

Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem

Fakulta sociálně ekonomická

Bakalářská práce

**Dopady bezplatné městské hromadné dopravy na dopravní chování
obyvatel a ekonomiku měst**

Autor práce: Lukáš Kunt

Vedoucí práce: Ing. Mgr. Hana Brůhová-Foltýnová, Ph.D.

2026

Jan Evangelista Purkyně University in Ústí nad Labem

Faculty of Social and Economic Studies

Bachelor's Thesis

Impacts of Free Public Transport on Residents' Travel Behavior and
Municipal Finance

Author: Lukáš Kunt

Supervisor: Ing. Mgr. Hana Brůhová-Foltýnová, Ph.D.

2026

UNIVERZITA JANA EVANGELISTY PURKYNĚ V ÚSTÍ NAD LABEM

Fakulta sociálně ekonomická

Akademický rok: 2025/2026

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení: Lukáš KUNT
Osobní číslo: S23643
Studijní program: B0311A050019 Ekonomika a management
Téma práce: Dopady bezplatné městské hromadné dopravy na dopravní chování obyvatel a ekonomiku měst
Zadávající katedra: Katedra ekonomie a managementu

Zásady pro vypracování

Tato bakalářská práce se bude zabývat dopady bezplatné městské hromadné dopravy na dopravní chování obyvatel a ekonomiku měst, konkrétně na příkladu Litoměřic a Lovosic. Motivací pro zvolení tohoto tématu je rostoucí zájem měst o udržitelné formy dopravy a potřeba ověřit, zda je bezplatná veřejná doprava efektivním nástrojem ke snížení využívání individuální automobilové dopravy. Cílem této práce bude zjistit, jak zavedení městské hromadné dopravy zdarma ovlivnilo dopravní chování obyvatel Litoměřic a Lovosic, a zda skutečně přineslo předpokládané přínosy v oblasti mobility. Odborná literatura ukazuje, že městská hromadná doprava zdarma může vést ke zvýšení počtu cestujících. Na druhou stranu také poukazuje, že vliv tohoto opatření na individuální automobilovou dopravu nemá takový dopad. Výzkum bude založen na kombinaci dotazníkového šetření mezi obyvateli těchto měst, a zároveň na analýze sekundárních dat, jako jsou statistiky o přepravených osobách nebo rozpočtových výdajů obou měst na úhradu ztrát dopravce městské hromadné dopravy. Výsledky poskytnou přehled o změnách v dopravním chování a pomohou zhodnotit efektivitu systému poskytování služeb městské hromadné dopravy zdarma. Tato práce přispěje k lepšímu porozumění dopadům bezplatné MHD na dopravní chování obyvatel a rozpočty měst, a poskytne tak další podklad pro rozhodování v oblasti rozvoje udržitelné městské dopravy.

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam doporučené literatury:

Cats, O., Susilo, Y. O., Reimal, T. (2017). The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn. *Transportation* 44, 1083–1104. <https://doi.org/10.1007/s11116-016-9695-5>
Kębłowski, W. (2019). Why (not) abolish fares? Exploring the global geography of fare-free public transport. *Transportation* ,47, 2807–2835. <https://doi.org/10.1007/s11116-019-09986-6>
Štraub, D., Kębłowski, W., Maciejewska, M. (2023). From Bełchatów to Żory: Charting Poland's geography of fare-free public transport programmes. *Journal of Transport Geography*, 111, 103650. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103650>

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Mgr. Hana Brůhová-Foltýnová, Ph.D.
Katedra ekonomie a managementu

Datum zadání bakalářské práce: 18. června 2025
Termín odevzdání bakalářské práce: 2. dubna 2026



Ing. Miroslav Kopáček, Ph.D.
děkan



Ing. Jan Macháček, Ph.D.
garant studijního programu

V Ústí nad Labem dne 2. března 2026

Abstrakt

Zavedení bezplatné městské hromadné dopravy představuje jeden z klíčových nástrojů moderní dopravní politiky k podpoře udržitelné mobility. Cílem práce bylo zhodnotit dopady nulového tarifu v Litoměřicích a Lovosicích na dopravní chování obyvatel a ekonomiku obou měst prostřednictvím analýzy sekundárních dat v kombinaci s primárním dotazníkovým šetřením. Změny v dopravním chování byly statisticky ověřeny pomocí Wilcoxonova a McNemarova testu, zatímco socioekonomické faktory byly identifikovány binární logistickou regresí s využitím metody zpětného krokového výběru. Výsledky analýzy prokázaly statisticky významný nárůst frekvence využívání veřejné dopravy po zavedení bezplatné městské hromadné dopravy, avšak testování nepotvrdilo statisticky významný pokles individuální automobilové dopravy. Klíčovým zjištěním práce je skutečnost, že nárůst počtu cestujících je primárně důsledkem přesunu od pěší chůze. Práce dále diskutuje faktory ovlivňující změnu dopravního chování. Práce rovněž dokumentuje rostoucí ekonomickou zátěž pro rozpočty měst, přičemž výsledky naznačují, že bezplatná doprava bez doprovodných regulačních opatření vůči automobilům slouží spíše jako sociální benefit než jako efektivní nástroj k redukci emisí z dopravy.

Klíčová slova

Bezplatná městská hromadná doprava, nulový tarif, dopravní chování, udržitelná mobilita, Litoměřice, Lovosice

Abstract

The introduction of fare-free public transport represents one of the key tools of modern transport policy for promoting sustainable mobility. The aim of the thesis was to assess the impacts of the zero-fare policy in Litoměřice and Lovosice on citizens' transport behavior and the economies of both cities through an analysis of secondary data combined with a primary questionnaire survey. Changes in travel behavior were statistically verified using the Wilcoxon and McNemar tests, while socioeconomic factors were identified using binary logistic regression with the backward stepwise selection method. The results of the analysis demonstrated a statistically significant increase in the frequency of public transport use following the introduction of the fare-free public transport; however, the testing did not confirm a statistically significant decrease in individual automobile transport. A key finding of the thesis is that the increase in the number of passengers is primarily a result of a shift away from walking. The thesis further discusses factors influencing changes in transport behaviour. The study also documents the growing economic burden on city budgets, with results suggesting that fare-free transport without accompanying regulatory measures targeting cars serves more as a social benefit than as an effective tool for reducing transport emissions.

Keywords

Fare-free public transport, zero-fare, travel behavior, sustainable mobility, Litoměřice, Lovosice

Poděkování

Rád bych poděkoval vedoucí mé bakalářské práce, paní Ing. Mgr. Haně Brůhové-Foltýnové, Ph.D., za její odborné vedení, cenné rady a věcné připomínky, které mi poskytovala v průběhu celého zpracování této práce. Velmi si vážím jejího času a vstřícného přístupu.

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená práce byla vypracována samostatně a řádně byly citovány veškeré použité zdroje a literatura. Dále prohlašuji, že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu a tištěná verze práce je shodná s elektronickou verzí práce, která byla nahrána do IS STAG. Pokud při zpracování práce byly využity nástroje umělé inteligence, tak prohlašuji, že tyto nástroje byly využity v souladu s principy akademické integrity a na využití těchto nástrojů je v práci odkazováno.

V Ústí nad Labem, dne 2. 2. 2026

.....

Lukáš Kunt

Obsah

Úvod.....	11
1. Bezplatná MHD: determinanty, dopady a kontext ČR.....	13
1.1 Dopady bezplatné MHD na poptávku po dopravě	15
1.2 Faktory ovlivňující poptávku po MHD	16
1.2.1 Velikost města	16
1.2.2 Kvalita a dostupnost MHD	16
1.2.3 Socioekonomické charakteristiky cestujících	17
1.2.4 Účel cesty	18
1.2.5 Psychologické faktory	18
1.3 Sociální a ekonomické dopady bezplatné MHD	19
1.4 Role bezplatné MHD na mobilitu návštěvníků města	20
1.5 Stav a vývoj zavádění bezplatné MHD v České republice	22
2. Metodologie.....	24
2.1 Vyhodnocení dat o vývoji MHD v Litoměřicích a Lovosicích	24
2.2 Výzkum dopravního chování obyvatel a návštěvníků	24
3. Případová území	27
3.1 Lovosice	27
3.2 Litoměřice	29
4. Dopravní chování	31
4.1 Sociodemografické charakteristiky	31
4.1.1 Místo bydliště, pohlaví a věk	31
4.1.2 Vzdělání	32
4.1.3 Zaměstnání / status	33
4.1.4 Možnost využití automobilu	33
4.2 Dopravní chování	34
4.2.1 Důvody k nevyužívání MHD	34
4.2.2 Důvody k využívání MHD	38
4.2.3 Postoje obyvatel k MHD	42
4.3 Výzkumné otázky	48
4.3.1 Změna využívání MHD	48
4.3.2 Změna využívání IAD	50
4.3.3 Charakteristika nových uživatelů MHD	52

5. Diskuse výsledků.....	54
6. Možnosti vylepšení MHD	56
Závěr	57
Seznam zdrojů.....	59
Seznam tabulek	63
Seznam grafů	64
Seznam příloh	65

Seznam zkratk

MHD	Městská hromadná doprava
IAD	Individuální automobilová doprava

Úvod

Současný svět je ovlivněn rychlými změnami, které mají přímý dopad na život lidí. Jednou z těchto významných změn je neustále se zvyšující individuální automobilová doprava (IAD), vysoká poptávka po mobilitě a rostoucí závislost na dopravních systémech i dopravní infrastruktuře. Tento trend s sebou přináší řadu rizik, která se projevují především ve formě negativních externalit, které snižují kvalitu života obyvatel a atraktivitu města (Kębłowski, 2020; Štraub, 2020). Právě v reakci na tyto negativní trendy se v posledních několika desetiletích stalo zavedení bezplatné městské hromadné dopravy (MHD) vysoce aktuálním tématem, přičemž počet území s nulovým tarifem celosvětově neustále přibývá (Kębłowski, 2020).

Mezi největší negativní dopady (IAD) patří hluk, emise znečišťujících látek do ovzduší, fragmentace krajiny, dopravní kongesce (Štraub, 2020; Liang a Wang, 2025). Kromě environmentálních vlivů představuje zásadní výzvu sociální vyloučení osob, které nemají přístup k vlastnímu dopravnímu prostředku a mohou být omezeny v dostupnosti základních služeb (Gabaldón-Estevan a kol., 2019; Sträuli, 2024). V reakci na tyto dopady se ve veřejné správě stále více prosazuje koncept udržitelné mobility. Cílem tohoto konceptu je uspokojit potřebu mobility lidí, a zároveň klást důraz na minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí (Kębłowski, 2020).

Jedním z progresivních a velmi diskutovaných řešení v současné dopravní politice je zavedení bezplatné MHD. Hlavním důvodem zavedení tohoto opatření bývá snaha výrazně zredukovat IAD, zatraktivnit hromadnou dopravu pro veřejnost a posílit její celkové využití a celkovou efektivitu (Huré, 2020). Motivem je však také snaha o zvýšení mobility sociálně slabších skupin a eliminace bariér pro sociálně vyloučené osoby (Kębłowski, 2020). Sledovaným cílem je rovněž zlepšení provozu na silnicích, zmírnění negativních externalit a zvýšení atraktivitu města pro turisty (Tomanek, 2017; Bull a kol., 2021).

Ačkoliv zrušení jízdného ve městech prokazatelně vede k nárůstu počtu přepravených osob, jeho vliv na snížení IAD vykazuje nižší míru efektivity (Cats a kol., 2017). Příčinou je skutečnost, že pro osoby využívající automobilovou dopravu není toto opatření dostatečně atraktivní, a naopak přitahuje především chodce nebo cyklisty (Bull a kol., 2021; Štraub, 2020). V konečném důsledku tedy může docházet k identické či podobné produkci negativních externalit a k výraznějšímu zatížení městského rozpočtu (Dydkowski a Urbanek, 2023; Grzelec a kol., 2023).

Rozhodnutí zavést bezplatnou hromadnou dopravu ve městě s sebou nese ekonomickou zátěž pro samosprávu, jelikož dochází k úplnému výpadku příjmů z prodeje jízdného a veškeré náklady na provoz musí město financovat z veřejného rozpočtu (Dydkowski a Urbanek, 2023). V souvislosti s tímto opatřením je tedy potřeba se zaměřit na udržitelnost celého systému, zda tento systém v lokálních podmínkách dokáže pozitivně a trvale ovlivnit dopravu a zda opravdu dokáže snížit negativní externality (Grzelec a kol., 2023; Štraub a kol., 2023). Pokud by přínosy tohoto systému převyšovaly vysoké náklady na provoz, pro město by to mohlo být efektivní a udržitelné.

Cílem této bakalářské práce je analyzovat dopady zavedení bezplatné městské hromadné dopravy na obyvatele a posoudit její vliv na ochotu tento způsob dopravy využívat. Pozornost je věnována případovým městům Litoměřice a Lovosice, které k tomuto opatření přistoupily v roce 2018. Ve výzkumu jsou sledovány změny v dopravním chování obyvatel před a po zavedení bezplatné dopravy. Součástí analýzy jsou také motivace vedoucí k využívání či nevyužívání městské hromadné dopravy. Dále je hodnocen ekonomický dopad tohoto opatření, zejména ve vztahu k rozpočtu obou měst. Klíčovou výzkumnou otázkou je, zda odstranění jízdného vede ke zvýšení využívání MHD a jaká je struktura nových uživatelů.

Práce je strukturována do několika kapitol. Navazující kapitola shrnuje poznatky z literatury týkající se problematiky bezplatné městské hromadné dopravy a jejich dopadů, včetně faktorů ovlivňujících poptávku po tomto druhu dopravy v České republice i v zahraničí. Kapitola 2 se zaměřuje na zvolenou metodologii a sběr primárních a sekundárních dat. Kapitola 3 přináší popis dopravní situace ve městech Litoměřice a Lovosice. Další část se týká vyhodnocení výsledků vlastního dotazníkového šetření a analýzy sekundárních dat. Na to navazují závěrečná diskuse a shrnutí hlavních poznatků práce.

1. **Bezplatná MHD: determinanty, dopady a kontext ČR**

Nárůst počtu automobilů a s ním spojená doprava ve městech s sebou přináší negativní dopady, například zvýšený hluk, větší znečištění ovzduší nebo dopravní kongesce. Současným trendem je proto podpora udržitelné mobility, která usiluje především o omezení negativních vlivů IAD (Tomanek, 2017). Města se snaží motivovat obyvatele k přechodu na udržitelnější způsoby dopravy kombinací investic do veřejné dopravy, regulací automobilové dopravy a finančních pobídek (Blättler a kol., 2024). Jedním ze způsobů, jak optimalizovat mobilitu, a snížit tak pohyb automobilů ve městech, může být právě zavedení bezplatné MHD (Tomanek, 2017). Je však nutné rozlišovat mezi univerzálním zavedením bezplatné MHD pro všechny a selektivním zavedením tohoto opatření pro specifické skupiny, například pouze pro rezidenty (Kębłowski, 2020).

Významným příkladem implementace bezplatné MHD v Evropě je Tallinn. Tato estonská metropole se stala prvním evropským hlavním městem, a zároveň je doposud největším městem se zavedenou bezplatnou hromadnou dopravou, která je však určena pro občany s trvalým pobytem ve městě. Cílem tohoto opatření bylo zvýšit využití MHD a motivovat obyvatele k oficiální registraci trvalého pobytu a tím zvýšit příjmy města z daní (Cats a kol., 2017; Gabaldón-Estevan a kol., 2019).

V rámci České republiky je nejvýznamnějším příkladem zavedení bezplatné MHD město Frýdek-Místek, které toto opatření zavedlo v roce 2011. Systém vznikl jako reakce na klesající využívání veřejné dopravy a rostoucí intenzitu dopravy v centru města (Štraub, 2020). Bezplatná doprava byla původně plánována pouze pro území samotného města, ovšem zóna bezplatné přepravy byla následně rozšířena i na okolní obce a v současnosti zahrnuje 20 obcí (Štraub a Jaroš, 2019; Město Frýdek-Místek, 2020). Systém je určen pouze pro osoby s trvalým bydlištěm v těchto lokalitách a nemají žádné dluhy vůči městu. Další podmínkou je, že občané si každý rok musí koupit za 1 Kč průkaz, kterým prokazují nárok na bezplatnou jízdu (Štraub, 2020). Financování je zajišťováno kombinací prostředků z rozpočtu města a zúčastněných obcí, Moravskoslezského kraje a také z tržeb od cestujících mimo bezplatný systém. Frýdek-Místek je příkladem města, ve kterém se počet přepravených osob zvýšil, ale intenzita IAD zůstala téměř nezměněna (Štraub, 2020; Štraub a Jaroš, 2019).

Dalším z příkladů zavedení bezplatné MHD je belgické město Hasselt, kde byla zavedena již v roce 1997. Během prvního roku se počet cestujících zvýšil z 360 tisíc na necelých 1,5 milionu (Tomanek, 2017). Počet jízd se systematicky rozrůstal až do roku 2005, kdy se nárůst zpomalil a stabilizoval se na přibližně 4,6 milionu cestujících za rok. Takovýto nárůst

poptávky po přepravních službách vedl ke zvýšení nákladů na provoz, proto se v roce 2013 bezplatné jízdy zrušily, přičemž zůstala zachována bezplatná přeprava pro osoby mladší 19 let. Analýzy následně poukázaly na to, že pouze 16 % nových cestujících přešlo z automobilové dopravy, zatímco většina nahradila pěší nebo cyklistické cesty (Tomanek, 2017).

V Polsku byla zavedena bezplatná MHD v několika menších městech. Jedním z příkladů je město Żory, které v roce 2014 zavedlo plně bezplatnou městskou hromadnou dopravu pro všechny cestující (Štraub a kol., 2023). Město tímto krokem usilovalo o zvýšení dopravní dostupnosti a také o snížení individuální automobilové dopravy. Kromě města Żory zavedlo částečné opatření i město Gdyně, kde je bezplatná přeprava poskytována od roku 2018 pro žáky základních a středních škol. Město tím chtělo cílit na podporu udržitelného dopravního chování mladších věkových skupin a snížení závislosti na automobilové dopravě v rámci každodenní docházky do škol a jiných mimoškolních aktivit (Tomanek, 2017; Grzelec a kol., 2023).

V roce 2020 se Lucembursko stalo prvním státem na světě, který implementoval plošnou bezplatnou hromadnou dopravu. Hlavním faktorem stojícím za tímto rozhodnutím byla především vysoká míra využívání individuální automobilové dopravy a s ní spojená vysoká zátěž dopravní infrastruktury. Hlavním cílem tohoto kroku bylo zvýšit poptávku po veřejné hromadné dopravě a řešit problém s dopravními kongescemi na celostátní úrovni (Maciejewska a kol., 2023).

Německý Monheim nad Rýnem je dalším městem, které zavedlo bezplatnou MHD pro své rezidenty v dubnu roku 2020. Tento systém funguje prostřednictvím Monheim-Ticketu, který obyvatelům umožňuje neomezené využívání autobusových linek v rámci města. I přes celosvětovou pandemii covid-19 došlo k výraznému nárůstu využití MHD. V roce 2022 se ve srovnání s rokem 2018 využití tohoto způsobu dopravy téměř zdvojnásobilo, přičemž byl zaznamenán pokles podílu cest realizovaných osobními automobily ze 47 % na 34 % (Höing a kol., 2025).

V rámci Evropy je dalším významným příkladem Francie, kde se toto téma bezplatné MHD stalo v posledních letech důležitým předmětem ve veřejnosti. Konkrétně město Dunkerk zavedlo plně bezplatnou MHD v září roku 2018. Toto rozhodnutí je vnímáno ve městě jako politický projekt, který má přispět k celkovému zlepšení mobility všech skupin obyvatel. Francouzské zkušenosti obecně ukazují, že zavedení bezplatného jízdného je často úzce spojeno s lokálními a politickými vizemi o sociálně spravedlivém fungování města (Huré, 2020).

Příklady bezplatné dopravy lze nalézt i v dalších částech světa, nejen v Evropě. V čínském městě Fu-čou bylo toto opatření zavedeno ve specifických časových obdobích, kde

bylo prioritou zlepšení kvality ovzduší a efektivní omezení emisních látek vypouštěných do atmosféry (Liang a Wang, 2025). V Jižní Americe se touto problematikou zabývalo chilské město Santiago, kde byl realizován výzkumný experiment zaměřený na vybrané skupiny pracovníků. Zavedení tohoto opatření představovalo potenciální řešení pro snížení vysoké míry znečištění a zmírnění dopravních kongescí na silnicích. Cílem bylo zjistit, jak odstranění poplatků za přepravu ovlivní rozhodnutí o volbě dopravního prostředku a zda může být zrušení ceny jízdného účinným nástrojem pro změnu dopravního chování obyvatel (Bull a kol., 2021).

1.1 Dopady bezplatné MHD na poptávku po dopravě

Míru vlivu změny ceny na poptávku vyjadřuje cenová elasticita poptávky. Tento ukazatel definuje míru citlivosti poptávaného množství na změnu ceny. Pokud je tato elasticita nízká, znamená to, že změna ceny vyvolá u spotřebitelů pouze slabou reakci. V kontextu dopravy tedy snížení či zvýšení jízdného povede jen k mírnému nárůstu nebo úbytku počtu cestujících. Naopak vysoká elasticita značí, že i drobná úprava ceny vyvolá výraznou změnu v poptávaném množství, což se v segmentu veřejné dopravy projeví značným nárůstem nebo úbytkem přepravených osob (Dydkowski a Urbanek, 2023).

Značná část výzkumů v oblasti městské hromadné dopravy dochází k závěru, že MHD má poměrně nízkou cenovou elasticitu poptávky, takže zrušení jízdného nemá takový dopad na uživatele (Dydkowski a Urbanek, 2023). To naznačuje, že cenové pobídky musí být současně doplněny o další opatření, jako je zlepšení kvality dopravních služeb nebo omezení IAD (Grzelec a kol., 2023), protože lidé volí mezi dopravními prostředky spíše na základě času, pohodlí a dostupnosti než na základě ceny za jízdu (Kębłowski, 2020).

Dalším ukazatelem může být, že reakce cestujících na zrušení ceny jízdného může být ovlivněna asymetrickou cenovou elasticitou, což znamená, že lidé reagují na zvýšení ceny mnohem citlivěji než na její pokles či úplné zrušení. Tato asymetrie poptávky vysvětluje, že i nulová cena nemusí stačit řidičům osobních automobilů, aby změnili své preference a využívali městskou hromadnou dopravu více (Yaman a Offiaeli, 2022).

