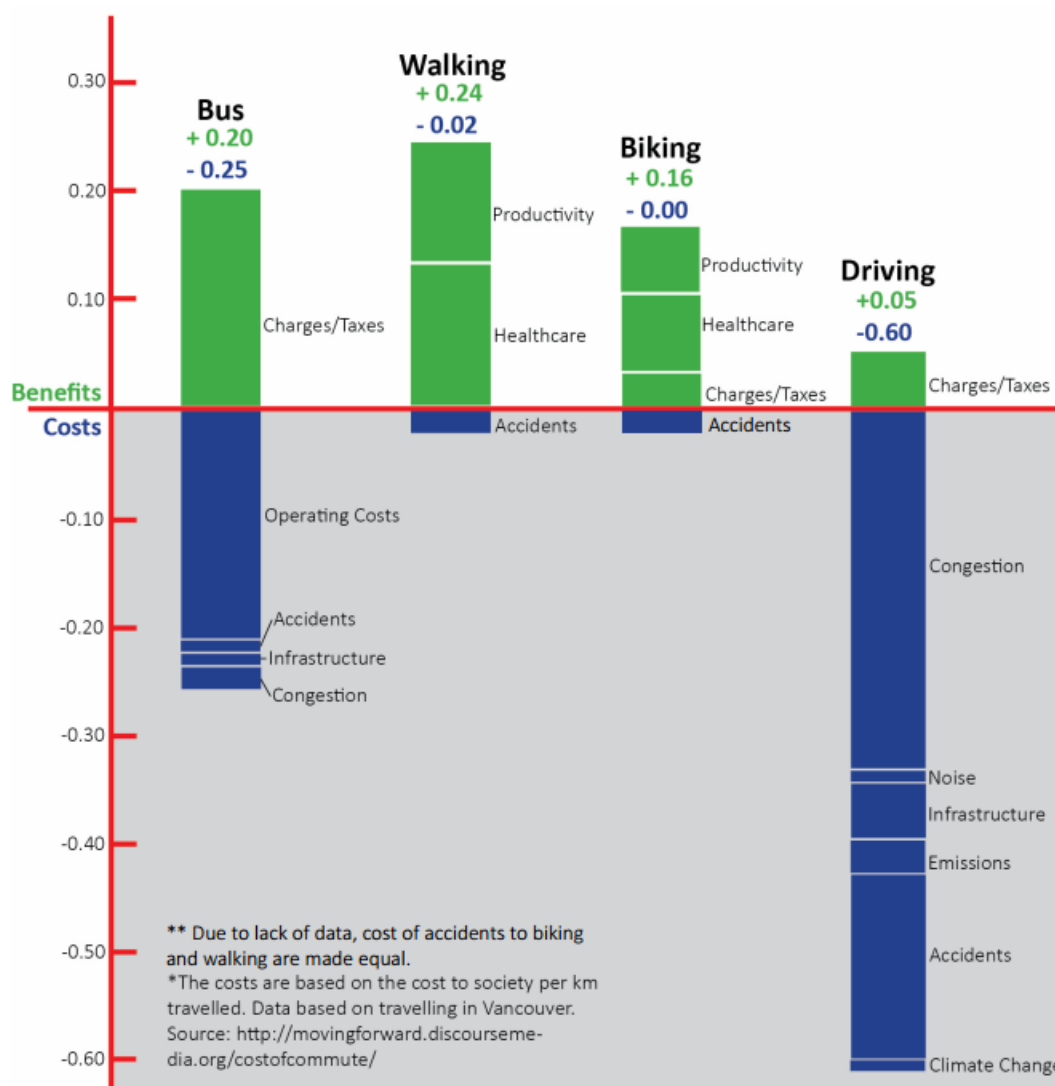
² pozn. aut.: emise emitované do ovzduší, dopad na veřejné zdravotnictví, atp.

dopravy k veřejné dopravě často považován za krok zpět. Představa „ježdění sockou“ a využívání „mastné tyče“ tak poukazuje na zdola často nepropustný dvoustupňový systém, kdy využívání veřejné dopravy představuje příslušnost k nižším společenským vrstvám (např. Los Angeles). Hlubším problémem je dopravní segregace v samotném systému veřejné dopravy, kdy je např. metro v Londýně dostupné (kvůli ceně jízdného) pouze vyšším třídám. Nižší třídy musí spoléhat na autobusové linky. V takovém případě je možné přemýšlet např. o progresivním jízdném (lidé z nízkopříjmových skupin tak nemusí být vyřazení z některých prostředků dopravního systému). To vše se Prahy zatím netýká, každé zdražení, nezohledňující nárůst nákladů na další složky každodenního života, nás ale k těmto neblahým fenoménům může přibližovat.

„Omezení cest automobilem a přesun lidí z aut do veřejné dopravy může vést k nárůstu zaměstnanosti. Železniční a autobusová doprava v průměru generuje více pracovních míst na kilometr než automobilová doprava. Příkladem může být výzkum z USA, který tvrdí, že investice do veřejné dopravy produkují dvakrát tolik pracovních míst na jeden dolar než investice do silničních infrastruktur.“ ([Employment in Sustainable Transport, ekosgen 2010](#))

V rámci plánování dopravní infrastruktury a rozhodování o veřejné dopravě je třeba brát v potaz též genderovou otázku a potřeby různých demograficky definovaných skupin. Nejedná se tedy jen o základní rozdělení ženy/muži, ale i o podskupiny: rodič s dítětem, handicapovaný/á uživatel/ka, atp. Synergie mezi městským plánováním a plánováním mobility může dostatečně reagovat na nyní zavedené vzorce a stereotypy, ba jim dokonce předcházet a „vykročit“ tak ze zajetých kolejí. Jednoznačně je pak třeba do rozhodovacích procesů ohledně dopravy zapojit ženy v zájmu zlepšení přístupnosti a bezpečnosti a plánování dopravy v reakci na potřebné služby (Kern 2020). To se bohužel v převážně maskulinním prostředí plánování dopravních strategií příliš neděje. Zajeté stereotypy mají často kombinované dopady (např. gender pay gap => častější chudoba seniorek). Správná opatření tak mohou odstraňovat více problémů najednou.

The Social Cost of Various Transit Modes



Sociální aspekty (náklady) různých druhů dopravy

Zdroj: thediscourse.ca/scarborough/full-cost-commute

1.3 Nároky na systém výběru a kontroly jízdného

Cena za zpoplatněný provoz často pohltí značnou část výtěžků z jízdného.

Použité a doporučené zdroje:

[The Case for Making Transit Free \(and How to Pay for It\)](#), The Urbanist

[Employment in Sustainable Transport](#), ekosgen

[Transport for Quality of Life](#)

Především v případě bezplatného jízdného není efektivita dopravy komplikována systémovými nároky na odbavení a kontrolu – koupě/zřízení cestovního oprávnění,

kontrola cestujících, atp. I odbavení cestujících je z hlediska tohoto aspektu rychlejší. Provozní náklady na výběr a administraci jízdného a přepravní kontrolu nikdy nejsou zadarmo, a zavedením bezplatného nebo progresivního zpoplatnění systému dopravy může dojít k jejich zásadnímu snížení.

Doprovodným benefitem je též snížení výskytu kontaktu a tedy i potenciálního konfliktu mezi řidiči/kami, dispečery/kami a přepravními kontrolory/kami na jedné straně a cestujícími. Řidiči/ky autobusů společnosti Société des Transport Automobiles (STA) uspořádali v roce 2008 stávkou v Essonne, při níž požadovali dopravu s nulovým tarifem; tvrdili totiž, že 90 % agrese souvisí s odmítnutím zaplatit jízdné.

1.4 Komerční výhody

Dopravní síť je třeba budovat ve spolupráci se soukromým sektorem. Města i firmy si mohou navzájem finančně i jinak vypomáhat.

Použité a doporučené zdroje:

[Zoobus zdarma](#), Zoo Praha

[Vienna's euro-a-day public transport model could waltz into Berlin](#), The Guardian

Oblíbenou strategií obchodních center a jiných komerčních aktérů je bezplatná doprava do jejich areálu služeb – místa se stávají dostupnější pro všechny a část z růstu tržeb je poté vyhrazena na financování bezplatné dopravy. Mimo obchodní centra jsou známým příkladem také zábavní či vzdělávací instituce. Podobným příkladem může být i ukrajinské město Energodar, kde je zavedena bezplatná autobusová doprava pro všechny, jež je financována Záporožskou jadernou elektrárnou (největší jaderná elektrárna v Evropě).

Rostoucí zájem o tento systém jeví též architekti/ky a urbanisté/ky. Server ArchDaily, jeden z nejznámějších serverů věnujících se tématu architektury a urbanismu, zaznamenal 206% nárůst zobrazení článků týkajících se veřejné dopravy oproti roku 2018, spolu se 143% nárůstem přečtených článků týkajících se mobility.

„V případě Vídně dostává Wiener Linie (vídeňský dopravní podnik) od vlády a města 700 mil. EUR ročně. Náklady na jízdné pomohla zastavit dvě opatření: zvýšení pokut za parkování od roku 2012 o 60 %, a „daň z metra“ pro zaměstnavatele, která činí přibližně 2 eura měsíčně za každého zaměstnance.“ ([The Guardian](#))

1.5 Zvýšení kvality veřejného prostoru; společné sdílení místo komodifikace

Menší prostorová náročnost veřejné dopravy spolu s omezením dopravy automobilové vytváří prostor pro zkvalitnění veřejných prostranství.

Použité a doporučené zdroje:

[The value of public space: how high quality parks and public spaces create economic, social and environmental value](#)

Snížením počtu osobních automobilů ve městech ovlivňujeme též úroveň hluku a celkovou kvalitu veřejného prostoru (zejména ve velkých městech); významnou součástí je též veřejné zdraví.

Veřejný prostor je pohybem ovlivněn již sám ze své podstaty; čím lépe sladuje veřejný prostor potřeby pohybu/udržitelné dopravy, tím více se stává dynamickým a uživatelnějším pro své občany/ky – dobře navržené ulice a veřejné prostory by měly podporovat chůzi a cyklistiku a vyvažovat tak neprůchozí dopravní infrastrukturu pro automobily. Velkou roli hraje v tomto schématu právě veřejná doprava, která je dobře napojena na veřejný prostor.

1.6 Návratnost (veřejnou dopravou k veřejnému zdraví)

Dostupná veřejná doprava se díky své bezpečnosti a efektivnosti vyplácí. Monetární i nemonetární přínosy pro státní i městské finance, lze nalézat i v oblastech, které s dopravou na první pohled nesouvisí.

Použité a doporučené zdroje:

[How Copenhagen Became A Cycling Paradise By Considering The Full Cost](#), FastCompany

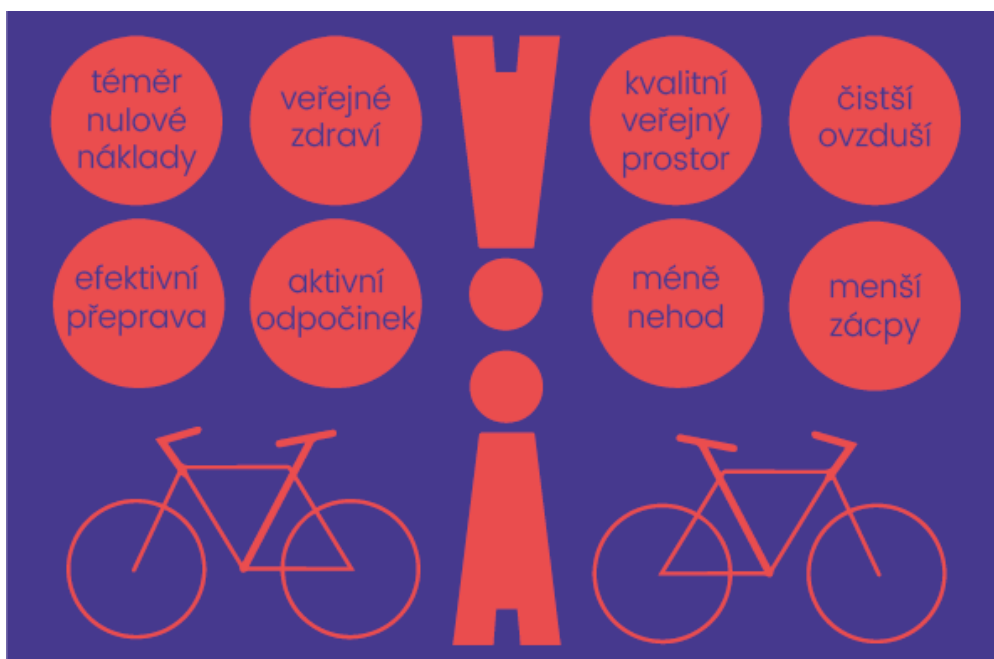
Přestože musí být bezplatná doprava financována ze státních či soukromých zdrojů, dochází k návratnosti skrze benefity, které jsou samy o sobě velmi těžko vyčíslitelné – výdaje na veřejné zdravotnictví, snížení nákladů na udržování a budování dopravní infrastruktury, dopady na životní prostředí. Tato návratnost se dá stáhnout i na investice do budoucnosti kvality života mladších generací – dostupná či bezplatná veřejná doprava může v tomto „boji“ být velmi významným aktérem.

Z hlediska návratnosti je též velmi vhodné se zamyslet, jakým způsobem je financována veřejná doprava a silniční infrastruktura – jednodušeji řečeno se zamyslet nad tím, jaké

položky jsou placené nepřímo z daní, a jak tento aspekt pracuje s veřejnou dopravu, např. ve Francii je systém veřejné dopravy z daní hrazen ve velkém.

