

Univerzita Karlova v Praze  
Právnická fakulta  
Katedra správního práva a správní vědy

Vojtěch Budinský

**Poskytování veřejných služeb v integrovaných  
dopravních systémech**

Diplomová práce

Vedoucí práce diplomové práce: JUDr. Ing. Josef Staša, CSc.

Roztoky září 2014

Čestné prohlášení:

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracoval samostatně, všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány a práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Roztokách dne:

Podpis:

### Poděkování:

Rád bych poděkoval JUDr. Ing. Josefu Stašovi, CSc. za vedení mé diplomové práce, cenné rady a odborný dohled. Zároveň bych rád poděkoval PhDr. Vítu Caltovi a Mgr. Michalu Přikrylovi za inspiraci k zpracování tohoto tématu a za rady a vhled do problematiky spojené s Pražskou integrovanou dopravou.

## Obsah

Úvod.....	6
1. Veřejná služba, pojem, koncepce, rozsah.....	9
1.1 Přeprava cestujících.....	10
1.2 Poštovní služby.....	10
1.3 Energetika.....	13
1.3.1 Poplatek za distribuci.....	14
1.3.2 Měsíční poplatek za rezervovaný výkon.....	14
1.3.3 Příspěvek na podporované zdroje.....	15
1.3.4 Poplatek za systémové služby.....	15
1.3.5 Poplatek operátorovi trhu.....	15
1.3.6 Daň z elektřiny.....	15
1.4 Odpadové a vodní hospodářství .....	16
1.5 Veřejnoprávní vysílání.....	18
1.6 Širokopásmová infrastruktura.....	19
1.7 Zdravotní péče.....	20
1.8 Školství.....	22
1.9 Kultura, sport a volnočasové aktivity.....	23
2. Veřejná hromadná doprava, integrovaný dopravní systém, Pražská integrovaná doprava.....	24
2.1 Veřejná hromadná doprava.....	26
2.1.1 Historický vývoj veřejné hromadné dopravy.....	26
2.1.2 Veřejná hromadná doprava dnes.....	29
2.2 Integrovaný dopravní systém.....	30
2.2.1 Historie integrovaných dopravních systémů ve světě.....	30
2.2.2 Vývoj integrovaných dopravních systémů v České republice.....	31
2.3 Pražská integrovaná doprava.....	35
2.3.1 Historický vývoj městské hromadné dopravy v Praze.....	35
2.3.2 Historický vývoj Pražské integrované dopravy.....	39
2.3.3 Pražská integrovaná doprava dnes.....	42
3. Zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících .....	45
4. Financování prokazatelné ztráty.....	46

5. Postavení stran.....	50
6. Případová studie.....	51
6.1 Představení města Roztoky.....	51
6.2 Železniční doprava.....	52
6.3 Autobusová doprava .....	53
6.4 Shrnutí.....	57
7. Problematika politická.....	58
8. Závěry.....	59
8.1 Město Roztoky .....	59
8.2 Pražská integrovaná doprava.....	60
8.3 Legislativní změny a státní koncepce.....	61
Seznam zkratk.....	62
Resume.....	63
Klíčová slova.....	64

## Úvod

„Ukončete, prosím, nástup, dveře se zavírají, příští stanice Hradčanská, přestup na linky S a další vlakové spoje“. První část tohoto hlášení, které již někteří z nás při cestě metrem už ani nevnímají, je pro mnohé cizince prvním setkáním se zřetelnou českou větou, když nastoupí v naší metropoli do metra. Pro mnohé to může být i symbolem pražské podzemní dráhy. Pro tuto práci je ovšem mnohem důležitější část druhá. Ta nám říká, že na další stanici je možné přestoupit na příměstské vlaky systému zvaného Esko<sup>A</sup>, které však provozují v největší míře České dráhy, nikoliv Dopravní podnik hlavního města Prahy. Je nutné si položit otázku: „Proč dělá dopravní podnik reklamu cizí společnosti, která by mu mohla být konkurentem a ubírat cestující jeho spojům?“. Když se nad touto otázkou zamyslíme, mohlo by nás napadnout, že se dopravci domnívají, že vzájemná reklama povede k vyššímu počtu cestujících pro všechny. S touto myšlenkou přišli již v 19. století soukromí provozovatelé jednotlivých linek metra v Londýně, kteří vydávali společné mapy na společné náklady a dokonce do map zakreslovali i tratě společností, které na jejich tvorbu nechtěly přispět.