Výzkumy ukazují, že zavedení bezplatné MHD zvyšuje počet cestujících ve veřejné dopravě. V estonském hlavním městě Tallinnu došlo v období mezi lednem 2012 a lednem 2013 k nárůstu počtu cestujících o 8 %, ale pokles využití IAD byl jen o 3 % (Cats a kol., 2017). Podobný stav nastal i ve Frýdku-Místku, kde došlo k signifikantnímu nárůstu využití MHD. Počet přepravených cestujících vzrostl z 3,8 milionu v roce 2010, tedy rok před zavedením bezplatné MHD, na 6,9 milionu v roce 2017, což představuje nárůst o více než 3 miliony. Přes tuto změnu se využívání IAD nezměnilo (Štraub, 2020). Čtyřnásobný nárůst využití MHD

zaznamenalo belgické město Hasselt. Většina nových uživatelů ovšem dříve volila chůzi, takže ani v tomto městě nedošlo k významnému omezení automobilové dopravy (Tomanek, 2017). Pro úspěch takového opatření je zásadní, aby byla zajištěna dostatečná frekvence spojů a vysoká míra spolehlivosti, jelikož tyto faktory ztraktivňují městskou hromadnou dopravu pro občany více, než samotná cena (Maciejewska a kol., 2023). Možné další faktory, které ovlivňují využívání MHD kromě ceny, shrnuje další kapitola.

1.2 Faktory ovlivňující poptávku po MHD

1.2.1 Velikost města

Jedním z klíčových faktorů ovlivňujících poptávku a intenzitu reakce obyvatel na změnu ceny jízdného je velikost města. V menších a středně velkých městech lze po zavedení bezplatného tarifu pozorovat výraznější nárůst počtu cestujících (Dydkowski a Urbanek, 2023), zatímco ve velkých městech je efekt tohoto opatření nižší, pokud není doprovázen dalšími opatřeními ve prospěch veřejné dopravy (Gabaldón-Estevan a kol., 2019).

V případě menších měst se bezplatná hromadná doprava stává strategickým nástrojem převážně kvůli tomu, že pomáhá efektivně zlepšovat dopravní dostupnost pro všechny skupiny obyvatel. Příkladem může být Polsko, kde se toto opatření převážně zavádí v menších městech, a tímto způsobem se snaží snížit sociální diskriminaci (Štraub a kol., 2023).

Ve velkých městech je změna dopravního návyku u řidičů automobilů složitější, jelikož samotná bezplatná jízda MHD bez významných investic do kvality služeb nebo bez omezení IAD k zásadnímu přesunu cestujících nestačí (Kębłowski, 2020). Lze tedy říct, že bezplatná hromadná doprava je vnímána spíše jako součást širší a komplexnější strategie mobility po městě a je nutné k tomu zlepšovat kvalitu i v jiných ohledech než jako samostatné řešení (Dydkowski a Urbanek, 2023).

1.2.2 Kvalita a dostupnost MHD

Dalším významným faktorem ovlivňujícím cenovou elasticitu poptávky je kvalita poskytované dopravní služby. Samotné zrušení jízdného nemusí vést k dlouhodobému zvýšení využívání veřejné dopravy, pokud cestující vnímají službu jako nespolehlivou, nepohodlnou nebo s malým počtem spojů. Atraktivita veřejné dopravy nezávisí pouze na ceně, ale i na rychlosti přepravy, možnosti přestupů, dostupnosti spojů nebo celkovém komfortu a bezpečnosti. Pokud tyto aspekty neodpovídají očekáváním uživatelů, může být poptávka málo citlivá na cenové pobídky. Naopak, při kvalitní organizaci a dostatečné kapacitě systému může

být veřejná doprava atraktivní i bez snížení či úplné eliminace ceny (Grzelec a kol., 2023; Kębłowski, 2020).

Tento předpoklad potvrzuje i Lucembursko, kde se zjistilo, že pro udržení a navýšení počtu nových cestujících v rámci MHD je nejdůležitějším faktorem jejich spokojenost se spolehlivostí a kvalitou celé MHD, a ne pouze bezplatná jízda. Samostatné zrušení jízdného dlouhodobě nemusí stačit k tomu, aby lidé využívali veřejnou dopravu více (Maciejewska a kol., 2023).

Důležitým poznatkem z německého Monheimu nad Rýnem zůstává skutečnost, že samotné zrušení prodeje jízdenek přispívá ke zvýšení kvality služeb. Absence prodeje či kontroly jízdenek řidičem eliminuje prodlevy během odbavování cestujících v zastávkách, což přispívá k plynulosti provozu. Dochází tak k lepší přesnosti spojů a snížení stresové zátěže řidičů, kteří se následně mohou lépe soustředit na řízení a dodržování jízdního řádu, což v konečném důsledku zvyšuje spolehlivost MHD v očích cestujících (Höing a kol., 2025). Pro úspěšný přechod řidičů z IAD k MHD je klíčovým faktorem, aby hromadná doprava představovala dostatečně srovnatelnou alternativu k individuální dopravě (Štraub, 2020).

1.2.3 Socioekonomické charakteristiky cestujících

Výrazný vliv na elasticitu poptávky mají rovněž socioekonomické charakteristiky obyvatelstva, jelikož citlivost na změnu ceny se u různých sociálních skupin značně liší. Nízkopříjmové skupiny, mezi něž se řadí například studenti nebo senioři, reagují na změnu výše jízdného nejcitlivěji, jelikož cena představuje důležitý faktor při jejich rozhodování o volbě způsobu dopravy (Blättler a kol., 2024; Gabaldón-Estevan a kol., 2019). Na druhou stranu u osob s vyššími příjmy hrají významnější roli jiné faktory než snížení nebo úplná eliminace ceny. U jedinců s vyšším socioekonomickým statusem rozhoduje o využívání MHD spíše časová úspora, flexibilita nebo pohodlí. V důsledku toho je ochota k přechodu z IAD k MHD na základě samotného zavedení nulového tarifu u této skupiny nižší (Kębłowski, 2020; Blättler a kol., 2024).

Kromě výše příjmů ovlivňuje mobilitu cestujících také jejich aktuální životní situace, zejména potřeba doprovázet děti nebo seniory. Tyto cesty jsou v placené MHD často komplikované a nákladné vzhledem k vysoké četnosti cest a počtu přepravovaných osob (Sträuli, 2024). Zkušenosti z Tallinnu potvrzují, že bezplatná doprava výrazně zlepšuje mobilitu právě u těchto skupin obyvatel a usnadňuje jim tak přístup k veřejným službám v rámci doprovodu blízkých osob (Gabaldón-Estevan a kol., 2019; Sträuli, 2024). Celkově lze konstatovat, že socioekonomický status neurčuje pouze to, zda lidé bezplatnou MHD využijí,

ale také, jakým způsobem jim toto opatření pomůže v jejím každodenním fungování (Blättler a kol., 2024; Kębłowski, 2020).

1.2.4 Účel cesty

Cenová elasticita poptávky po MHD se liší také podle účelu jednotlivých cest. U pravidelných a nezbytných cest, jako je například jízda do zaměstnání nebo do školy, bývá poptávka méně elastická; cestující tyto cesty realizují spíše bez ohledu na výši jízdného, protože je považují za nezbytné (Kębłowski, 2020). V těchto situacích hraje větší roli například dostupnost spojů nebo časová spolehlivost než samotná cena. Tento předpoklad potvrzují i data z polské Gdyně, kde se ukázalo, že u žáků škol hraje roli cena spíše u nepravidelných cest za zábavou než u každodenního povinného dojíždění do škol (Grzelec a kol., 2023). Stejně tak v Monheimu nad Rýnem nebyly po zrušení jízdného zaznamenány žádné zásadní změny v dopravním chování obyvatel (Höing a kol., 2025).

Naproti tomu u volnočasových nebo nepravidelných cest bývá rozhodování cestujících výrazněji ovlivněno cenou. Eliminace jízdného tak v tomto případě může vést k vyšší frekvenci cest nebo k jejich uskutečnění i v případech, kdy by za normálních podmínek neproběhly (Grzelec a kol., 2023). Příkladem může být chilské město Santiago, kde celkový počet jízd vzrostl o 12 %, ale v období mimo dopravní špičku, kdy lidé cestují častěji za nákupy nebo jiné nepovinné cesty, dosáhl nárůst až na 23 % (Bull a kol., 2021). Podobný trend byl vypořádan v čínském Fo-čou, kde bezplatná hromadná doprava motivovala k častějšímu využití převážně pro cesty, které nejsou součástí každodenní rutiny do prací a škol (Liang a Wang, 2025). Tento rozdíl mezi těmito důvody ukazuje, že dopady cenových zásahů do veřejné dopravy nejsou univerzální, ale závisí na typu cest a konkrétních motivech cestujících (Kębłowski, 2020; Grzelec a kol., 2023).

1.2.5 Psychologické faktory

To, jestli se lidé rozhodnou přejít z IAD na MHD závisí na způsobu vnímání dopravy a na formování dlouhodobých dopravních návyků. V zemích střední Evropy osobní automobil pro značnou část populace stále představuje symbol společenského postavení, úspěchu a osobní svobody. Tento psychologický postoj vytváří silnou bariéru, kvůli které uživatelé často odmítají MHD používat i v momentě, kdy je zcela zdarma (Štraub, 2020). Rozhodování o volbě dopravního prostředku je také často spíše otázkou zvyku než výsledkem propočtu úspory nákladů za jízdné či pohonné hmoty (Dydkowski a Urbanek, 2023).

Změna tohoto zažitého chování představuje velmi náročný a dlouhodobý proces, protože pro mnoho řidičů není cena jízdenky primárním faktorem (Dydkowski a Urbanek, 2023). Aby lidé vůbec začali o veřejné dopravě uvažovat jako o skutečné alternativě, musí mít MHD velmi dobrou pověst a nabízet takovou kvalitu, která se vyrovná pohodlí vlastního vozu (Štraub a kol., 2023). Často se tak stává, že bezplatnou dopravu začnou využívat hlavně ti, kteří auto nevlastní, zatímco přesvědčit pravidelné řidiče zůstává i při nulovém jízdném velkou výzvou (Štraub, 2020).

Klíčovou roli v tomto procesu hraje mladá generace, zejména žáci a studenti, kteří si své dopravní návyky teprve budují. U této skupiny je mnohem větší šance, že si na bezplatnou dopravu zvyknou a budou ji vnímat jako přirozenou součást svého dne, což může ovlivnit jejich chování i v budoucnu (Grzelec a kol., 2023). Pokud si mladí lidé vytvoří pozitivní vztah k cestování autobusem už v raném věku, snižuje se tím riziko, že v dospělosti budou automaticky spoléhat pouze na vlastní auto (Grzelec a kol., 2023). Právě práce s těmito postoji a vnímáním dopravy jako moderní služby je pro úspěch celého systému klíčová (Štraub a kol., 2023).

Závěrem lze konstatovat, že bezplatná doprava sama o sobě nevyřeší dopravní problémy města, pokud nebude uživateli vnímána jako kvalitní a efektivní (Tomanek, 2017). Celý systém musí fungovat nejen jako sociální výhoda, ale hlavně jako konkurenceschopná služba, která dokáže změnit vnímání veřejnosti ohledně výhodnosti jednotlivých způsobů přepravy po městě (Štraub a kol., 2023).

1.3 Sociální a ekonomické dopady bezplatné MHD

Bezplatná MHD může přinést sociální výhody zejména pro nízkopříjmové skupiny obyvatel, seniory a studenty. Tato politika může vykazovat pozitivní vliv na jejich mobilitu a přístup ke vzdělání, zaměstnání nebo zdravotní péči (Blättler a kol., 2024). Tento efekt se potvrdil i v estonském Tallinnu, který vykázal zvýšenou mobilitu právě u sociálně znevýhodněných skupin a nezaměstnaných (Gabaldón-Estevan a kol., 2019). Kromě přímé finanční úspory tato strategie odstraňuje také psychologické bariéry spojené s nákupem jízdenek, což usnadňuje pohyb po městě (Kębłowski, 2020).

Významné poznatky přinesla případová studie města Monheim nad Rýnem, kde se ukázalo, že na zavedení bezplatné MHD nereagovaly výhradně nejchudší vrstvy, ale především domácnosti se středním ekonomickým statusem, jelikož začaly MHD využívat jako benefit pro své každodenní cesty (Höing a kol., 2025). Uvedené zjištění naznačuje, že bezplatné jízdné může sloužit jako podnět pro změnu návyků u lidí, kteří si mohou cenu jízdného dovolit,

ale nulová cena pro ně představuje motivaci k první zkušenosti a následnému pravidelnému využití veřejné dopravy (Höing a kol., 2025; Kębłowski, 2020).

Zavedení nulového tarifu bez adekvátních investic do infrastruktury a kapacity veřejné dopravy může často vést k přeplněnosti spojů, delším čekacím dobám a v některých případech ke snížení spolehlivosti služeb. Pokud nedojde ke zvýšení přepravní kapacity, může to vést k poklesu komfortu cestování, a v důsledku toho i ke snížení atraktivity veřejné dopravy (Štraub a kol., 2023).

Dalším důležitým aspektem je ekonomická udržitelnost bezplatné MHD v dlouhodobém horizontu. Prokázalo se, že v Gdyni zrušení jízdného pro žáky základních a středních škol vedlo k okamžitým finančním ztrátám dopravních podniků, a vytvořilo tak nutnost navýšení dotací z městského rozpočtu (Grzelec a kol., 2023). Obecně lze konstatovat, že bezplatná MHD z dlouhodobého hlediska nemusí být ekonomicky udržitelná, pokud nebude financována z dostatečných zdrojů, jako jsou například nové daně nebo státní dotace (Dydkowski a Urbanek, 2023).

Estonský Tallinn částečně kompenzoval výpadky příjmů z jízdného zvýšením počtu registrovaných obyvatel k odvodům daně do městského rozpočtu (Tomanek, 2017). Jelikož je bezplatná MHD v Tallinnu podmíněna trvalým bydlištěm, motivovalo to tisíce lidí k oficiální registraci svého bydliště ve městě, což přineslo vyšší podíl na výnosu z daně z příjmů fyzických osob (Cats a kol., 2017; Tomanek, 2017). Tento příklad ukazuje, že pokud jsou přípravy a plánování efektivní, může být bezplatná doprava v některých případech stabilně financována z místních rozpočtů (Štraub, 2020).

Kromě hledání nových příjmů může eliminace jízdného generovat i určité finanční úspory. Odstraněním povinnosti vlastnit jízdenku zanikají náklady na tisk, distribuci i prodej jízdenek, údržbu prodejních zařízení a náklady na revizní činnost (Dydkowski a Urbanek, 2023; Höing a kol., 2025). Financování se stává méně náročným, pokud se správně kombinuje s dalšími opatřeními, jako jsou například poplatky za parkování v centru měst či mýtné; tím se může nastavit udržitelný systém financování městské mobility (Grzelec a kol., 2023; Kębłowski, 2020).

1.4 Role bezplatné MHD na mobilitu návštěvníků města

Další oblastí dopadů bezplatné MHD je její vliv na chování turistů a návštěvníků měst, u kterých se rozhodování liší od osob pravidelně dojíždějících do zaměstnání nebo škol. Zatímco u cest do práce je poptávka méně elastická, u volnočasových a rekreačních cest bývá rozhodování cestujících ovlivněno cenou jízdného mnohem výrazněji (Tomanek, 2017).

Zrušení nebo výrazné snížení jízdného vede u volnočasové mobility ke zvýšení četnosti cest, a to i v případech, kdy by při běžné ceně jízdného vůbec nebyly uskutečněny (Tomanek, 2017; Grzelec a kol., 2023).

Pro turisty a občasné návštěvníky představuje bezplatné MHD především odstranění informačních bariér spojených s nákupem jízdenek v neznámém prostředí, což zjednodušuje orientaci ve městě a umožňuje eliminovat riziko sankcí za neúmyslné porušení přepravních podmínek. Analýzy potvrzují, že nabídka bezplatné dopravy po městě pro ubytované hosty může vést k nárůstu využívání MHD na úkor osobních automobilů. Efektivita tohoto opatření ovšem musí být podpořena dostatečnou mírou informovanosti turistů a dojíždějících osob (Blättler a kol., 2024).

Při zavádění bezplatné dopravy je nezbytné zohledňovat také funkčnost celé MHD ve vztahu k sousedním obcím, ze kterých lidé do města každý den dojíždějí. Pokud by MHD zdarma fungovala pouze na území města, lidé z okolí by i nadále museli využívat IAD, což by dopravní situaci v centru měst nepomohlo (Štraub a Jaroš, 2019). Typickým příkladem z praxe je Frýdek-Místek, kde bezplatná doprava nezahrnuje jen samotné město, ale je rozšířena i do přilehlých obcí, čímž se snaží motivovat k cestování autobusem i obyvatelé z širšího regionu (Štraub, 2020). Rozšíření bezplatných linek za hranice města má smysl zejména z důvodu eliminace nákupu jízdenek, obtížného vyhledávání parkovacích míst nebo nutnosti přestupů při vjezdu do města. Pokud MHD pokrývá i spádové obce, je pro dojíždějící mnohem jednodušší ponechat auto v místě bydliště a nesnažit se zaparkovat v centru města (Štraub, 2020).

Klíčovým problémem však často bývá technická a tarifní provázanost s ostatními dopravci, kteří zajišťují obslužnost v rámci celého regionu, jako jsou například vlaky nebo meziměstské linky. Souběžný provoz bezplatné MHD a placených spojů vytváří pro uživatele informační bariéru. Pro cestující pak nemusí být zřejmé, na které konkrétní spoje se bezplatný režim vztahuje a na které spoje musí platit jízdné (Štraub a kol., 2023). Pokud město nezajistí, aby bezplatné linky efektivně navazovaly na příjezdy vlaků nebo autobusů jiných dopravců, hrozí, že lidé raději upřednostní IAD, aby se vyhnuli nepohodlnému čekání nebo komplikacím při přestupování mezi různými systémy (Tomanek, 2017).

Spolupráce s ostatními dopravci v regionu je klíčová, aby si městské a krajské linky na stejných trasách zbytečně nekonkurovaly. Pokud lidé začnou využívat městský autobus jen proto, že je zdarma, i když by pro ně jiný placený spoj byl časově výhodnější, dochází k neefektivnímu přeplňování vozů a zbytečnému prodlužování doby přepravy (Štraub, 2020). Pro úspěch celé MHD je tedy nutné, aby město koordinovalo jízdní řády společně s ostatními

dopravci a krajem, čímž se z MHD zdarma stane skutečně funkční součást dopravy v celém regionu, a nejen izolovaná služba pro centrum města (Tomanek, 2017).

1.5 Stav a vývoj zavádění bezplatné MHD v České republice

V rámci České republiky lze nalézt několik měst využívajících systém bezplatné MHD, přičemž nejvýznamnějším příkladem je město Frýdek-Místek, kde bezplatná MHD funguje od roku 2011 (Štraub, 2020). Opatření zde vzniklo jako přímá reakce na klesající využívání veřejné dopravy a rostoucí intenzitu automobilového provozu v centru města (Štraub a Jaroš, 2019). Tato síť je v regionu rozšířena i na 20 okolních obcí, čímž se snaží motivovat k využívání autobusů i obyvatelé širšího regionu. Nárok na bezplatnou jízdu je však podmíněn trvalým bydlištěm, bezdlužností vůči městu a pořízením speciálního průkazu za symbolickou 1 Kč. Dostupná data z Frýdku-Místku ukazují na výrazný nárůst počtu přepravených cestujících, který se zvýšil z 3,8 milionu v roce 2010 na 6,9 milionu v roce 2017 (Štraub, 2020).

Město Benešov provozuje MHD v bezplatném režimu od roku 2020 (Město Benešov, 2026). V roce 2024 prošla MHD zásadními změnami, které se týkaly především zavedení nových spojů a celkové optimalizace tras (Město Benešov, 2024). Tato opatření vedla k postupnému zvyšování poptávky, kdy v roce 2024 využilo městskou hromadnou dopravu přibližně 642 tisíc cestujících (Město Benešov, 2026). V roce 2025 využití MHD oproti předchozímu roku výrazně vzrostlo, když celkový počet přepravených dosáhl hranice 862 725 osob (Město Benešov, 2026). Specifikem města je vysoká vytiženost spojů směřujících k turistickým a volnočasovým cílům, jako je Konopiště nebo areál Sladovka (Město Benešov, 2024).

Město Kolín přistoupilo k zavedení bezplatné MHD pro všechny kategorie cestujících s účinností od 1. ledna 2023 (Město Kolín, 2022a). Hlavním cílem tohoto opatření bylo zvýšení dostupnosti veřejné dopravy a následné zmírnění negativních dopadů IAD v rámci města (Město Kolín, 2022a). Z rozpočtového hlediska představovala tato změna pro město povinnost kompenzovat provozovateli ušlý zisk z jízdného v odhadované výši 9 až 10 milionů Kč ročně, což doplňuje základní náklady na provoz dopravy, které se před zavedením bezplatného režimu pohybovaly okolo 25 milionů korun (Město Kolín, 2022b). Zatímco v roce 2022, jakožto posledním roce s placeným tarifem, využívalo městskou hromadnou dopravu v pracovní dny průměrně 5 100 cestujících, v roce 2025 se tento průměr zvýšil na 11 389 osob. Tato data potvrdil průzkum, který si město nechalo vypracovat (Město Kolín, 2026).

Specifickým příkladem s nestandardní vývojovou linií je město Valašské Meziříčí, které bezplatnou MHD pro všechny skupiny cestujících, včetně turistů a návštěvníků, poprvé zavedlo

k 1. září 2017 (Město Valašské Meziříčí, 2017). Strategický význam tohoto opatření se projevil v nárůstu přepravní poptávky, kdy v roce 2019 MHD odbavilo 998 464 cestujících (Město Valašské Meziříčí, 2020). Navzdory rostoucí popularitě však bylo město nuceno v období od 4. listopadu 2019 přistoupit k dočasnému zpoplatnění spojů. Hlavní příčinou byla nutnost prodloužení smlouvy se stávajícím dopravcem, jejíž parametry dle legislativy EU neumožňovaly v dané době pokračovat v plně bezplatném režimu. V tomto přechodném období byl nulový tarif zachován pouze pro vybrané sociální skupiny, jako například pro seniory nebo pro děti do 6 let (Město Valašské Meziříčí, 2019). K plošnému obnovení bezplatné MHD došlo v červnu 2022 na základě nové desetileté smlouvy s jiným dopravcem, přičemž radnice počítala s ročními náklady ve výši 21,3 milionu Kč (Město Valašské Meziříčí, 2022). Dlouhodobá udržitelnost a oblíbenost MHD se potvrdila i v roce 2024, kdy počet přepravených osob poprvé v historii města překonal hranici jednoho milionu ročně. Tuto vysokou úroveň využívání se podařilo udržet i v roce 2025 (Město Valašské Meziříčí, 2026).