Hlavní město Dánska, Kodaň, nabízí velmi podrobný přehled o tom, kolik společnost stojí provoz individuální automobilové dopravy. Již zmíněná nehodovost a dopad na životní prostředí hrají v Kodani roli v rámci investic do silnic či cyklistických stezek – po součtu finančních a sociálních nákladů nepřekvapivě v Kodani vítězí cyklistika.

*V momentě, kdy se město rozhoduje pro cykloprojekt, porovnává náklady na cyklostezku s náklady silnic pro auta a zahrnuje nejen počáteční částku výstavby, ale také věci, jako je cena dopravních nehod pro společnost, dopad znečištění ovzduší automobily na zdraví či náklady na uhlík emitovaný do atmosféry. Po zahrnutí těchto faktorů dojde k poměrně překvapivému výsledku. [Studie uvádí](#), že jeden kilometr ujetý autem stojí společnost přibližně 17 centů (15 eurocentů), zatímco společnost **získává** 18 centů (16 eurocentů) za každý ujetý kilometr na kole. Výsledek je podmíněn faktory, jako jsou například zdravotní přínosy cyklistiky a zamezení škodlivému účinku aut.*



1.7 Ulehčení dopravní infrastruktury

Kvalitní a dostupná veřejná doprava vede ke snížení intenzit individuální automobilové dopravy.

Použité a doporučené zdroje:

[Luxembourg is first country to make all public transport free](#), The Guardian

Systém bezplatné dopravy může napomáhat uvolnění dopravní infrastruktury a snížení dopravních zácp ve městech především v denních špičkách. Jak je zmíněno též výše, v případě menší koncentrace osobních automobilů dochází k méně dopravním nehodám. Zajímavý je též druhý úhel pohledu – cestování ve veřejné dopravě je bezpečnější, a to až o 90 %. Ve výsledku by bylo možné očekávat menší nároky na výstavbu dopravní infrastruktury pro automobilovou dopravu a možnost alokace větší části financí (např. ze státních dotací) do rozvoje veřejné hromadné dopravy či cyklistické infrastruktury.

Dopad je pozitivní též v úrovni snazšího parkování. Je však nutné dostatečně kapacitně vybavit hranice mezi zpoplatněnými a nezpoplatněnými lokalitami. A zároveň racionalizovat systém zón placeného stání adekvátními cenami a různými benefity například v podobě vázaného nákupu parkovací karty společně s roční jízdenkou na veřejnou dopravu.

2 Nevýhody dostupné a bezplatné veřejné dopravy

Nevýhody představují primárně synergické jevy. Ty mohou být především důsledkem ve chvílích, kdy celková politika tvorby ceny jízdného není zasazena do širších rámců výhod, které byly uvedeny výše.

2.1 Vandalismus

Použité a doporučené zdroje:

[Public Transport Can Be Free](#), Tribune Mag

V rámci systému je třeba vždy dbát na možnost zvýšení nákladů na bezpečnost a údržbu vozidel. Bezplatný či široce dostupný charakter dopravy může mít bez dostatečné osvětové kampaně dopady z hlediska toho, proč si mají lidé takového statku vážit. Zároveň je třeba nastavit systém tak, aby nedocházelo k necitlivému propouštění osob, které byly zaměstnané v režimu placeného jízdného jako prodávající či kontrolující.

2.2 Údržba

Použité a doporučené zdroje:

[Is free public transport everything it is cracked up to be?](#), Euronews

S nárůstem cestujících v bezplatné veřejné dopravě dochází ke zvýšení nákladů na údržbu vozidel, a tudíž dosažení požadované kvality veřejné dopravy. Ss tímto faktem souvisí též připravenost na zvýšení cestujících i v počtu vozidel veřejné hromadné dopravy. Systém dostupnější či bezplatné dopravy by neměl přijít o svou kvalitu.

2.3 Nejistota přemístění lidí z aut do prostředků MHD

Použité a doporučené zdroje:

[Free-of-charge public transport isn't free, Finnish experts say](#), yle

Odborníci a odbornice ve Finsku zkoumali možné dopady zavedení bezplatného systému veřejné dopravy na mobilitu, používání soukromých automobilů, emise a spotřebu energie, řízení veřejné dopravy a konkurenceschopnost. Podle ředitelky působící v oblasti trhu na ministerstvu dopravy však bezplatný systém sám o sobě není odpovědí. Pokud bude individuální automobilová doprava tak finančně dostupná jako je tomu v současnosti, zůstává potenciál veřejné dopravy pro některé skupiny obyvatel značně omezený.

Vedoucí výzkumné skupiny upozorňuje na fakt, že přesun osob do veřejné dopravy po zavedení bezplatného systému se děje především od chodců/kyň a cyklistů/ek, řidiče/ky pryč z automobilů jen tak něco nedostane. V tomto ohledu uvádí, že snížení automobilové dopravy koreluje spíše se zvýšením nákladů na parkování. Stejně tak uvádí časovou závislost na použití různého druhu dopravy; v případě, že je cesta automobilem stejně dlouhá jako veřejnou dopravou, využije první i druhou možnost zhruba stejně lidí. V případě, že je cesta veřejnou dopravou o polovinu delší, využije ji pouze 25 % cestujících. Pokud je cesta veřejnou dopravou dvakrát delší, využijí tuto dopravu pouze ti, kteří nemají jiné prostředky. V závěru tedy výzkumník uvádí, že dojde pouze k malému poklesu osobní automobilové dopravy, zato může potenciálně dojít k přetížení dopravního systému.

Protichůdnou reakcí na tuto studii může být příklad dobré praxe z francouzského Dunkerque, kde po zavedení bezplatného systému veřejné dopravy v roce 2018 došlo dle akademické studie k zásadnímu snížení využívání osobních automobilů (viz kapitola 4.2 Francie).

Fakt, že lidé se nepřemístí ze svých automobilů do veřejné dopravy v momentě, kdy je zadarmo, může být způsoben též tím, že dopravní infrastruktura není dostatečně optimalizována a rozvinuta (výpovědi občanů/ek Melbourne, Austrálie). Jinými slovy, pokud veřejná doprava není schopna nabídnout spojení i kapacity v atraktivních a potřebných trasách, přínosy bezplatnosti mohou být limitovány

Heikki Liimatainen z univerzity v Tampere uvádí, že: „Po celkovém zlevnění MHD pasažérů přibude. Ale tito přibývší pasažéři se obvykle rekrutují z těch lidí, kteří dosud jezdili na kole nebo chodili pěšky.“ Jinými slovy, MHD zadarmo nevytáhne zpoza volantů řidiče. Změna ve smyslu plynulejší a nepřehustěné dopravy nebo snížení emisí tak nakonec není patrná. Podle příkladů nejrůznějších měst z Evropy a ze světa funguje jako dobrá regulace pohybu osobních vozů ve městech nikoliv zlevněná hromadná doprava, ale zdražené parkování."

3 Koncepce a opatření v zájmu dostupnosti dopravy

Nejpalčivějším problémem při implementaci bezplatné veřejné dopravy je bezesporu řešení finanční stránky věci. Níže představená studie [Greenwichské univerzity](#) představuje různé strategie financování veřejné dopravy a prozkoumává modely financování s cílem zdůraznit globální doporučení, která je posléze třeba přizpůsobit místním kontextům. Hlavními otázkami jsou nástroje používané k financování veřejné dopravy, alternativní nástroje veřejného financování, jaký mají pracovníci prospěch z veřejně financované dopravy a jak mohou odborové organizace vést kampaň veřejně financované dopravy. Autoři/ky dokumentu v závěru přichází s tvrzením, že se jedná o otázku spíše politickou než finanční.

Z této studie představujeme především části relevantní pro naše území, další informace o rovnosti dopravního systému ve světě jsou k nalezení na itfglobal.co.uk (kapitoly zaměřené na privatizaci dopravy, gender, zaměstnanost, technologie atp.).

→ **Dostupná a kvalitní veřejná doprava má klíčový význam pro lidské zdraví, spolu se sociální a ekonomickou rovností obyvatel/ek.**

Veřejná doprava je esenciální služba pro drtivou většinu lidí na světě, kteří na její funkčnost spoléhají denně. Má strategický význam v hospodářském a sociálním životě měst – ideou je sociální model, v němž je veřejná doprava dostupná, efektivní, spolehlivá, bezpečná, čistá, co nejvíce udržitelná a provázaná sítí autobusů, tramvají, meter a ostatních dopravních prostředků, v níž je ponecháno místo též cyklistům/kám a chodcům/kyním. Město s co nejdostupnější veřejnou dopravou, provázané kvalitním veřejným prostorem je městem budoucnosti.

→ **Investice do veřejné dopravy je investicí do životního prostředí, zdraví nynější generace a budoucnosti mladších generací. Kvalitní služby veřejné dopravy mají vysoký potenciál přesunout lidi z aut do hromadné dopravy, snížit emise skleníkových plynů emitovaných do atmosféry a důrazně reagovat na predikce IPCC scénářů.**

→ **Systém jízdného by měl být progresivní a v případě jízdného nabízet snížené/bezplatné tarify sociálně slabším, čímž aktivně reaguje na sociální nerovnosti.**

Použité a doporučené zdroje:

[Public Financing](#), International Transport Workers' Organization

[30 km/h limits set to spread in 2021](#), European Transport Safety Council

[Analýza: MHD zdarma města stále láká, dopady jsou však nejednoznačné](#), e15.cz

[UNECE: Innovative ways for financing Transport infrastructure](#)

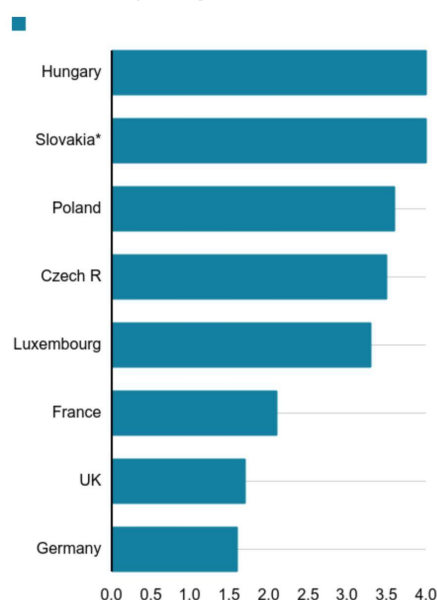
3.1 Veřejné financování

Veřejná doprava je nezávisle na poskytovateli (tedy zda je veřejný či soukromý) dotována. V Evropské unii jsou provozní náklady financovány z veřejných prostředků v rozmezí 23–50 % (v USA 57–89 %).

Obecně se dá veřejná doprava financovat třemi způsoby:

1. **Přímo** – z poplatků příjemců (tedy jízdné, kupony, ale např. i parkovné)
2. **Nepřímo** – z daní. Např. daň z příjmu, daň z pohonných hmot, daň z nemovitosti (hodnota majetku se zvyšuje, když má dobrou dopravní dostupnost – častý příklad v USA), daň z uhlíku, daň z vozidel. Příkladem jde Francie či Švédsko, zajímavé je uložení daně na zaměstnavatele/ky či firmy, které ze služeb veřejné dopravy profitují – např. ve Vídni bylo metro financováno místní daní od velkých zaměstnavatelů/ek).
3. **Granty** národní či mezinárodní (dlouhodobé investice do veřejné dopravy, rozšíření infrastruktury)

Public transport in Europe
Government spending % of GDP



2018 figures; *Slovakia figures provisional

Source: Eurostat

BBC

Zajímavým příkladem z druhé skupiny jsou opatření zavedená v Brazílii. V případě, že má firma více jak 10 zaměstnanců/kyň a náklady na dopravu z práce/do práce (po dobu jednoho měsíce) stojí více než 6 % platu, musí firma doplatit rozdíl mezi částkou 6 % z platu a cenou lístků či tarifu.

Velkou otázkou je rozdělení financí v rámci investic do osobní automobilové dopravy a veřejné dopravy, stejně jako přímá podpora formou jízdného a nepřímá podpora formou daní do soukromého. Jinými slovy, veřejnou dopravu (tedy službu všem, co si ji mohou dovolit) platíme ze svých kapes, ale například na investice do silniční infrastruktury jsou

využívány peníze z našich daní, takže přispíváme nepřímo na službu, která je sice pro všechny, ale dovolit si ji z logiky věci může méně lidí.

Cesta k řádnému financování veřejné dopravy může vést např. přes formu participativního rozpočtování, kdy mají obyvatelé/ky dohled a možnost ovlivnit směřování městských zdrojů. Ve Skotsku či Švýcarsku tento proces podpořil financování veřejné dopravy a vyústil i v nižší daňovou kriminalitu.

→ S dostupnou kvalitní dopravou se zvyšuje kvalita života lidí – přístup k práci, vzdělávání a volnočasovým aktivitám má potenciál vést k bohatší a vzdělanější společnosti.

