MHD (VHD) ZDARMA

4

Klíčová slova: veřejná hromadná doprava, bezplatná přeprava, cenová dostupnost, financování, změna dopravního chování

Popis opatření:

Bezplatná veřejná hromadná doprava (VHD) znamená, že cestující v určeném rozsahu nehradí jízdné. Náklady tak nese město, kraj či stát (Kębłowski, 2020). Objevují se i příklady, kdy jízdné proplácí veřejný či soukromý subjekt. Proplácení jízdného zaměstnavatelem je však odlišné od plošně bezplatné veřejné dopravy. Další firmy zajišťují hromadnou dopravu do práce. Karta se zaměřuje na plošné zrušení jízdného a jeho územně či časově omezené varianty. Slevy a bezplatnou přepravu vybraných skupin podrobněji řeší karta 3 – Zvýhodněné jízdné. Hlavním cílem může být odstranění cenové bariéry, zjednodušení cestování nebo podpora využívání VHD. Pokud je cílem omezit automobilovou dopravu, musí být VHD konkurenceschopná také dostupností, četností spojů, cestovní dobou a spolehlivostí. Samotné zrušení jízdného nezaručuje tento výsledek.

Opatření může sledovat sociální dostupnost, podporu využívání VHD nebo omezení automobilové dopravy. Tyto cíle je vhodné rozlišovat, protože vyžadují různé ukazatele úspěchu (Kębłowski, 2020). Poptávku ovlivňuje vedle jízdného také kvalita dopravní nabídky (Horáček a Slintáková, 2023).

Význam a očekávané přínosy

MHD zdarma může mít pro městskou mobilitu mnoho výhod. Základním cílem tohoto modelu je zvýšení atraktivity veřejné dopravy, což se může odrazit v poklesu používání osobních automobilů, snížení emisí CO_2 a zlepšení plynulosti dopravy ve městech.

cestování, což může být klíčové pro obyvatele s nižšími příjmy. Sociální přínosy a rozdílné cíle opatření rozebírají Cats a kol. (2017) a Kębłowski (2020).



Obrázek 1: Plakát k zavedení MHD zdarma v Kolíně

Zdroj: Město Kolín

Vyšší počet přepravených cestujících nelze automaticky vykládat jako přesun z automobilů. Je třeba rozlišit častější cesty stávajících uživatelů, nově uskutečněné cesty a přesuny z automobilu, chůze nebo jízdního kola. Rozdílné místní výsledky dokládají studie Catse a kol. (2017) a Štrauba (2020).

Bull a kol. (2021) zkoumali časově omezené poskytnutí bezplatné dopravy účastníkům experimentu v Santiagu. Tento typ studie je třeba odlišovat od trvalého zavedení bezplatné dopravy pro celé město; jeho výsledky nelze bez dalšího přenést na plošný režim.

Vyhodnocení proto musí spojit přepravní statistiky s průzkumem dopravního chování. Samotný počet nástupů neukazuje počet osob ani jejich předchozí způsob dopravy.

Hlavní přínosy MHD zdarma:

+ Sociální dostupnost: snížení finanční zátěže a možnost uskutečnit potřebné cesty.
+ Jednoduchost cestování: menší nároky na znalost tarifu; rozsah zjednodušení závisí na případné registraci a validaci.

+ Odbavení: možné omezení prodeje a kontroly jízdních dokladů, pokud tyto úkony již nejsou potřebné.
+ Dopravní a environmentální přínosy: závisí na skutečném omezení automobilových cest, změně provozu VHD a dalších místních podmínkách. Více lidí bude volit veřejnou dopravu místo osobních automobilů, což přispívá k efektivnějšímu využívání městské dopravy. Menší počet automobilů na silnicích znamená nižší emise, což přispívá k čistšímu ovzduší. Uvolnění kapacity silnic a snížení kongescí zlepšují plynulost dopravy.

Rizika a podmínky úspěchu

Zavedení bezplatné veřejné hromadné dopravy představuje v českém prostředí stálé dilema mezi sociální politikou, ekologickým přínosem a ekonomickou realitou městských rozpočtů. Při rozhodování je třeba společně posuzovat sociální dostupnost, dopravní účinky a financování. Zkušenosti z jednotlivých měst se liší a nelze je bez zohlednění místních podmínek zobecnit (Cats a kol., 2017; Štraub, 2020).

Nárůst počtu cestujících nemusí odpovídat úbytku automobilových cest. Může zahrnovat nové cesty i přesun z chůze a cyklistiky. Pro vyhodnocení je proto třeba zjišťovat předchozí způsob dopravy a změnu četnosti cest (Cats a kol., 2017; Štraub, 2020).