Dnes ale není 19. století, drtivá většina městské a příměstské dopravy není provozována na vlastní podnikatelské riziko, ale v režimu veřejné služby. Pod tímto termínem se skrývají tři vzájemně nesouvisející oblasti. Jde o službu zaměstnanců veřejné správy nebo o práci nezaměstnaných a nabídku práce od obcí pro tyto osoby nebo o veřejnou službu, kterou můžeme označit i termíny služba obecného zájmu nebo služba ve veřejném zájmu. Obecně se jedná o služby, které jsou zajišťovány ve prospěch určité skupiny občanů nebo společnosti jako celku, a jsou ze strany orgánů veřejné správy považovány za nezbytné z důvodů kulturních, sociálních nebo společenských. Důležitým znakem veřejné služby je, že pokud by nebyla finančně podporována veřejnými subjekty, nebyla by poskytována na trhu vůbec, nebo by byla poskytována v nižší kvalitě či rozsahu.

Dalo by se říci, že veřejná služba je tu od nepaměti. Již v dávných dobách knížat a králů se panovník staral o stavbu cest a stezek. I v dnešní není pochyb, že doprava, a tím spíše veřejná hromadná doprava, patří do veřejné služby. Každá společnost nahlíží na rozsah veřejné služby rozdílně. V první kapitole o veřejné službě se pro ilustraci

podrobněji podívám i na jiné oblasti, které do veřejné služby z pohledu našeho kulturního rámce patří.

Druhým důležitým termínem v této práci, který se skrývá v upozornění na možnost přestupu v citovaném hlášení v metru, je integrovaný dopravní systém<sup>1</sup>. Na rozdíl od veřejné služby se s tímto termínem v České republice setkáváme prakticky až od devadesátých let minulého století. Existence dopravních systémů je logickým vyústěním snahy o co nejlepší dopravní obslužnost, ať již jde o obslužnost základní nebo ostatní, byť ta může značně přesahovat tu základní<sup>2</sup>. Nejedná se samozřejmě o český vynález, nýbrž o porevoluční převzetí praxe ze západních zemí. V mnohých bohatých zemích západní Evropy je veřejná doprava na velice vysoké úrovni a obyvatelé těchto zemí ji využívají ve velké míře, i když by pro ně nebylo z finančního hlediska velkou zátěží jet vlastním automobilem.

Integrovaný dopravní systém ztraktivňuje i pro další potenciální cestující veřejnou dopravu tím, že jim umožňuje cestovat na jeden jízdní doklad různými dopravními prostředky. Ty mohou provozovat rozličné společnosti, cestující tak mohou vybrat, zda do práce pojedou přívozem a vlakem a domů metrem a autobusem. I když může být každý dopravní prostředek provozován jinou společností, pro cestující platí pravidlo: jedna cesta, jedna jízdenka, jedny pravidla<sup>3</sup>. Díky tomu, že cestující nemusí řešit zbytečné obtíže, kupovat si různé jízdenky, mít plnou peněženku kartiček, tak tím spíše nechají svá auta doma nebo s nimi dojedou na parkoviště. Ta mohou být provozována v rámci systému a cestující dále pokračují veřejnou dopravou. Dalšími výhodami, v porovnání s individuální dopravou, které integrovaný systém nabízí, jsou i mnohdy kratší doba cesty, nižší cena a ve výsledku i příznivější dopad na životní prostředí.

Třetím termínem, který si zaslouží podrobnější vysvětlení, je dopravní obslužnost. Tu můžeme rozlišit na základní a ostatní, neboli nadstandardní.

---

<sup>1</sup> Termín integrovaný dopravní systém v našem právním řádu nenajdeme. Zákon 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících uvádí ve svém §6 termín integrované veřejné služby v přepravě cestujících. Jedná se o termín přejatý z Nařízení Evropského parlamentu a rady č. 1370/2007. V praxi se nejčastěji používají v názvech systémů spojení integrovaná doprava nebo integrovaný dopravní systém.

<sup>2</sup> Zákon č. 194/2010 Sb. zrušil pojmy základní dopravní obslužnost a ostatní dopravní obslužnost. Nově zavádí termíny dopravní obslužnost státu, kraje a obce. Vzhledem k tomu, že tyto termíny považují pro tuto práci za nevhodné a nejasné, budu nadále používat termíny základní dopravní obslužnost a ostatní dopravní obslužnost, i když byly tímto zákonem k 1. 7. 2010 zrušeny.

<sup>3</sup> Mnohdy shodné i přepravní podmínky pro celou cestu, ale někdy existují pro určité dopravce výjimky. V PIDu se jedná o železniční dopravce.