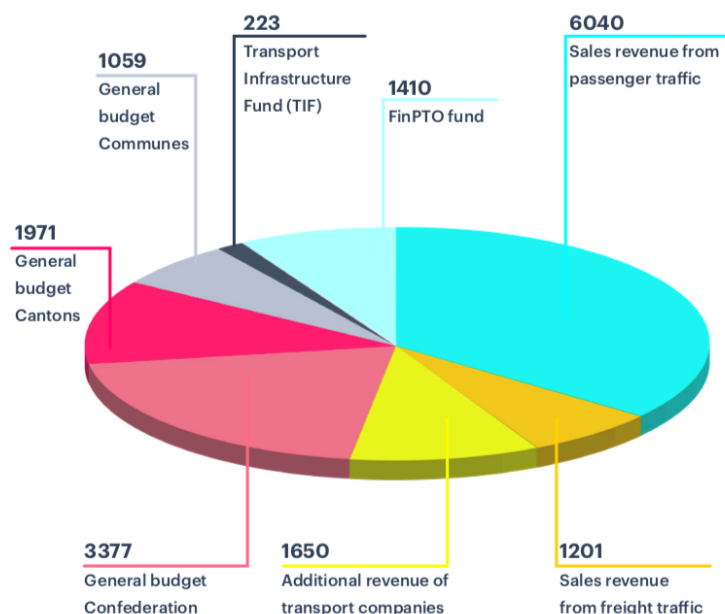
V Praze tvoří příjmy z prodeje jízdenek a kuponů pouhou čtvrtinu výnosů pražského dopravního podniku. Potenciální implementace bezplatné veřejné dopravy by tak z hlediska rozpočtu Dopravního podniku znamenala pouze 1/5 provozních nákladů, pokud navíc odečteme náklady na provoz a kontrolu systému jízdného, dostáváme se k ještě nižšímu číslu.

Dopravně-ekonomické teorie pracují s takzvaným pravidlem Simpsona a Curtina, podle kterého v případě tříprocentního zdražení jízdného dojde k poklesu cestujících o jedno procento. V kontextu Prahy byly plány na zdražení kolem 10 %, což znamená ztrátu 3 % cestujících (předpokládáme především z nižších sociálních vrstev). Součástí tohoto úbytku ovšem může být i to, že lidé přejdou k využívání automobilové dopravy. Parametry flexibility, které se používají pro dopravní indukci v oblasti individuální automobilové dopravy dokonce hovoří o poměru 2:1 či 1:1. Zdražení o deset procent tudíž může znamenat pokles poptávky o 5–10 %.

„Analýza největších amerických systémů veřejné dopravy ukázala, že náklady na výběr jízdného dosahují více než pětiny (asi 22 procent) získané částky. Například pro veřejnou dopravu v okolí amerického Seattlu to znamená roční náklady na výběr jízdného ve výši osmi milionů dolarů, což autor jedné z analýz, Daniel Baldwin Hess, přirovnává k nákupu osmnácti nových autobusů. Mimochodem, implementace pražské Opencard vyšla město na 1,74 miliardy korun.“ (e15.cz)

Případová studie Švýcarsko

Země, jež je známá svou přímou demokracií, profituje v oblasti veřejné dopravy, zejména díky preferencím voličů/ek v referendech. Švýcaři/ky opakovaně hlasují pro financování do veřejné dopravy na úkor stavby nových silnic. Stejně tak je švýcarská veřejná doprava financována (mimo jiné) z federální daně na benzín a mýtného na silnicích. Graf vyobrazený níže vyobrazuje, z jakých zdrojů je veřejná doprava ve Švýcarsku financována.



Funding of public transport in Switzerland

Zdroj: Federal Office for Transport Policy from A to Z, 2016

„Jako jeden z největších systémů v Evropě mají švýcarská města a regionální obce výborné a skvěle spravované spojení veřejnou dopravou. Dopravní systém se stále rozšiřuje a s tím stoupají i počty cestujících. Cesty vykonané veřejnou dopravou vzrostly mezi roky 2004 a 2014 o 35 %. Ve stejném období byla železniční infrastruktura rozšířena o 29 %, vykonané cesty tramvají vzrostly o 18 % a provoz autobusů vzrostl o 21 %. Švýcarská veřejná doprava vynívá také svou integrovaností. Cestující si mohou koupit jednu jízdenku na kombinovaný způsob dopravy s návazným využitím vlaků, autobusů, lodí i horských lanovek. Celý systém se navíc v roce 2012 vyznačoval nadprůměrnou dochvilností ve výši téměř 90 %.“ (ft.dk)

Zajímavý krok k nastínění finanční situace je porovnání přerozdělení rozpočtů pro investice do sítí veřejné dopravy a sítí silničních (přičemž druhá alternativna je výrazně komplikovanější co se týče nákladů z ničení životního prostředí, snížené bezpečnosti obyvatel/ek a dopadů na veřejné zdraví).

Nástrojem pro podporu veřejné dopravy mohou být též rychlostní limity; v tomto roce plánují limit *třicítky* zavést v Paříži, Bruselu a Bilbao, v mnoha jiných městech v Evropě je limit již funkční.

4 Příklady ze světa

Počet měst s nějakou formou bezplatné veřejné dopravy se ve světě podle databáze webu [Fare Free Public Transport](#) pohybuje okolo 180. Některá města zavedla zcela bezplatnou veřejnou dopravu pro své rezidenty/ky na všech spojkách, některá zvolila bezplatné linky na frekventovaných spojkách, v ranních špičkách či autobusových linkách. V některých případech je politika bezplatné veřejné dopravy zcela nová, v jiných funguje již od 70. let minulého století.

V následujícím textu u některých měst uvádíme procentuální údaj, který udává, kolik procent hrubé měsíční mzdy v daném městě představuje cena za měsíční kupon na základní jízdné veřejnou dopravou. Tento poměr je orientační ale zásadní a umožňuje alespoň dílčí porovnání.

Uveďme to do kontextu:

V Paříži, kde je průměrná hrubá měsíční mzda zhruba 120 000 Kč měsíčně, stojí měsíční kupon 1 900 korun, což je zhruba 1,5 % průměrného platu. V Praze je průměrná hrubá mzda 42 000 Kč a měsíční kupon stojí 550 Kč, což je 1,3 % průměrného výdělku. Pokud odhlédneme od míry zdanění mezd, dá se říci, že jsme na tom podobně. Takové porovnání slouží pro čtenáře/ky pouze jako výchozí bod. Ve skutečnosti bychom měli vycházet minimálně z mediánu, nejlépe pak z minimální mzdy v dané zemi. Vezměme si pro příklad medián žen v Praze: ten je 34 000 Kč, v tomto případě nám vyjde 1,6 %. Pokud počítáme s minimální mzdou 15 200 Kč, pak je tento poměr 3,6 %. Představíme-li si matku samoživitelku se mzdovým mediánem, dokážeme si představit, že po zaplacení nájmu či hypotéky, energií, služeb a běžných nákladů na život rodiny, procentuální dopad ceny jízdného na schopnost ušetřit na roční zvýhodněné jízdné markantně roste. Ukazuje se tak, že systém jízdného v Praze, stejně tak jako v jiných městech o kterých referujeme, může být zásadně diskriminační.

S takovou formou diskriminace se snaží vypořádat po celém světě, podívejme se nyní jak.

4.1 Estonsko

Použité a doporučené zdroje:

[Estonsko zavádí rozsáhlou bezplatnou veřejnou přepravu cestujících](#), BUSportal.cz

Bezplatná autobusová veřejná doprava je od července roku 2018 zavedena v 11 z 15 estonských krajů pro občany/ky Estonska (funkčnost je zajištěna chytrou kartou, nástup a výstup probíhá skrze registraci přes elektronické automaty).

Tallinn

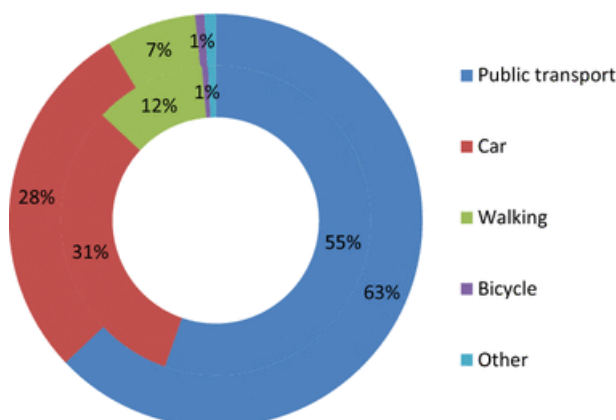
Použité a doporučené zdroje:

[The Tallinn experiment: what happens when a city makes public transport free?](#), The Guardian

[The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn](#), Springer Link

[Public Financing](#), International Transport Workers' Organization, (Case Study Tallinn, s. 27)

Systém bezplatné dopravy pro rezidenty/ky funguje od roku 2013, po zavedení se počet obyvatel/ek (s trvalým pobytem) hlavního města zvýšil o 1,2 % (osoby poté mohly využívat bezplatné dopravy). Dle místních průzkumů přilákal systém bezplatné veřejné dopravy spíše ty, co dříve chodili pěšky, než obyvatele/ky, kteří jezdí auty – celkově se však počet obyvatelů/ek využívajících osobní automobilovou dopravu snížil. Rasmus Rudda, vedoucí oddělení PR na ministerstvu hospodářství, upozornil na významný aspekt zavedení tohoto systému, a to na pozitivní vliv na zdraví starších lidí, kteří jsou díky systému aktivnější a tvoří většinu lidí, kteří aktivně používají regionální linky. Modal share, tedy procentuální podíl cest, které jsou vykonávány konkrétním způsobem, z let 2012 (vnitřní okruží) a 2013 (vnější okruží), je k dispozici na koláčovém grafu níže (MHD – modře, auto – červeně).



Místostarosta Tallinu, Andrei Novikov, v březnu roku 2020 v rozhovoru pro Euronews uvedl, že klíčovým faktorem pro zavedení bezplatné veřejné dopravy je procento, které tvoří prodej jízdenek v rozpočtu. V Tallinu činil tento příjem, podobně jako v Praze, „pouhých“ 20 % rozpočtu na veřejnou dopravu. Dle Allana Alaküla, vedoucího úřadu EU v Tallinu, byl roční rozpočet na veřejnou dopravu 53 milionu EUR, výnosy z jízdenek tvořily pouhých 17 milionu EUR, z čehož 5 milionu EUR přispěly občané/ky mimo město. Implementací systému bezplatné veřejné dopravy vznikly další náklady ve výši 12 milionu EUR.

„Bezplatná městská doprava je finančně téměř soběstačná. Podle odhadů se totiž ukázalo, že zhruba 42 % rezidentů/ek nebylo v Tallinnu přihlášeno a registrováno k odvodu daní. Jelikož se kvůli získání zelené karty pro bezplatné využívání veřejné dopravy museli zaregistrovat, získal Tallinn 11 000 nových daňových poplatníků/ic. Každý nově zaregistrovaný poplatník/ce přinesl do městské kasy zhruba 1000 EUR. Přírůstek vybraných daní ve výši 11 milionů EUR tak představuje skoro stejnou částku jako ušlý zisk z jízdného.“

Ačkoli Tallinn může představovat zajímavý příklad, kdy bezplatná veřejná doprava může generovat příjmy tím, že jednotlivce motivuje k tomu přihlásit se k rezidenci a zvýšit tak lokální výběr daní, je stále brzo rozhodnout, zda-li je systém udržitelný, především ve světle investic do rozvoje infrastruktury.” ([International Transport Workers’ Organization](#))

Městu poskytuje zásadní příjem prodej jízdenek turistům/kám a ostatním návštěvníkům/cím, kteří nejsou obyvateli/kami hlavního města (poskytuje možnost pokrytí provozních výdajů jako je údržba dopravních prostředků), v poslední letech byl výnos z jízdenek 4,5 milionu EUR. Místostarosta dále uvedl, že bezplatná veřejná doprava stojí ročně přibližně 70 mil. EUR, a tato částka je financována primárně z daní z příjmu. Jelikož se zvýšil počet obyvatel/ek v hlavním městě, zvýšily se též daňové příjmy města (městská daň, která zhruba pokrývá náklady).

4.2 Francie

„Možná se vám může zdát, že jsou finanční náklady příliš vysoké, nepodceňujte ale společenské přínosy a výhody. Dopravní a sociální spravedlnost je prostě nedocenitelná.”
Patrice Vergriete (francouzský politik, starosta Dunkerque)

Použité a doporučené zdroje:

[French city of Dunkirk tests out free transport – and it works](#), France24

[‘I leave the car at home’: how free buses are revolutionising one French city](#), The Guardian

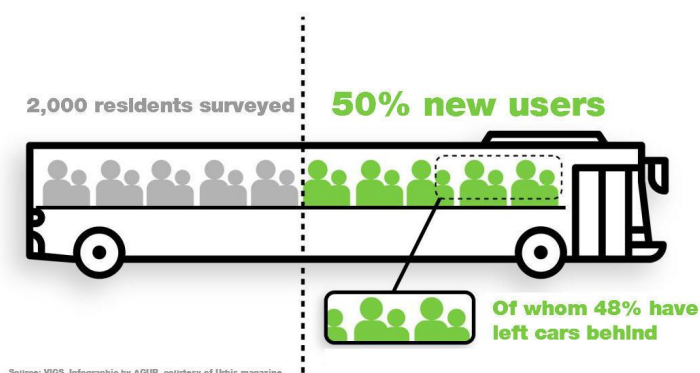
[This French City Is Largest in Europe to Offer Free Public Transportation for All](#), Tree Hugger

Ve francouzském kontextu často zaznívá argument, že ulehčení nízkopříjmovým skupinám – nezaměstnaným, seniorům/ák a studentům/kám – v oblasti veřejné dopravy vede k dramatickému nárůstu užívání této infrastruktury, umožňuje jim to hledat práci a stávají se součástí komunitního a kulturního rozvoje. Tradice dostupné dopravy je ve Francii velkým tématem již několik desítek let. Např. ve francouzském městě Colomiers (39 tisíc obyvatel) byla zavedena bezplatná veřejná doprava už v roce 1971 a do dnešního dne je v provozu. Pro obyvatele se jedná o zásadní politiku města, na které si zakládají. V Compiègne je systém bezplatné veřejné dopravy od roku 1975 (40 tisíc obyvatel), v Chateauroux od roku 2001 (40 tisíc obyvatel).