Vyšší poptávka může při nedostatečné kapacitě vést k přeplnění spojů. Před zavedením proto doporučujeme posoudit kapacitu, úklid a postupy řešení incidentů. Bezplatnost sama o sobě nedokládá příčinnou souvislost s vandalismem či zhoršením bezpečí; tyto jevy je nutné sledovat samostatně. Podrobněji viz karta 2 – Kvalita prostředí v dopravních prostředcích.

Finanční dopad závisí na výpadku tržeb, úsporách odbavení a případné potřebě posílit provoz. Pokud zůstane registrace nebo kontrola nároku, část nákladů přetrvá. Podrobněji viz Ekonomické aspekty níže.

Jako udržitelný kompromis se proto čím dál více diskutuje o konceptu podmíněné neboli zásluhové dopravy zdarma. Místo plošného bezplatného provozu pro všechny by cestující získávali časové jízdné zdarma jako odměnu za konkrétní přínos pro město – například za odevzdání tříděného či objemného odpadu ve sběrném dvoře, bezplatné darování krve, účast na komunitních úklidových akcích nebo návštěvu městských kulturních institucí. Tento model umožňuje městu regulovat přeplněnost spojů, udržet vysokou kvalitu a čistotu v prostředcích MHD, zachovat si kontrolu nad rozpočtem a zároveň motivovat obyvatele k odpovědnému a aktivnímu životu ve městě.

Varianty a doplňující nástroje

a) Digitalizace a bezkontaktní technologie: V mnoha městech, která experimentují s MHD zdarma, hrají klíčovou roli digitalizace a nové technologie. Bezkontaktní odbavovací systémy, mobilní aplikace a digitální platformy umožňují efektivní správu veřejné dopravy zdarma. Cestující mohou využívat aplikace k plánování cest, nákupu jízdenek a sledování aktuálních informací o jízdních řádech, aniž by museli platit.

b) MHD zdarma jako součást širší mobilitní nabídky: MHD zdarma může být součástí širšího městského plánu mobility, který zahrnuje sdílenou mikromobilitu (elektrokoloběžky, kola) a další udržitelné způsoby dopravy. Některá města integrují MHD zdarma s těmito službami tak, že cestující mohou v rámci jednoho systému přecházet mezi různými typy dopravy bez dalších poplatků. Příkladem může být systém v některých evropských městech, který umožňuje kombinovat jízdy veřejnou dopravou s půjčováním elektrických koloběžek a jízdních kol, přičemž všechny tyto služby jsou součástí jednoho bezplatného nebo nízkonákladového balíčku.

c) MHD zdarma jako nástroj pro turismus: Ve městech, která se soustředí na zlepšení přístupu k turistickým destinacím, může být MHD zdarma využívána jako součást městské strategie pro podporu turismu. Například v některých turistických lokalitách jsou autobusy a tramvaje zdarma pro návštěvníky, což zajišťuje lepší dostupnost klíčových atrakcí a snižuje využívání osobních automobilů.

Investor / provozovatel:

O zavedení a financování rozhoduje příslušný objednatel dopravy ve spolupráci s dopravci a případně organizátorem integrovaného systému. Dohoda má určit náhradu tržeb, rozsah služby, odbavení, sběr dat a odpovědnost za vyhodnocení.

Geografické aspekty:

Opatření lze uvažovat v městské i regionální dopravě. Vhodnost závisí na dostupnosti a kapacitě spojů, významu tržeb v rozpočtu a návaznosti tarifních oblastí. Na hranici bezplatné a placené oblasti musí být pravidla srozumitelná.

Inovační aspekty:

+ Sběr souhrnných dat o využití spojů, například automatickým sčítáním cestujících; sledování jednotlivých osob není podmínkou.
+ Mobilní aplikace pro lepší navigaci.
+ Úpravy dopravní nabídky podle zjištěné poptávky.

Ekonomické aspekty:

Zavedení MHD zdarma znamená výpadek příjmů z jízdného a může vyžadovat další výdaje na posílení spojů. Současně může přinášet úspory nákladů na výrobu, prodej a kontrolu jízdenek. Celkový dopad na rozpočet závisí na výši dosavadních tržeb, zachovaném způsobu odbavení a potřebě rozšířit dopravní nabídku. Pokud opatření přispěje k přesunu cest z automobilů do MHD, může omezit tlak na rozšiřování silniční a parkovací infrastruktury. Tento účinek však není automatický a případné úspory je nutné doložit vyhodnocením změn dopravního chování.