Zákon 194/2010 Sb. definuje ve svém druhém paragrafu dopravní obslužnost takto: „Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu“. Základní dopravní obslužnost území veřejnou dopravou je v dnešní době natolik důležitá, že je považována za součást základních sociálních práv občana EU. Konkrétně je možné ji podřadit pod článek 36 Listiny základních práv Evropské unie, který se nazývá Přístup ke službám obecného hospodářského zájmu. Současná platná úprava hovoří o dopravní obslužnosti státu a kraje, které můžeme pro lepší pochopení označit za základní dopravní obslužnost. Dopravní obslužnost obce je dle odstavce 3 §3 zákona 194/2010 Sb. dopravní obslužností nad rámec dopravní obslužnosti kraje, dříve nazývaná ostatní dopravní obslužnost. Při použití čistě jazykového výkladu bych považoval za dopravní obslužnost obce<sup>4</sup> například spoje v období malé přepravní poptávky nebo do míst, kam cestují především turisté. Avšak ostatní dopravní obslužnost může svým rozsahem někdy silně přesahovat dopravní obslužnost základní. Možná by byly srozumitelnější termíny dopravní obslužnost, kterou je ochoten financovat kraj (stát) a dopravní obslužnost, kterou je ochotna financovat obec.

Cílem této diplomové práce je analýza stavu veřejné služby v integrovaných dopravních systémech v České republice s hlavním zaměřením na systém Pražské integrované dopravy, v rámci které se nachází město Roztoky, ve kterém bydlím. Případová studie, která je součástí této práce, se zaměřuje právě na přínosy a náklady pro toto město na severním okraji Prahy. Výsledkem, kromě analýzy stavu, budou i doporučení a návrhy na legislativní úpravy v této oblasti, návrhy na koncepční změny poskytování veřejné dopravy a finanční úspory pro integrovaný systém i přímo pro město Roztoky. Vzhledem k tomu, že se jedná o cíl praktický, a doufám, že i využitelný, tak jsem jako metodu práce nezvolil pouze pohled na právní úpravu a suchý popis stavu, ale nahlédl jsem do praxe u nás i v zahraničí, do historie vývoje veřejné

---

<sup>4</sup> Zde vidím hlavní důvod, proč považuji současnou terminologii za nešťastně zvolenou. V této práci se převážně zabývám dopravní obslužností jednoho města (obce) a ze současných termínů by se zdálo, že se jedná o obslužnost rozdílných území. Na straně jedné o obslužnost většího celku a na straně druhé obce samotné. Ve skutečnosti tomu tak ale není.



dopravy a zaměřil jsem se i na externality, které nám toto rozhodnutí veřejné správy přináší do našeho života. Tato práce odpovídá právnímu stavu k 28. září 2014.

## **1. Veřejná služba, pojem, koncepce, rozsah**

Pojem veřejná služba se týká oblastí, které společnost považuje za nezbytné poskytování alespoň v určitém základním rozsahu. V různých zemích a kulturních oblastech se může náhled na to, co by mělo a co by nemělo být veřejnou službou, silně lišit. V závazku veřejné služby jsou poskytovány služby obecného veřejného zájmu. Protože pojem obecný veřejný zájem je pojmem abstraktním, vypůjčím si několik oblastí, v nichž je možné identifikovat služby obecného zájmu dle Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže<sup>B</sup>

Příklady oblastí:

- přeprava cestujících
- poštovní služby
- energetika
- odpadové a vodní hospodářství
- veřejnoprávní vysílání
- širokopásmová infrastruktura
- zdravotní péče

Tento výčet rozhodně není úplný. Obecně chápeme veřejnou službu jako službu občanovi. Dle mého názoru je možné za veřejnou službu považovat i další oblasti, které jsou na první pohled víceméně komerční, ale i služby, které považujeme za plnění základních funkcí státu. V první kategorii se může jednat například o činnost divadel, muzeí, zoologických zahrad, kin nebo podporu jiných kulturních akcí. Patří sem i sportovní a jiné volnočasové aktivity, které mnohdy veřejná správa podporuje nebo přímo provozuje. V kategorii druhé se naopak nachází školství, které považují za natolik důležité, že mu také věnují samostatnou podkapitolu nebo například fungování Czech POINTU a portálu veřejné správy<sup>C</sup>.

## 1.1 Přeprava cestujících

V přehledu ÚOHS je na prvním místě příkladů uvedena přeprava cestujících, kterou se primárně zabývám v této práci. Dopravou se budu zabývat až v následující kapitole.