V roce 2017 [se země zavázala](#) k zákazu prodeje benzínových a naftových automobilů do roku 2040, do téhož roku chce zakázat jejich přítomnost v hlavním městě. To se projeví i na proměně preferovaných pohonů ve veřejné dopravě. Ve Francii je navíc už teď financování veřejné dopravy spojeno nejen s místními a obecními daněmi, ale též s tzv. Versement Transport (VT), daní ukládanou zaměstnavatelům, kteří profitují z dobré dopravní dostupnosti (prostředek je užíván k údržbě a budování dopravních služeb v dané oblasti).

Měst s bezplatnou veřejnou dopravou či bezplatnými autobusovými linkami je ve Francii několik. Mezi taková velká města patří např. Toulouse (490 tisíc obyvatel), kde se zaměřují na bezplatnou/dostupnou dopravu pro seniory/ky 65+. (Pro ně je doprava zdarma. V případě, že senioři/ky nežijí ve Francii déle než 10 let, a tedy nespadaají do pravidel pro veřejnou dopravu zdarma, je jejich poplatek snížen na 17 EUR ročně.) Systém funguje též v Noyonu, Libourne, Gap, Castres a Aubagne (bezplatná veřejná doprava v oblasti Aubagne a Etoile – 12 samospráv, cca 100 tisíc lidí). Ve Vitřé je zavedeno 6 bezplatných autobusových linek. Celkem je měst s bezplatnou veřejnou dopravou [ve Francii zhruba 30](#).

Dalším skvělým příkladem je Dunkerque s přibližně čtvrt milionem obyvatel/ek. Město dokazuje pozitiva zavedení systému (kvalita ovzduší, rovnost, centrum pro chodce a cyklisty/ky) pozitivními čísly, co se týče přepravního výkonu – využití sítě se zvýšilo o 60 % ve všední dny a o 100 % o víkendech. Téměř polovina respondentů/ek uvedla, že osobní automobil již nechávají doma, 5 % dokonce své automobily prodalo úplně.



„Náš systém se stal synonymem svobody“ a jak říká (Delevoy, editorka magazínu Urbis, pozn. aut.), přitáhl k sobě i lidi kteří by jinak veřejnou dopravu nepoužívali. V tomto převážně dělnickém městě tak i „lidé s omezenými prostředky tvrdí, že znovuobjevili veřejnou dopravu“ – předpoklad k nalezení zaměstnání, udržování přátelských vztahů nebo přispívání k tvorbě lokálního umění a kultury. Podle Delevoye ale autobus nevolí pouze znevýhodnění obyvatelé a dělnictvo, ale využívají ho i bílé límečky, studenti a důchodci. ([France24](#))

Paříž

Použité a doporučené zdroje:

[Paris is planning to become a '15-minute city'](#), World Economic Forum

Anne Hidalgo, starostka Paříže, zadala v roce 2018 vypracování studie implementace bezplatné veřejné dopravy v Paříži (není jasné, zda se jedná „pouze“ o Paříž, či i její suburbie), zavedení bylo plánováno primárně s cílem snížit znečištění ovzduší a množství emisí. Bezplatná je veřejná doprava v Paříži od září roku 2020 pro osoby mladší 18 let.

Opozice opatření kritizuje především kvůli předpokládané finanční nákladnosti (jak státních dotací, tak zvýšení daní obyvatel, jeden ze zastupitelů mluví o 500 eurech),

opONENTI/ky mimo jiné argumentují tím, že lidé z aut do veřejné dopravy nepřestoupí, a navíc už takto Paříž poskytuje snížení jízdného více než milionu lidem. Část pařížské dopravy je placena z daně z příjmů – procento, které z daní putuje na veřejnou dopravu se lokálně snižuje s dostupností veřejné dopravy (v sousedních krajích je toto procento nižší než v Paříži).

Dle dostupných prohlášení z roku 2020 se Paříž nechystá zavést celoplošný systém bezplatné veřejné dopravy. Starostka Anne Hidalgo však přišla s novým programem, který by měl vyústit v zelenější město. Jedná se o projekt *15 minutového města* – jehož podstatou je princip tzv. města krátkých vzdáleností, ve kterém se obyvatelé/ky dostanou kamkoliv pěšky či na kole (potřeby nákupu, sportování, atd.) do čtvrt hodiny. V praxi je to tedy především zásah do urbanismu a městského plánování. Každá čtvrt by měla být plně funkční a soběstačná (pracovní místa, jídlo, rekreace, zeleň, bydlení, lékař/ka, malé podniky atd.) a svou strukturou nabízet udržitelný modus fungování i v oblasti dopravy. Obecně řečeno jde o decentralizaci běžných potřeb volně vycházející z idejí architektonického modernismu. Podobné vize, 20 či 30 minutových měst, fungují především v Austrálii; viz [20 minute neighbourhoods](#).

4.3 Lucembursko

Použité a doporučené zdroje:

[Luxembourg becomes first country with free public transport](#), France24

[Free transport in Luxembourg, but what's the cost?](#), BBC.com

[The cost of Luxembourg's free public transport plan](#), BBC.com

[Luxembourg makes history as first country with free public transport](#), Independent

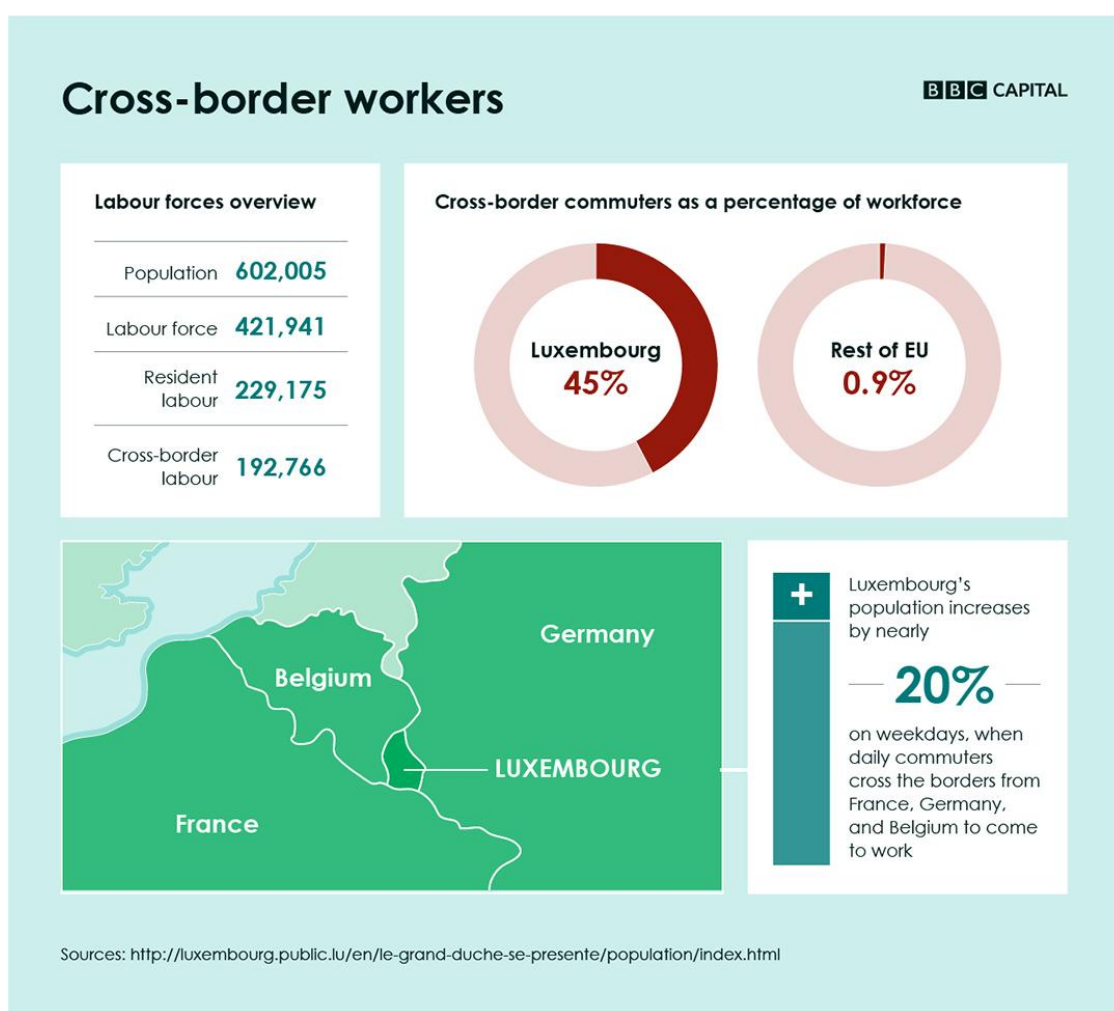
Veřejná doprava je bezplatná v celém státě od 29. února 2020. Lucembursko se tak v tomto ohledu stalo prvním státem na světě, kde je veřejná doprava zdarma nejen ve městech. Stát se pro tento krok rozhodl, aby motivál své obyvatele, společně s denně dojíždějícími pracovníky/cemi (kterých je zhruba 214 000), k využívání veřejné dopravy namísto aut. Opatření cílí na snížení uhlíkové stopy země a jeho tvůrci doufají, že zmírní jedny z nejhorších dopravních zácp na světě (Lucembursko má největší počet automobilů na populaci v Evropě).

Systém bezplatné dopravy fungoval v Lucembursku do roku 2020 pouze v sobotu, nyní je zaveden v *plné režii* a platí jak pro občany a občanky Lucemburska, dojíždějící ze sousedních států, tak pro turisty. Jedinou placenou jízdenkou zůstává lístek do první třídy vlakové dopravy.



Předchozí systém placeného jízdného (však za velmi přijatelnou cenu) dosáhl tržeb pouze 8 % ročního rozpočtu na dopravu. **Nyní bude nový systém veřejné dopravy financován primárně z daní odváděných do státního rozpočtu, což má za cíl též ušetřit peníze sociálně slabším nízkopříjmovým skupinám.** Mimo jiné Lucembursko investuje též do rozšíření cyklistické infrastruktury, rozšiřují tramvajové linky a železnice a na hranicích staví P+R parkoviště, aby byl vnitrostátní pohyb co nejvíce udržitelný.

Urbanista a profesor na Univerzitě v Lucemburku Markus Hesse považuje tento krok lucemburské vlády za chybný, zdůrazňuje, že někdo to bude muset zaplatit a v případě Lucemburska platí, že lidé mají vysoké platy a cena benzínu je nízká, tudíž je toho názoru, že aut výrazně neubude. Odhady vlády jsou však v rozporu s jeho tvrzením.



Pracovníci/ce dojíždějící do Lucemburska (přeshraniční)

4.4 Česká republika

Zavedení bezplatného provozu je často nástrojem při výjimečných stavech. Příkladem může být zavedení bezplatné přepravy v Praze při povodňových a smogových situacích. K plošně bezplatné dopravě zatím přistoupila jen menší města, ve kterých rozpočet na dopravu představuje nepoměrně nižší částku.

Zvýhodnění širokých demografických a sociálně definovaných skupin obyvatelstva je v tuzemsku rozšířeno, a to jak na státní, tak krajské i obecní úrovni. To lze považovat za důležitý výdobytek, který veřejnou dopravu v ČR řadí mezi jednu z nejdostupnějších v Evropě. Nelze však usínat na vavřínech. Z progresivních politik veřejné dopravy lze zmínit především tato města:

Valašské Meziříčí (2009, 2017–současnost)

Použité a doporučené zdroje:

[Valašské Meziříčí chystá MHD zdarma, zaplatí ji pokuty za rychlou jízdu](#), iDnes.cz

[Ve Valašském Meziříčí bude městská hromadná doprava zdarma a pro všechny](#), Valašské Meziříčí
[Meziříčí musí dočasně zpoplatnit MHD, zdarma bude zase v roce 2021](#), iDnes.cz

Zkušební provoz bezplatné dopravy proběhl v roce 2009. Na jeden měsíc (v období červen–červenec) byl zaveden bezplatný provoz v síti 5 linek MHD. Po osmi letech rozhodlo zastupitelstvo o znovuzprovoznění. Jelikož v tomto konkrétním případě jízdné pokrývalo jen 17,5 % nákladů, navýšena byla platba Valašského Meziříčí, Krhové a Poličné. Využity měly být především příjmy z pokut za překračování povolené rychlosti. Město se pro bezplatnou veřejnou dopravu rozhodlo především kvůli ovzduší, ve Valašském Meziříčí je situace z celého zlínského kraje téměř nejhorší.

Od listopadu roku 2019 do konce roku 2020 zavedlo město opět jízdné, snažilo se o co nejnižší cenu. Jako důvod uvádí soulad se zákonem – v listopadu končí smlouva s dopravcem a město nestihlo připravit soutěž, takže přistoupilo k přímému zadání. V tomto případě dle evropského práva nesmí být jízdné zdarma, město však slíbilo bezplatný režim vrátit v roce 2021.