Město Lovosice zavedlo bezplatnou MHD k 28. lednu 2018 s cílem zvrátit předchozí propad poptávky a omezit intenzitu IAD (Město Lovosice, 2018a). Opatření, vnímané rovněž jako sociální služba pro zranitelné skupiny obyvatel, vedlo bezprostředně po zrušení jízdného k nárůstu počtu přepravených osob (Město Lovosice, 2018a, 2018b). Efektivita MHD je monitorována prostřednictvím výdeje jízdenek s nulovou hodnotou, přičemž finanční náročnost pro městský rozpočet vzrostla, od roku 2017 do roku 2025, o okolo 1,5 milionu Kč (Město Lovosice, 2025b, 2026).

Město Litoměřice zavedlo bezplatnou městskou autobusovou dopravu k 1. květnu 2018 s primárním cílem snížit environmentální zátěž, prašnost a hluk plynoucí z IAD (Město Litoměřice, 2018a). Zatímco před zavedením nulového tarifu vykazoval počet přepravených osob dlouhodobě klesající trend, bezprostředně po změně došlo k výraznému nárůstu poptávky, který v roce 2023 vyvrcholil rekordními 749 493 pasažéry (Město Litoměřice, 2018b, 2024). Tento nárůst a následné rozšiřování sítě na současné čtyři linky s sebou však přineslo zvýšené nároky na městský rozpočet; provozní náklady vzrostly z původních 4,4 milionu Kč v roce 2017 na 17 245 586 Kč v roce 2025 (Město Litoměřice, 2024, 2026).

2. Metodologie

Tato kapitola popisuje metodologický přístup zvolený pro dosažení cíle této bakalářské práce. Cílem této bakalářské práce je analyzovat dopady zavedení bezplatné městské hromadné dopravy na obyvatele a posoudit její vliv na ochotu tento způsob dopravy využívat. Pozornost je věnována případovým městům Litoměřice a Lovosice, které k tomuto opatření přistoupily v roce 2018

Výzkum kombinuje analýzu sekundárních dat, která poskytuje rámcový pohled na vývoj dopravních ukazatelů a ekonomických souvislostí (viz kapitola 2.1), s primárním výzkumem provedeným formou dotazníkového šetření mezi obyvateli měst Litoměřice a Lovosice (viz kapitola 2.2). Spojením obou přístupů je možné identifikovat objektivní změny související se zavedením bezplatné MHD, ale také porozumět subjektivnímu dopravnímu chování jednotlivých obyvatel a jejich motivacím.

2.1 Vyhodnocení dat o vývoji MHD v Litoměřicích a Lovosicích

V rámci této práce je vedle primárního šetření využita také metoda analýzy sekundárních dat, která slouží k objektivnímu zhodnocení vybraných kvantitativních ukazatelů souvisejících se zavedením bezplatné MHD ve městech Litoměřice a Lovosice. Tento přístup by měl umožnit náhled do vývoje reálných dat v čase, a tím doplnit pohled získaný prostřednictvím dotazníkového šetření.

Mezi sledované ukazatele patřily především počty přepravených cestujících ve veřejné hromadné dopravě před a po zavedení bezplatného jízdného a také výdaje měst na dopravní službu. Cílem této analýzy bylo zachytit nejen změny v dopravním chování obyvatel, ale i ekonomické dopady zavedení bezplatné MHD, a to konkrétně v obou zkoumaných městech.

Data byla čerpána z veřejně dostupných zdrojů, především z městských rozpočtů, plánů dopravní obslužnosti a tiskových zpráv zveřejněných na oficiálních informačních portálech obou měst. V případě potřeby byla doplňující data získána na základě přímé žádosti o poskytnutí informací adresované příslušným městským institucím. Výsledky jsou popsány v kapitole 3.

2.2 Výzkum dopravního chování obyvatel a návštěvníků

V rámci sběru dat se tato bakalářská práce zaměřuje na obyvatele měst, kde byla zavedena bezplatná MHD; jako případová území byla v rámci tohoto výzkumu vybrána města Litoměřice a Lovosice. Volba těchto měst je podložena jejich geografickou blízkostí

a skutečností, že obě města zavedly bezplatnou MHD ve stejném roce. Jelikož tento systém funguje od roku 2018, lze jeho fungování a dopady nulového tarifu hodnotit z dlouhodobého hlediska. Cílovou skupinu tvoří všichni obyvatelé těchto měst a jejich návštěvníci, kteří využívají či by mohli využívat MHD a mohou reflektovat své dopravní chování. Zvláštní pozornost je věnována různým socioekonomickým skupinám, zejména studentům, seniorům, pravidelně dojíždějícím a osobám bez vlastního automobilu. U těchto skupin můžeme očekávat vyšší míru citlivosti na cenovou dostupnost veřejné dopravy.

Data byla získána prostřednictvím online dotazníkového šetření, které bylo šířeno zejména na sociálních sítích (např. ve skupinách Litoměřice a okolí a Lovosice – Ústecký kraj). Sběr dat probíhal v období od 15. 1. 2026 do 14. 3. 2026, přičemž účast byla plně dobrovolná a anonymní. V průběhu sběru byly opakovaně zveřejňovány připomínky s cílem zvýšit návratnost dotazníku. Celkem byly získány odpovědi od 153 respondentů, přičemž výzkumný soubor byl tvořen 77 respondenty z Litoměřic a 76 respondenty z Lovosic.

Dotazník (viz příloha 1) byl navržen tak, aby umožnil srovnání dopravního chování před a po zavedení bezplatné MHD. Zaměřoval se na frekvenci využívání dopravních prostředků, důvody jejich volby, hodnocení kvality veřejné dopravy a postoje respondentů k bezplatné MHD. Obsahoval uzavřené i polouzavřené otázky, přičemž některé položky byly hodnoceny pomocí pětibodové Likertovy škály. Dotazník byl vytvořen v prostředí Google Forms a před samotným sběrem dat byl pilotně ověřen na menším vzorku respondentů. Na základě zpětné vazby byly upraveny formulace některých otázek tak, aby byla zajištěna jejich srozumitelnost a jednoznačnost.

Získaná data byla následně exportována do programu MS Excel, kde proběhla fáze čištění a kódování. Pro pokročilé statistické zpracování byl využit software IBM SPSS Statistics. V rámci přípravy dat pro binární logistickou regresi byl vzorek očištěn o dva respondenty, kteří v otázce na pohlaví zvolili možnost „jiné“. K ověření stanovených hypotéz byly využity statistické testy, konkrétně neparametrický Wilcoxonův test, McNemarův test, Pearsonův test a zmíněná logistická regrese s využitím zpětného krokového výběru.

Cílem této práce bylo zjistit, jaké dopady má zavedení bezplatné MHD na dopravní chování obyvatel. Aby bylo možné tento cíl naplnit, byly nastaveny následující výzkumné otázky:

VO1: Vedlo zavedení bezplatné městské hromadné dopravy ke zvýšení jejího využívání mezi obyvateli?

VO2: Došlo po zavedení bezplatné městské hromadné dopravy k poklesu využívání individuální automobilové dopravy?

VO3: Do jakých socioekonomických skupin patří ti, kteří začali využívat bezplatnou hromadnou dopravu?

Výsledky dotazníkového průzkumu jsou popsány v kapitole 4.

3. Případová území

3.1 Lovosice

Městská hromadná doprava v Lovosicích zahájila svůj provoz dne 28. ledna 2008 (Město Lovosice, 2025b). V rámci technické modernizace vozového parku byl od roku 2010 využíván ekologický autobus na zemní plyn (Město Lovosice, 2018b). Po téměř deseti letech fungování se však město potýkalo s výrazným odlivem cestujících, kdy v roce 2016 bylo přepraveno 55 279 osob a v roce 2017 tento počet klesl na 35 556 osob (Město Lovosice, 2018a). Na tento nepříznivý trend a rostoucí intenzitu automobilové dopravy reagovalo město zavedením bezplatné MHD pro všechny skupiny (Město Lovosice, 2018a). Hlavním cílem tohoto kroku bylo navrátit cestující do autobusů, snížit intenzitu IAD a zajistit dostupnou mobilitu zejména pro žáky, seniory a sociálně slabší občany (Město Lovosice, 2025b).

Opatření vedlo k okamžitému nárůstu poptávky, kdy bylo přepraveno celkem 33 999 osob v prvním pololetí roku 2018, což byl objem téměř srovnatelný s celým kalendářním rokem 2017 (Město Lovosice, 2018b). V současnosti je MHD tvořena jednou hlavní linkou, která v pracovních dnech zajišťuje 23 spojů (Město Lovosice, 2025b). Trasa obsluhuje klíčové body města, jako jsou nákupní centra, zdravotnická zařízení a autobusové a vlakové nádraží (Město Lovosice, 2025a).

Specifikem lovosického modelu je skutečnost, že k využívání MHD není vyžadována žádná čipová karta (Město Lovosice, 2025a). Cestující jsou však povinni nastupovat předními dveřmi a odebrat si od řidiče jízdenku s nulovou hodnotou, což je administrativní úkon klíčový pro vedení přesné statistiky o počtu přepravených osob a vyhodnocování efektivity provozu (Město Lovosice, 2025b). V rámci bezplatné přepravy je rovněž umožněn transport kočárků a rozměrnějších zavazadel (Město Lovosice, 2025a). Z dlouhodobého hlediska dosáhlo využívání MHD svého vrcholu v roce 2021, kdy to bylo 94 764 osob, a v roce 2022, kdy počet cestujících vystoupal na 98 227 osob. Od tohoto období je v Lovosicích patrný klesající trend v počtu přepravených osob (Odbor dopravy Lovosice, 2026).

Tabulka 1: Náklady Lovosice

Rok	Náklady v Kč	Celkově z rozpočtu
2017	1 203 430	0,24 %
2018	1 380 023	0,27 %
2019	1 685 654	0,53 %
2020	1 830 643	0,75 %

2021	1 856 190	0,83 %
2022	1 856 196	0,4 %
2023	1 887 960	0,52 %
2024	2 513 517	0,76 %
2025	2 744 050	0,75 %

Zdroj: Vlastní zpracování na základě městského rozpočtu a dat poskytnutých městem (Město Lovosice, 2026; Odbor dopravy Lovosice, 2026) (2026)

V tabulce 1 lze vidět, že před zavedením bezplatné MHD v roce 2017 dosáhla výše nákladů 1 203 430 Kč, což tvořilo 0,24 % z celkového rozpočtu. V roce 2018, kdy se zavedla bezplatná MHD, byly náklady pro město 1 380 023 Kč. V následujících letech došlo k postupnému navyšování celkových výdajů na zajištění této služby. Mezi lety 2020 a 2023 byly náklady na provoz relativně stabilizované, ale roku 2021 tvořila bezplatná doprava z celkového rozpočtu 0,83 %, což je doposud nejvíce. Celkové náklady za rok 2023 pak dosáhly výše 1 887 960 Kč. Město Lovosice platí provozovateli bezplatné MHD za ujeté kilometry. Od prosince 2019 až do konce listopadu 2023 činila tato částka 51,33 Kč za kilometr (Město Lovosice, 2026; Odbor dopravy Lovosice, 2026).

Významná změna ve výši nákladů nastala v roce 2024 v důsledku účinnosti nové smlouvy. Cena za 1 ujetý kilometr se pro období od prosince 2023 do konce listopadu 2027 zvýšila na 69,85 Kč bez DPH, což zapříčinilo skokový nárůst celoročních nákladů na 2 513 517 Kč v roce 2024. Pro rok 2025 byly náklady za celé období bezplatné MHD nejvyšší, když dosáhly částky 2 744 050 Kč (Odbor dopravy Lovosice, 2026).

Nový plán dopravní obslužnosti pro období 2026–2030 navazuje na předchozí úspěšnou etapu, během které došlo k obnově vozového parku a zkrácení jízdních dob. Budoucí rozvoj je úzce spjat s moderními nástroji Dopravy Ústeckého kraje, jako jsou mobilní aplikace DÚKapka pro nákup jízdného v navazujících spojích nebo informační servis pojízdné kanceláře DÚKmobil (Město Lovosice, 2025a). Dlouhodobá strategie města do roku 2035 se zaměřuje na přilákání nových cestujících z řad uživatelů osobních automobilů, a to skrze propagaci ekonomických a ekologických výhod veřejné dopravy (Město Lovosice, 2025a, 2025b).

Z hlediska infrastruktury hraje ústřední roli revitalizované autobusové nádraží, které disponuje moderními nástupišti uvnitř areálu a informačními systémy přizpůsobenými pro slabozraké a nevidomé. Prioritou pro nadcházející pětileté období je především posílení integrace s železniční dopravou a zlepšení návazností MHD na páteřní taktové spoje směřující do Litoměřic. Pravidelné hodnocení kvality a spokojenosti cestujících se má stát důležitým

ukazatelem pro budoucí úpravy jízdních řádů a další zvyšování standardu služeb (Město Lovosice, 2025a).

3.2 Litoměřice

Městská autobusová doprava v Litoměřicích přešla na bezplatný režim pro všechny cestující dne 1. května 2018. Hlavní motivací zastupitelstva pro tento krok byla snaha o zlepšení životního prostředí a zdraví obyvatel, neboť monitoring ovzduší prokázal výrazné emisní špičky v časech ranních a odpoledních dopravních nájezdů. Před zavedením nulového tarifu se město potýkalo s klesajícím zájmem o veřejnou dopravu, zatímco v roce 2015 bylo přepraveno 227 132 osob, v roce 2017 tento počet klesl na 213 049 cestujících, přičemž celkové náklady na provoz rostly (Město Litoměřice, 2018a).

V roce 2019 MHD přepravilo 239 738 osob, v roce 2020 se počet zvýšil na 314 169 a v roce 2022 dosáhl hodnoty okolo 613 000 (Město Litoměřice, 2021, 2024). Historické maximum bylo zaznamenáno v roce 2023, kdy MHD využilo rekordních 749 493 pasažérů (Město Litoměřice, 2024). Tento nárůst však s sebou nese i diskuse o zbytném cestování, kdy cestující využívají autobusy na velmi krátké vzdálenosti, které by jinak absolvovali pěšky (Město Litoměřice, 2021).

Aktuálně tvoří litoměřické MHD čtyři stabilní linky obsluhující všechny významné cíle a nejdelší trasu zajišťuje linka A s délkou 16,5 km (Město Litoměřice, 2021). Město systém doplňuje i o speciální spoje, například sezónní linku na koupaliště nebo hokejový spoj ke Kalich Aréně (Město Litoměřice, 2024).

Tabulka 2: Náklady Litoměřice

Rok	Náklady v Kč	Celkově z rozpočtu
2017	4 379 451	0,85 %
2018	4 358 570	0,76 %
2019	7 812 026	1,29 %
2020	12 176 291	1,80 %
2021	12 499 307	2,11 %
2022	11 688 705	1,83 %
2023	16 223 101	1,96 %
2024	15 887 160	1,52 %
2025	17 245 586	2 %

Zdroj: Vlastní zpracování na základě městského rozpočtu (Město Litoměřice, 2026) (2026)

Jak ukazuje tabulka 2, před zavedením bezplatné MHD se celkové náklady v Litoměřicích postupně zvyšovaly, přičemž město na provoz každoročně doplácelo významné částky. V roce 2015 město doplácelo částku okolo 3 100 000 Kč, v roce 2016 vzrostla na 4 900 000 Kč a v roce 2017, tedy v posledním roce před zavedením bezplatné MHD, dosáhly výše 4 379 451 Kč, což tvořilo 0,85 % z celkového rozpočtu města (Město Litoměřice, 2018a).

Po zavedení bezplatné dopravy v květnu 2018 musel rozpočet města pokrýt výpadek tržeb z jízdného, který v předchozích letech činil zhruba jeden milion korun ročně (Město Litoměřice, 2018a). Rok 2019 byl prvním bezplatným kalendářním rokem a pro Litoměřice to znamenalo náklad 7 812 026 Kč, což bylo poprvé, kdy náklady přesáhly nad 1 % z celkového rozpočtu. V následujícím období, konkrétně mezi lety 2020 a 2023, vykazovaly náklady rostoucí trend s výjimkou roku 2022. V roce 2020 činily náklady na provoz 12 176 291 Kč, v roce 2021 došlo k mírnému nárůstu na 12 499 307 Kč, přičemž v poměru k celkovému rozpočtu byl tento podíl nejvyšší, a to 2,11 %. V roce 2022 výdaje klesly na 11 688 705 Kč. V roce 2023 celkové náklady prudce vzrostly, když dosáhly výše 16 223 101 Kč. Rok 2025 byl spojen s dosavadním nejvyšším nákladem pro město v rámci sledovaného období, když částka činila 17 245 586 Kč a z celkového rozpočtu tvořila přesně 2 % (Město Litoměřice, 2026).

Dlouhodobý rozvoj infrastruktury je úzce spjat s plánovanou revitalizací železničních tratí a výstavbou nových zastávek, což má posílit potenciál veřejné hromadné dopravy, jejíž podíl na přepravě je zatím relativně nízký. Budoucí plány se musí vyrovnat s demografickými změnami, zejména s nárůstem seniorů a studentů, a také s existencí cest, které by bez bezplatné MHD nikdy nevznikly, což klade vyšší nároky na kapacitu vozidel (Město Litoměřice, 2021).

4. Dopravní chování

4.1 Sociodemografické charakteristiky

Následující část práce se věnuje deskriptivní analýze výzkumného souboru, který tvoří celkem 153 respondentů. Cílem této kapitoly je podrobně charakterizovat vzorek z hlediska klíčových sociodemografických proměnných, jimiž jsou místo bydliště, pohlaví, věk, nejvyšší dosažené vzdělání a ekonomický status.

4.1.1 Místo bydliště, pohlaví a věk

Tabulka 3: Rozdělení respondentů dle bydliště, pohlaví a věku

	Litoměřice	Lovosice	Celkový součet
Počet s trvalým bydlištěm	68 (44,44 %)	70 (45,75 %)	138 (90,2 %)
Ostatní – návštěvníci města	9 (5,88 %)	6 (3,92 %)	15 (9,8 %)
Celkový součet	77	76	153
Muž	26 (33,77 %)	38 (50 %)	64 (41,83 %)
Žena	51 (66,23 %)	36 (47,37 %)	87 (56,86 %)
Jiné	0 (0 %)	2 (2,63 %)	2 (1,31 %)
25 let a méně	17 (22,08 %)	15 (19,74 %)	32 (20,92 %)
26–35 let	7 (9,09 %)	11 (14,47 %)	18 (11,76 %)
36–45 let	21 (27,27 %)	15 (19,74 %)	36 (23,53 %)
46–55 let	16 (20,78 %)	20 (26,32 %)	36 (23,53 %)
56 let a více	16 (20,78 %)	15 (19,74 %)	31 (20,26 %)

Zdroj: Vlastní zpracování na základě vlastního dotazníkového šetření (2026)

Jak ukazuje tabulka 3, výzkumný soubor vykazuje vysokou míru vyváženosti v místě bydliště. Tato rovnoměrnost je důležitá pro objektivní srovnání dopadů bezplatné MHD v obou městech. Největší počet respondentů uvedl jako své bydliště Lovosice, což tvoří 45,8 % vzorku, zatímco v Litoměřicích bydlí pouze o dva respondenty méně, což tvoří 44,5 % respondentů. Menší část souboru má místo bydliště jinde než v jednom z těchto měst a tvoří necelých 10 % vzorku, ale aktivně využívá místní dopravu buď v Lovosicích, nebo v Litoměřicích.

U respondentů s bydlištěm v ostatních obcích je důležité sledovat, pro které město tyto respondenti hodnotili bezplatný způsob dopravy. Z celkového počtu 15 respondentů z jiných

lokalit jich devět vztahovalo své odpovědi k městské hromadné dopravě v Litoměřicích, zatímco šest hodnotilo dopravu v Lovosicích.

Další sledovanou charakteristikou je pohlaví osob. Z celkového počtu 153 respondentů tvoří většinu ženy v zastoupení 56,9 %, muži jsou v souboru zastoupeni ze 41,8 %. Možnost „jiné“ zaškrtnuly 2 osoby.

Zajímavý pohled však přináší srovnání obou měst. V Lovosicích odpověděl na dotazníkové šetření téměř vyrovnaný počet žen i mužů, v Litoměřicích je výrazná dominance žen (66,2 %).

Věková struktura výzkumného souboru ukazuje, že pouze u skupiny 26–35 let lze sledovat menší počet respondentů, a to 11,8 %. Ostatní věkové skupiny jsou zastoupeny relativně rovnoměrně. Skupiny 36–45 let a 46–55 let mají shodný, a zároveň nejvyšší počet respondentů v zastoupení 23,5 %. Respondenti v kategoriích do 25 let a nad 56 let tvoří přibližně pětinu souboru.

Při detailnějším pohledu na jednotlivá města lze pozorovat drobné odlišnosti ve věkovém rozložení. V Litoměřicích dominují respondenti v kategorii 36–45 let s podílem 27,3 %, zatímco v Lovosicích tvoří největší podíl skupina 46–55 let, a to 26,3 %. Respondenti, kteří odpověděli méně než 25 let a 56 let a více, jsou ve městech podobně zastoupeni.

4.1.2 Vzdělání

Z hlediska dosaženého vzdělání vykazuje výzkumný soubor výraznou převahu respondentů se středoškolským vzděláním s maturitou, kteří tvoří více než polovinu celého vzorku, a to 56,9 % (viz tabulka 4). Druhou nejpočetnější skupinou jsou vyučení respondenti (19,6 %) a třetí jsou osoby s vysokoškolským vzděláním (13,1 %).

Ve srovnání obou lokalit lze pozorovat pouze drobné rozdíly ve struktuře respondentů. V Litoměřicích je ve srovnání s Lovosicemi počet vysokoškolsky vzdělaných osob vyšší o šest respondentů, zatímco v Lovosicích je o šest více vyučených osob.

Tabulka 4: Rozdělení respondentů dle vzdělání

Nejvyšší dosažené vzdělání	Litoměřice	Lovosice	Celkový součet
Základní	3 (3,9 %)	1 (1,32 %)	4 (2,61 %)
Vyučená/ý	12 (15,58 %)	18 (23,68 %)	30 (19,61 %)
Středoškolské s maturitou	42 (54,55 %)	45 (59,21 %)	87 (56,86 %)
Vyšší odborné	7 (9,09 %)	5 (6,58 %)	12 (7,84 %)

Vysokoškolské	13 (16,88 %)	7 (9,21 %)	20 (13,07 %)
Celkový součet	77	76	153

Zdroj: Vlastní zpracování na základě vlastního dotazníkového šetření (2026)

4.1.3 Zaměstnání / status

Z hlediska ekonomického statusu a profesního zařazení tvoří dle tabulky 5, dominantní skupinu výzkumného souboru zaměstnanci (66,7 %). S výrazným odstupem následují skupiny studentů a důchodců (obě cca 12 %).