## 1.2 Poštovní služby

Druhé v pořadí v přehledu ÚOHS jsou poštovní služby. Na základě směrnice 2008/6/ES<sup>D</sup> byl v České republice liberalizován trh novelou zákona o poštovních službách č. 29/2000 Sb. v nejzazším možném termínu k 1. 1. 2013. Směrnice si klade za cíl zvýšení konkurence v oblasti poskytování poštovních služeb, a tím snížení cen, a zvýšení efektivity při nezměněné úrovni kvality poskytovaných služeb<sup>E</sup>. K prvnímu lednu roku 2013 byla liberalizována poslední oblast a to trh poštovních listovních zásilek do 50 gramů hmotnosti a 18 Kč ceny. Tento segment zásilek se nám může zdát nevýznamný, protože dopisů občané posílají stále nižší množství, ale zdání klame. V této kategorii zásilek přepravila Česká pošta dle údajů z roku 2011<sup>F</sup> téměř půl miliardy zásilek. Při ceně kolem 10 korun za zásilku tvoří tento segment poštovního trhu po Českou poštu přibližně čtvrtinu jejího obratu<sup>G</sup>. O tento trh se nyní rozpoutal konkurenční boj. Zejména společnosti Mediaservis a Česká distribuční mají za cíl získat v nejbližší době 5 % tohoto trhu. Tyto soukromé společnosti ale nemají zájem o přepravu jednotlivých zásilek z různých míst České republiky, ale o služby pro velké společnosti. V dnešní době se jedná v oblasti adresných zakázek hlavně o faktury a vyúčtování, které dnes v klasické poštovní schránce nacházíme vedle neadresných letáků nejčastěji.

Pro mnohé je dodnes pošta výspou civilizace a spojení se světem. Pro Českou poštu je doručování jednotlivých zásilek a provozování poboček v řídké obydlených oblastech ztrátovou záležitostí. Do konce roku 2012 měla Česká pošta na tento typ zásilek monopol. Díky tomu mohla kompenzovat ztráty, které jí vznikaly doručováním nevýdělečných zásilek těmi výdělečnými. S dokončením liberalizace poštovního trhu nelze očekávat, že soukromé společnosti budou doručovat i do oblastí, které jsou pro ně

prodělečné. Situace se dá přirovnat k novým soukromým železničním nebo autobusovým dopravcům, kteří jezdí pouze na trasách s velkou poptávkou a jak by řekli někteří jejich kritici „vyzobávají rozinky“. Na Českou poštu tím zbývají zásilky, které jsou ztrátové. Pokud by byla Česká pošta neregulovaným komerčním podnikem, je logické, že by tuto činnost neprovozovala. V tomto okamžiku musí zakročit stát a zaručit, že tato veřejná služba bude zajišťována na celém území České republiky. Proto stát v zákoně o poštovních službách určil, že některé služby patří mezi základní poštovní služby a Česká pošta je musí poskytovat<sup>H</sup>. Při poskytování těchto služeb dochází ke ztrátě, kterou je nutné poště kompenzovat. Pošta vyčíslila ztrátu vzniklou poskytováním základní poštovní služby za rok 2013, první rok plně liberalizovaného trhu, částkou 1,7 miliardy korun<sup>I</sup>. Tato ztráta má být poště hrazena z kompenzačního fondu, který by měl vzniknout ještě letos. Do fondu by měli přispívat nejenom konkurenti České pošty, ale i pošta samotná. Povinnost přispívat budou společnosti s ročními výnosy vyššími než 10 milionů korun. Dle odhadů pošty bude její příspěvek přibližně 80 % z celkových příjmů fondu na kompenzování ztráty z poskytování základních poštovních služeb. Konkurenci se logicky nutnost dělení se o svůj zisk s Českou poštou nelíbí. Pokud by byla částka 1,7 miliardy Českým telekomunikačním úřadem potvrzena, připadlo by na konkurenty pošty přibližně 340 milionů korun. Dle vyjádření generálního ředitele společnosti DPD by se tato přepravní společnost mohla podílet na odvodu do kompenzačního fondu částkou ve výši 80 milionů korun, což jsou dvě třetiny jejího ročního zisku. Kompenzační platby nejsou v Evropě ničím neobvyklým. Od roku 2012, kdy došlo k liberalizaci trhu na Slovensku, se podílí, kromě pěti soukromých poskytovatelů, také stát. Slovenský telekomunikační úřad navrhuje za loňský rok kompenzaci v přepočtu ve výši 190 milionů korun. Vedle samotné podstaty a existence plateb do kompenzačního fondu je problematičtější stanovení výše ztráty z provozu základní poštovní služby. Vzhledem k velikosti firmy, jakou pošta je, a struktuře poskytovaných služeb, považuji za velice složité oddělit náklady a příjmy spojené s poskytováním základních poštovních služeb, tedy oné ztrátové činnosti. Určitě se již každému stalo, že mu byla při vyzvedávání balíčku nabídnuta nějaká nepoštovní služba, ať již se jednalo o předplacenou mobilní kartu, pojištění nebo žvýkačky. To samé se může stát i při setkání s poštovním doručovatelem. Podle jednoho rozhovoru s doručovatelkou v Roztokách vím, že součástí „plánu“