„Možnost jezdit zdarma zvedla v Meziříčí zájem o hromadnou dopravu o 40 %, v roce 2018 ji využilo 875 tisíc cestujících. Za bezplatné jízdné město ročně připlácí zhruba 2,5 milionu, což bez potíží pokryje z výběru pokut za rychlost.“ ([impuls.cz](#))

Hořovice (od roku 2008)

Od roku 2008 fungovala v rámci systému Středočeské integrované dopravy v Hořovicích bezplatná autobusová linka C 9, jejímuž provozovateli město hradilo veškeré náklady (v prvním provozním roce se jednalo o částku 750 tisíc korun). Od prosince 2020 došlo k její náhradě linkami 531, 643 a 648 v rámci zaintegrování do systému Pražské integrované dopravy. Cestování těmito linkami po území Hořovic je nadále [zdarma](#), jinak platí běžný tarif PID.

Frýdek-Místek (od roku 2011)

Použité a doporučené zdroje:

[MHD zdarma](#), FrydekMistek.cz via web.archive.org

[Faktory ovlivňující volbu dopravního prostředku v kontextu FFPT: případová studie Frýdek-Místek](#),

Bc. Daniel Štraub, diplomová práce

[MHD zdarma funguje ve Frýdku-Místku čtyři roky. Jak dlouho ještě?](#), Česká televize

Známý projekt *MHD zdarma*, který funguje pro držitele/ky čipových karet – jednorázový nákup stojí 300 korun, prodloužení její platnosti stojí korunu, nárok na využití této služby mají pouze obyvatelé/ky, kteří městu nedluží peníze, což inkluzivitu a sociální spravedlnost systému značně snižuje. Systém placené dopravy (jízdného) zůstává zachován pro nedržitele/ky čipové karty a návštěvníky/ice. Město se pro zavedení rozhodlo s cílem snížit počet automobilů, než bude dostavěn obchvat, zároveň se jednalo o předvolební slib ČSSD.

Daniel Štraub ve své diplomové práci na příkladu Frýdku-Místku uvádí, že systém bezplatné veřejné dopravy *je schopen přilákat nové cestující, a to i z řad individuální automobilové dopravy*. Velmi zajímavým poznatkem je fakt, že nevyužitá kapacita veřejné dopravy je ekonomicky neefektivní. Tento fenomén je často doprovázený trendem růstu osobní automobilové dopravy, která má nepříznivý vliv na kvalitu života obyvatel. V praxi tedy vyjedou z vozoven vozidla hromadné dopravy (nehledě na to, zda vezou jednu osobu, či praskají ve švech), a čím méně lidí se v nich nachází, tím se zvyšuje ekonomická neefektivita a potenciál služby. Zároveň je trendem, že lidé, kteří nenasednou do vozidel MHD, nasednou do svých aut, což je způsob dopravy méně šetrný k veřejnému zdraví (např. skrze znečištění ovzduší) než veřejná doprava.

Tabulka 7: Příspěvky zapojených subjektů v projektu MHD Zdarma, 2018

Subjekt	Výše příspěvku [Kč]	Celkový podíl
<i>Frýdek-Místek</i>	79 113 500	80,4 %
<i>Moravskoslezský kraj</i>	13 804 000	14 %
<i>zapojené obce</i>	5 503 300	5,6 %
<i>Celkem</i>	98 420 800	100 %

Zdroj: Diplomová práce Daniela Štrauba (viz Použité a doporučené zdroje)

Od července roku 2020 se ve Frýdku-Místku objevily nové „zelené“ autobusy na stlačený zemní plyn, město tak získalo prvenství v České republice. Hromadná doprava je tu zajišťována výhradně stlačeným zemním plynem.

Strakonice (od roku 2018 dodnes)

Použité a doporučené zdroje:

[Strakonice mají MHD zdarma pro všechny. Je to populismus, říká opozice](#), iDnes.cz

[Jak se ve Strakonících projevila bezplatná MHD?](#), Jižní Čechy Teď

Zavedení v síti 5 linek se prvně týkalo dětí a seniorů/ek, o rok později (2018) vešlo v platnost pro všechny cestující. Tarif platí pouze ve vnitřním, prvním pásmu – cílem tohoto kroku je zvýšit komfort pro obyvatele města a turisty a omezit pohyb automobilů v centru města.

Ředitel společnosti ČSAD STTRANS Vladimír Warisch v rozhovoru uvedl, že službu využívají nejvíce školáci/čky a důchodci/kyně, přičemž nárůst cestujících odhaduje do 10 %. Co se týče finanční stránky věci, uvádí, že město platilo provozní dotace zhruba 5–6 milionů. Po zavedení systému se částka vyplacená soukromému dopravci zvýšila na 8 milionů, což je považováno za přijatelné.

Lovosice (od roku 2018)

[Lovosice zavedly MHD zdarma, chtějí tím snížit počet aut ve městě](#), iDnes.cz

Zavedeno s cílem snížení nárůstu automobilové dopravy ve městě a ušetření pro starší, studenty/ky a sociálně slabší obyvatele.



Říčany (od roku 2018)

Systém bezplatné veřejné dopravy v Říčanech je částečný. Ve městě je několik linek bezplatné veřejné dopravy, zatímco linky PID zůstávají beze změny a jsou nadále placené.

Zdroj obrázku: [řicany.cz](#)

4.5 Belgie

Hasselt

Použité a doporučené zdroje:

[Hasselt cancels free public transport after 16 years \(Belgium\)](#), Eltis.org

[Hasselt, Belgium](#), Fare Free Public Transport

[FARE-FREE PUBLIC TRANSPORT \(FFPT\)](#), Michel van Hulten

Samospráva města Hasselt (78 tisíc obyvatel) zrušila jízdné ve veřejné dopravě uvnitř města v roce 1997 a mnoho let se jednalo o vlajkovou loď „svobodné politiky“. V roce 2013 byl tento systém zrušen a pouze mladí lidé do 20 let nadále cestují zadarmo, ostatní platí za jízdenku 60 eurocentů. Hasselt je často médií zmiňován jako příklad dobré praxe – cestující se přesunuli z automobilů do veřejné dopravy, stejně tak i někteří cyklisté/ky. Z dat vychází, že po zavedení v roce 1997 bylo 4,28x více cestujících, v roce 2006 jich bylo 13,19x více, procentuálně se jednalo o 1300% nárůst. V devadesátých letech mělo město dobudovat třetí obchvat dálnice, ale náklady byly dramaticky vysoké a navrhované území zasahovalo do vzácných přírodních oblastí. Plány proto byly zastaveny. Místo toho bylo zrušeno jízdné a zmenšil se prostor pro auta na druhém obchvatu.

S proměnou se dostavil i nárůst cyklistů/ek. Ti se objevili, když z ulice zmizel výrazný počet aut. Úpravy dopravního režimu spočívaly také ve snížení parkovacích míst – město mělo vybudovaná skladiště, kam nákladní automobily nakládaly zboží, které poté rozvážely např. nákladní kola.

Marc Verachtert, úředník místního dopravního podniku, zmiňuje i kritiku bezplatné dopravy opatření. Uznal například, že někteří cyklisté/ky (cca 10 %) přešli k autobusům a tramvajím, celkový počet cyklistů ale vzrostl, díky menšímu počtu automobilů v ulicích. Město Hasselt rovněž snížilo počet parkovacích stání – z 1500 na 500, zároveň zde mají zajímavý systém zásilek, které mu říkají „donáška na poslední míli“, který snižuje dopravní přetížení. ([Michel van Hulten](#))

Vysoké náklady na udržení systému však vedly v tomto konkrétním příkladě k tomu, že zdarma zůstala doprava pouze pro osoby mladší 19 let.

4.6 Polsko

Polsko je zemí s vysokou koncentrací měst, které zavedly bezplatnou veřejnou dopravu, primárně z důvodů ochrany životního prostředí či zvyšování mobility. Níže přiložený obrázek mapuje města a označuje systém, který platí pro dané město – podrobnější informace a geografické analýzy jednotlivých systémů najdete v níže přiloženém zdroji.

Použité a doporučené zdroje:

[Riding without a ticket: geography of free fare public transport policy in Poland](#), Daniel Štraub

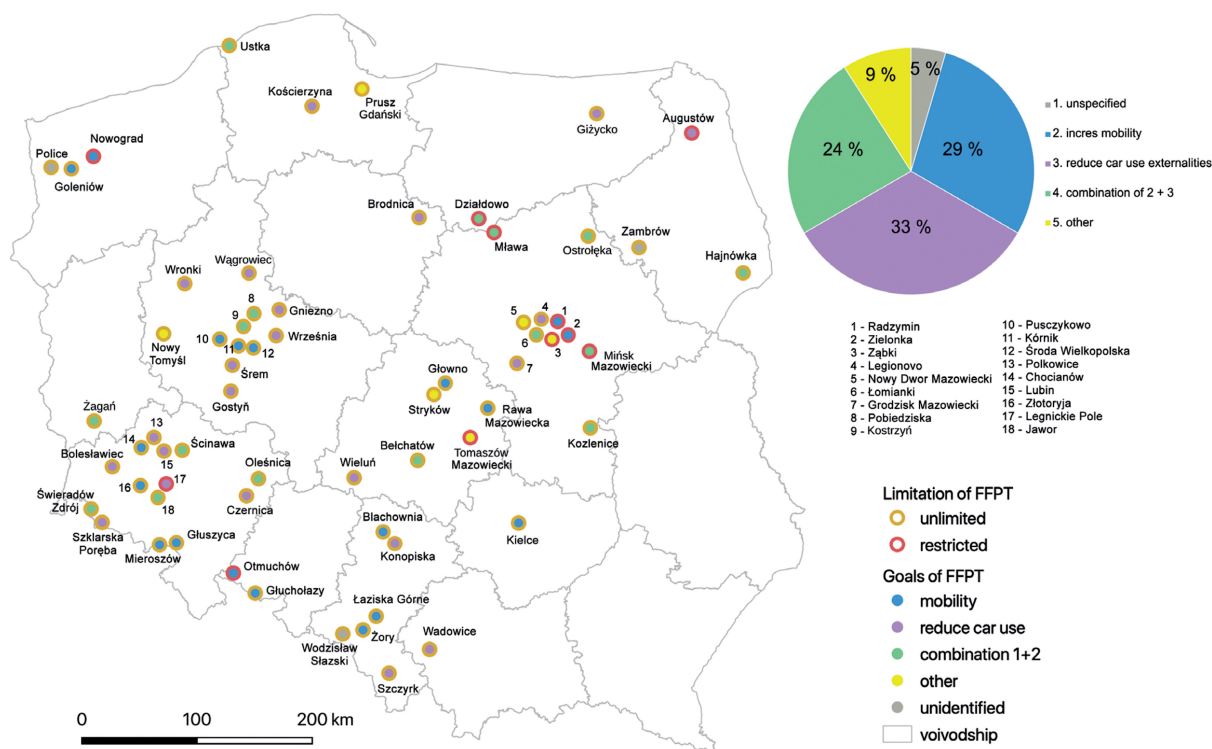


Schéma bezplatné veřejné dopravy (situace v roce 2019)

Zdroj: Riding without a ticket: geography of free fare public transport policy in Poland, Daniel Štraub

4.7 Německo

Použité a doporučené zdroje:

[Germany Is Planning Free Public Transit to Fight Air Pollution](#), Global Citizen

Německá vláda přemýšlí o zavedení bezplatné veřejné dopravy s cílem snížení znečištění ovzduší. Přestože je Německo světovým lídrem co se týče solární a větrné energie, znečištění ovzduší v celé zemi se v posledních letech velmi zhoršilo. Tímto krokem chce vláda snížit počet osob využívajících osobní automobily, i přesto, že se jedná o národní bohatství (sídlo automobilek Audi, Mercedes-Benz, BMW, Volkswagen, Opel atd.). Německo

těž přemýšlí o vytvoření aglomeračních zón s nízkými emisemi a [prověřuje programy](#) sdílení automobilů. Kritici oponují, že toto opatření je příliš drahé a nyní ještě není vybudována dostatečná infrastruktura pro očekávané zvýšení cestujících (stav k roku 2018). V Německu se též nachází města s „dostupnou“ veřejnou dopravou.

Lipsko

Cena za měsíční kupon na základní jízdné veřejnou dopravou:

2,2 % hrubé měsíční mzdy v Lipsku

V Lipsku existují poměrně přísná opatření pro používání aut v centru města – zákazy vjezdu s kombinací vysokých požadavků na přísné emisní normy (neb se jedná o nízkoemisní zónu). Současná politika ohledně vývoje dopravy má vést ke čtvrtinovému snížení cest osobní automobilovou dopravou. Lipsko se v současné době věnuje udržitelnosti své dopravy a ve svých scénářích klade velký důraz na udržitelnost a dostupnost veřejné dopravy a **prioritizuje cyklistiku**. Tento krok počítá i s rozšířením financování veřejné dopravy a to skrze zavedení obecné daně (výtěžek z jízdného nyní v Lipsku pokrývá zhruba 70 % nákladů, zbytek je doplácen z rozpočtu města).

Lipsko též jako jedno z mála měst chystá přechod na plně elektrifikovanou veřejnou dopravu a reaguje tak na cíle životního prostředí a zlepšení ovzduší ve městě (tento přechod/projekt je podporován z ministerstev životního prostředí, ochrany přírody a jaderné bezpečnosti, stejně jako ze státních fondů).

