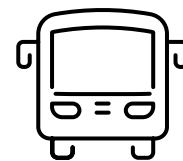


HROMADNÁ DOPRAVA ZADARMO (FARE-FREE PUBLIC TRANSPORT)



dopady opatření na:



emise



dopravní
nehody



modal
split



sociální inkluze
v dopravě



ekonomický
přínos dopravy

Popis opatření:

Veřejná hromadná doprava na určitém území je poskytována cestujícím, případně jisté skupině cestujících, „zdarma“. Tito uživatelé tedy nehradí jízdné, náklady na dopravu musí platit někdo jiný, většinou město nebo např. stát. Existují i příklady, kdy jsou náklady na jízdné určité skupiny, která má možnost cestovat zdarma nebo téměř zdarma, hrazeny třetí stranou, tou může být jiná veřejná instituce nebo i soukromý subjekt. Zdarma nebo za malý poplatek při zápisu ke studiu mohou hromadnou dopravu využívat např. studenti některých univerzit v Německu, Holandsku, Kanadě nebo Bruselu, univerzity v těchto případech platí dopravci jistý objem finančních prostředků podle počtu studentů (De Witte a kol., 2006). Poměrně rozšířená je také bezplatná hromadná doprava pro seniory od určité věkové hranice (např. 60 nebo 65 let).

Města a regiony se k zavedení tohoto opatření většinou rozhodla z některého z následujících důvodů:

- * Veřejné služby, jako jsou např. školy, knihovny, silnice nebo parky, jsou poskytovány zdarma, proto by měla být zdarma poskytována i veřejná doprava především v rostoucích městech, kde jsou obyvatelé nuceni žít stále dál od městského centra, v němž jsou koncentrovány služby, pracovní příležitosti, vzdělávací instituce atd.
- * Snižují potřebu cestovat osobním automobilem po městě a redukuje tak počet automobilů především v centrech měst, v závislosti na míře automobilizace a dopravním chování občanů (ukáže nejlépe pravidelně zjišťovaný modal split).
- * Snižují hlukové zatížení a environmentální znečištění způsobené dopravou ve městech.
- * Podporují znevýhodněné skupiny obyvatel a zajistit univerzální dostupnost veřejné hromadné dopravy.
- * Zvyšují kvalitu života.

Investor / provozovatel:

Veřejný sektor

Inovační aspekty – kontext SMART City:

- * I přesto, že cestující cestuje zdarma, je důležité pomocí čipové karty či jiným způsobem sbírat data o využívání hromadné dopravy pro následné vyhodnocení.
- * Pokud chceme přilákat cestující do prostředků hromadné dopravy, je pro cestující kromě finančních nákladů důležitý i komfort. Zatraktivnit cestu hromadnou dopravou může třeba wi-fi ve veřejném prostředí nebo informační panel s aktualitami.






Ekonomické aspekty:

Středně finančně nákladné

Finančně nákladné

Hlavní dopady opatření:

Toto opatření vede ve většině měst k nárůstu počtu cestujících hromadnou dopravou.

	Dopady na modal split	Po zavedení bezplatné hromadné dopravy se zvýšil počet cestujících hromadnou dopravou a počet uskutečněných cest, velkou část nárůstu počtu cest však lze připsat původním cestujícím, část nových cestujících dříve chodila pěšky nebo jezdila na kole – např. v Hasseltu (Belgie) se počet cest zvýšil na desetinásobek, 37 % z nových cest díky novým cestujícím, polovina z nich dříve cestovala pěšky nebo na kole, druhá polovina autem (van Goeverden a kol., 2006). V Templinu v Německu vzrostl počet cestujících za 3 roky po zavedení cestování zdarma o 1 200 %, šlo většinou o děti a mladistvé (Storchmann, 2003). V Chapel Hill, USA, narostl po zrušení jízdného počet cest o 43 % během 9 měsíců (Volinski, 2012). V Tallinnu narostl počet cest uskutečněných hromadnou dopravou o 14 % (63 % všech cest ve městě bylo po zrušení jízdného uskutečňováno hromadnou dopravou), zároveň došlo k poklesu cest autem o 10 % a cest uskutečňovaných hlavně pěšky o 40 % (Cats a kol., 2017).
	Dopady na životní prostředí	Kvůli malému snížení počtu aut není velké ani snížení produkce emisí, viz např. Templin (Storchmann, 2003).
	Dopady na dopravní nehody	Snížil se počet dopravních nehod díky tomu, že hromadnou dopravou začalo jezdit více dřívějších chodců a cyklistů, kteří jsou častými účastníky nehod (Storchmann, 2003).
	Dopady na zdraví	Částečné snížení podílu individuální automobilové dopravy má pozitivní vliv na veřejné zdraví.
	Sociální a ekonomické dopady	Snížení nákladů na prodej a kontrolu jízdenek Vliv na image města – Templin v Německu byl díky zrušení jízdného znám po celém Německu a přisuzuje tomu zvýšení návštěvnosti: počet noclehů se zvýšil o 33 % (Storchmann, 2003). Podle výsledků z Tallinnu začaly hromadnou dopravu po zrušení jízdného využívat především osoby ve věkových skupinách 15–19 a 60–74 let, osoby s velmi nízkým příjmem (do čistého