Při porovnání lokalit vykazují obě města podobnou strukturu statusu. Mírný rozdíl lze pozorovat u skupiny studentů, která je v litoměřickém vzorku zastoupena podílem 15,6 %, zatímco v lovosickém vzorku je to pouze 10,5 %.

Tabulka 5: Rozdělení respondentů dle zaměstnání / statusu

Zaměstnání / status	Litoměřice	Lovosice	Celkový součet
Zaměstnanec	51 (66,23 %)	51 (67,11 %)	102 (66,67 %)
OSVČ / podnikatel	3 (3,9 %)	5 (6,58 %)	8 (5,23 %)
Student	12 (15,58 %)	8 (10,53 %)	20 (13,07 %)
Nezaměstnaný	1 (1,3 %)	1 (1,32 %)	2 (1,31 %)
Rodičovská dovolená	0 (0 %)	2 (2,63 %)	2 (1,31 %)
Důchodce	9 (11,69 %)	9 (11,84 %)	18 (11,76 %)
Jiný	1 (1,3 %)	0 (0 %)	1 (0,65 %)
Celkový součet	77	76	153

Zdroj: Vlastní zpracování na základě vlastního dotazníkového šetření (2026)

4.1.4 Možnost využití automobilu

Poslední sledovanou charakteristikou výzkumného souboru je dostupnost osobního automobilu v domácnosti. Z celkového počtu 153 respondentů má drtivá většina přístup k osobnímu automobilu (85,6 %). Z této většiny 95 respondentů (62,09 %) odpovědělo, že vlastní osobní automobil, a zbylých 36 respondentů (23,53 %) automobil sice nevlastní, ale vlastní ho jiný člen domácnosti a mohou ho využívat. Zbylí respondenti odpověděli, že osobní automobil nevlastní ani nemají možnost ho využívat.

Při srovnání obou lokalit lze pozorovat, že v Litoměřicích je podíl osob bez přístupu k automobilu nižší (11,8 %) než v Lovosicích, kde tato skupina tvoří 17,1 % respondentů.

Naopak v Litoměřicích je častější, že respondent automobil vlastní nebo ho vlastní někdo v domácnosti, ovšem rozdíl není tak významný.

Tabulka 6: Rozdělení respondentů dle možnosti využití automobilu

Možnost využití automobilu	Litoměřice	Lovosice	Celkový součet
Vlastní osobní automobil	49 (63,64 %)	46 (60,53 %)	95 (62,09 %)
Automobil vlastní někdo v domácnosti	19 (24,68 %)	17 (22,37 %)	36 (23,53 %)
Žádný automobil v domácnosti	9 (11,76 %)	13 (17,11 %)	22 (14,38 %)
Celkový součet	77	76	153

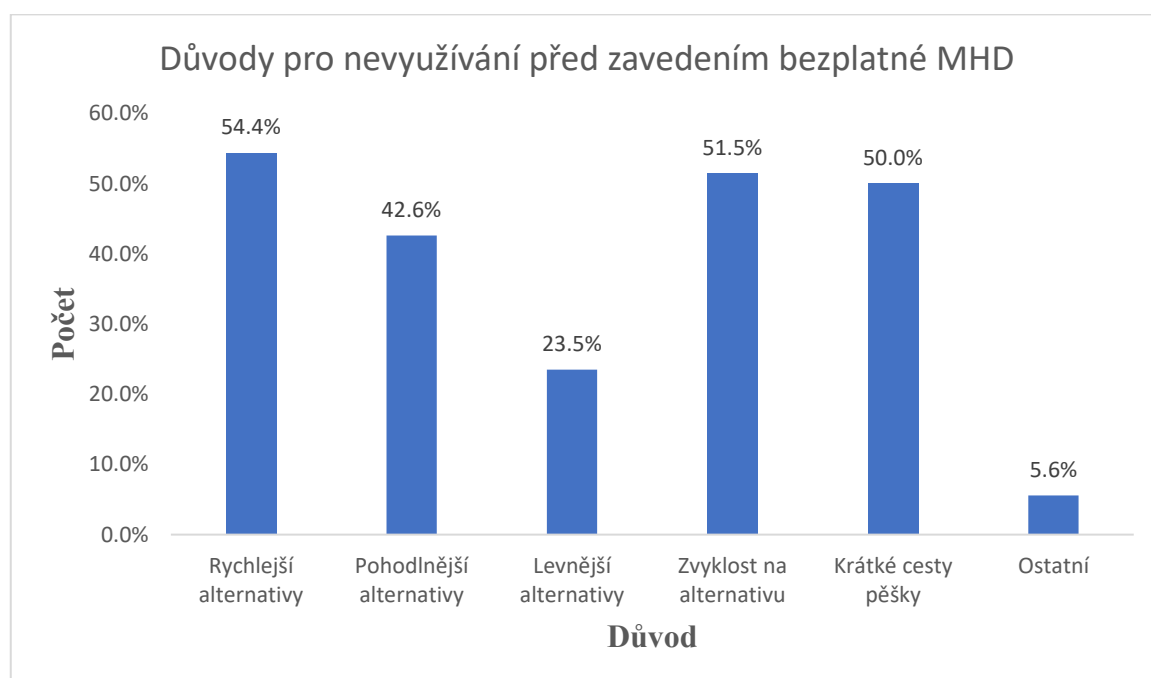
Zdroj: Vlastní zpracování na základě vlastního dotazníkového šetření (2026)

4.2 Dopravní chování

4.2.1 Důvody k nevyužívání MHD

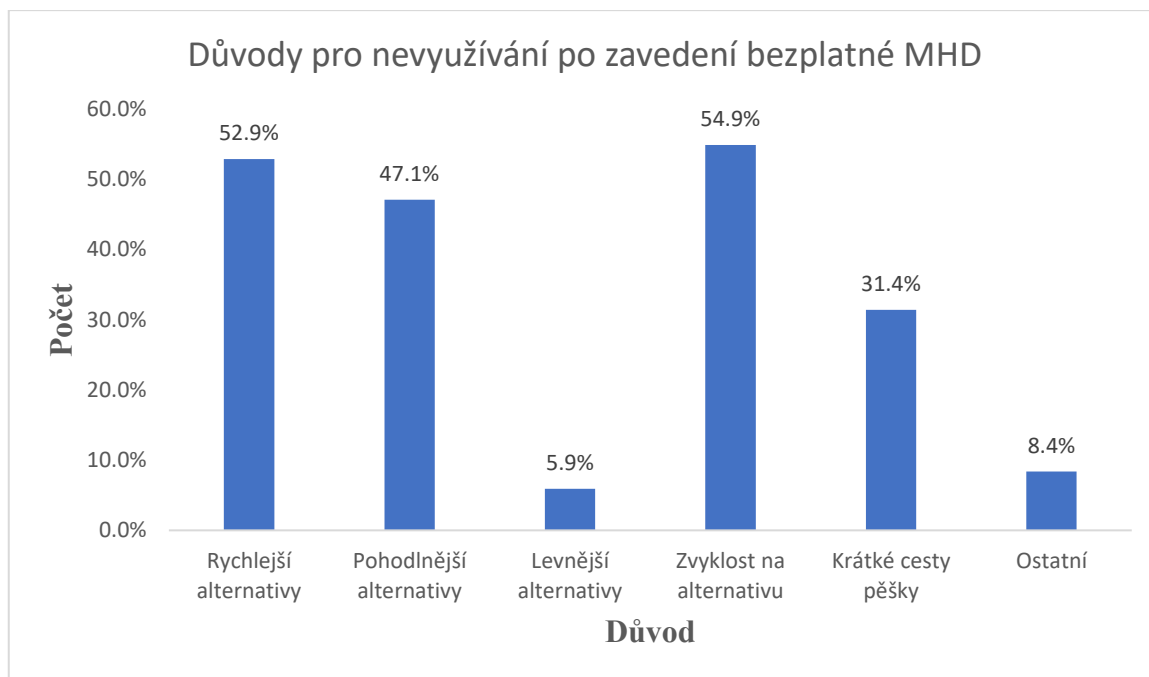
Tato část práce se zaměřuje na identifikaci a srovnání hlavních faktorů, které obyvatele Litoměřic a Lovosic odrazují od využívání MHD. Analýza vychází z porovnání dat ze souboru respondentů, kteří městskou hromadnou dopravu nevyužívali v placeném režimu, kde byl počet respondentů 68, a skupiny těch, kteří ji nevyužívají ani po zavedení nulového tarifu, tedy 51 respondentů.

Graf 1: Důvody pro nevyužívání městské hromadné dopravy před zavedením nulového tarifu – celkově



Zdroj: Vlastní zpracování na základě výsledků primárních dat (2026)

Graf 2: Důvody pro nevyužívání městské hromadné dopravy po zavedení nulového tarifu – celkově



Zdroj: Vlastní zpracování na základě výsledků primárních dat (2026)

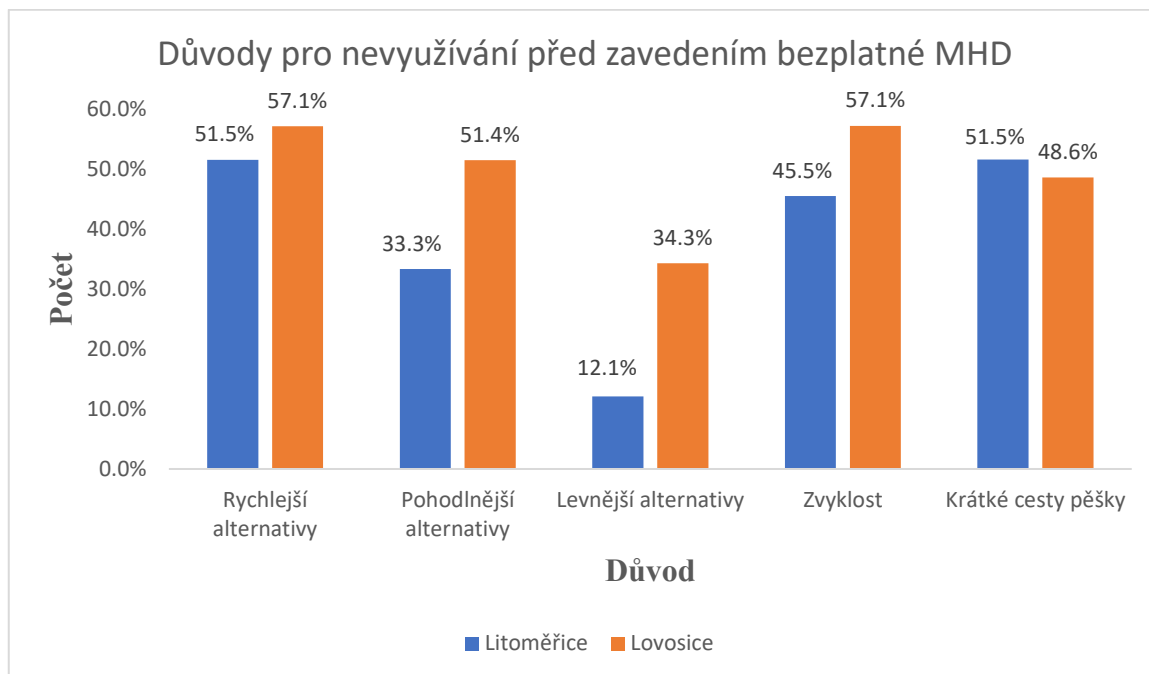
Jak ukazuje graf 1, v období před zavedením bezplatné MHD byla jako nejvýznamnější bariéra identifikována její rychlost. Alternativy k MHD považovalo za rychlejší 54,4 % respondentů. Velmi podstatnou roli hrál také faktor zažitého návyku, tedy skutečnost, že jsou respondenti zvyklí na jiný způsob dopravy (51,5 %), zejména na osobní automobil nebo chůzi. Polovina respondentů (50,0 %) uvedla, že spíše preferuje chůzi, jelikož provozují krátké cesty po městě. Za zmínku stojí, že ekonomický aspekt zvolilo pouze 23,5 % respondentů.

U respondentů, kteří tuto dopravu nevyužívají ani v současnosti, dominuje jako hlavní důvod právě zvyk na jiný způsob dopravy (54,9 % respondentů), viz graf 2. Časová náročnost přepravy pak zůstává problematická pro 52,9 % respondentů. Lze konstatovat, že pro specifickou část obyvatel není samotná nulová cena jízdného dostatečným motivátorem k opuštění svých dopravních návyků.

Při komparaci obou sledovaných období lze pozorovat několik zásadních změn. Největší pokles je patrný u ekonomické bariéry, zatímco dříve vnímalo jiné způsoby dopravy jako levnější 23,5 % lidí, dnes je to v rámci skupiny, která nevyužívá MHD, pouhých 5,9 %. Dalším významným posunem je snížení podílu odpovědí poukazujících na krátké cesty po městě, a to z 50 % na 31,4 %. Tento rozdíl lze interpretovat tak, že bezplatný tarif motivoval část obyvatel k využívání bezplatné MHD i na vzdálenosti, které dříve vykonávali pěšky. Celkově lze shrnout, že opatření úspěšně odbouralo finanční bariéry, avšak naráží na limity v podobě subjektivně vnímané rychlosti a komfortu MHD.

Následující analýza se věnuje identifikaci a srovnání hlavních faktorů, které ovlivňují obyvatele Litoměřic a Lovosic v jejich rozhodování o využívání či nevyužívání MHD. Analýza vychází z porovnání dat získaných od 77 respondentů.

Graf 3: Důvody pro nevyužívání městské hromadné dopravy před zavedením nulového tarifu – porovnání měst



Zdroj: Vlastní zpracování na základě výsledků primárních dat (2026)

V grafu 3 lze vidět identifikaci bariér, které respondenty odrazovaly od využívání MHD v době, kdy byla zpoplatněna. V Litoměřicích se toto zkoumání opírá o odpovědi 33 respondentů, zatímco v Lovosicích o data od 35 osob, kteří v daném období městskou hromadnou dopravu nevyužívali.

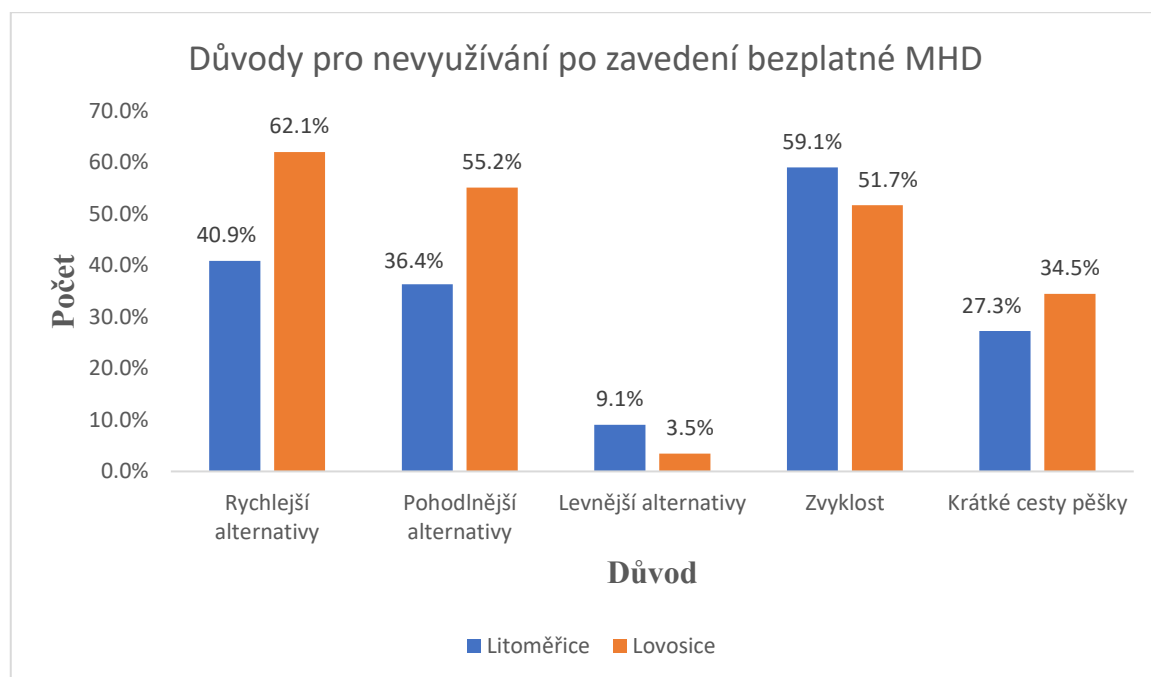
V Litoměřicích jako hlavní překážky pro nevyužití placené MHD shodně označeny vyšší rychlost ostatních způsobů dopravy a preference pěší chůze (51,5 % respondentů). Významnou roli hrál také zažitý návyk na jiný způsob dopravy (45,5 %), zatímco levnější způsoby dopravy byl v Litoměřicích vnímána jako bariéra pouze u 12,1 % dotázaných.

V Lovosicích respondenti jako dominantní příčiny nevyužívání MHD shodně uvedli rychlost jiných způsobů dopravy a návyk na tyto alternativy (57,1 %). Více než polovina respondentů (51,4 %) rovněž vnímala ostatní varianty přepravy jako pohodlnější, zatímco pro 48,6 % dotázaných byla důvodem preference chůze při vykonávání krátkých cest. Ekonomický aspekt, konkrétně cena jízdného, představoval v Lovosicích překážku pro 34,3 % respondentů.

Při vzájemném srovnání obou souborů dat lze konstatovat, že ačkoliv byla rychlost dopravy vnímána jako dominantní problém v obou lokalitách, Lovosice vykazovaly před zavedením bezplatné MHD mnohem vyšší míru nespokojenosti s cenou i pohodlím

poskytované služby. Litoměřice se naopak zřetelně profilovaly jako město, kde veřejné dopravě nejvíce konkurovala přirozená pěší chůze obyvatel. Tento výchozí stav naznačuje, že odstranění placeného jízdného mělo v Lovosicích potenciálně větší význam pro motivaci osob, které nevyužívaly MHD, než v Litoměřicích, kde bylo nutné soupeřit především s vysokou oblíbeností chůze a využíváním IAD.

Graf 4: Důvody pro nevyužívání městské hromadné dopravy po zavedení nulového tarifu – porovnání měst



Zdroj: Vlastní zpracování na základě výsledků primárních dat (2026)

Tato část se věnuje bariérám v současném režimu bezplatné MHD, viz graf 4. Tento segment respondentů zahrnuje v Litoměřicích 22 osob a v Lovosicích 29 osob a cílem je zjištění bariér při nulové ceně jízdného.

V Litoměřicích je u respondentů, kteří dopravu nevyužívají ani v současnosti, nejsilnější bariérou návyk na jiný způsob dopravy (59,1 %). Druhým nejčastějším důvodem je časové hledisko, kdy 40,9 % této skupiny vnímá ostatní varianty přepravy jako rychlejší. Pohodlí alternativních způsobů dopravy preferuje 36,4 % respondentů a krátké cesty, které lze vykonat pěšky, jsou důvodem v 27,3 % případů.

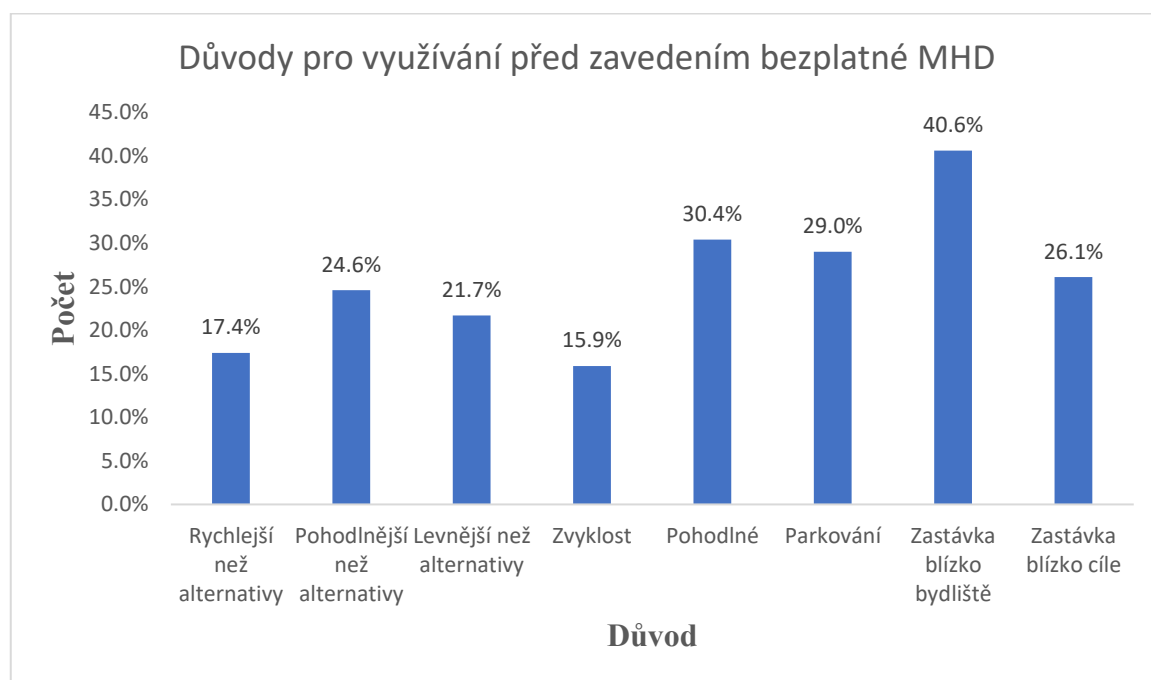
V Lovosicích jako dominantní bariéru uvádí 62,1 % respondentů skutečnost, že jiné způsoby dopravy jsou pro ně rychlejší. Velmi významný je také faktor komfortu, kdy 55,2 % dotázaných považuje jiné varianty přepravy za pohodlnější. Návyk na dosavadní způsob dopravy je důvodem pro 51,7 % respondentů a preference pěší chůze pro konání krátkých cest se objevuje u 34,5 % případů.