Hlavní dopady opatření:

+ Zvýšení atraktivity MHD.
+ Zvýšení počtu cestujících a snížení individuální automobilové dopravy (IAD).
+ Možné omezení kongescí, pokud skutečně klesne automobilový provoz.
+ Lepší využití kapacity VHD, pokud je k dispozici volná kapacita.
+ Možné snížení nákladů na výrobu, prodej a kontrolu jízdenek podle zvoleného odbavení.
+ Ekonomické zvýhodnění obyvatel s nižšími příjmy.
+ Možné zkrácení odbavení při nástupu; změna celkové cestovní doby závisí i na provozních podmínkách.

Vztah k ostatním opatřením

+ Chytré zastávky.
+ Vyhrazené pruhy pro MHD.
+ Zvýhodněné jízdné.
+ Preference MHD.
+ Cyklobusy.
+ Aktuální informace pro cestující MHD.
+ Poptávková doprava.
+ Flexibilní jízdné.

Zkušenosti a doporučení z praxe měst:

Postup přizpůsobte místním podmínkám a hlavnímu cíli opatření:

+ **Vytvoření udržitelného financování:** Před zavedením MHD zdarma je nezbytné provést detailní analýzu dopadů na ekonomiku a infrastrukturu městské dopravy. Mělo by se zvážit, jak se systém financování přizpůsobí a jak se budou řešit náklady spojené s provozem. Nezbytností je zajistit dlouhodobou finanční udržitelnost systému bez ztráty kvality služeb. Je důležité hledat financování nejen z veřejného rozpočtu, ale také z dotačních a evropských fondů, prostřednictvím spolupráce s komerčními partnery a inovativními formami financování.
+ **Technologická podpora:** Investice do bezkontaktních a digitálních platforem, které usnadní správu systému a umožní městům lépe řídit poptávku.
+ **Otevřený přístup k datům:** Poskytnutí relevantních dat o veřejné dopravě občanům i dopravcům k tomu, aby mohli efektivněji přizpůsobovat své chování a zvyšovat tak využívání veřejné dopravy.
+ **Komunikace a marketing:** Kampaň na podporu využívání MHD zdarma, která by měla jasně komunikovat výhody a udržitelné cíle takového systému.
+ **Zajištění kvalitní a dostupné infrastruktury:** Investice do modernizace vozového parku, zavádění elektrických a ekologických vozidel, a výstavba potřebné infrastruktury (např. nabíjecí stanice pro elektrické autobusy) jsou nezbytné pro zajištění dlouhodobé udržitelnosti systému.
+ **Podpora alternativních forem mobility:** MHD zdarma by měla být součástí širší strategie udržitelné mobility. Je třeba zahrnout i další formy dopravy, jako jsou sdílená kola a elektrokoloběžky, a integrovat je do stávajícího systému veřejné dopravy.
+ **Vytvoření koordinace mezi různými typy dopravy:** Efektivní integrace mezi veřejnou dopravou a soukromými dopravními prostředky (např. car-sharing, bike-sharing) a poskytovateli alternativní mobility by měla být prioritou, aby se zajistil bezproblémový přechod mezi různými způsoby dopravy.

Situace v ČR:

Bezplatnou MHD zavedla řada českých měst, například Frýdek-Místek (2011), Valašské Meziříčí (2017), Strakonice a Litoměřice (2018), Lovosice a Benešov (2019) či Kolín (2023). Podmínky se však liší: někde cestují zdarma všichni, jinde je bezplatná přeprava vázána na registraci nebo splnění dalších požadavků. Od těchto systémů je třeba odlišovat bezplatnou přepravu vybraných skupin cestujících a zvýhodněné jízdné.

Prvním městem, které zavedlo MHD zdarma v Česku, byl **Frýdek-Místek**. Toto opatření bylo přijato jak z politických důvodů, tak i proto, že zde byl zájem snížit počet automobilů ve městě do té doby, než dojde k výstavbě obchvatu. Původně měla MHD zdarma platit pouze pro občany města, ale kupon na 365denní jízdenku může zakoupit kdokoliv, kdo nemá vůči městu žádné finanční pohledávky. I nadále byly zachovány krátkodobé kupony. Zavedením MHD zdarma došlo k rozšíření počtu linek a zároveň narostl počet přepravovaných cestujících. Dle dostupných dat cestování zdarma využívá cca 75 % uživatelů. Jak ukazuje Štraub (2020), při hodnocení je nutné rozlišovat účinek nulového jízdného od zlepšení dopravní nabídky. Samotný nárůst přepravních výkonů navíc neprokazuje odpovídající úbytek cest autem. Zkušenost z Frýdku-Místku ukazuje také význam kvality služby. Pro rozhodování cestujících jsou vedle ceny podstatné bezpečnost, doba jízdy a četnost spojů. Propojení centra s okolními obcemi a volnočasovými cíli může přilákat cestující i mimo špičku, jeho potenciál však závisí na dostupnosti spojů a vhodném jízdním řádu.