	příjmu 300 €/měsíc) a osoby bez zaměstnání nebo vzdělání. Naopak významně klesl podíl cest hromadnou dopravou u osob s vysokými příjmy (čistý příjem nad 1 000 €/měsíc) (Cats a kol., 2017). Snížení podílu individuální automobilové dopravy v důsledku přesunu automobilistů do hromadné dopravy vede i k nižší potřebě kapacitních silničních komunikací, což šetří veřejný rozpočet (Fearnly, 2013).
Dopady na dopravní zátěž, kongesce, dopravní proudy atd.	Vyšší využívání hromadné dopravy obecně vede ke snížení kongescí a dopravní zátěže ve městě.

Vztah k dalším dopravním opatřením:

- * Modernizace a zvyšování komfortu dopravních prostředků
- * Zvyšování celkové kvality hromadné dopravy
- * Kampaně spojené s nulovým jízdným a nabídka služeb hromadné dopravy především těm, kteří ji dosud nevyužívali – z řad automobilistů nebo sociálních a národnostních menšin
- * Opatření regulující individuální dopravu (adekvátní parkovací politika, městské mýtné apod.)
- * Sociální inkluze v dopravě (zpřístupnění hromadné dopravy všem sociálním skupinám) – lze nejen finančně, ale i fyzickými opatřeními, např. bezbariérovost, kampaně apod.

Zkušenosti a doporučení praxe z měst:

V Tallinnu se ukázalo, že vliv zavedení bezplatné hromadné dopravy na využívání veřejné dopravy byl významně nižší, než naznačovaly předchozí studie. Z toho lze usuzovat, že dopad tohoto opatření je závislý na tom, jaká je kvalita poskytovaných služeb, využívanost veřejné dopravy ze strany cestujících a cena jízdného před zrušením jízdného, a dopad je nižší při vysoké kvalitě služeb, velké využívanosti a nízkém jízdném (Cats a kol., 2017).

Jízdné zrušila především menší města, kde byl podíl jízdného na celkových nákladech na provoz hromadné dopravy poměrně malý (většinou méně než 10 %). Opatření jinak zkoušela spíše střední města přibližně do 100 000 obyvatel (Cats a kol., 2017), jako je např. Hasselt v Belgii (doprava zdarma 1996–2013), Templin v Německu (doprava zdarma 1998–2002), město Aubagne a přilehlý region Etoile ve Francii (doprava zdarma od 2009).

V Aubagne ve Francii je doprava zdarma od roku 2009 pro všechny cestující, město se rozhodlo ztrátu tržeb z prodeje lístků a nárůst nákladů způsobených zvýšenou poptávkou po cestování hromadnou dopravou financovat zvýšením místní dopravní daně tzv. versement transport. Francouzské právo umožňuje municipalitám vybírat tuto daň od firem, které mají více než 11 zaměstnanců. Daň byla zvýšena nejprve v roce 2009 z 0,6 % na 1,05 % a později na 1,8 % (Kebrowski, 2018).

Důvodem ukončení bezplatného jízdného byl většinou velký nárůst provozních nákladů po zvýšení počtu cestujících hromadnou dopravou.

Často v důsledku zavedení bezplatné hromadné dopravy zdarma nedošlo k očekávanému snížení počtu osobních automobilů. Tento stav je vysvětlován cenovou elasticitou služeb hromadné dopravy a cestování osobním automobilem. Obecně se ukázalo, že cestující spíše vymění automobil za hromadnou dopravu, pokud dojde ke zvýšení nákladů spojených s cestováním autem, než když dojde ke snížení nákladů na cestování hromadnou dopravou (Cats a kol., 2017).

Tallinn v Estonsku zavedl bezplatné cestování hromadnou dopravou pro své obyvatele 1. 1. 2013. Město deklarovalo, že ztrátu z prodeje lístků pokryje vyšším výběrem daně z příjmu, jejíž část je odváděna městu, ve kterém pracující bydlí. Tallinn se potýkal s poměrně vysokým počtem osob, zejména studentů a přistěhovalých z venkovských regionů, které nezměnily své bydliště do Tallinnu. Město z nich tak nemělo příjem, přitom za každého registrovaného obyvatele získá město přibližně 1000 €. V prvním roce po zavedení opatření se do města přeregistrovalo asi 11 tisíc obyvatel, což odpovídá 40 % odhadovaného počtu obyvatel, kteří v Tallinnu bydlí, ale trvalé bydliště mají jinde (Cats a kol., 2017).