Při srovnání obou měst je rozdíl takový, že zatímco v Litoměřicích hraje nejdůležitější roli především síla zažitého zvyku na jiný způsob dopravy, v Lovosicích tato skupina spíše poukazuje na praktické nevýhody, jako jsou nižší rychlost a menší pohodlí autobusů ve srovnání s alternativami. V obou městech je však zřejmé, že zavedení bezplatného tarifu téměř úplně odstranilo cenu jako bariéru. Data naznačují, že pro tyto obyvatele není finanční úspora dostatečným důvodem k omezení jízd autem, pokud se zároveň výrazně nezlepší rychlost a komfort veřejné dopravy.

4.2.2 Důvody k využívání MHD

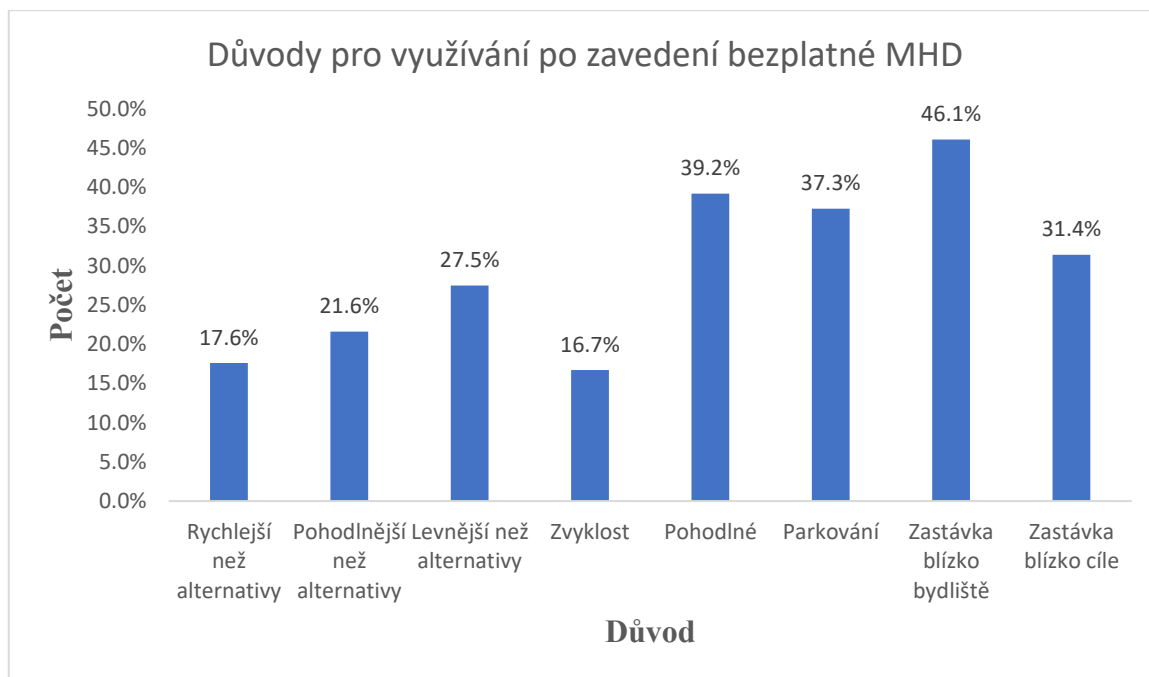
Tato část práce se zaměřuje na identifikaci a srovnání hlavních faktorů, které obyvatele Litoměřic a Lovosic přitahují k využívání MHD. Analýza vychází z porovnání dat ze souboru respondentů, kteří městskou hromadnou dopravu využívali v placeném režimu, kde byl počet respondentů 69 (viz graf 5), a skupiny těch, kteří ji využívají i po zavedení nulového tarifu, tedy 102 respondentů (viz graf 6).

Graf 5: Důvody pro využívání městské hromadné dopravy před zavedením nulového tarifu – celkově



Zdroj: Vlastní zpracování na základě výsledků primárních dat (2026)

Graf 6: Důvody pro využívání městské hromadné dopravy po zavedení nulového tarifu – celkově



Zdroj: Vlastní zpracování na základě výsledků primárních dat (2026)

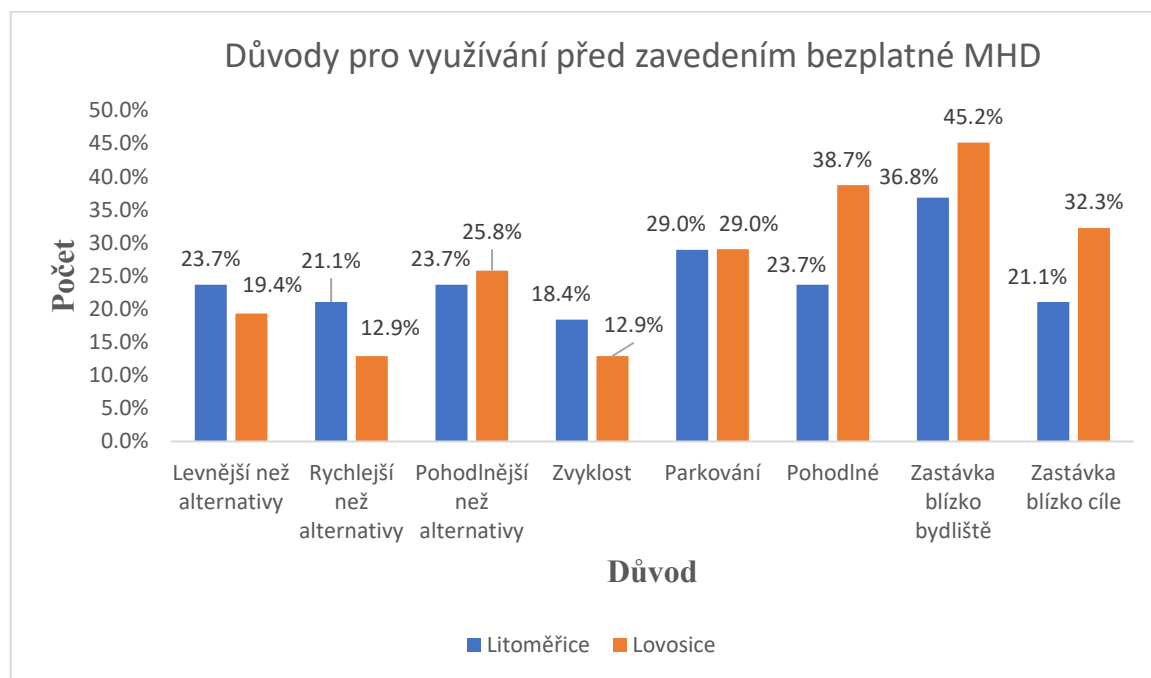
Před zavedením bezplatné MHD byla klíčovými faktory pro volbu tohoto způsobu dopravy blízkost zastávky k bydlišti (40,6 %) a k cílovému místu cesty (26,1 %). Významnou roli hrálo také subjektivní vnímání pohodlí a skutečnost, že uživatelé nemuseli řešit parkování u IAD (29 %). Ekonomický faktor byl tehdy motivem pro 21,7 % respondentů.

V současném režimu bezplatného jízdného jsou motivace uživatelů rozprostřeny mezi několika klíčovými oblastmi. Jako nejvýznamnější důvod pro využívání bezplatné MHD respondenti uvádějí blízkost zastávky k bydlišti (46,1 %). Významnou roli hraje také celkový pocit pohodlí a skutečnost, že při cestě autobusem není nutné řešit parkování osobního automobilu (37,3 %). Přibližně třetina uživatelů využívá městskou hromadnou dopravu díky dobré dostupnosti k cílovému místu (31,4 %). Ekonomický přínos je důležitý pro 27,5 % respondentů. Menší část uživatelů pak jako důvody uvádí vyšší pohodlí přímo v porovnání s jinými způsoby dopravy (21,6 %), rychlost spojů (17,6 %) nebo to, že jsou na tento způsob dopravy již dlouhodobě zvyklí (16,7 %).

Při srovnání obou období je velmi významným zjištěním nárůst motivace spojené s problematikou parkování osobních automobilů. Zatímco před zavedením opatření byl tento důvod podstatný pro 29 % uživatelů, nyní tento podíl vzrostl na 37,3 %. Tento výsledek naznačuje, že bezplatná MHD v Litoměřicích a Lovosicích funguje jako efektivní nástroj pro ty, kteří se chtějí vyhnout komplikacím s odstavováním vozidel v centrech měst. Zatímco faktory jako rychlost městské hromadné dopravy nebo zažitý zvyk zůstávají v čase relativně

stabilní, bezplatné jízdné posílilo vnímání MHD jako ekonomicky výhodné a uživatelsky přívětivé alternativy.

Graf 7: Důvody pro využívání městské hromadné dopravy před zavedením nulového tarifu – porovnání měst



Zdroj: Vlastní zpracování na základě výsledků primárních dat (2026)

Graf 7 poukazuje na důvody u lidí, kteří městskou hromadnou dopravu využívali již v období placeného tarifu. Tato skupina zahrnuje 38 osob v Litoměřicích a 31 osob v Lovosicích a zaměřuje se na důvody jejího využití.

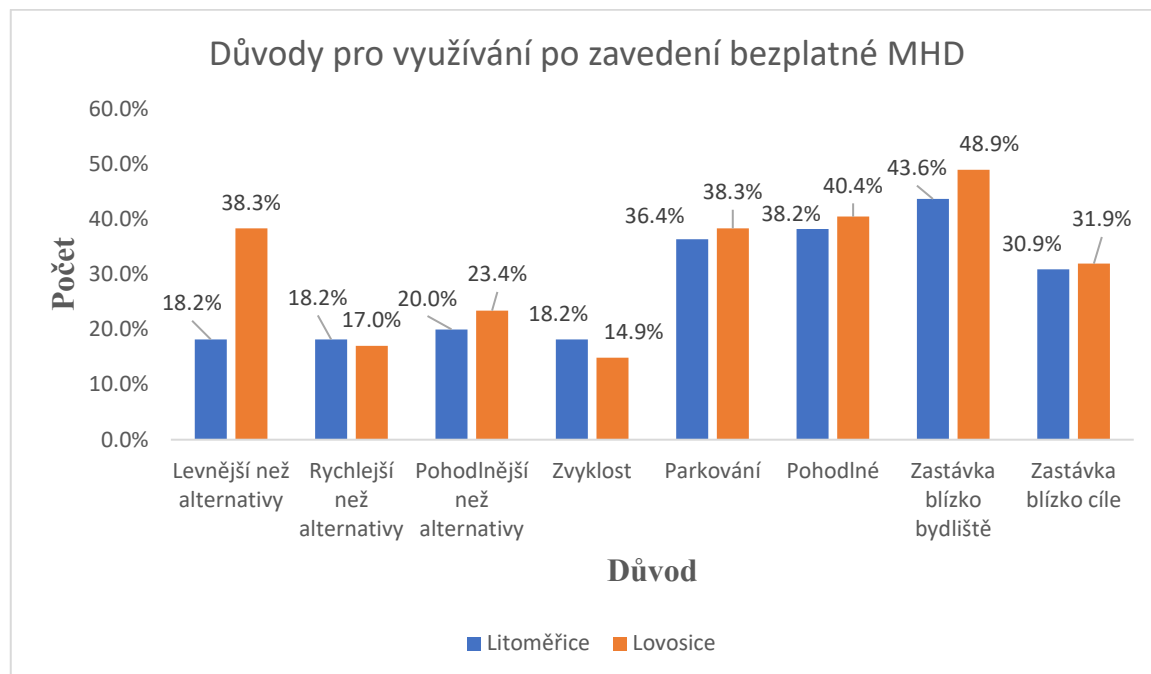
V Litoměřicích celkem 36,8 % respondentů uvedlo jako hlavní důvod využití MHD blízkost zastávky ke svému bydlišti. Velmi významným důvodem byl fakt, že respondenti nemuseli řešit parkování osobního automobilu (29,0 %). Ekonomická výhodnost, celkové pohodlí a skutečnost, že cesta byla komfortní, byly shodně motivací pro 23,7 % této skupiny dotázaných. Blízkost zastávky k cílovému místu cesty a rychlost přepravy pak jako důvod označilo 21,1 % respondentů v Litoměřicích.

V Lovosicích byla motivací k využívání MHD pro 45,2 % respondentů blízkost zastávky k bydlišti a pro 32,3 % blízkost zastávky k cíli cesty. Výrazným faktorem bylo v Lovosicích vnímání dopravy jako pohodlného způsobu přesunu (38,7 %). Aspekt parkování byl důležitý pro 29,0 % dotázaných. Pohodlí v porovnání s jinými způsoby dopravy zvolilo 25,8 %. Skutečnost, že MHD byla levnější, byla zásadní pro 19,4 % respondentů. Rychlost a zvyk na MHD respondenti označovali nejméně (12,9 %).

Při vzájemném srovnání obou měst u skupiny respondentů využívajících MHD v placeném režimu lze pozorovat, že Lovosice vykazovaly vyšší spokojenost s dostupností

zastávek i celkovým pocitem pohodlí při cestování. Naopak v Litoměřicích lidé o něco více zdůrazňovali ekonomickou stránku a úsporu času spojenou s parkováním. Shodným rysem pro obě lokality je však fakt, že rychlost dopravy nebyla vnímána jako hlavní přednost MHD.

Graf 8: Důvody pro využívání městské hromadné dopravy po zavedení nulového tarifu – porovnání měst



Zdroj: Vlastní zpracování na základě výsledků primárních dat (2026)

Závěrečná část rozboru se věnuje aktuálním motivacím respondentů, kteří městskou hromadnou dopravu využívají v současném režimu bezplatného jízdného (viz graf 8). Tato skupina zahrnuje v Litoměřicích 55 osob a v Lovosicích 47 osob.

V Litoměřicích zůstává u respondentů využívajících bezplatnou dopravu nejdůležitějším faktorem dostupnost zastávek v blízkosti bydliště (43,6 %). Velmi významným důvodem je také celkový pocit pohodlí při cestování (38,2 %) a skutečnost, že při využití autobusu není nutné řešit parkování osobního automobilu (36,4 %). Přibližně 31 % dotázaných oceňuje blízkost zastávek k cílovému místu jejich cesty. Skutečnost, že je MHD levnější než jiné varianty, označilo jako hlavní důvod 18,2 % uživatelů, přičemž stejný podíl respondentů vnímá MHD jako rychlejší způsob přepravy nebo ji volí z dlouhodobého zvyku.

V Lovosicích je situace u skupiny využívající bezplatnou MHD charakteristická silným důrazem na kombinaci dostupnosti a finanční výhodnosti. Také zde je hlavním motivem blízkost zastávky k bydlišti (48,9 %). Velmi výrazně je však v Lovosicích zastoupen ekonomický faktor a problematika parkování, kdy oba tyto důvody shodně uvedlo 38,3 % uživatelů. Pocit osobního pohodlí při cestování je důležitý pro 40,4 % dotázaných a blízkost zastávky k cíli cesty pro 31,9 %. Ve srovnání s ostatními faktory jsou rychlost dopravy a zažitý

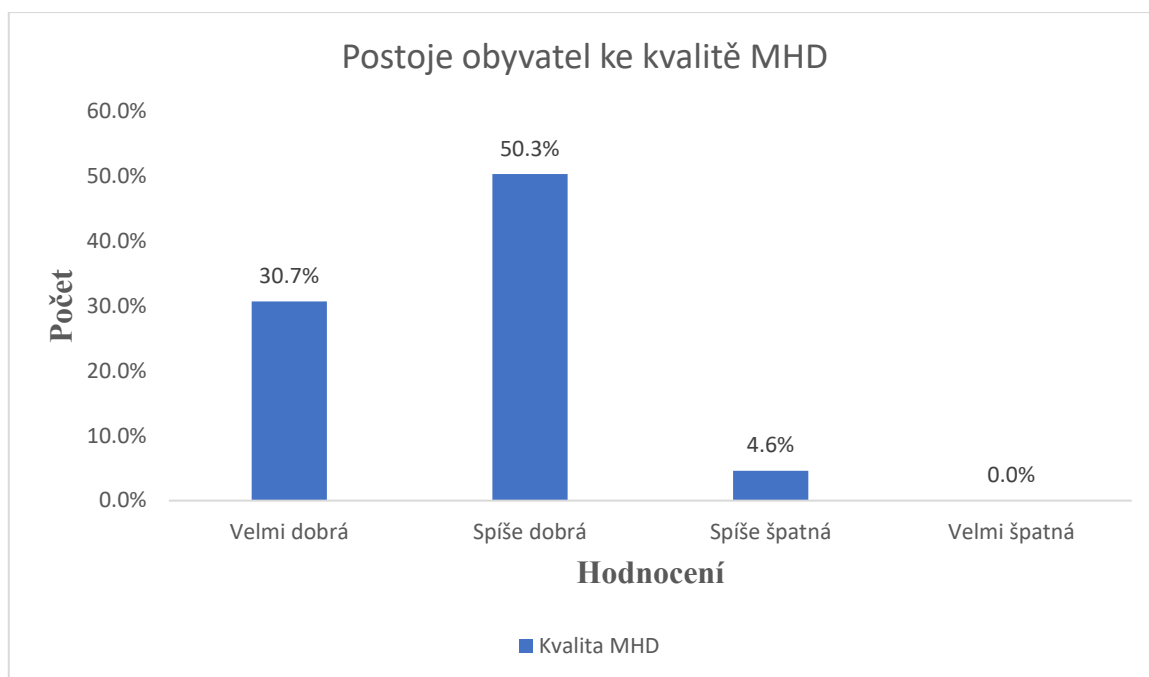
zvyk zmiňovány méně často, což naznačuje, že obyvatelé Lovosic volí bezplatnou MHD primárně kvůli úspoře nákladů a praktickým výhodám v destinacích.

Při vzájemném srovnání obou měst v rámci současného využívání MHD se ukazuje jako největší rozdíl vnímání ekonomického přínosu. Zatímco v Lovosicích uvedlo důležitost bezplatné MHD jako levnější alternativy k IAD 38,3 % uživatelů, v Litoměřicích je to pouze 18,2 %. Tento výrazný rozdíl naznačuje, že pro obyvatele Lovosic představuje nulový tarif citelnější finanční benefit. Naopak v otázce parkování jsou si obě města velmi blízká, což potvrzuje, že bezplatná doprava v obou lokalitách úspěšně plní roli nástroje, který obyvatelům usnadňuje pohyb po městě bez nutnosti využívat osobní automobil a hledat parkovací místa. Celkově lze shrnout, že v obou městech převládají praktické důvody jako dostupnost a pohodlí, ale Lovosice vykazují mnohem vyšší citlivost na nulovou cenu jízdného jako ekonomické pobídky než Litoměřice.

4.2.3 Postoje obyvatel k MHD

Třetí sekce dotazníkového šetření (viz příloha 1) se zaměřuje na subjektivní hodnocení klíčových parametrů, jako je kvalita, dostupnost či spolehlivost. Tyto faktory spolu s nulovou cenou jízdného tvoří základní rámec pro rozhodování obyvatel o volbě konkrétního dopravního prostředku a přímo ovlivňují efektivitu celé MHD.

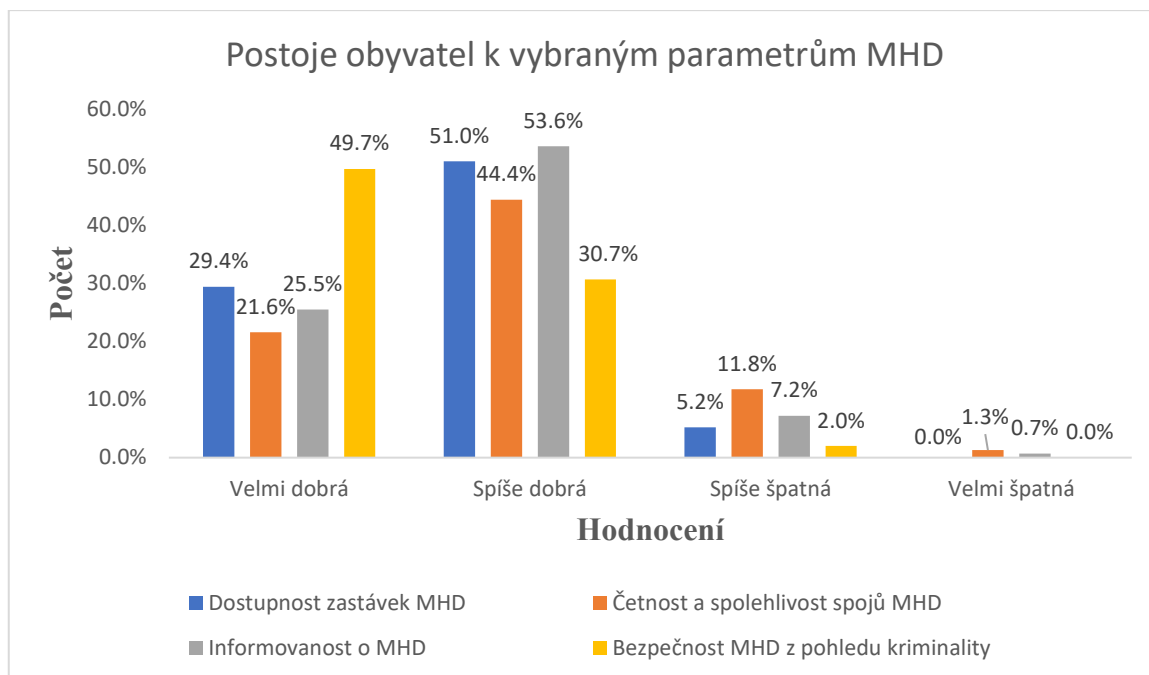
Graf 9: Postoje obyvatel ke kvalitě MHD



Zdroj: Vlastní zpracování na základě výsledků primárních dat (2026)

Celkové hodnocení kvality městské hromadné dopravy v Litoměřicích a Lovosicích (viz graf 9) je ze strany respondentů vnímáno velmi pozitivně. Souhrnný podíl kladných odpovědí dosahuje 81 %. Naopak negativní vnímání MHD je minimální, přičemž pouze 4,6 % respondentů označilo kvalitu za „spíše špatnou“ a varianta „velmi špatná“ nebyla zvolena vůbec. Podíl respondentů, kteří kvalitu nedokázali vyhodnotit, je 14,4 %. Výsledky naznačují, že ačkoliv je současná úroveň služeb vnímána jako vysoce uspokojivá, stále existuje prostor pro její další zvyšování.