každého doručovatele České pošty je prodej nepoštovních služeb, na které jsou navázány odměny pro zaměstnance. Pošta tedy poskytuje základní poštovní služby a nabízí další nepoštovní služby najednou. Dalším problémem je, že není prakticky možné stanovit, jestli pošta zajišťuje základní poštovní služby efektivně. Domnívám se, že není v silách ČTU, ani konkurence posoudit, jestli jsou náklady na provoz poboček a doručování zásilek vyčísleny správně. Těžko lze v tak velké měřítku například posuzovat výhodnost pronájmu prostorů na pobočku, využití vozového parku a podobně<sup>5</sup>.

Vzhledem k tomu, že se jedná o první úhradu ztráty, není možné určit, jestli je částka adekvátní a a v jaké výši bude schválena. Je na ČTU, aby částku přezkoumal a rozhodl. Pro srovnání je možné použít již zmíněné Slovensko. Slovenská pošta žádá za loňský rok přibližně desetinovou částku v porovnání s Českou poštou a za rok 2012 (první rok liberalizace) žádala v přepočtu 335 milionů korun, přičemž Slovensko má přibližně polovinu obyvatel ve srovnání s Českou republikou. Na Slovensku je jedním z přispěvatelů na základní poštovní služby stát. Zapojení státu do úhrad se nabízí jako řešení i v České republice.

Konkurence České pošty také vidí zvýhodnění pošty v tom, že je jako držitel poštovní licence ze zákona osvobozena od platby DPH ze základních poštovních služeb<sup>1</sup>. Asociace alternativních poštovních operátorů argumentuje, že se do této kategorie zahrnují i komerční zásilky, neboli hromadná podání firem. Tento stav není v rozporu s právem českým, ani s právem EU, ale dle poštovních operátorů narušuje trh<sup>6</sup>. Podle mluvčího České pošty: „Skutečnost, že se podle evropského práva neuplatňuje u základních poštovních služeb DPH, v sobě nese sociální aspekt. Tyto definované služby charakterizuje jejich všeobecná dostupnost, a to jak územní, tak cenová. Právě cenové zatížení prostřednictvím uplatnění DPH by mělo dopad téměř výhradně na koncového zákazníka“.

Dle mého názoru je oblast poštovních služeb vedle dopravy jednou z nejsložitějších problematik v oblasti veřejné služby. Vzhledem k nezbytnosti poskytování poštovních služeb obyvatelstvu není možné omezit poštovní služby pod určitou mez. Nelze očekávat, že soukromé společnosti budou ze své vlastní vůle

---

<sup>5</sup> V České republice připadá přibližně 3200 obyvatel na jednu pobočku pošty, v Rakousku 4600 a v Německu dokonce 6500

<sup>6</sup> Do prvního dubna 2011 byla pošta osvobozena od DPH u všech poštovních služeb. Po změně v §52 zákona o DPH (235/2004 Sb.) se osvobození vztahuje pouze na základní poštovní služby.

poskytovat služby v rozsahu, v jakém je poskytuje Česká pošta. Je možné vést diskusi o optimalizaci poštovní sítě, případně o privatizaci tohoto státního podniku. I po privatizaci by ale pošta musela zůstat poskytovatelem základních poštovních služeb a prokazatelná ztráta z této činnosti by musela být poště kompenzována. Pokračovat může rozvoj franšízových poboček buď plnohodnotných nebo poštovních výdejen umístěných například na městském úřadě, v restauraci nebo v obchodě<sup>K</sup>. Vyloučit nelze ani zánik České pošty nebo její rozpad na více společností, které by se mohly spolu s dalšími konkurenty ucházet o provozování poštovních služeb v závazku veřejné služby na základě výběrových řízení pro určité území nebo celé území České republiky. Stát by garantoval ceny a úroveň základních poštovních služeb a zastřešoval by organizačně fungování systému a členství ve Světové poštovní unii.