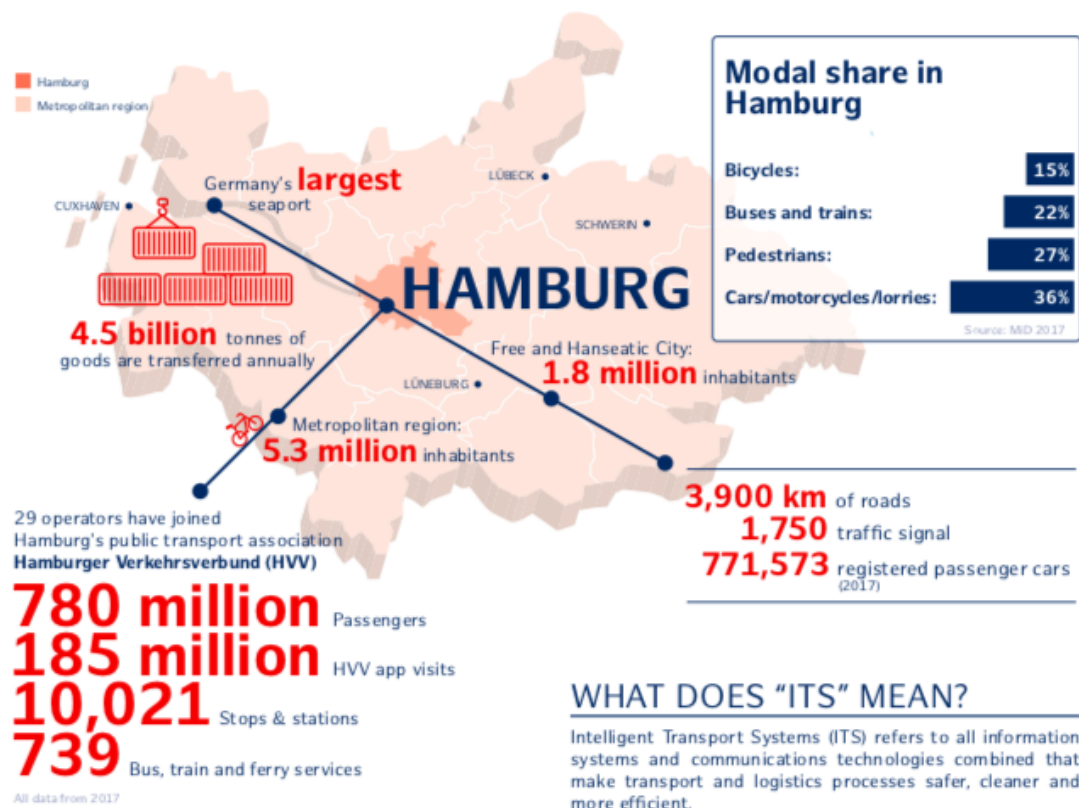
Hamburk

Cena za měsíční kupon na základní jízdné veřejnou dopravou:

2,1 % hrubé měsíční mzdy v Hamburku

Tahounem možností a inovací dopravy je především ministerstvo dopravy, které finančně podporuje nespočet různých programů a projektů – automatické detekování dopravních zácp, sbírání dat o jízdách na kole a vytváření cyklistické infrastruktury, elektrické autonomní mikrobuses atp., více projektů a další info k nalezení na [webu města Hamburk](#).

HAMBURG AND TRANSPORT IN NUMBERS



Město Hamburg a jeho doprava v číslech

Zdroj: DIGITISING TRANSPORT

4.8 Rakousko

Vídeň

Cena za měsíční kupon na základní jízdné veřejnou dopravou:

2,64 % hrubé měsíční mzdy ve Vídni

Použité a doporučené zdroje:

[Need New Ideas to Advance Public Transport? Look to Vienna](#), The City Fix

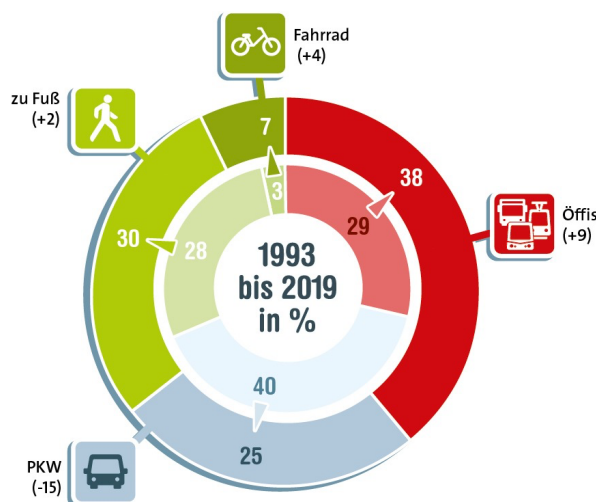
Vídeň nemá zaveden bezplatný systém veřejné dopravy, ale lze pozorovat různá řešení pro efektivnější financování a dostupnější formy dopravy pro všechny. Již v roce 2007 využívalo veřejnou dopravu ve Vídni 53 % dojíždějících do práce. V roce 2019 modal split přisuzoval největší podíl pěší a veřejné dopravě (viz obrázek) a procentní body veřejné dopravy ve Vídni stále rostou. Mezi hlavní aktéry tohoto pozitivního růstu se řadí úspěšné plánování dopravní infrastruktury, jenž je spjata s vítěznými politickými stranami – sociálními demokraty a Zelenými.

Modal Split2019

So sind die Wienerinnen und Wiener unterwegs

Stand: 2019

Wahl der Verkehrsmittel 1993–2019 in %



Entwicklung des Anteils Öffentlicher Verkehr in %



Quelle: Wiener Linien

Mezi lety 1990 a 2015 byla síť metra zdvojnásobena na 80 km tratí a současně byla čekací doba ve špičkách pracovního dne zredukována na dvě až tři minuty. Poptávka po tramvajích, páteři městského systému veřejné dopravy, souběžně vzrostla v rovině „osobokilometrů“ o 50 %. Ve Vídni je nyní 28 tramvajových linek využívajících celkem 423 km tratí a obsluhujících více než 1000 zastávek. To je doplněno 43 denními autobusovými linkami a 23 nočními, 10 tratěmi pro regionální vlaky se 181 zastávkami a stanicemi. (Data z roku 2018, pro oblast centrální Vídně.) ([The City Fix](#))

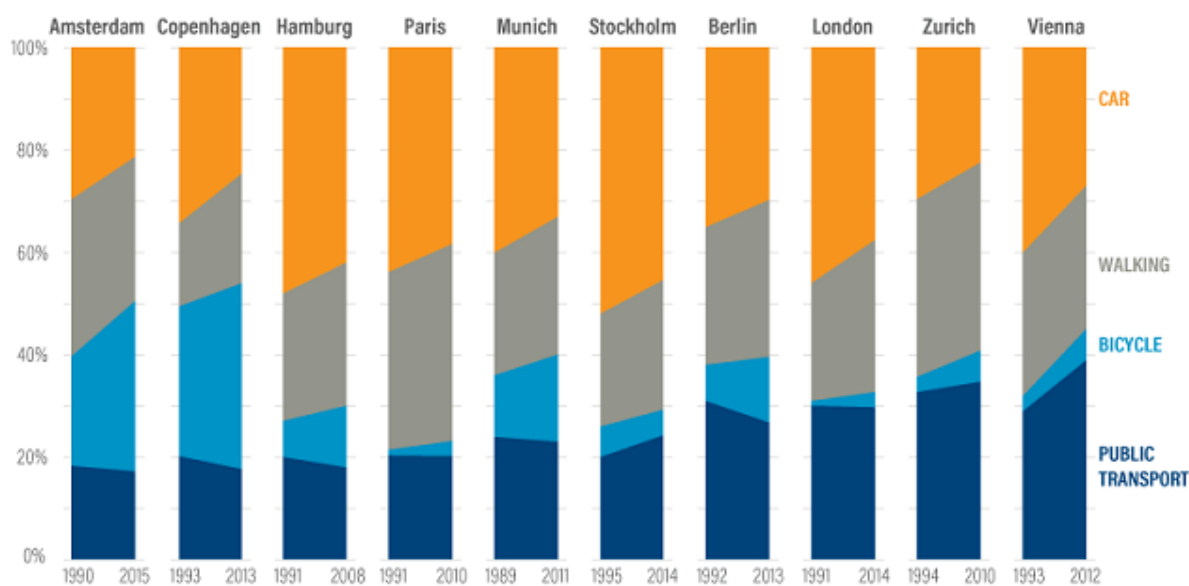
Výnosy z jízdného pokrývaly v roce 2018 zhruba 55 % nákladů, zbytek je doplácen z daně z veřejné dopravy u velkých zaměstnavatelů/ek (podobný systém jako ve Francii, systém transport versement) a poplatků za stání na ulici a parkování v městských garážích. Veřejná doprava ve Vídni také dostává silnou finanční podporu z federálních zdrojů: 50 % kapitálových výdajů pro U-Bahn, 100 % pro regionální investice a 100 % pro správní a plánovací náklady regionálního koordinačního orgánu.

Kromě zlepšování nabídky veřejné dopravy, integrace a nízkých cen jízdenek a kupónů má Vídeň efektivní systém řízení parkování. Od roku 1993 zavedlo město správu parkování ve své centrální čtvrti, kontrolovalo nabídku parkovacích míst, účtovalo vysoké parkovné a přísně trestalo jeho porušování. Zpočátku existovala silná opozice, ale výhody sníženého přetížení a snazšího vyhledání parkovacího místa (pro obyvatele/ky a ty, kteří jsou ochotni

platit) vedly k široké podpoře. Do roku 2016 mělo správu parkování, tedy období zón placeného stání, 16 z 23 městských částí.

Nejvýhodnější je ve Vídni roční jízdné, které přijde na 365 EUR, tedy 1 EUR za den. Dopravní společnost Wiener Linien obdrží od města a rakouské vlády ročně dotace 700 mil. eur. Růst cen jízdného pomohla zastavit dvě opatření: zvýšení pokut za parkování od roku 2012 o 60 % a „daň z metra“ pro zaměstnavatele, která činí přibližně 2 eura měsíčně pro každého zaměstnance.

How Transport Has Changed in 10 European Cities



Source: Buheler, Pucher, Althausen 2017.

 WORLD RESOURCES INSTITUTE

4.9 Švýcarsko

Velmi zajímavé přístupy k financování veřejné dopravy mají ve Švýcarsku. Výsledkem přijímaných švýcarských politik v dopravních strategiích je např. Curych, jehož poměr ceny měsíčního kuponů k průměrné měsíční mzdě byl v roce 2020 nejnižší v Evropě (pouhých 1,37 %) – lepšího poměru dosáhla pouze města, v nichž je veřejná doprava zdarma (Tallinn a Lucemburk).

Ženeva

Použité a doporučené zdroje:

[Free Transport Card for Geneva](#), Geneva.info

Většina velkých švýcarských měst, např. Ženeva, poskytují turistům, kteří se ubytovávají v hotelech, kempech či ubytovnách (respektive ti, kteří platí turistickou daň) možnost získání bezplatného kupónu na veřejnou dopravu – ten vydávají na recepcích ubytovacích objektů.

4.10 Velká Británie

Použité a doporučené zdroje:

[Apply for an older person's bus pass](#), gov.uk

[Free city centre bus](#), City Of Wolverhampton Council

[Metroshuttle: free bus travel in the city and town centres](#), Transport for Greater Manchester

[Eligibility and Conditions for the 60+ or Disabled Traveller](#), Transport Scotland

Z velké většiny se v systému dostupné dopravy v Anglii jedná o speciální autobusové linky, které jsou zdarma a nabízí dopravní spojení v centrálních oblastech měst – spojují kulturu, obchod a hlavní tepny. V celé Anglii platí, že seniorky/ři mají možnost zažádat o průkazku a využívat zdarma autobusové linky po celém území Anglie (v Londýně mohou navíc použít i metro a ostatní druhy dopravy).

Ve Skotsku je bezplatná autobusová doprava dostupná pro invalidy a osoby starší 60 let. Je nutná registrace a karta, s kterou je pak možné cestovat zadarmo téměř všemi místními registrovanými a dálkovými plánovanými autobusovými službami. Kartu nepřijímá pouze několik služeb, jako jsou noční linky, autobusy s prémiovými cenami a autobusy City Sightseeing. Některé místní úřady nabízejí svým držitelům karet další slevy na železnici, tramvaj nebo metro.

4.11 Švédsko

Použité a doporučené zdroje:

[Annual Report 2018](#), Region Stockholm

[Fare-free public transport: lessons from Sweden](#), Fare Free Public Transport

[Lyckad satsning på avgiftsfri kollektivtrafik i Avesta](#), Avesta

Bezplatná veřejná doprava je ve Švédsku k vidění v malých městech a vesnicích, kde lze pozorovat i unikátní případy. Malá švédská vesnička Kölsillre zrušila systém místní placené dopravy, neboť nebyl využíván a nyní si obyvatelé/ky sami řídí časy a cesty a tím pádem

sami provozují svou městskou dopravu. Pozitivní příklad zlepšení ovzduší lze pozorovat v Avestě, kde je bezplatná veřejná doprava (autobusové linky), kterou samospráva považuje za velký úspěch – nejenže vzrostl počet cestujících (13 % nových dojíždějících a 39 % nových cest nahradilo osobní automobilovou dopravu), město též uvádí, že emise CO₂ klesly o 40 tisíc kilogramů za rok.