Graf 10: Postoje obyvatel k vybraným parametrům MHD



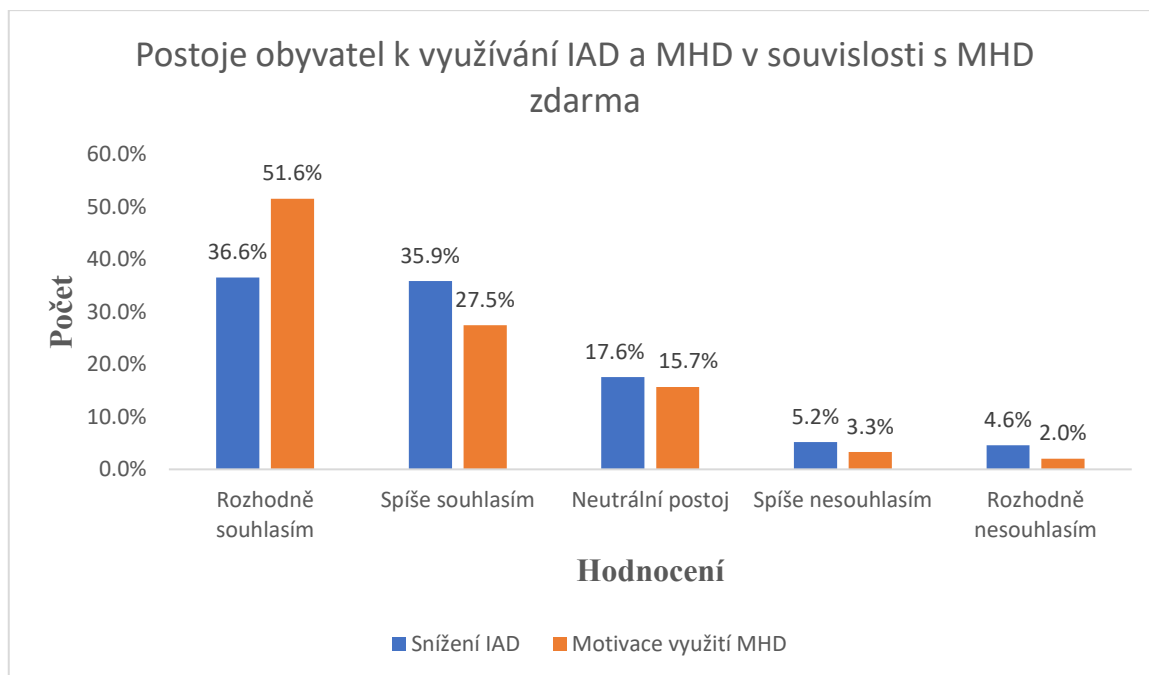
Zdroj: Vlastní zpracování na základě výsledků primárních dat (2026)

Při srovnání hodnocení vybraných parametrů MHD (viz graf 10) lze konstatovat, že respondenti vnímají MHD ve všech sledovaných aspektech jako vysoce funkční. Dominantní míra spokojenosti panuje v otázce bezpečnosti cestování (z pohledu kriminality), kde téměř polovina respondentů (49,7 %) zvolila hodnocení „velmi dobrá“. Tento výsledek je klíčový pro vyvrácení teoretických obav, že zavedení bezplatného jízdného může vést k degradaci sociálního prostředí ve vozidlech či nárůstu vandalizmu.

Vysokou míru spokojenosti (shodně 80,4 % kladných odpovědí) vykazuje také dostupnost zastávek, což potvrzuje efektivní prostorové pokrytí obou měst sítí MHD. Informovanost o MHD hodnotí kladně 79,1 % respondentů. Relativně nejslabším článkem se v očích veřejnosti jeví četnost a spolehlivost spojů, kde podíl kladných hodnocení klesá na 66 % a zároveň je toto kritérium zatíženo nejvyšším podílem negativních odpovědí (celkem 13,1 %). Míra negativní percepce u ostatních sledovaných faktorů je však velmi nízká, z čehož lze vyvodit závěr, že veřejnost považuje provoz MHD v obou městech za velmi kvalitní.

Cílem další části je analyzovat subjektivní vnímání MHD z pohledu respondentů a identifikovat změny v jejich dopravním chování. Pro hlubší analýzu postojů respondentů byla využita pětibodová Likertova škála, kde hodnota 1 představuje „rozhodně souhlasím“ a hodnota 5 „rozhodně nesouhlasím“. Pro zajištění vyšší analytické hodnoty a přehlednosti jsou jednotlivá tvrzení v textu seskupena do tří bloků.

Graf 11: Postoje obyvatel k využívání IAD a MHD v souvislosti s MHD zdarma



Zdroj: Vlastní zpracování na základě výsledků primárních dat (2026)

Graf 11 ukazuje rozložení odpovědí respondentů na dvě úzce související tvrzení: „MHD zdarma přispívá ke snížení individuální automobilové dopravy ve městě“ (modré sloupce) a „MHD zdarma motivuje obyvatele města více využívat veřejnou dopravu“ (oranžové sloupce).

U tvrzení o snížení IAD ve městě je rozložení hlasů mezi úplným (36,6 %) a částečným souhlasem (35,9 %) velmi podobné. Celkem 9,8 % respondentů uvedlo negativní postoj k tomuto tvrzení a 17,6 % osob uvedlo postoj neutrální. Respondenti se tak shodli v názoru, že toto opatření vede ke snížení využívání automobilů. Tento postoj je však v rozporu s daty o skutečném chování. Na přímou otázku, zda MHD zdarma ovlivnilo respondentovo rozhodování o využívání auta, však odpovědělo 39,9 % z nich, že se nezměnilo a využívají auto stejně, pouze 29,4 % respondentů uvedlo, že auto využívá méně.

U tvrzení týkajícího se motivace k častějšímu využívání MHD je patrný výrazný příklon k pozitivnímu hodnocení. Nejpočetnější skupinu tvoří respondenti, kteří zvolili odpověď „rozhodně souhlasím“ (51,6 %), následovanou odpovědí „spíše souhlasím“ (27,5 %). Odpovědi vyjadřující nesouhlas jsou v tomto případě zastoupeny pouze minimálně.

Graf 12: Postoje obyvatel k ekonomickým dopadům bezplatné MHD



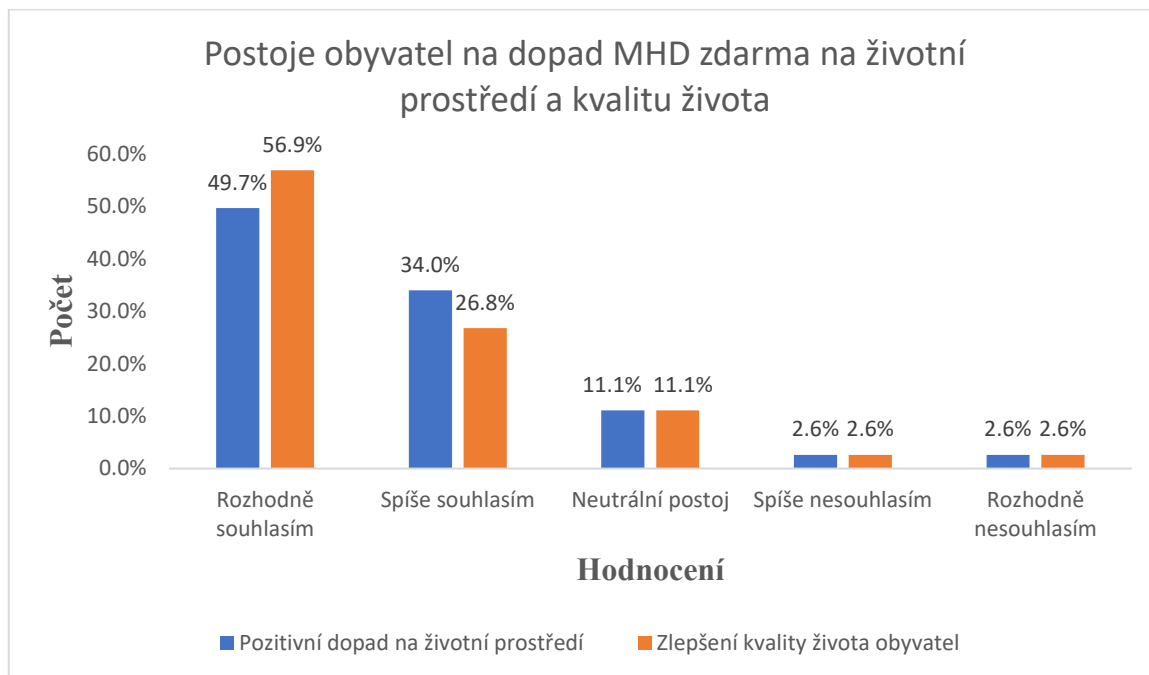
Zdroj: Vlastní zpracování na základě výsledků primárních dat (2026)

Graf 12 ukazuje rozložení odpovědí respondentů na dvě tvrzení: „MHD zdarma je pro obyvatele ekonomicky přínosná“ (modré sloupce) a „MHD zdarma je pro město ekonomicky udržitelná“ (oranžové sloupce).

U tvrzení o ekonomickém přínosu pro obyvatele je vidět velmi silný příklon k pozitivnímu hodnocení. Nejpočetnější skupinu tvoří lidé, kteří zvolili odpověď „rozhodně souhlasím“ (58,2 %), následovanou odpovědí „spíše souhlasím“ (27,5 %). Neutrální postoj zvolilo 9,2 % respondentů a negativní postoj k tomuto tvrzení vyjádřilo pouze 5,2 % osob. Tyto postoje se opět jeví v rozporu se skutečnými dopady. Na přímou otázku, jakou finanční úsporu jim MHD zdarma přinesla, totiž odpovědělo jako možnost „žádnou“ 46,4 % dotazovaných a 30,1 % uvedlo malou.

U tvrzení týkajícího se ekonomické udržitelnosti pro město je rozložení hlasů velmi odlišné. Nejpočetnější skupinu zde tvoří respondenti s neutrálním postojem (39,2 %). Úplný souhlas zvolilo 19 % lidí a částečný souhlas 30,7 % respondentů. Celkem 11,1 % dotazovaných uvedlo k tomuto tvrzení negativní postoj. Z odpovědí na tuto otázku je patrné, že většina respondentů si uvědomuje ekonomickou náročnost MHD zdarma pro městský rozpočet. Na přímou otázku, zda město investovalo do bezplatné MHD efektivně, odpovědělo 73,2 % dotazovaných pozitivně a pouze 9,2 % respondentů hodnotilo záporně. Lze tedy konstatovat, že respondenti obecně vnímají přínosy bezplatné MHD pro společnost jako převyšující její ekonomické náklady pro město.

Graf 13: Postoje obyvatel k dopadu bezplatné MHD na životní prostředí a kvalitu života



Zdroj: Vlastní zpracování na základě výsledků primárních dat (2026)

Graf 13 ukazuje rozložení odpovědí respondentů na poslední dvě tvrzení: „MHD zdarma má pozitivní dopad na životní prostředí“ (modré sloupce) a „MHD zdarma přispívá ke zlepšení kvality života obyvatel“ (oranžové sloupce).

U tvrzení o pozitivním dopadu na životní prostředí je vidět vysoká míra shody. Odpověď „rozhodně souhlasím“ zvolilo 49,7 % respondentů a odpověď „spíše souhlasím“ 34 % respondentů. Neutrální postoj vyjádřilo 11,1 % lidí a záporné hodnocení bylo v tomto případě velmi nízké.

U tvrzení ohledně zlepšení kvality života obyvatel je pozitivní vnímání ještě o něco výraznější v kategorii úplného souhlasu. Nejpočetnější skupinu tvoří respondenti, kteří zvolili „rozhodně souhlasím“ (56,9 %), následovaní těmi, kteří zvolili „spíše souhlasím“ (26,8 %). Počet neutrálních odpovědí je stejný jako u předchozí otázky (11,1 %) a rovněž počet negativních postojů zůstal velmi nízký (celkem 5,2 % respondentů).

Z porovnání obou otázek lze vidět, že v obou oblastech panuje mezi respondenty vysoká shoda. Lidé vnímají bezplatnou MHD jako opatření, které městu pomáhá jak z pohledu ekologie, tak především z pohledu spokojenosti a kvality života samotných obyvatel.

4.3 Výzkumné otázky

Kapitola se věnuje vyhodnocení a zodpovězení výzkumných otázek definovaných v kapitole 2.2.

4.3.1 Změna využívání MHD

Výzkumná otázka VO1 se zaměřuje na to, zda zavedení bezplatné MHD vedlo ke zvýšení jejího využívání mezi obyvateli. Pro sledování této změny byla porovnána frekvence využívání MHD ve dvou časových horizontech – před zavedením nulového tarifu a v současnosti. Vzhledem k tomu, že data o frekvenci mají ordinální charakter, stupnice od „nikdy“ po „denně“ a porovnáváme shodnou skupinu respondentů ve dvou obdobích (závislé výběry), byl pro statistické ověření zvolen neparametrický Wilcoxonův test (viz příloha 2).

Tabulka 7: Popis výsledků 1. výzkumné otázky

Charakteristika	Hodnota
Počet respondentů	137
Počet osob se zvýšenou frekvencí	52
Počet osob se sníženou frekvencí	9
Počet osob beze změny	76
Průměrná hodnota před zavedením	0,7445
Průměrná hodnota po zavedení	1,1765
Testované kritérium (Z)	-5,260
Statistická významnost (p)	<0,001

Zdroj: Vlastní zpracování na základě primárních dat v systému IBM SPSS Statistics (2026)

Jak ukazuje tabulka 7, do testování vstoupilo celkem 137 respondentů, kteří byli schopni zhodnotit své dopravní chování v obou sledovaných obdobích. Základní deskriptivní statistika naznačuje pozitivní trend, kdy průměrná hodnota frekvence využívání vzrostla z původních 0,745 na 1,177. Podrobnější pohled na strukturu změn nabízí analýza frekvence změny využití MHD, která odhaluje, že u 52 respondentů došlo po zavedení bezplatné dopravy k prokazatelnému zvýšení intenzity jízd a pouze 9 respondentů uvedlo snížení frekvence. U zbývajících 76 respondentů zůstala intenzita využívání beze změny.

Samotné statistické ověření potvrzuje vysokou sílu pozorovaného efektu. Hodnota testového kritéria činí -5,260 a nejdůležitějším ukazatelem je dosažená hladina významnosti, která je p-hodnota <0,001. Protože je výsledná p-hodnota výrazně nižší než stanovená hladina významnosti (0,05), je zamítnuta nulová hypotéza o neměnnosti chování a je přijata alternativní

hypotéza. Ta potvrzuje, že zavedení bezplatné dopravy mělo statisticky vysoce významný vliv na nárůst využívání bezplatné MHD v Litoměřicích a Lovosicích. Zavedení nulového tarifu prokazatelně zvýšilo frekvenci využívání MHD u zkoumaného vzorku.

Na otázku, zda by zůstali u využívání MHD i po případném zavedení jízdného, odpovědělo 12,4 %, že ano, stejně často, 32,7 %, že ano, ale méně často, naopak 25,5 % by ji spíše už nevyužívalo, ovšem 26,1 % uvedlo, že MHD nyní nevyužívá.

Tabulka 8: Rozdíl v dopravním chování mezi městy

Město	Beze změny v %	Změna chování v %	Celkem
Litoměřice	63,4 %	36,6 %	71
Lovosice	60,6 %	39,4 %	66
Celý soubor	62 %	38 %	137
Statistická významnost (p)			0,738

Zdroj: Vlastní zpracování na základě primárních dat v systému IBM SPSS Statistics (2026)

V návaznosti na potvrzený celkový nárůst využívání MHD bylo cílem analýzy zjistit, zda se míra této změny liší mezi obyvateli obou sledovaných měst (viz tabulka 8). Pro tento účel byla vytvořena binární proměnná, která byla následně podrobena srovnání v rámci kontingenční tabulky.

Je patrné, že v Lovosicích došlo k pozitivní změně dopravního chování, tedy ke zvýšení frekvence využívání MHD, u 39,4 % respondentů. V Litoměřicích byl tento podíl mírně nižší, konkrétně 36,6 %. V celkovém součtu vykazuje zvýšenou frekvenci využívání MHD 38 % všech dotázaných, což potvrzuje, že zavedení nulového tarifu oslovilo významnou část populace v obou lokalitách. Rozdíl necelých 3 % mezi městy naznačuje, že opatření bylo přijato v obou městech velmi podobně.

Pro potvrzení, zda je drobný rozdíl v procentech mezi Litoměřicemi a Lovosicemi statisticky významný, nebo zda jde pouze o náhodný výkyv v rámci vzorku, byl aplikován Pearsonův test chí-kvadrát nezávislosti.

Výsledek statistického testování ukázal, že dosažená hladina významnosti je p-hodnota 0,738. Jelikož je hodnota výrazně vyšší než stanovená hladina významnosti, není zamítnuta nulová hypotéza o nezávislosti. Mezi městem bydliště a ochotou změnit dopravní chování po zavedení bezplatné MHD neexistuje statisticky významný vztah. Lokalita bydliště nehrála v reakci na zavedení nulového tarifu roli a opatření mělo na obyvatele obou měst srovnatelný dopad.

4.3.2 Změna využívání IAD

Výzkumná otázka VO2 se zaměřuje na to, zda zavedení bezplatné MHD vedlo k poklesu využívání IAD mezi obyvateli. Pro sledování této změny byla porovnána volba automobilu jako primárního dopravního prostředku ve dvou časových horizontech, před zavedením nulového tarifu a v současnosti. Vzhledem k tomu, že sledujeme změnu binární proměnné, využívání automobilu vs. ostatní způsoby u totožných respondentů (závislé výběry), byl pro statistické ověření zvolen McNemarův test (viz příloha 3). Do testování vstoupilo celkem 137 respondentů, kteří byli schopni retrospektivně zhodnotit své dopravní chování.

Tabulka 9: Změna využívání IAD – celkový soubor

	Ostatní po zavedení	Auto po zavedení	Celkem před
Ostatní před zavedením	73	10	83
Auto před zavedením	12	42	54
Celkem nyní	85	52	137
Statistická významnost (p)	0,832		

Zdroj: Vlastní zpracování na základě primárních dat v systému IBM SPSS Statistics (2026)

Podrobnější analýzu vnitřní dynamiky souboru ukazuje tabulka 9. Zatímco 42 respondentů zůstalo u využívání automobilu v obou sledovaných obdobích, celkem 12 respondentů automobil po zavedení nulového tarifu opustilo. Tento pozitivní trend byl však téměř plně vykompenzován skupinou 10 respondentů, kteří k automobilové dopravě v mezidobí nově přešli.

Samotné statistické ověření potvrzuje, že tento celkový pohyb v rámci souboru není z vědeckého hlediska dostatečně významný, jelikož dosažená hladina významnosti McNemarova testu činí p-hodnotu 0,832. Protože je výsledná p-hodnota výrazně vyšší než hladina významnosti 0,05, není zamítnuta nulová hypotéza o neměnnosti dopravního chování v oblasti IAD. Na celkové úrovni souboru tedy nelze potvrdit, že by zavedení bezplatné dopravy v Litoměřicích a Lovosicích vedlo k prokazatelnému plošnému poklesu IAD.

Tabulka 10: Srovnání přesunu způsobu dopravy – automobil a MHD

	MHD po zavedení	Auto po zavedení	Celkem před
MHD před zavedením	9	4	13
Auto před zavedením	11	42	53
Celkem nyní	20	46	66
Statistická významnost (p)	0,118		

Zdroj: Vlastní zpracování na základě primárních dat v systému IBM SPSS Statistics (2026)

Pro hlubší porozumění vnitřní dynamice změn byl následně zkoumán přímý vztah mezi individuální automobilovou dopravou a městskou hromadnou dopravou (viz tabulka 10). Do této analýzy bylo vyselektováno celkem 66 respondentů, kteří v obou sledovaných obdobích volili právě mezi těmito dvěma módy dopravy.

Z výsledků vyplývá, že automobilovou přepravu, zahrnující řidiče i spolujezdce, ve prospěch bezplatné MHD opustilo celkem 11 respondentů. Naopak opačný přesun byl zaznamenán pouze u 4 osob. Přestože více respondentů opustilo automobil, než jej začalo využívat po zavedení bezplatné MHD, statistické ověření McNemarovým testem neprokázalo na tomto vzorku statisticky významnou změnu.

Dosažená hladina významnosti činí p-hodnotu 0,118. I když je tento výsledek z hlediska statistické síly průkaznější než v případě celkového souboru, p-hodnota stále zůstává nad hranicí 0,05. Lze tedy shrnout, že ačkoliv je u přímého srovnání těchto dvou módů patrný pozitivní trend, nelze jej na základě získaných dat označit za statisticky významný.

Tabulka 11: Srovnání přesunu způsobu dopravy – pěší a MHD

	MHD po zavedení	Pěší po zavedení	Celkem před
MHD před zavedením	9	1	10
Pěší před zavedením	29	32	61
Celkem nyní	38	33	71
Statistická významnost (p)	<0,001		

Zdroj: Vlastní zpracování na základě primárních dat v systému IBM SPSS Statistics (2026)

Vzhledem k tomu, že předchozí analýzy neprokázaly statisticky významný odliv uživatelů z IAD, zaměřila se další část šetření na identifikaci zdroje nárůstu cestujících v bezplatné MHD, který byl jasně potvrzen v rámci první výzkumné otázky (viz tabulka 11). Do této analýzy vstoupilo celkem 71 respondentů, kteří se v obou sledovaných obdobích rozhodovali mezi chůzí a městskou hromadnou dopravou.

Z výsledků deskriptivní statistiky vyplývá, že z celkového počtu 61 respondentů, kteří před zavedením nulového tarifu preferovali pěší chůzi, jich po zavedení bezplatné MHD na tento způsob dopravy přešlo celkem 29. Oproti tomu opačná změna byla identifikována pouze u jednoho respondenta.

Statistické ověření McNemarovým testem potvrzuje vysokou sílu tohoto pozorovaného efektu, kdy dosažená hladina významnosti je p-hodnota <0,001. Vzhledem k tomu, že je tato hodnota hluboko pod stanovenou hladinou významnosti 0,05, lze konstatovat, že tento přesun je vysoce statisticky významný. Získaná data tedy naznačují, že bezplatné jízdné v Litoměřicích

a Lovosicích motivovalo k jízdě autobusem především ty obyvatelé, kteří dříve dané vzdálenosti absolvovali pěšky.

4.3.3 Charakteristika nových uživatelů MHD

Závěrečná část analytické kapitoly se zaměřuje na identifikaci konkrétních faktorů, které vedly respondenty k prokazatelnému zvýšení frekvence využívání hromadné dopravy po zavedení nulového tarifu. Pro tento účel byl sestaven pokročilý model binární logistické regrese s využitím metody zpětného krokového výběru (Backward Stepwise). Tato metoda umožnila očistit model od statisticky nevýznamných proměnných a identifikovat klíčové faktory změny dopravního chování při zachování maximální statistické významnosti (viz příloha 4).