V rámci svých 6 autobusových linek provozuje MHD zdarma od roku 2019 **Benešov**. S touto změnou došlo k rozšíření počtu linek, provoz MHD byl prodloužen i do nočních hodin a v neposlední řadě byly zavedeny i nové školní spoje nebo návazné spoje na vlakové nádraží. Místní samospráva MHD zdarma hodnotí jako zvýšení pohodlnosti a efektivity. Radnice si nechala provést sčítání a proplácení městské hromadné dopravy dle dat zvýšilo počet cestujících a zároveň snížilo počet využívání individuální automobilové dopravy k denní mobilitě po městě a okolí.

České příklady tak ukazují, že **bezplatné jízdné může podpořit zájem o MHD, samo však nezaručuje omezení automobilové dopravy**. Pro tento cíl je zásadní spojit cenové opatření se spolehlivou, častou a dobře navazující VHD, příp. i restrikcemi vůči automobilové dopravě.

Příklady dobré praxe:

Tallinn od roku 2013 zavedl pro registrované obyvatele Tallinnu bezplatnou dopravu v autobusech, tramvajích, trolejbusech a příměstských vlacích. Jednotlivé jízdenky pro turisty na jednotlivou jízdu za 1-2 EUR lze zakoupit u řidičů vozidel. Nerezidenti si mohou zakoupit také měsíční jízdenku za 30 EUR. Slevy lze uplatnit pro studenty, důchodce a osoby se zdravotním postižením. Kromě přihlášených obyvatel Tallinnu může kdokoliv do věku 7 let a nad 65 let jezdit zdarma. Jezdit zdarma mohou také cestující s dětmi do 3 let. Při neplatné jízdence může být revizorem udělena pokuta do výše 40 EUR.

Cats a kol. (2017) hodnotí využití dopravy a sociální dostupnost po zavedení opatření. Výsledky je třeba vztahovat k výchozí nabídce, ceně a způsobu měření; nelze je bez dalšího vykládat jako důkaz zanedbatelného účinku ani jako univerzální očekávání. Při přebírání podrobných výsledků je třeba zohlednit také erratum (Cats a kol., 2018).

Bělehrad – zavedení bezplatné městské dopravy

Město v prosinci 2024 oznámilo zavedení bezplatné veřejné městské dopravy od 1. ledna 2025 (Grad Beograd, 2024). Oznámení je zdrojem pro zavedení opatření, nikoli pro jeho následné výsledky.

Snižování kongescí a emisí je třeba odlišovat od prokázaných dopadů. Pro vyhodnocení doporučujeme doplnit údaje o automobilovém provozu, využití VHD, rozpočtu a kvalitě služby po zavedení opatření.

Plány obnovy vozidel a výstavby metra představují samostatné projekty. Jejich aktuální stav vyžaduje datovaný zdroj a nelze jej odvodit z oznámení bezplatného tarifu.

Veřejná doprava zdarma v Lucembursku

Lucembursko zavedlo od 1. března 2020 bezplatnou vnitrostátní veřejnou dopravu pro obyvatele i návštěvníky. Zahrnuje autobusy, tramvaje a druhou třídu vlaků; první třída zůstává placená (Administration des transports publics, bez data a). U přeshraničních cest je nutné řešit jízdné za úsek mimo Lucembursko.

Ekonomický model a financování

Zrušení jízdného přesouvá financování zahrnutých služeb na jiné zdroje. U lucemburského příkladu je nutné odlišovat bezplatnou vnitrostátní nabídku od placené první třídy a přeshraničních tarifů (Administration des transports publics, bez data a, b). Konkrétní náklady a přínosy vyžadují rozpočtová data a samostatné vyhodnocení.

Při přenosu tohoto modelu do jiných podmínek doporučujeme posoudit zejména:

1. Finanční udržitelnost: I když je financování pokrýváno z veřejných zdrojů, bezproblémové a dlouhodobé financování systému veřejné dopravy je klíčové pro udržení kvality a rozvoj infrastruktury. Je nezbytné zajistit efektivní alokaci prostředků a případně prozkoumat alternativní možnosti financování, jako jsou veřejně–soukromé partnerství nebo specifické environmentální daně.