Stockholm

Cena za měsíční kupon na základní jízdné veřejnou dopravou:

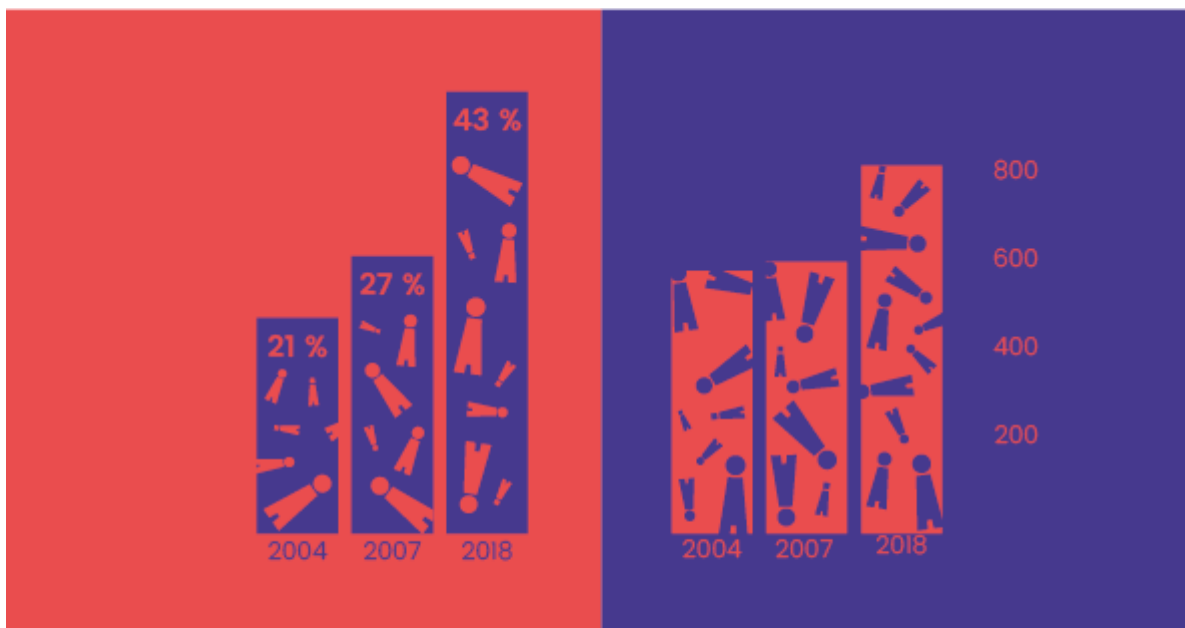
3,61 % hrubé měsíční mzdy ve Stockholmu

Veřejnou dopravu ve Stockholmu lze řadit mezi jednu z nejprogresivnějších, i když poměr ceny měsíční jízdenky k průměrné čisté mzdě [byl v dubnu roku 2020 3,61 %](#). Veřejná doprava ve Stockholmu stojí primárně na systému metra a příměstských vlakových spojů. Železniční dopravu tvoří jak tyto příměstské linky, tak tramvaje, síť autobusů pokrývá celý kraj.

Přibližně 50 % celkových nákladů na služby je financováno z prodeje jízdenek a výnosů z komerčních aktivit. Zbytek je financován z daňových příjmů správní oblasti Stockholm. Vstupenky se prodávají buď jako jednorázové jízdenky (vstupenky Zone), nebo jako cestovní karty na kratší a delší dobu (data z roku [2011](#)).

V roce 2018 každý den více než 800 000 cestujících provedlo 2,8 milionu cest veřejnou dopravou. Stockholmský region (pojímá do sebe velké suburbánní oblasti jako Södertälje apod.) dokazuje, že veřejná doprava je důležitým předpokladem pro dlouhodobě udržitelný hospodářský růst tím, že nabízí účinné, klimaticky inteligentní a dostupné alternativy cestování, které spojují region. Ve své [výroční zprávě](#) z roku 2018 uvádí Stockholmský region, že rozpočtový přebytek činil 581 milionů švédských korun, což bylo o 331 milionů více, než se plánovalo. Mezi hlavní důvody patří dle správy města vyšší výnos z jízdenek (zvýšila se atraktivita veřejné dopravy a dotace pro dopravní odbor na pokrytí bezplatných lístků pro mládež přes léto).

Podíl využití obnovitelné energie ve veřejné dopravě je 91 % (k 2018). Tento objem je výsledkem dlouhodobé práce zaměřené na přechod na obnovitelná paliva v autobusové a lodní dopravě a v dopravních službách pro zdravotně postižené. Železniční doprava je již napájena elektřinou a energií ze 100 % z obnovitelných zdrojů.



Nárůst podpory zavedení bezplatné MHD v závislosti na nárůstu ceny měsíčního kupónu ve Stockholmu

Zdroj: Planka.nu & EMTA

4.12 Norsko

Oslo

Cena za měsíční kupon na základní jízdné veřejnou dopravou:

2,59 % hrubé měsíční mzdy ve Vídni

Použité a doporučené zdroje:

[Public transport in Oslo](#), Oslo

Doprava v Oslu je unikátní – jedná se o hlavní město s nejvyšším výskytem elektrických osobních automobilů a uživatelé těchto automobilů mají v rámci fungování městské dopravy jisté výhody – mohou užívat pruhy pro veřejnou dopravu, bezplatně parkovat na veřejných parkovištích, z nichž mnoho disponuje dobíjecí stanicí (zdarma). Z hlediska prostorových úspor však tato strategie nepřináší městu žádné větší výhody.

Důležité je, že se zde za posledních 10 let počet cest veřejnou dopravou zvýšil o 63 %, z 228 milionů na 371 milionů cest. Tento růst je způsoben dlouhodobými, komplexními investicemi s předvídatelným financováním, které nabízejí častější příjezdy/odjezdy a vyšší kvalitu.

Většinu emisí z osobní dopravy tvoří používání automobilů, zatímco emise skleníkových plynů z veřejné dopravy představují v Oslu asi 4 %. V posledních letech jezdilo v Oslu více lidí hromadnou dopravou než auty.

Mimo jiné má Oslo velmi slibné předpoklady do budoucna, co se týče udržitelnosti místní dopravy. Do roku 2020 měla veřejná doprava v Oslu využívat pouze obnovitelnou energii. Do roku 2017 bylo 56 % veřejné dopravy poháněno obnovitelnou energií, 44 % produkce autobusů a 7 % spotřeby energie lodí bylo obnovitelných. Veškerá veřejná doprava v metropolitní oblasti Osla musí být do roku 2028 bez emisí. To bude přínosem pro klima, místní životní prostředí, rozvoj měst a veřejné zdraví. Z dlouhodobého hlediska budou řešení bez emisí také nákladově nejefektivnější. Tramvaje a metro jsou již poháněny obnovitelnou energií a v Oslu probíhá elektrifikace autobusů a lodí. Flotila autobusů představuje více než 90 % emisí skleníkových plynů, provoz lodí vydává zbývajících 10 procent.

Za posledních 7 let společnost Ruter testovala pět vodíkových autobusů, jedinou emisí tohoto prostředku se ukázala být vodní pára. V roce 2017 zahájil dvouletý pilotní projekt provozu šesti autobusů na baterie. V roce 2019 bude přidáno 70 elektrických autobusů, které budou jezdit na centrálních autobusových linkách v Oslu. Díky tomu je Oslo vedoucím městem elektrických autobusů v severských zemích. Celkově bude mít metropolitní oblast Oslo v roce 2019 115 elektrických autobusů.

Výjimečná doprava, jako jsou minibusy a taxíky, bude bez emisí v roce 2022, zatímco ambice je, aby všechny lodě byly bez emisí do roku 2024. Všech 1 200 autobusů provozovaných na tratích Ruters bude do roku 2028 bez emisí.

4.13 Kanada

Winnipeg

Použité a doporučené zdroje:

[Low-income bus pass gets go-ahead from Winnipeg city council](#), CBC

[Fare-Free Travel on Transit for Ages 11 & Under Effective Jan. 1, 2021](#), Winnipeg for Free

Winnipeg (přibližně 775 tisíc obyvatel) nabízí tři bezplatné autobusové linky v centru města (Downtown spirit). Propagován je systém spíše turisticky, má cíl zaštitit dopravu mezi obchody, restauracemi, atrakcemi a kulturní zábavou.

Město má však vlastní program v oblasti politik veřejné dopravy pro nízkopříjmové skupiny; existuje měsíční kupón pro lidi s nižšími měsíčními příjmy, pro jeho získání je třeba být klienty EIA (Employment and Income Assistance) a mít příjem dle politik Winnipegu (nebo být imigrantem/kou, který ve Winnipegu pobývá méně než 12 měsíců). V roce 2019 bylo dle radnice prodáno měsíčně 29 500 kupónů, po implementaci programu pro nízkopříjmové skupiny se odhaduje zvýšení prodeje kupónu do roku 2024 na 78 000.

V současné době rozhoduje zastupitelstvo města o zavedení bezplatné dopravy pro děti do 11 let (včetně). Dle serveru CBC by toto opatření stálo město Winnipeg 2,4 milionů kanadských dolarů ročně. Zajímavé je provedení implementace, kdy by děti nemusely mít žádnou jízdenku či kupón, pouze musí nastoupit s někým, kdo ji má – předpokládá se blízká osoba, pečovatel/ka (toto opatření souvisí s politikou provincie Manitoba, že děti mladší 12 let by neměly být bez doprovodu). V roce 2019 měly dopravu zdarma děti do 5 let, do 16 let (nebo do 21 v případě, že jsou prezenční studenti/ky) měli slevu 30 %.

Calgary

Použité a doporučené zdroje:

[Free Calgary Transit during coronavirus pandemic, councillor suggests](#), Livewire Calgary

V centru města (kde žije celkem 1,2 milionu obyvatel) funguje bezplatná zóna ve vozech C Train mezi radnicí a okrajem centra. Jinak je veřejná doprava zdarma na Vánoce. O bezplatné dopravě pro nízkopříjmové skupiny začala radnice města jednat v březnu 2020 v době COVID krize. Prvním krokem bylo prodloužení platnosti březnového kupónu i na měsíc duben – dále rada jednala, zda-li jízdné pro skupiny s nižším příjmem nezrušit plošně – snížit stres spojený se situací a jít lidem naproti, pomoci jim s jejich situací a umožnit jim dostat se ke službám, které potřebují.

Mimo jiné se Calgary snaží snižovat výskyt osobních automobilů ve městě a v centru hlavně dostatečným místem parkovacích míst po okrajích, které jsou primárně u stanic metra (C Trainu). Tato místa stejně tak disponují dostatečným místem pro parkování kol.

4.14 USA

Systém bezplatné veřejné dopravy či dostupnějších cest má ve Spojených státech dlouholetou tradici. Dále navazuje seznam měst, ve kterých je možné pozorovat bezplatné linky či celé systémy, tučně jsou vyznačena ta větší z nich – Akron, Breckenridge, Avon, Vail, Arkansas, **Columbus**, Missoula, **Miami**, **Salt Lake City**, **Pittsburgh**, The Staten Island Ferry, Savannah, Bozeman, Whidbey Island, West Memphis, Watauga County, Summit County, Park City, Island County, Hawaii, Hanover, Corvallis, Commerce, Clemson, Chapel Hill, Cache Valley, **Baltimore**, Cache Valley, **Cleveland**, Crested Butte, Emeryville, **Hoboken**, Iowa, **Jacksonville**, La Canada Flintridge, Niles, North Central New Mexico, **Philadelphia**, Presidio, Scottsdale, Tacoma, West Memphis. Zajímavým příkladem je Kansas City, které zavádí bezplatný autobusový systém a vyčleňuje 8 milionů dolarů na podporu opatření zaměřeného na řešení problémů nerovnosti a úsilí města v boji proti klimatické krizi.

Server [CNBC uvádí](#), že náklady na dopravu stojí američany/ky 15 % (v případě rodin s jedním dítětem je číslo o 2 % vyšší) jejich rozpočtu, z tohoto důvodu se velké množství

amerických měst věnuje politikám dostupnější dopravy, do níž v tomto případě aktivně spadá i bezplatná verze.

Boston

Použité a doporučené zdroje:

[Should Cities Make Public Transport Free?](#), ArchDaily

V Bostonu, jehož městská aglomerace čítá téměř 4,2 milionu obyvatel, probíhá intenzivní debata ohledně sociální mobility a rovnosti v kontextu dopravních strategií. Pro předsedkyni městské rady Kim Janeyovou je zavedení bezplatného systému veřejné dopravy [klíčovým faktorem](#) při řešení sociální a rasové nerovnosti („*Přemýšlejme o tom, kdo využívá naše autobusy. jsou to především Afroameričané, lidé kteří žijí v komunitách se široce rozšířenou chudobou*“). Janeyová navrhla zrušení tarifů na trasách klíčových spojů přes nízkopříjmové městské čtvrti. Představitelé města Boston se však v tomto ohledu neshodují, druhá strana argumentuje vysokou finanční náročností a tvrzení, že „*nic není zdarma*“.

Zdarma je momentálně autobusová linka z letiště, která míří do centra města a je z ní snadný přestup na linky metra, opatření je vlídné k turistům, aby se mohli v klidu dostat do svých hotelů, a až poté řešit platby za veřejnou dopravu.