Tabulka 12: Faktory ovlivňující zvýšení využití MHD

Faktor	Regresní koeficient; B	Statistická významnost (p)	Poměr šancí; Exp (B)
Vzdělání	—	0,007	—
Základní / Vyučen	—	Referenční kategorie	1
Středoškolské s maturitou	-1,096	0,015	0,334
Vysokoškolské / VOŠ	-1,920	0,004	0,147
Finanční úspora	—	<0,001	—
Žádná	—	Referenční kategorie	1
Pocit finanční úspory	1,480	<0,001	4,393

Zdroj: Vlastní zpracování na základě primárních dat v systému IBM SPSS Statistics (2026)

Z výsledků vyplývá (viz tabulka 12), že nejsilnějším prediktorem zvýšeného využívání MHD je subjektivně vnímaná finanční úspora (p-hodnota <0,001). U respondentů, kteří v souvislosti se zavedením bezplatné dopravy pocítili úsporu financí, je pravděpodobnost nárůstu intenzity využívání MHD dokonce 4,393krát vyšší ve srovnání s těmi, kteří úsporu nedeklarovali. Tento výsledek potvrzuje, že ekonomický benefit je pro obyvatele Litoměřic a Lovosic naprosto zásadním motivačním prvkem.

Druhým statisticky významným faktorem je dosažené vzdělání (p-hodnota 0,007). Finální model prokazuje, že nejvyšší relativní ochotu k intenzivnějšímu využívání MHD

vykazují respondenti se základním vzděláním či výučním listem. U skupin se středoškolským (p-hodnota 0,015) a vysokoškolským vzděláním (p-hodnota 0,004) byly identifikovány záporné regresní koeficienty (B). Tento výsledek naznačuje, že při srovnatelné míře vnímané úspory reagují tyto vzdělanější skupiny na nulový tarif méně intenzivně než skupina se základním vzděláním a výučním listem, u které je elasticita poptávky ve vztahu k nulové ceně nejvyšší.

Ostatní sledované faktory, jako jsou pohlaví, věk, ekonomický status či vlastnictví automobilu, byly modelem v průběhu iterací vyřazeny jako statisticky nevýznamné. To naznačuje, že bezplatná doprava oslovuje obyvatele plošně a fyzická dostupnost automobilu není při rozhodování o změně chování tak kritickým faktorem jako vnímaný ekonomický přínos. Na otázku, do jakých socioekonomických skupin patří ti, kteří začali využívat bezplatnou MHD častěji, lze tedy shrnout, že hlavním prvkem je kombinace ekonomické motivace a vzdělání. Typickým uživatelem, pro kterého nulový tarif představuje největší motivaci ke změně, je respondent vnímající finanční úsporu, přičemž tento efekt je nejsilnější u socioekonomicky zranitelnější skupiny obyvatel se základním vzděláním či výučním listem.

5. Diskuse výsledků

Výsledky výzkumu potvrzují, že zavedení bezplatné MHD v Litoměřicích a Lovosicích vyvolalo významnou změnu v mobilitě obyvatel, která je v mnoha ohledech v souladu s mezinárodními studiemi. Primárním zjištěním je statisticky významný nárůst frekvence využívání bezplatné MHD, což potvrzuje závěry, které publikovali Cats a kol. (2017) ve své studii o Tallinnu. I v českém prostředí nulový tarif funguje jako silný stimul pro zvýšení počtu cestujících. Sekundární data z obou měst tento trend podporují, neboť počet přepravených osob dosáhl po zavedení bezplatné MHD svého maxima.

Zásadním a poněkud problematickým bodem diskuse je však zdroj tohoto nárůstu uživatelů. Zatímco politickým cílem opatření bylo primárně snížení intenzity individuální automobilové dopravy, výsledky testování VO2 neprokázaly statisticky významný odliv řidičů z osobních automobilů. Tento fenomén, kdy bezplatná MHD nedokáže efektivně konkurovat automobilům, popisuje i Štraub a kol. (2023) v kontextu Frýdku-Místku. Autor upozorňuje, že samotná nulová cena jízdného bez doprovodných restriktivních opatření vůči automobilům málokdy vede k výraznému posunu od IAD k MHD. Jak ukazují data z primárního šetření, hlavním zdrojem nových cestujících v autobusech jsou dřívější chodci. Tento přesun od pěší k motorizované dopravě je jedním z nejčastěji kritizovaných vedlejších efektů bezplatné MHD, neboť v konečném důsledku může vést k negativním dopadům na zdraví populace a zbytečnému zatěžování kapacity spojů na velmi krátké vzdálenosti.

V otázce socioekonomického profilu nových uživatelů přináší práce zjištění, která potvrzují sociální rozměr zavedeného opatření. Analýza VO3 prokázala, že vnímaná finanční úspora plynoucí z nulového tarifu představuje pro respondenty dominantní motivační faktor, což dokládá vysokou citlivost obyvatel obou měst na cenu přepravy. Zatímco Kębłowski (2020) obecně zdůrazňuje, že bezplatná doprava je často prosazována jako nástroj sociální spravedlnosti pro nízkopříjmové skupiny, výsledky VO3 toto v kontextu Litoměřic a Lovosic potvrzují skrze proměnnou dosaženého vzdělání. Model prokazuje, že na nulový tarif nejsilněji reagují respondenti se základním vzděláním či výučním listem, u nichž je po očištění o vliv finanční úspory patrná nejvyšší relativní ochota k častějšímu využívání MHD. Naopak u skupin se středoškolským a vysokoškolským vzděláním model identifikoval záporné regresní koeficienty, což naznačuje, že tyto skupiny na cenu jízdného reagují méně intenzivně. Tato interpretace odpovídá i závěrům, které publikoval Tomanek (2017), jenž uvádí, že odstranění ceny jízdného je klíčovým motivačním faktorem především pro skupiny, pro které

představovalo jízdné bariéru v mobilitě, zatímco u skupin s vyšším socioekonomickým statusem hrají při volbě dopravního prostředku významnější roli jiné faktory než samotná cena.

Důležitým zjištěním v kontextu kvality poskytovaných služeb je vysoká míra spokojenosti respondentů. Tato data vyvracejí časté argumenty odpůrců nulového tarifu, kteří varují před degradací kvality či zanedbáváním čistoty vozidel v důsledku absence příjmů z jízdného. Velmi pozitivní hodnocení bezpečnosti navíc naznačuje, že zavedení bezplatné dopravy v obou městech nevedlo k nárůstu vandalismu či kriminality, což je v rozporu s obavami, které ve svých dřívějších pracích zmiňoval např. Tomanek (2017) v souvislosti s riziky degradace sociálního prostředí ve vozidlech.

Ekonomická stránka věci, jak ji popisují sekundární data obou měst, vyvolává otázky o dlouhodobé udržitelnosti MHD. Náklady na provoz v Litoměřicích přesahující 17 milionů Kč v roce 2025 a skokové nárůsty v Lovosicích po roce 2023 ukazují na rostoucí finanční zátěž obecních rozpočtů. Albalade a kol. (2024) v této souvislosti varují, že pokud bezplatná doprava nepřináší prokazatelný pokles automobilové dopravy, stává se z ní spíše nákladný politický nástroj než efektivní environmentální opatření. Na druhou stranu, jak uvádí Kębłowski (2020), bezplatnou dopravu nelze hodnotit pouze skrze dopravní statistiky, ale je nutné ji vnímat jako veřejnou službu podobnou veřejnému osvětlení či parkům, kde se zisk neměří penězi, ale dostupností mobility pro všechny občany.

Zajímavým faktorem, který se v diskusi ukazuje, je role parkování. Nárůst motivace k využití MHD kvůli problémům s parkováním naznačuje, že fyzické limity města pro automobily jsou v kombinaci s bezplatným jízdným silnějším argumentem než nulová cena MHD sama o sobě. To potvrzuje i širší literatura, například Cats a kol. (2017), kteří uvádějí, že v Tallinnu byl přesun cestujících z osobních automobilů patrný pouze tam, kde byl zároveň omezen vjezd nebo parkování. Pro budoucí rozvoj dopravy v Litoměřicích a Lovosicích to znamená, že pokud chtějí města skutečně omezit počet aut, musí bezplatnou městskou hromadnou dopravu doplnit o další strategické kroky v oblasti parkovací politiky, neboť samotné zrušení jízdného motivuje k jízdě spíše dosavadní chodce než řidiče.

6. Možnosti vylepšení MHD

Na základě provedeného výzkumného šetření a analýzy nákladovosti MHD v Litoměřicích a Lovosicích lze formulovat několik klíčových doporučení, která by mohla zvýšit efektivitu bezplatné MHD a podpořit naplnění městských strategických cílů.

Prvním zásadním doporučením je užší propojení nulového tarifu MHD s aktivní parkovací politikou obou měst. Jelikož analýza neprokázala statisticky významný odliv cestujících z osobních automobilů, je zřejmé, že samotná bezplatná jízdenka není pro řidiče dostatečnou motivací ke změně návyků. Samosprávy by měly zvážit zavedení strategie založené na kombinaci benefitu v podobě bezplatné MHD s regulačními prvky, jako jsou rozšíření placených zón nebo zvýšení sazeb parkovného v centrech měst. Právě obtížné parkování se v šetření ukázalo jako silný motivační faktor, který by v kombinaci s MHD zdarma mohl odlehčit přetíženým ulicím.

Další oblastí k řešení je vysoká míra přesunu cestujících od chůze k využívání autobusů na velmi krátké vzdálenosti. Tento trend, potvrzený jako statisticky významný, vede k neefektivnímu vytěžování kapacity vozidel a zvyšování provozních nákladů. Město by mohlo zvážit investici do zlepšování infrastruktury pro chodce a zároveň optimalizovat jízdní řády tak, aby primárně zajišťovaly rychlé spojení mezi vzdálenějšími částmi měst a klíčovými uzly. Cílem by mělo být nastavení MHD tak, aby motivovala k jízdě na delší vzdálenosti, zatímco pro krátké přesuny zůstane preferovanou variantou chůze.

Třetí doporučení směřuje k marketingové komunikaci a cílení na specifické socioekonomické skupiny. Výsledky analýzy identifikovaly obyvatele s výučním listem nebo se základním vzděláním jako nejvíce vnímavou skupinu vůči bezplatné MHD. Města by měla své informační kampaně směřovat na tuto část populace a prezentovat bezplatnou městskou hromadnou dopravu nikoliv jako sociální službu, ale jako moderní, ekonomicky výhodnou a časově úspornou alternativu k vlastnictví automobilu. Zároveň je vhodné prozkoumat bariéry u ostatních skupin.

V neposlední řadě je nezbytné zavést systém automatického pravidelného a přesného monitoringu obsazenosti spojů. Vzhledem k rostoucím nákladům je dlouhodobá udržitelnost nulového tarifu podmíněna jeho co největší ekonomickou efektivitou. Zavedení automatických sčítacích systémů ve vozidlech by umožnilo samosprávám pružně reagovat na reálnou poptávku, omezit nevytížené spoje a lépe obhájit vynaložené prostředky před veřejností. Jen skrze data podložené rozhodování a plánování může bezplatná MHD plnit svou roli efektivního nástroje udržitelné mobility, a nikoliv pouze zatěžovat městské rozpočty.

Závěr

Tématem bakalářské práce bylo zhodnocení dopadů zavedení bezplatné městské hromadné dopravy v Litoměřicích a Lovosicích. Hlavním cílem práce bylo posoudit, jak toto radikální dopravní opatření ovlivnilo mobilitu obyvatel a zda vedlo k naplnění očekávaných cílů, tedy ke zvýšení počtu cestujících ve veřejné dopravě a k redukci individuální automobilové dopravy. Motivací k výzkumu byla snaha objektivně zhodnotit efektivitu nulového tarifu, který s sebou nese značné nároky na obecní rozpočty, a identifikovat, které socioekonomické skupiny na tuto změnu reagovaly nejvýrazněji. Cíl práce byl naplněn prostřednictvím kombinace analýzy sekundárních dat samospráv a vlastního dotazníkového šetření.

V teoretické části práce byly vymezeny základní principy udržitelné městské mobility a popsány různé modely bezplatné přepravy v České republice i v zahraničí. Pozornost byla věnována především motivacím měst k zavádění bezplatné MHD, které se často pohybují na pomezí sociální politiky a snahy o ochranu životního prostředí. V metodické části pak byl popsán postup použitý pro sběr dat a zodpovězení výzkumných otázek.

Praktická část práce, založená na analýze dat od 153 respondentů a dlouhodobých statistikách obou měst, přinesla klíčová zjištění. Prvním z nich je potvrzení, že bezplatná MHD v obou lokalitách dosahuje svých cílů v oblasti navýšení přepravní poptávky. Statistické testování prokázalo vysoce významné zvýšení frekvence využívání autobusů po zavedení nulového tarifu, což potvrzují i rekordní počty přepravených osob doložené v sekundárních datech z Litoměřic a Lovosic. Kromě kvantitativního nárůstu uživatelů práce rovněž doložila vysokou subjektivní spokojenost s kvalitou a bezpečností MHD, což vyvrací obavy z degradace úrovně služeb v důsledku bezplatnosti. V tomto ohledu lze konstatovat, že opatření bylo obyvateli přijato pozitivně a vedlo k celkovému oživení zájmu o veřejnou dopravu.

Z hlediska environmentálních cílů a snahy o omezení automobilové dopravy však výsledky nabízejí kritičtější pohled. Statistická analýza neprokázala, že by bezplatné jízdné vedlo k prokazatelnému plošnému poklesu využívání osobních automobilů. Ukázalo se, že hlavní nárůst uživatelů ve veřejné dopravě nepochází z IAD, ale ze skupiny obyvatel, kteří dříve dané trasy absolvovali pěšky. Tento přesun je jedním z hlavních zjištění práce, které poukazuje na to, že samotná nulová cena jízdného MHD bez dalších regulačních opatření vůči automobilům nedokáže změnit hluboce zakořeněné dopravní návyky řidičů.

Výzkum rovněž jasně definoval socioekonomický profil uživatele, který na zavedení bezplatné MHD reagoval nejcitlivěji. Představují jej respondenti s výučním listem či základním vzděláním, u nichž je pravděpodobnost zvýšení intenzity využívání MHD vyšší než u ostatních

skupin. Práce tak potvrzuje primárně sociální rozměr tohoto opatření, ovšem zároveň ukazuje, že bezplatná doprava neslouží pouze jako podpora pro nejvíce znevýhodněné vrstvy. Ukazuje se jako vyhledávaný ekonomický a praktický benefit pro širší vrstvy obyvatel, kterým usnadňuje mobilitu po městě bez nutnosti řešit komplikovanou situaci s parkováním.

Závěrem lze shrnout, že bezplatná městská hromadná doprava v Litoměřicích a Lovosicích představuje funkční nástroj pro zvýšení mobility a sociální dostupnosti služeb, ovšem její schopnost nahradit osobní automobily je zatím omezená. Vzhledem k rostoucím nákladům na provoz bude pro obě města v budoucnu klíčové, zda dokážou nulový tarif propojit s dalšími strategickými kroky v oblasti dopravy. Práce tak poskytuje podklad pro diskusi o tom, že úspěšné dopravní opatření musí být hodnoceno nejen podle počtu cestujících, ale i podle jeho reálného dopadu na snížení ekologické zátěže měst.

Seznam zdrojů

- Albalade, D., Borsati, M., Gragera, A. (2024). Free rides to cleaner air? Examining the impact of massive public transport fare discounts on air quality. *Economics of Transportation*, 40, 100380. <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2024.100380>
- Blättler, K., Wallimann, H., Arx, W. (2024). Free public transport to the destination: A causal analysis of tourists' travel mode choice. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 187, 104166. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104166>
- 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, 1083–1104. <https://doi.org/10.1007/s11116-016-9695-5>
- Dydkowski, G., & Urbanek, A. (2023). The impact of an integrated fare system on the public transport demand: A literature review. *Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie*, 74(146), 16-27. <https://doi.org/10.17402/560>
- Gabaldón-Estevan, D., Orru, K., Kaufmann, C., Orru, H. (2019). Broader impacts of the fare-free public transportation system in Tallinn. *International Journal of Urban Sustainable Development*, 11(3), 332–345. <https://doi.org/10.1080/19463138.2019.1596114>
- Grzelec, K., Hebel, K., Helbin, M., Kołodziejski, H., Wyszomirski, O. (2023). Free fare public transport as a determinate on pupils travel behavior and preferences in their daily travels towards sustainable mobility - the case of Gdynia (Poland). *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*, 121, 89-106. <https://doi.org/10.20858/sjsutst.2023.121.7>
- Höing, N., Louen, C., Kuhnimhof, T. (2025). Mode choice implications of fare-free public transport during the COVID-19 pandemic – Household survey-based results from a German case study. *Case Studies on Transport Policy*, 22, 101586. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2025.101586>
- Huré, M. (2020). La gratuité des transports ou le retour du politique dans le pilotage de l'action publique. L'exemple de Dunkerque. *Transports urbains*, 136(1), 18–22. <https://doi.org/10.3917/turb.136.0018>

- Kębłowski, W. (2020). Why (not) abolish fares? Exploring the global geography of fare-free public transport. *Transportation*, 47, 2807–2835. <https://doi.org/10.1007/s11116-019-09986-6>
- Liang, Y., Wang, D. (2025). Is fare-free public transport effective in improving air quality? Evidence from Fuzhou, China. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 196, 104040. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2025.104040>
- Maciejewska, M., Boussauw, K., Kębłowski, W., Van Acker, V. (2023). Assessing public transport loyalty in a car-dominated society: The case of Luxembourg. *Journal of Public Transportation*, 25, 100061. <https://doi.org/10.1016/j.jpubtr.2023.100061>
- Město Benešov. (2024). *Více spojů a optimalizace tras: MHD Benešov čekají od nového školního roku drobné změny*. Dostupné 26. 3. 2026 z: [Více spojů a optimalizace tras: MHD Benešov čekají od nového školního roku drobné změny: Benešov](#)
- Město Benešov. (2025). *MHD Benešov zahájí každodenní provoz*. Dostupné 26. 3. 2026 z: [MHD Benešov zahájí každodenní provoz: Benešov](#)
- Město Benešov. (2026). *Využití MHD Benešov v roce 2025: stabilní systém s rostoucím počtem cestujících*. Dostupné 26. 3. 2026 z: [Využití MHD Benešov v roce 2025: stabilní systém s rostoucím počtem cestujících: Benešov](#)
- Město Kolín. (2022a). *MHD zdarma – dopravce cestujícím vrátí přeplatky za časové kupony*. Dostupné 26. 3. 2026 z: [MHD zdarma - dopravce cestujícím vrátí přeplatky za časové kupony](#)
- Město Kolín. (2022b). *Zavedení bezplatné MHD by mohlo pomoci dopravě v Kolíně*. Dostupné 26. 3. 2026 z: [Zavedení bezplatné MHD by mohlo pomoci dopravě v Kolíně](#)
- Město Kolín. (2026). *Zavedení bezplatné autobusové dopravě v Kolíně zdvojnásobilo počet cestujících*. Dostupné 26. 3. 2026 z: [Zavedení bezplatné autobusové dopravě v Kolíně zdvojnásobilo počet cestujících](#)
- Město Litoměřice. (2018a). *Dobrá zpráva: MHD bude od května v Litoměřicích zdarma*. Dostupné 25. 3. 2026 z: [Dobrá zpráva: MHD bude od května v Litoměřicích zdarma - www.litomerice.cz](#)
- Město Litoměřice. (2018b). *Jízdné zdarma přilákalo více cestujících MHD*. Dostupné 25. 3. 2026 z: [Jízdné zdarma přilákalo více cestujících MHD - www.litomerice.cz](#)

- Město Litoměřice. (2021). *Plán dopravní obslužnosti města Litoměřice na období 2021–2025*. Dostupné 25. 3. 2026 z: [plan_dopravni_obslužnosti_litomerice.pdf](#)
- Město Litoměřice. (2024). *MHD v Litoměřicích loni přepravilo rekordních 750 tisíc cestujících*. Dostupné 25. 3. 2026 z: [MHD v Litoměřicích loni přepravilo rekordních 750 tisíc cestujících - www.litomerice.cz](#)
- Město Litoměřice. (2026). *Rozklikávací rozpočet – Městský úřad Litoměřice*. Dostupné 25. 3. 2026 z: [Rozklikávací rozpočet - Městský úřad Litoměřice](#)
- Město Lovosice. (2018a). *Autobusy městské hromadné dopravy budou v Lovosicích jezdit zadarmo*. Dostupné 24. 3. 2026 z: [Autobusy městské hromadné dopravy budou v Lovosicích jezdit zadarmo: Lovosice](#)
- Město Lovosice. (2018b). *Městská hromadná doprava zaznamenala více jak dvojnásobný nárůst počtu cestujících*. Dostupné 24. 3. 2026 z: [Městská hromadná doprava zaznamenala více jak dvojnásobný nárůst počtu cestujících: Lovosice](#)
- Město Lovosice. (2025a). *PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA LOVOSICE 2026–2030*. Dostupné 24. 3. 2026 z: [2838311](#)
- Město Lovosice. (2025b). *STRATEGIE ROZVOJE MĚSTA LOVOSICE*. Dostupné 24. 3. 2026 z: [2843195](#)
- Město Lovosice. (2026). *Hospodaření města Lovosice*. Dostupné 24. 3. 2026 z: [Hospodaření města Lovosice: Lovosice](#)
- Město Místek-Frydek. (2020). *PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI území statutárního města FRÝDEK-MÍSTEK na období 2021–2025*. Dostupné 30. 3. 2026 z: [00206BA30039210121104958](#)
- Město Valašské Meziříčí. (2017). *Ve Valašském Meziříčí bude městská hromadná doprava zdarma a pro všechny*. Dostupné 26. 3. 2026 z: [Ve Valašském Meziříčí bude městská hromadná doprava zdarma a pro všechny: Valašské Meziříčí](#)
- Město Valašské Meziříčí. (2019). *Od pondělí bude MHD částečně zpoplatněna*. Dostupné 26. 3. 2026 z: [Od pondělí bude MHD částečně zpoplatněna: Valašské Meziříčí](#)
- Město Valašské Meziříčí. (2020). *Bezmála milion cestujících loni odvezla MHD*. Dostupné 26. 3. 2026 z: [Bezmála milion cestujících loni odvezla MHD: Valašské Meziříčí](#)