2. Optimalizace kapacit a pokrytí: S rostoucí poptávkou po veřejné dopravě je důležité udržet optimální rovnováhu mezi kapacitou dopravních prostředků a frekvencí spojů, aby systém zůstal efektivní a dostupný pro všechny.

3. Zajištění kvality služeb: MHD zdarma by neměla znamenat kompromis v kvalitě služeb. Nezbytné je i nadále investovat do modernizace vozového parku, zlepšování komfortu cestujících a zavádění digitálních inovací pro snadnější odbavování a plánování cesty.

Zajímavé internetové odkazy k opatření:

Benešov – městská hromadná doprava zdarma. Informace města k zavedení bezplatné MHD pro cestující.

https://www.benesov-city.cz/mestska-hromadna-doprava-v-benesove-pro-cestujici-zdarma/d-109599

Frýdek-Místek – tarif a podmínky využívání MHD. Oficiální přehled jízdného včetně roční jízdenky za symbolickou 1 Kč, podmínek bezplatné přepravy a odkazů na jízdní řády.

https://www.frydekmistek.cz/o-meste/doprava/mhd/

Lucembursko – zavedení veřejné dopravy zdarma. Článek Českého rozhlasu z roku 2020 představuje zavedení celostátní bezplatné veřejné dopravy a jeho motivaci omezit dopravní zácpy.

https://www.irozhlas.cz/zpravy-svet/lucembursko-verejna-doprava-zdarma_2002292255_ada

Použité zdroje a doporučená literatura:

Administration des transports publics (bez data a). *Fares in Luxembourg*.
https://www.mobiliteit.lu/en/tickets-page/fares/.
Citováno 25. 9. 2026.

Administration des transports publics (bez data b). *Cross-border tickets*.
https://www.mobiliteit.lu/en/tickets-page/cross-border-tickets/.
Citováno 25. 9. 2026.

Bull, O.; Muñoz, J. C.; Silva, H. E. (2021). *The impact of fare-free public transport on travel behavior: Evidence from a randomized controlled trial*. Regional Science and Urban Economics, 86, 103616.
https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2020.103616.

Cats, O.; Susilo, Y. O.; Reimal, T. (2017). *The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn*. Transportation, 44(5), 1083–1104. https://doi.org/10.1007/s11116-016-9695-5.

Cats, O.; Susilo, Y. O.; Reimal, T. (2018). *Erratum to: The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn*. Transportation, 45, 1601–1602. https://doi.org/10.1007/s11116-017-9785-z.

ČTK (2020, 29. února). *Veřejná doprava poprvé na světě zdarma. Lucembursko chce odstranit časté dopravní zácpy*. iROZHLAS. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-svet/lucembursko-verejna-doprava-zdarma_2002292255_ada.

Grad Beograd (2024). *Gradonačelnik Šapić o besplatnom javnom prevozu za sve: 18. decembar 2024. godine*. Beograd.rs. Dostupné z: https://www.beograd.rs/cir/konferencije-za-medije/a89044/GRADONACELNIK-SAPIC-O-BESPLATNOM-JAVNOM-PREVOZU-ZA-SVE-18.-decembar-2024.-godine.html. Ověřeno 25. 9. 2026.

Horáček, V.; Slintáková, B. (2023). *Demand for urban public transport in the Czech Republic*. Review of Economic Perspectives, 23(4), 277–292. https://doi.org/10.2478/revecp-2023-0011.

Kębłowski, W. (2020). *Why (not) abolish fares? Exploring the global geography of fare-free public transport*. Transportation, 47(6), 2807–2835. https://doi.org/10.1007/s11116-019-09986-6.

Město Benešov (bez data). *Městská hromadná doprava v Benešově pro cestující zdarma*. https://www.benesov-city.cz/mestska-hromadna-doprava-v-benesove-pro-cestujici-zdarma.

Okresní autobusová doprava Kolín (bez data). *MHD Kolín*. Dostupné z: http://www.oad.cz/mhd-kolin.html. Citováno 25. 9. 2026.

Statutární město Frýdek-Místek (bez data). *MHD*. Dostupné z: https://www.frydekmistek.cz/o-meste/doprava/mhd/. Citováno 25. 9. 2026.

Štraub, D. (2020). *The Effects of Fare-Free Public Transport: A Lesson from Frýdek-Místek (Czechia)*. Sustainability, 12(21), 9111. https://doi.org/10.3390/su12219111.

Tallinn (bez data). *Public transport card system – The Green Card*. [Webová stránka.] Dostupné z: https://www.tallinn.ee/en/tallinnovatsioon/public-transport-card-system-green-card. Citováno 25. 9. 2026.