Kvůli pandemii koronaviru, která ve značné míře proměnila pracovní návyky některých z nás (home office a jeho kombinace) zaznamenala bostonská dopravní agentura (MBTA) bezprecedentní pokles počtu cestujících. MBTA uvádí, že od poloviny března roku 2020 klesl počet cestujících o 80 % a majoritní zdroj příjmu pro podnik téměř zamrzl. Počet cestujících se při rozvolňování (např. otevírání obchodů) lehce zvyšuje, zdaleka se však nejedná o čísla, která by dorovnávala předpandemickou dobu. V důsledku těchto událostí se mnoho amerických států (v případě Bostonu Massachusetts) obrátilo na své tranzitní agentury, aby provedly dramatické škrt. Kandidátka na starostku města Boston, Michelle Wu, upozorňuje na to, že těmito škrtům by se [měli zákonodárci/kyně vyvarovat](#) („*Jsou (zákonodárci/kyně, pozn. aut.) krátkozrací, nebezpeční a zaostalí v každém smyslu, kam bychom se měli vydat,*“), upozorňuje na fakt, že nespolehlivá a nedostupná veřejná doprava je selháním, které posiluje a zhoršuje nerovnosti a segregaci, čímž dělá i chudobu represivnější. Velmi překvapivým krokem je též rušení či omezování autobusových linek (ve velkých amerických městech se jedná zhruba o 20 % linek), které vede k odstřižení suburbii od vysokofrekvenčního tranzitního systému. [Studie TransitCenter](#) zjistila, že zavedení těchto opatření v 9 velkých amerických městech by vedla ke ztrátě k přístupu k časté celodenní dopravě u více než 2 milionu lidí, z nichž je více než polovina barevné pleti. Wu naopak navrhuje značné státní a federální investice do veřejné dopravy k zajištění spravedlivého zotavení po pandemii.

Michelle Wu též lobbjuje za zavedení zcela bezplatné veřejné dopravy. Tvrdí, že *každý by měl mít právo na přístup ke svému městu jako celku – nejen ke svým čtvrtím, částem bloků a částem centra*. Zdůrazňuje, že současné americké systémy mnohdy ponechávají mnoho obyvatel/ek, primárně z nižších sociálních vrstev, bez prostředků k cestování z jedné části města do druhé. Zavedení bezplatné veřejné dopravy považuje za klíčové při vytváření spravedlivější společnosti. Upozorňuje na velmi zajímavý fakt, že pracovníci/ce s nižšími mzdami mají tendenci dojíždět dále, a přesto si častokrát nemohou dovolit týdenní či měsíční jízdenky, a ve výsledku tak utratí za dopravu více peněz než lidé ze střední či vyšší sociální vrstvy. V americkém kontextu též podotýká, že lidé s barevnou pletí mají větší pravděpodobnost užívání veřejné dopravy. Dle tamních dat spoléhá na veřejnou dopravu 34 % černošských obyvatel/ek, 27 % hispánských obyvatel/ek, oproti 14 % bělošských obyvatel/ek. Na základě těchto faktů vyvstává otázka, kdo nejvíce dotuje veřejnou dopravu?

Kandidátka na starostku Wu nezpochybňuje skutečnost, že implementace systému je velmi náročná, ale ve výsledku dle jejího mínění dlouhodobé výhody systému převyšují stávající cenu – posílení místní ekonomiky (podniky snáze přilákají zákazníky/ce), [větší spolehlivost systému](#) pomůže městům snížit jejich uhlíkovou stopu. ***„Budování rovnocenné společnosti je nákladné úsilí, které někdy dokonce vyžaduje neefektivní výdaje, ale uvolnění veřejné dopravy by nemělo být otázkou nákladů, nýbrž otázkou rasové a ekonomické spravedlnosti.“***

Zajímavým poznatkem z článku je též úvaha nad tím, že zákonodárci/kyně často vnímají rozpočtové nedostatky a ztráty jako by dopravní podniky byly soukromými společnostmi, co by měly mít zisk. Veřejná doprava je však ze své podstaty veřejnou službou, která má být poskytována bez ohledu na cenu. Je zřejmé, že dopravní podniky jsou drahé a řeší rozpočtové nedostatky, ale nejedná se o ztráty, ale o náklady na veřejnou službu, stejně jako budování silnic, parků či škol. V americkém kontextu rezonuje argument, že města utrácí nespočet peněz na výdajích svých policejních oddělení, ovšem nikdo z policejních náčelníků/ic o těchto výdajích nemluví jako o ztrátách.

Wisconsin–Stevens Point

Významným přispěvatelem do bezplatného systému veřejné dopravy je samotná univerzita města (University of Wisconsin–Stevens Point): poskytuje velkou část financování provozu systému Stevens Point Transit, všichni studenti/ky univerzity mohou bezplatně využívat kteroukoliv ze čtyř celoměstských tras kampusu a dalších čtyř autobusových linek po celém městě. Univerzita též financuje dvě autobusové linky pozdě v noci, aby bezplatně obsluhovaly centrum s cílem omezit řízení pod vlivem alkoholu.

4.15 Čína

Chengdu

Použité a doporučené zdroje:

[Fare-free public transport in Chengdu: Riding For Free in a Chinese Metropolis](#), Wojciech Kębłowski

Chengdu je centrální město v čínské provincii S'-čchuan, které má 5 milionů obyvatel a je dopravním uzlem regionu sestávajícího z 15 milionů lidí. Systém byl zaveden v roce 2012 a má spousty různých forem, které se proměňují a snaží se reagovat na současnou situaci. Prvním krokem bylo zrušení jízdného při opravě dopravní infrastruktury druhého obchvatu. Zrušení jízdného se týkalo 44 linek, které přejížděly mezi druhým a třetím obchvatem – zrušení bylo naplánováno po dobu rekonstrukce, ale stalo se trendem, přibývají další linky, např. 116 „komunitních“ autobusů, které jezdí krátké vzdálenosti, jsou zadarmo a dle místní agentury nestojí téměř nic.

Od roku 2013 též platí zrušení jízdného v době ranní špičky – do 7 hodin ráno (městská tisková kancelář uvádí, že toto opatření je levné, protože motivuje obyvatele/ky, aby využívali dřívější spoje). **Paradoxní je zavedení částečně bezplatného systému veřejné dopravy jako opatření pro snižování nákladů. Městský dopravní podnik uvedl, že příjem z jízdného je velmi malý s porovnáním nákladů na údržbu, a proto nebylo zavedení bezplatného systému významným nákladem pro místní rozpočet.** U příkladu s obchvaty podnik uvádí, že do oblastí s bezplatnými autobusy se lidé stejně dostávali placenou linkou, takže žádná velká ztráta se zde nekonala.

Mimo jiné má Chengdu i zajímavá opatření ovlivňující přítomnost osobních automobilů ve městě. Podle koncového čísla SPZ jsou dny, kdy do města tyto auta nesmí (např. když končí SPZ 1 či 6, nesmí být využívána v pondělí).

Changning

Použité a doporučené zdroje:

[Is Free Public Transportation Sustainable?](#), Beijing Review

Od 1. července 2008 mohou místní obyvatelé/ky a návštěvníci/ce užívat bezplatnou jízdu po třech linkách veřejné dopravy města Changning. Vláda k usnadnění této iniciativy přidělila 7 milionů juanů (1 milion dolarů). Podle místních médií vyskočil první den bezplatné veřejné autobusové dopravy počet cestujících o více než 60 %. Místní úřad oznámil, že za účelem úspory energie, ochrany životního prostředí, standardizace služeb městské dopravy a zvýšení veřejného blahobytu se rozhodl nabídnout veřejné autobusy zdarma.

5 Neziskové organizace zaměřující se na dostupnou veřejnou dopravu

Neziskové organizace představují alternativy, jak „zdola“ ovlivňovat dopravní politiky v situacích, na které systém nemyslí. Tyto aktivity představují důležitou sféru inovativního a často sociálně citlivého uvažování o potřebě dostupné veřejné dopravy jako jednoho z derivátů základního lidského práva na volný pohyb. Níže jsou uvedené tři příklady nejznámějších organizací, které bojují proti stavu, kdy je osobní automobilová doprava upřednostňována na úkor veřejné dopravy. Podobných organizací je však po světě mnohem více. Seznam s případnými odkazy na stránky organizací je k nalezení na [webu Fare Free Public Transport](http://webu.Fare Free Public Transport).

5.1 Planka

Použité a doporučené zdroje:

About Planka.nu

Tato švédská organizace advokuje zavedení bezplatného systému veřejné dopravy. Mezi její cíle patří též svrhnutí dopravní hegemonie³, kvůli níž jsou města stavěna pro automobily a nikoliv pro lidi. Dle organizace by bezplatná veřejná doprava měla v dlouhodobém hledisku další pozitivní efekty, jako je lepší (zdravější) městské prostředí s menšími dopravními zácpami. **Jedna z aktivistek organizace upozorňuje, že automobilová doprava je upřednostňována na úkor veřejné dopravy a silnice jsou financovány z daní a lze je používat téměř zadarmo, ale veřejná doprava je financována z tarifů. Podle jejího názoru je arogantní, že úřady trestají ty, kteří zvolí způsob cestování, který nejlépe vyhovuje životnímu prostředí.** Organizace též v roce 2008



³ Hegemonie (z řec. hegemon – „vládce“) je proces působení mocenských praktik, kterými vládnoucí skupiny ve společnosti udržují status quo, a to za pomoci budování preventivního souhlasu společensky podřízených skupin se společenským řádem. Lze ji též popsat jako uspořádání sil skupin způsobem, kdy jedna skupina – ať už přímo, či nepřímo – vládne ostatním bez potřeby použití hrubé síly. – Hegemonie – Wikipedie 21. 2. 2021

spustila server [Fare Free Public Transport](http://farefreepublictransport.org), globální databázi na podporu bezplatné veřejné dopravy.

Hlavní součástí kampaně Planka.nu je tzv. **P-kassa (P-fond)**. **Jedná se o fond, do nějž členové/ky platí měsíční paušál, a fond následně pokrývá pokuty od revizorů. P-kassa má více než sto členů a měsíční poplatek činí 100 švédských korun, v přepočtu jde o zhruba 258 Kč (tato cena je již 18 let stejná).** Další náklady fondu jsou též informační letáky a aktivistické materiály. Myšlenka P-kassa není zcela inovativní, podobný princip využívali například studenti univerzitních měst.

V roce 2000 zahájili tito občané/ky protesty proti plánovanému zvýšení jízdného. Uváděli, že mnozí z nich měli na zaplacení měsíčního autobusového kupónu, ale příští měsíc by byla koupě velmi nejistá (dle odhadů by ve Stockholmu všichni, kteří vydělávají méně než 75 000 švédských korun za měsíc, měli prospěch z toho, že by umožnily malé zvýšení daní financovat veřejnou dopravu). Cílem protestu nebylo pouze vyjádření nesouhlasu, ale též představení alternativy v podobě zavedení bezplatného systému veřejné dopravy – hlásali tehdy, že „*nechtějí zůstat opuštění a chudí*“, protože společnosti má potenciál pomoci, tedy být v tomto ohledu jednotná a mocná.



Planka funguje též v Norsku, vznikla po vzoru švédských sousedů/ek. Zabývají se diskurzem privatizování v oblasti územního plánování stejně jako environmentální krizí. Mají vlastní P-kassu (kasa pro kolektivní free-ridery), měsíční poplatek za členství je 30 EUR, oficiální měsíční kupon stojí 70 EUR, pokuta od revizora je 95 EUR.

5.2 Le Réseau pour l'Abolition des Transports Payants

Použité a doporučené zdroje:

[Le Réseau pour l'Abolition des Transports Payants](http://le-reseau-pour-labolition-des-transports-payants.org), Fare Free Public Transport

Jedná se o francouzskou organizaci, působící primárně v Paříži. Usiluje o bezplatnou veřejnou dopravu. Jednou z hlavních myšlenek je přerozdělení financování dopravy z nepřímých zdrojů (z daní), z nichž je placena např. dopravní infrastruktura pro osobní

přepravu. **System jízdného požaduje, abychom daň za přepravu platili dvakrát, přičemž z dostupnější dopravy pro všechny dělá méně dostupnou.** Pro osobu, která se stane součástí této pařížské organizace platí stejná pravidla, jako při členství v organizaci Planka (tedy je svou organizací pojištěná v případě pokuty od revizora/ky).

Organizace se schází jednou měsíčně v Paříži, kde se do „kočičí kasy“ platí malé příspěvky, 5–7 EUR (cena měsíčního kupónu je v Paříži 72,5 EUR) a probírají se strategie, co se týče veřejné bezplatné dopravy – jak ty praktické (tipy pro přeskakování turniketů), tak ty ideologické.



5.3 TarifaZero

Použité a doporučené zdroje:

Tarifazero.org, Facebook

Movimento Passe Livre

Tarifazero.org (FareFree) je nezávislá webová stránka vytvořená členy hnutí Free Pass (Movimento Passe Livre – MPL začala jako kampaň za studentské ceny v autobusech v brazilském městě Florianopolis již v roce 2003). Po obrovském nárůstu cen jízdenek organizace rychle rostla, desítky tisíce lidí vyšly do ulic a podařilo se jim ceny znovu snížit – stalo se něco, co se později opakovalo ve dvou dalších městech. Organizace existuje v mnoha městech v Brazílii a je jednou z nejdůležitějších levicových organizací v zemi. Jejím cílem je propojit a aktualizovat staré a nové materiály o městské mobilitě a právu na město. Obranu veřejné, bezplatné a sdílené osobní dopravy považují za politiku přerozdělování příjmů a sociální spravedlnosti, z níž má prospěch větší část populace. Web byl vytvořen v roce 2009 a jeho záměrem je, kromě vytváření sítě mezi různými lidmi a organizacemi, také přispět k rozvoji znalostí aktivistů/ek a všech ostatních zájemců/kyň o veřejnou dopravu jako práva. Web se skládá z různých sekcí zpráv, pozitivních a progresivních příkladů: veřejné dopravy po celém světě, politických a sociálních bojů o veřejnou dopravu a blogů od členů/ek projektu.



Brazilská města jsou řádově desetitisícová a tradice bezplatné dopravy se zde pojí především s politickou stránkou věci – důraz je kladen především na bezplatnou pracovní mobilitu.

Zpracovala

Laboratoř udržitelného urbanismu

Auto*Mat, z.s.

březen 2021

www.auto-mat.cz