### **1.3 Energetika**

Energetika je pro dnešní společnost jednou z velice důležitých veřejných služeb. Na elektřině je naše civilizace závislá, proto je nutné tuto službu poskytovat, a to ve veřejném zájmu. Spolu s dalšími službami, jako jsou odpadové hospodářství, vodárenství nebo plynárenství, se jedná o služby, které neodmyslitelně k modernímu způsobu života patří. Nikomu by neměly být tyto služby upírány. Po revoluci došlo k privatizaci mnohých poskytovatelů těchto služeb<sup>L</sup>. Služby nabízejí dnes již převážně soukromí poskytovatelé, kteří musí mít, jako ti veřejní, stejné podmínky. V energetice a plynárenství došlo k oddělení distribuce a výroby elektřiny a plynu<sup>M</sup>.

V současnosti se celková cena elektřiny (obdobně je to u plynu) skládá ze dvou složek. Jednou je komerční složka, cena samotné elektřiny. Jedná se o tržní cenu, kterou stanovuje trh na základě poptávky a nabídky. Liberalizace trhu započala, jak je obvyklé, na půdě Evropské unie. Směrnice Evropského parlamentu a rady 96/92/ES o společných pravidlech vnitřního trhu s elektřinou byla implementována do Energetického zákona č. 458/2000 Sb<sup>N</sup>. Otevírání trhu probíhalo postupně<sup>O</sup> od velkoodběratelů až po domácnosti mezi lety 2002 a 2006. Od té doby si může každý odběratel vybrat svého dodavatele elektřiny na základě ceny silové elektřiny, pobočkové sítě, případně jiných výhod, které jsou pro koncového odběratele klíčové. Druhou složkou, která tvoří výslednou cenu, jsou státem regulované položky.

Jedná se o:

- poplatek za distribuci
- měsíční poplatek za rezervovaný příkon
- příspěvek na podporované zdroje
- poplatek za systémové služby
- poplatek Operátorovi trhu
- daň z elektřiny

### **1.3.1 Poplatek za distribuci**

Distributoři elektřiny se zabývají dodávkou elektřiny, jde tedy o fyzický přenos elektřiny ke koncovým zákazníkům. Jsou vlastníky elektrického vedení. Protože není žádoucí, aby nad našimi hlavami vedlo velké množství různých kabelů a drátů, jako v zemích třetího světa, má každé území svého jediného distributora. Distributor je pevně daný a není možné ho změnit. V České republice jsou tři distributoři<sup>7</sup>. Poplatky za distribuci elektřiny jsou stanoveny rozhodnutím Energetického regulačního úřadu a jsou vázány na spotřebu elektřiny. Tento poplatek navyšuje cenu elektrické energie až o 40 %.

### **1.3.2 Měsíční poplatek za rezervovaný výkon**

Tento poplatek slouží k uhrazení nákladů spojených s tím, že distributor nám na základě hodnoty jističe v domácnosti garantuje rezervovaný výkon k odběru. I pokud by za celé období odběratel nespotřeboval žádnou elektřinu, musí tento poplatek uhradit.

---

<sup>7</sup> E.ON Distribuce – jižní Čechy, jižní a střední Morava  
PREdistribuce – Praha a blízké okolí  
ČEZ Distribuce – zbytek ČR

### **1.3.3 Příspěvek na podporované zdroje**

Součástí společenské odpovědnosti v dnešní době je i ohled na životní prostředí. Z tohoto důvodu vyspělé státy podporují obnovitelné zdroje energie, známé pod v poslední době až hanlivým názvem „zelená elektřina“. Mezi podporované obnovitelné zdroje patří fotovoltaická, větrná nebo vodní energie. Také se může jednat o využití bioplynu nebo geotermální energie. Zákon č. 17/1992 Sb. o životním prostředí definuje obnovitelné zdroje v §7 odstavci 2 takto: „Obnovitelné přírodní zdroje mají schopnost se při postupném spotřebovávání částečně nebo úplně obnovovat, a to samy nebo za přispění člověka.“ Bohužel někdy bývá cesta do pekel dlážděná dobrými úmysly<sup>P</sup>. U nás tak nastala situace, kdy byla fotovoltaická energie velmi štědře dotována a návratnost takové investice byla tak rychlá, že se počet fotovoltaických elektráren skokově zvýšil. Tyto dotace musí na svých bedrech nést koncoví spotřebitelé podle spotřeby. Nechci raději ani pomýšlet na situaci, že takový stav není výsledkem dobře míněného úmyslu, nýbrž dobře promyšleného zlého úmyslu.