Jako první země zavedlo hromadnou dopravu zdarma Lucembursko. Doprava zdarma ve všech prostředcích hromadné dopravy s výjimkou cestování 1. třídou ve vlacích byla zavedena 1. 3. 2020. Roční tržby z prodeje jízdenek představovaly 41 milionů €, což odpovídalo přibližně 8 % celkových ročních nákladů (přes 500 milionů €). Pravidelné roční sčítání cestujících bylo naplánováno na březen 2021 a mělo by ukázat, jaký nárůst cestujících zrušení jízdného přineslo (<https://mobilitegratuite.lu/en/free-mobility/>).

Situace v ČR:

Doprava zdarma není v českých městech příliš rozšířená, nejčastěji cestují zdarma jen vybrané skupiny obyvatel, jako např. děti, senioři nebo osoby se zdravotním postižením. Bezplatnou hromadnou dopravu nabízí svým obyvatelům např. Frýdek-Místek (od 2011), Valašské Meziříčí (od 2017), Strakonice (od 2018), Lovosice (od 2018), Litoměřice (od 2018) nebo Hořovice na Berounsku (od 2008).

Bezplatnou hromadnou dopravu zkoušelo od září 2017 na jedné lince, tzv. zelená linka, také město Hradec Králové, linka propojovala historický střed města s širším centrem a byla obsluhována elektrobusem. Provoz linky byl ukončen v květnu 2018 kvůli stavebním pracím v centru města, její provoz po jejich skončení však již nebyl obnoven, protože byla jen minimálně využívaná, ačkoli obsluhovala část města, kam jiný spoj nejedí.



Foto: MHD ve Frýdku-Místku je zdarma
Zdroj: <https://www.frydekmistek.cz/>

Příklady dobré praxe:

Frýdek-Místek zavedl bezplatnou hromadnou dopravu v březnu 2011 jako reakci na snižování cestujících v hromadné dopravě a z toho plynoucí pokles výnosů z prodeje jízdenek. Zároveň rostla doprava v centru města, protože zde chyběl obchvat, který by odváděl dopravní proudy mimo centrum. K městu se přidaly také okolní obce a zóna bezplatné hromadné dopravy dnes zahrnuje 19 obcí (Štraub, 2020). Zdarma mohou hromadnou dopravou cestovat obyvatelé s trvalým bydlištěm v této zóně, kteří nemají vůči městu žádné dluhy. Tito rezidenti si musí každý rok nahrát roční časovou jízdenku na čipovou kartu za 1 Kč. Náklady na provoz systému hradí společně město Frýdek-Místek (73 %), Moravskoslezský kraj (20 %) a další zahrnuté municipality (7 %). Počet cestujících hromadnou dopravou narostl mezi lety 2017 a 2010 (rok před zrušením jízdného) na téměř dvojnásobek (o více než 80 %). Na více než dvojnásobek zároveň vzrostly i náklady na hromadnou dopravu, což je ale způsobeno vedle nárůstu počtu cestujících i zvětšováním obsluhovaného území a také zvyšováním počtu provozovaných autobusů (Štraub a Jaroš, 2019).

Zajímavé internetové odkazy k opatření:

<https://freepublictransport.info/>

Použitá literatura:

CATS, O.; SUSILO, Y. O.; REIMAL, T. (2017). The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn. *Transportation*. 2017, 44(5), 1083–1104. ISSN 1572-9435.

DE WITTE, A.; MACHARIS, C.; LANNOY, P.; POLAIN, C.; STEENBERGHEN, T.; VAN DE WALLE, S. (2006). The impact of “free” public transport: The case of Brussels. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2006, 40(8), 671–689. ISSN 0965-8564.

FEARNLY, N. (2013). Free Fares Policies: Impact on Public Transport Mode Share and Other Transport Policy Goals. *International Journal of Transportation*, 2013, 1(1), 75–90. DOI: 10.14257/ijt.2013.1.1.05.

KEBLOWSKI, W. (2018). Fare-free public transport in France: A ‚New May 1968‘ in Aubagne? In: DELLHEIM, J., & J PRINCE, J. *Free public transit: and why we don't pay to ride elevators*. Second edition. Chicago: Black Rose Books, 2018. ISBN 978-1-55164-659-6.

STORCHMANN, K. (2003). Externalities by automobiles and fare-free transit in Germany—a paradigm shift? *Journal of Public Transportation*. 2003, 6(4), 5. ISSN: 1077-291X.

ŠTRAUB, D.; JAROŠ, V. (2019). Free fare policy as a tool for sustainable development of public transport services. *Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography*. 2019, 13(1), 45–59. ISSN 18436587. DOI: 10.5719/hgeo.2019.131.3.

ŠTRAUB, D. (2020). The Effects of Fare-Free Public Transport: A Lesson from Frýdek-Místek (Czechia). *Sustainability*. 2020, 12(21). ISSN 2071–1050. DOI: 10.3390/su12219111.

VAN GOEVERDEN, C.; RIETVELD, P.; KOELEMMEIJER, J.; PEETERS, P. Subsidies in public transport. (2006) *European Transport*. 2006, 32, 5–25.

VOLINSKI, J. (2012). *Implementation and outcomes of fare-free transit systems*. Transit Cooperative Research Program (TCRP) Synthesis 101, published by Transportation Research Board, Washington.