- Město Valašské Meziříčí. (2022). *MHD zdarma začne jezdit už 12. června*. Dostupné 26. 3. 2026 z: [MHD zdarma začne jezdit už 12. června: Valašské Meziříčí](#)
- Město Valašské Meziříčí. (2026). *MHD zdarma se ve Valmezu svezl další milion cestujících*. Dostupné 26. 3. 2026 z: [MHD zdarma se ve Valmezu svezl další milion cestujících: Valašské Meziříčí](#)
- Odbor dopravy Lovosice. (2026). *MHD náklady a počet cestujících 2020 – 2025*. Poskytnuto Bc. Vladimírem Krupičkou, vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství
- Sträuli, L. (2024). Fare-Free, not carefree: Care mobilities in a fare-free public transport system in Tallinn. *Mobilities*, 19(4), 686-703. <https://doi.org/10.1080/17450101.2024.2328215>
- 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>
- 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*, 13(1), 35–49. <https://doi.org/10.5719/hgeo.2019.131.3>
- Štraub, D., Kębłowski, W., Maciejewska, M. (2023). From Bełchatów to Żory: Charting Poland's geography of fare-free public transport programmes. *Journal of Transport Geography*, 111, 103650. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103650>
- Tomanek, R. (2017). Free-Fare Public Transport in the Concept of Sustainable Urban Mobility. *Transport Problems: An International Scientific Journal*, 12, 95–105. <https://doi.org/10.20858/tp.2017.12.se.8>
- Yaman, F., Offiaeli, K. (2022). Is the price elasticity of demand asymmetric? Evidence from public transport demand. *Journal of Economic Behavior & Organization*, 203, 318–335. <https://doi.org/10.1016/j.jebo.2022.09.005>

Seznam tabulek

Tabulka 1: Náklady Lovosice	27
Tabulka 2: Náklady Litoměřice	29
Tabulka 3: Rozdělení respondentů dle bydliště, pohlaví a věku	31
Tabulka 4: Rozdělení respondentů dle vzdělání	32
Tabulka 5: Rozdělení respondentů dle zaměstnání / statusu	33
Tabulka 6: Rozdělení respondentů dle možnosti využití automobilu	34
Tabulka 7: Popis výsledků 1. výzkumné otázky	48
Tabulka 8: Rozdíl v dopravním chování mezi městy	49
Tabulka 9: Změna využívání IAD – celkový soubor	50
Tabulka 10: Srovnání přesunu způsobu dopravy – automobil a MHD.....	50
Tabulka 11: Srovnání přesunu způsobu dopravy – pěší a MHD.....	51
Tabulka 12: Faktory ovlivňující zvýšení využití MHD	52

Seznam grafů

Graf 1: Důvody pro nevyužívání městské hromadné dopravy před zavedením nulového tarifu – celkově	34
Graf 2: Důvody pro nevyužívání městské hromadné dopravy po zavedení nulového tarifu – celkově.....	35
Graf 3: Důvody pro nevyužívání městské hromadné dopravy před zavedením nulového tarifu – porovnání měst	36
Graf 4: Důvody pro nevyužívání městské hromadné dopravy po zavedení nulového tarifu – porovnání měst.....	37
Graf 5: Důvody pro využívání městské hromadné dopravy před zavedením nulového tarifu – celkově	38
Graf 6: Důvody pro využívání městské hromadné dopravy po zavedení nulového tarifu – celkově.....	39
Graf 7: Důvody pro využívání městské hromadné dopravy před zavedením nulového tarifu – porovnání měst	40
Graf 8: Důvody pro využívání městské hromadné dopravy po zavedení nulového tarifu – porovnání měst.....	41
Graf 9: Postoje obyvatel ke kvalitě MHD	43
Graf 10: Postoje obyvatel k vybraným parametrům MHD	44
Graf 11: Postoje obyvatel k využívání IAD a MHD v souvislosti s MHD zdarma	45
Graf 12: Postoje obyvatel k ekonomickým dopadům bezplatné MHD.....	46
Graf 13: Postoje obyvatel k dopadu bezplatné MHD na životní prostředí a kvalitu života	47

Seznam příloh

Příloha 1: Dotazník pro respondenty

Příloha 2: Výsledky k VO1 z programu IBM SPSS Statistics

Příloha 3: Výsledky k VO2 z programu IBM SPSS Statistics

Příloha 4: Výsledky k VO3 z programu IBM SPSS Statistics

Příloha 1: Dotazník pro respondenty

Dopady bezplatné městské hromadné dopravy na dopravní chování obyvatel a ekonomiku měst Litoměřice a Lovosice.

Dobrý den,

jmenuji se Lukáš Kunt a jsem studentem Univerzity J. E. Purkyně v Ústí nad Labem. Rád bych Vás požádal o vyplnění krátkého anonymního dotazníku k mé bakalářské práci, která zkoumá dopady zavedení bezplatné MHD na dopravní chování obyvatel Litoměřic a Lovosic.

Vaše odpovědi mi pomohou lépe porozumět tomu, jak MHD zdarma ovlivnila každodenní mobilitu obyvatel. Dotazník je anonymní. Výsledky průzkumu budou použity výhradně pro akademické účely a formulaci doporučení k další podpoře služeb MHD. Vyplnění dotazníku zabere zhruba 10 minut.

V případě dotazů mě můžete kontaktovat na e-mailu lukaskunt@seznam.cz.

Děkuji Vám za čas a ochotu podpořit můj výzkum.

1. Pro jaké město se budou Vaše odpovědi vztahovat?

- Litoměřice
- Lovosice

I. Využívání MHD před zavedením bezplatného jízdného

Městská hromadná doprava (MHD) je v současnosti v Litoměřicích i Lovosicích pro všechny cestující zcela bezplatná. V Lovosicích bylo bezplatné MHD zavedeno od ledna 2018, v Litoměřicích od května 2018, s cílem snížit počet osobních automobilů a zlepšit kvalitu životního prostředí. Následující část dotazníku se zaměřuje na období před zavedením bezplatné MHD, tedy do období, kdy byla jízda zpoplatněná. Prosím Vás, abyste odpovídali podle toho, jak jste MHD tehdy využívali a jak jste vnímali její dostupnost a kvalitu.

2. Jaký byl Váš hlavní způsob dopravy po městě před zavedením bezplatné MHD?

- Auto (řidič)
- Auto (spolujezdec)
- Kolo / koloběžka
- Pěšky
- MHD Není relevantní – v té době jsem v Litoměřicích / Lovosicích nebydlel/a
(Přeskočte na otázku 6)

- Jiné

3. Jak často jste MHD využíval/a?

- Denně (Přeskočte na otázku 5)
- Několikrát týdně (Přeskočte na otázku 5)
- Několikrát měsíčně (Přeskočte na otázku 5)
- Nikdy (Přeskočte na otázku 4)

4. Jaké byly hlavní důvody, že jste MHD nevyužíval/a? (označte prosím vše, co platí)

Zaškrtněte všechny platné možnosti.

- ☐ Jiné způsoby dopravy byly levnější
- ☐ Jiné způsoby dopravy byly rychlejší
- ☐ Jiné způsoby dopravy byly pohodlnější
- ☐ Jízdní řády MHD mi časově nevyhovovaly
- ☐ Byl/a jsem na jiný způsob dopravy zvyklý/á
- ☐ Měl/a jsem zastávku daleko od bydliště
- ☐ Měl/a jsem zastávku daleko od cílového místa
- ☐ Po městě jsem konal/a jen krátké cesty pěšky
- ☐ Jiné: _____

Přeskočte na otázku 6

5. Jaké byly hlavní důvody, že jste MHD využíval/a? (označte prosím vše, co platí)

- ☐ Bylo to levnější než jiné způsoby dopravy
- ☐ Bylo to rychlejší než jiné způsoby dopravy
- ☐ Bylo to pohodlnější než jiné způsoby dopravy
- ☐ Byl/a jsem na tento způsob dopravy zvyklý/á

- ☐ Nemusel/a jsem řešit, kde zaparkuji auto
- ☐ Bylo to pro mě pohodlné
- ☐ Měl/a jsem zastávku blízko bydliště
- ☐ Měl/a jsem zastávku blízko cílového místa
- ☐ Jiné: _____

Přeskočte na otázku 6

II. Využívání MHD zdarma

Další část se týká období po zavedení bezplatné MHD, kdy je doprava dostupná pro všechny zdarma. Otázky se zaměřují na vaše aktuální zkušenosti a názory.

6. Jaký je Váš hlavní způsob dopravy nyní?

- Auto (řidič)
- Auto (spolujezdec)
- Kolo / koloběžka
- Pěšky
- MHD
- Jiné

7. Jak často využíváte MHD nyní po zavedení bezplatného jízdného?

- Denně (Přeskočte na otázku 9)
- Několikrát týdně (Přeskočte na otázku 9)
- Několikrát měsíčně (Přeskočte na otázku 9)
- Nikdy (Přeskočte na otázku 9)

8. Jaké jsou hlavní důvody, že nevyužíváte MHD? (označte prosím vše, co platí)

Zaškrtněte všechny platné možnosti.

- ☐ Jiné způsoby dopravy jsou levnější
- ☐ Jiné způsoby dopravy jsou rychlejší
- ☐ Jiné způsoby dopravy jsou pohodlnější
- ☐ Jízdní řády MHD mi časově nevyhovují
- ☐ Jsem na jiný způsob dopravy zvyklý/á

- ☐ Mám zastávku daleko bydliště
- ☐ Mám zastávku daleko cílového místa
- ☐ Po městě konám jen krátké cesty
- ☐ Jiné: _____

Přeskočte na otázku 10

9. Jaké jsou hlavní důvody, že využíváte MHD? (označte prosím vše, co platí)

Zaškrtněte všechny platné možnosti.

- ☐ MHD je levnější než alternativy
- ☐ MHD je rychlejší než alternativy
- ☐ MHD je pohodlnější než alternativy
- ☐ Jsem tak zvyklý/á
- ☐ Nemusím řešit, kde zaparkuji auto
- ☐ Je to pro mě pohodlné
- ☐ Mám zastávku blízko bydliště
- ☐ Mám zastávku blízko cílového místa
- ☐ Jiné: _____

Přeskočte na otázku 10

III. Hodnocení MHD

V této části Vás prosím o zhodnocení MHD, jak nyní funguje, a o Vaše názory na bezplatnou MHD.

10. Jak hodnotíte kvalitu MHD ve Vašem městě?

- Velmi špatná
- Spíše špatná
- Spíše dobrá
- Velmi dobrá
- Neumím vyhodnotit

11. Jak hodnotíte dostupnost zastávek?

- Velmi špatná
- Spíše špatná
- Spíše dobrá

- Velmi dobrá
- Neumím vyhodnotit

12. Jak hodnotíte četnost a spolehlivost spojů?

- Velmi špatná
- Spíše špatná
- Spíše dobrá
- Velmi dobrá
- Neumím vyhodnotit

13. Jak hodnotíte informovanost o MHD ve Vašem městě (jízdní řády, web, aplikace, zastávky)?

- Velmi špatná
- Spíše špatná
- Spíše dobrá
- Velmi dobrá
- Neumím vyhodnotit

14. Jak hodnotíte bezpečnost (z pohledu kriminality) cestování MHD ve Vašem městě?

- Velmi špatná
- Spíše špatná
- Spíše dobrá
- Velmi dobrá
- Neumím vyhodnotit

15. Domníváte se, že by město mělo i do budoucna udržet MHD zdarma?

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Rozhodně ne
- Neumím odpovědět

16. Jakou finanční úsporu Vám přineslo zavedení MHD zdarma?

- Žádnou
- Malou

- Střední
- Významnou

17. Domníváte se, že finanční prostředky města investované do bezplatné MHD jsou využity efektivně?

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Rozhodně ne
- Neumím odpovědět

18. Využil/a byste MHD více, kdyby se ještě zlepšila (častější spoje, nové linky, moderní autobusy)?

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Rozhodně ne
- Nevím

19. Ovlivnilo zavedení MHD zdarma Vaše rozhodování o využívání auta?

- Ano, uvažuji o tom, že auto nepotřebuji
- Ano, auto využívám méně často
- Ano, využívám častěji
- Ne, auto využívám stejně jako dříve
- Nemám auto

20. Pokud by se MHD v budoucnu znovu zpoplatnila, využíval/a byste ji i nadále?

- Ano, stejně často
- Ano, méně často
- Spíše ne
- Vůbec ne
- MHD nyní nevyužívám

21. Do jaké míry souhlasíte s následujícími tvrzeními?

(1 = rozhodně souhlasím, 5 = rozhodně nesouhlasím)

MHD zdarma přispívá ke snížení individuální automobilové dopravy ve městě.

MHD zdarma je pro obyvatele ekonomicky přínosná.

MHD zdarma má pozitivní dopad na životní prostředí.

MHD zdarma je pro město ekonomicky

MHD zdarma přispívá ke zlepšení kvality života obyvatel.

MHD zdarma motivuje obyvatele města více využívat veřejnou dopravu.

IV. Sociodemografické ukazatele

22. Věk

- 17 let a mladší
- 18–25 let
- 26–35 let
- 36–45 let
- 46–55 let
- 56–65 let
- 66 a více let

23. Pohlaví

- Muž
- Žena
- Jiné, nechci odpovídat

24. Místo bydliště

U možnosti "Jiné" prosím doplňte

- Litoměřice
- Lovosice
- Jiné: _____

25. Nejvyšší dosažené vzdělání

- Základní
- Vyučený/á
- Středoškolské s maturitou
- Vyšší odborné
- Vysokoškolské

26. Zaměstnání / status

- Student
- Zaměstnanec
- OSVČ / podnikatel
- Nezaměstnaný
- Důchodce
- Na mateřské/rodičovské dovolené
- Jiný

27. Máte v domácnosti k dispozici osobní automobil?

- Ano, vlastním osobní automobil
- Ano, automobil vlastní někdo z domácnosti a můžu ho využívat
- Ne, nemáme žádný automobil v domácnosti

28. Vlastníte časové předplatné na jakoukoliv veřejnou dopravu? (označte prosím vše, co platí)

Zaškrtněte všechny platné možnosti

- Ano, na MHD
- Ano, na integrovaný dopravní systém DÚK
- Ano, na vlak (libovolný dopravce)
- Ano, jiné
- Ne

Zdroj: Vlastní zpracování v Google forms

Příloha 2: Výsledky k VO1 z programu IBM SPSS Statistics

Descriptive Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Minimum	Maximum	25th	Percentiles 50th (Median)	75th
Frekvence_Pred	137	,7445	,91579	,00	3,00	,0000	1,0000	1,0000
Frekvence_Nyni	153	1,1765	1,03312	,00	3,00	,0000	1,0000	2,0000

Wilcoxon Signed Ranks Test

Ranks

	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Frekvence_Nyni - Frekvence_Pred			
Negative Ranks	9 ^a	26,72	240,50
Positive Ranks	52 ^b	31,74	1650,50
Ties	76 ^c		
Total	137		

a. Frekvence_Nyni < Frekvence_Pred

b. Frekvence_Nyni > Frekvence_Pred

c. Frekvence_Nyni = Frekvence_Pred

Test Statistics^a

	Frekvence_Nyni - Frekvence_Pred
Z	-5,260 ^b
Asymp. Sig. (2-tailed)	<,001

a. Wilcoxon Signed Ranks Test

b. Based on negative ranks.

		Město		Total
		Litoměřice	Lovosice	
Zmena_Binari	,00	Count	45	40
		% within Město	63,4%	60,6%
	1,00	Count	26	26
		% within Město	36,6%	39,4%
Total	Count	71	66	137
	% within Město	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2- sided)	Exact Sig. (1- sided)
Pearson Chi-Square	,112 ^a	1	,738		
Continuity Correction ^b	,025	1	,874		
Likelihood Ratio	,112	1	,738		
Fisher's Exact Test				,860	,437
N of Valid Cases	137				

a. 0 cells (,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 25,05.

b. Computed only for a 2x2 table

Zdroj: Vlastní šetření zpracované v IBM SPSS Statistics

Příloha 3: Výsledky k VO2 z programu IBM SPSS Statistics

Auto_Ostatni_Pred * Auto_Ostatni_Nyni Crosstabulation

		Auto_Ostatni_Nyni		Total
		,00	1,00	
Auto_Ostatni_Pred	,00	Count	73	83
		% within Auto_Ostatni_Pred	88,0%	100,0%
	1,00	Count	12	54
		% within Auto_Ostatni_Pred	22,2%	100,0%
Total	Count	85	52	137
	% within Auto_Ostatni_Pred	62,0%	38,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	Exact Sig. (2-sided)
McNemar Test		,832 ^a
N of Valid Cases	137	

a. Binomial distribution used.

Auto_MHD_Pred * Auto_MHD_Nyni Crosstabulation

Count

		Auto_MHD_Nyni		Total
		,00	1,00	
Auto_MHD_Pred	,00	9	4	13
	1,00	11	42	53
Total		20	46	66

Chi-Square Tests

	Value	Exact Sig. (2-sided)
McNemar Test		,118 ^a
N of Valid Cases	66	

a. Binomial distribution used.

Pesi_Pred_Bin * Pesi_Nyni_Bin Crosstabulation

Count

		Pesi_Nyni_Bin		Total
		,00	1,00	
Pesi_Pred_Bin	,00	9	1	10
	1,00	29	32	61
Total		38	33	71

Chi-Square Tests

	Value	Exact Sig. (2-sided)
McNemar Test		<,001 ^a
N of Valid Cases	71	

a. Binomial distribution used.

Zdroj: Vlastní šetření zpracované v IBM SPSS Statistics

Příloha 4: Výsledky k VO3 z programu IBM SPSS Statistics

		Variables in the Equation					95% C.I. for EXP(B)	
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	
							Lower	Upper
Step 1 ^a	Pohlavi_Kod(1)	-,334	,490	,463	1	,496	,716	,274
	Vek_Kod			4,003	4	,406		
	Vek_Kod(1)	-2,164	1,319	2,692	1	,101	,115	,009
	Vek_Kod(2)	-,046	,848	,003	1	,956	,955	,181
	Vek_Kod(3)	-,214	,842	,065	1	,799	,807	,155
	Vek_Kod(4)	-1,059	1,028	1,060	1	,303	,347	,046
	Vzdelani_3kategorie			9,462	2	,009		
	Vzdelani_3kategorie(1)	-1,193	,552	4,682	1	,030	,303	,103
	Vzdelani_3kategorie(2)	-2,243	,755	8,826	1	,003	,106	,024
	Status_3kategorie			,355	2	,837		
	Status_3kategorie(1)	-,533	,896	,354	1	,552	,587	,101
	Status_3kategorie(2)	-,008	,830	,000	1	,992	,992	,195
	Ma_Nema_Auto_Kod(1)	,774	,497	2,426	1	,119	2,169	,819
	Financni_Uspora_Kod(1)	1,637	,491	11,118	1	<,001	5,141	1,964
	Constant	-,585	,871	,451	1	,502	,557	
Step 2 ^a	Pohlavi_Kod(1)	-,401	,473	,717	1	,397	,670	,265
	Vek_Kod			4,823	4	,306		
	Vek_Kod(1)	-1,828	1,165	2,461	1	,117	,161	,016
	Vek_Kod(2)	,300	,624	,232	1	,630	1,350	,398
	Vek_Kod(3)	,121	,631	,037	1	,848	1,128	,327
	Vek_Kod(4)	-,721	,696	1,075	1	,300	,486	,124
	Vzdelani_3kategorie			10,134	2	,006		
	Vzdelani_3kategorie(1)	-1,229	,543	5,112	1	,024	,293	,101
	Vzdelani_3kategorie(2)	-2,290	,749	9,343	1	,002	,101	,023
	Ma_Nema_Auto_Kod(1)	,754	,485	2,415	1	,120	2,125	,821
	Financni_Uspora_Kod(1)	1,647	,491	11,230	1	<,001	5,190	1,981
	Constant	-,856	,749	1,308	1	,253	,425	
Step 3 ^a	Vek_Kod			4,963	4	,291		
	Vek_Kod(1)	-1,859	1,170	2,525	1	,112	,156	,016
	Vek_Kod(2)	,226	,617	,135	1	,714	1,254	,374
	Vek_Kod(3)	,059	,626	,009	1	,925	1,061	,311
	Vek_Kod(4)	-,827	,681	1,476	1	,224	,437	,115
	Vzdelani_3kategorie			10,179	2	,006		
	Vzdelani_3kategorie(1)	-1,218	,538	5,123	1	,024	,296	,103
	Vzdelani_3kategorie(2)	-2,281	,745	9,370	1	,002	,102	,024
	Ma_Nema_Auto_Kod(1)	,677	,475	2,036	1	,154	1,968	,776
	Financni_Uspora_Kod(1)	1,529	,469	10,648	1	,001	4,616	1,842
	Constant	-,945	,738	1,637	1	,201	,389	
Step 4 ^a	Vzdelani_3kategorie			9,296	2	,010		
	Vzdelani_3kategorie(1)	-,943	,467	4,078	1	,043	,389	,156
	Vzdelani_3kategorie(2)	-1,958	,671	8,509	1	,004	,141	,038
	Ma_Nema_Auto_Kod(1)	,561	,424	1,749	1	,186	1,753	,763
	Financni_Uspora_Kod(1)	1,441	,442	10,619	1	,001	4,224	1,776
	Constant	-1,267	,531	5,698	1	,017	,282	
Step 5 ^a	Vzdelani_3kategorie			10,057	2	,007		
	Vzdelani_3kategorie(1)	-1,096	,451	5,903	1	,015	,334	,138
	Vzdelani_3kategorie(2)	-1,920	,661	8,441	1	,004	,147	,040
	Financni_Uspora_Kod(1)	1,480	,438	11,403	1	<,001	4,393	1,861
	Constant	-,976	,472	4,284	1	,038	,377	

a. Variable(s) entered on step 1: Pohlavi_Kod, Vek_Kod, Vzdelani_3kategorie, Status_3kategorie, Ma_Nema_Auto_Kod, Financni_Uspora_Kod.

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	34,404	11	<,001
	Block	34,404	11	<,001
	Model	34,404	11	<,001
Step 2 ^a	Step	-,356	2	,837
	Block	34,048	9	<,001
	Model	34,048	9	<,001
Step 3 ^a	Step	-,724	1	,395
	Block	33,323	8	<,001
	Model	33,323	8	<,001
Step 4 ^a	Step	-6,588	4	,159
	Block	26,735	4	<,001
	Model	26,735	4	<,001
Step 5 ^a	Step	-1,739	1	,187
	Block	24,996	3	<,001
	Model	24,996	3	<,001

a. A negative Chi-squares value indicates that the Chi-squares value has decreased from the previous step.

Zdroj: Vlastní šetření zpracované v IBM SPSS Statistics