### **1.3.4 Poplatek za systémové služby**

Poplatek za systémové služby se hradí společnosti ČEPS, což je provozovatel celostátní přenosové soustavy, která propojuje v prvním bodě uvedené soustavy jednotlivých distributorů. Poplatek se opět váže na spotřebovanou energii.

### **1.3.5 Poplatek operátorovi trhu**

Operátor trhu s elektřinou zajišťuje organizaci trhu a obstarává mimo jiné záležitosti spojené s přechodem k jinému dodavateli. Na jeho stránkách je možné nalézt seznam všech účastníků trhu<sup>Q</sup>.

### **1.3.6 Daň z elektřiny**

Osobně považuji tuto daň za formu spotřební daně. Zavedl ji zákon 261/2007 Sb. o stabilizaci veřejných rozpočtů, který transponuje směrnici Směrnice Rady 2003/96/ES. Svou povahou a pevně stanovenou hodnotou vyjádřenou nikoliv v %, ale v částce v korunách se dle mého názoru nijak výrazně neliší od spotřebních daní na tabákové výrobky, líh a pohonné hmoty. Její označení za ekologickou daň považuji pouze za jakýsi zastírací manévr.

Regulované položky mohou tvořit ve vyúčtování výrazně vyšší částku, než je samotná cena silové elektřiny. Z přehledu, který jsem uvedl, je vidět, že dodávka elektřiny<sup>8</sup> není prostou záležitostí, kdy by stačilo položit kabely nebo postavit vedení a měřit, kolik energie odběratel spotřeboval. Na základě práva EU byl náš trh liberalizován. Zákazníci si mohou vybrat svého dodavatele podle svých požadavků. Neznamená to ovšem, že by se tím oddělili od svého vedení a připojili se k jinému. Nadále je trh s elektřinou silně regulovaným trhem. Je na státu, aby zajistil obyvatelstvu a dalším spotřebitelům tuto veřejnou službu. Stát zřídil energetický regulační úřad, který dohlíží na činnost a fungování na tomto trhu. Bez dohledu a zásahů státu by trh s elektřinou tak, jak je žádoucí, nefungoval. Je možné vést diskusi o míře zásahů států do tohoto trhu.

### **1.4 Odpadové a vodní hospodářství**

Odpadové a vodní hospodářství jsou dvě oblasti veřejné služby, které jsem se rozhodl spojit, protože si ve většině případů koncový uživatel těchto služeb nemůže vybrat jejich poskytovatele. Z pohledu uživatele v této oblasti veřejné služby nepanuje konkurence. Přesto si poskytovatelé služeb konkurují, aby získaly zakázky na tyto služby od obcí, které je objednávají pro své občany.

V oblasti vodárenství existují tři přístupy k provozu vodovodů a kanalizací. V prvním může obec provozovat tuto službu zcela sama. V tomto případě má obec

---

<sup>8</sup> U zemního plynu je stav až na drobné odlišnosti prakticky totožný, u dodávek vody k liberalizaci trhu ještě nedošlo. Je tomu tak hlavně z důvodu nepropojenosti vodovodních systémů a složitějšímu transportu vody získané na případné burze nebo na jiných místech. Ani v tomto případě se nedá vyloučit do budoucna překonání těchto úskalí a vzniku konkurenčního trhu.



plnou kontrolu nad vodovodem, nevýhodou však může být nedostatek odborných zkušeností nebo vysoké náklady na správu a provoz při relativně nízkém počtu zákazníků. Druhý model využívá možnosti pronájmu infrastruktury externí společnosti na základě veřejné soutěže, která má znalosti ve vodárenství a díky své velikosti může dosáhnout lepších cen při objednávkách údržby nebo u investic do infrastruktury. Výhodou tohoto modelu je, že obci nadále zůstává kontrola nad výší vodného a stočného<sup>R</sup>. V obou těchto modelech je výhodou, že obec je vlastníkem infrastruktury a může žádat o dotace z Evropské unie, v druhém případě může spolupráce s nájemcem přinést i zjednodušení žádostí o prostředky z těchto fondů. Smluvně je také možné se domluvit na spoluúčasti na investicích do vodovodní sítě a podobně. Ač je vodovod v majetku obce, koncový zákazník jedná přímo se společností provozující vodovodní síť a této společnosti také platí své faktury za služby.

Přístup třetí spočívá v privatizaci nebo pronájmu vodovodů bez veřejné soutěže. Tento model je nevýhodný v tom, že při nevhodně uzavřených smlouvách může dojít k uzavření přístupu k fondům Evropské unie<sup>S</sup>, protože nedojde ke splnění podmínek nutných k udělení dotace. Pro zajímavost je možné uvést, že soukromý sektor zajišťuje ve světě jen deset procent vodohospodářských služeb<sup>T</sup>. V každém případě se jedná o veřejnou službu, kterou je nutné regulovat, ať už prostřednictvím provozování služeb samotnými obcemi nebo smluvním přenesením na soukromé společnosti. Plné zanechání tohoto odvětví soukromým společnostem se mi jeví jako nežádoucí, neboť voda není komoditou, která by primárně měla sloužit k tvorbě zisku<sup>U</sup>.

U odpadového hospodářství je situace obdobná. Občané si nemohou vybrat, kdo se bude likvidací jimi vyprodukovaných odpadů zabývat. Ze zákona 185/2001 Sb. o odpadech vyplývá, že původcem odpadu nejsou fyzické osoby nepodnikající, ale obec, která se zároveň okamžikem odložení odpadu na místě k tomu určeném stává jeho majitelem<sup>9</sup>. Občané vytvářejí komunální odpad, nejsou však jeho původcem. Ze zákona je obec povinna stanovit místa, kde mohou fyzické osoby odkládat komunální odpad a zároveň stanovit místa, kde je možné odkládat nebezpečný komunální odpad. Občané jsou povinni odpad na tato místa odkládat.

Nejběžnějším řešením je systém svozu obsahu popelnic, případně kontejnerů. V některých oblastech, kupříkladu hůře dostupných, se volí metoda dodání pytlů, které

---

<sup>9</sup> §4 odstavec 1) písmeno w) : původcem odpadů ... a dále obec od okamžiku, kdy nepodnikající fyzická osoba odpad odloží na místě k tomu určeném; obec se současně stane vlastníkem tohoto odpadu.

po naplnění mohou občané na příslušných místech odevzdat. Za provozování této služby si může obec nárokovat paušální poplatek za provoz systému svozu. Prakticky se poplatek vybírá buď za velikost nádoby na odpad nebo podle počtu osob obývajících domácnost. První systém osobně považuji za spravedlivější. Třetí možností je také poplatek nevybírat a to pouze od některých osob (například důchodců) nebo od všech a svoz hradit z obecního rozpočtu. Dále je obec povinna alespoň dvakrát za rok umožnit občanům odložení nebezpečného odpadu. Mnohé větší obce provozují sběrné dvory. Obce jsou povinny sbírat komunální odpad odděleně. Jedná se o odpad, který je na rozdíl od směsného odpadu separován, a to z důvodů ekologických. Tyto odpady je možné recyklovat a znovu využít. Proto se obce zapojují do systému sběru tříděného odpadu, který provozují společnosti vybírající poplatky za jeho likvidaci od výrobců a prodejců<sup>V</sup>. Tento kruh do systému zapojuje soukromé společnosti, které vyplácejí obcím odměnu za vytříděný odpad. Nejčastěji se v ulicích setkáme s kontejnery na plasty, papír nebo sklo. V poslední době se ovšem množství a druhy tříděného odpadu rozšiřuje i o další druhy, jako jsou nápojové kartony, kovy, baterie nebo bioodpad. Tento systém pomáhá udržovat přírodu čistší, protože umožňuje občanům odložit část odpadu jinam, než do svých nádob. Nejsou tak nuceni odhazovat odpad do příkopů podél silnic nebo ho pálit v kamnech, jak to bývalo (a bohužel v některých místech i dodnes je) zvykem. Za svoz směsného komunálního odpadu naopak obce platí svozovým firmám, které mohou mezi sebou o tyto veřejné zakázky soupeřit nebo mohou samy obce tyto společnosti vlastnit. Občan hradí poplatek za odpady své obci.

### 1.5 Veřejnoprávní vysílání

Média veřejné služby, v České republice je to Česká televize a Český rozhlas se mnohdy ve svém vysílání hrdě hlásí k tomu, že poskytují veřejnou službu. Právě u rozhlasového a televizního vysílání je ve společnosti vedena diskuze o rozsahu veřejné služby. Na obou polích působí vedle veřejnoprávních médií velké množství soukromých, většinou komerčních médií, a existují i média soukromá, ale nezisková<sup>10</sup>. Veřejnoprávní média jsou financována prostřednictvím koncesionářských poplatků<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> Například Rádio Proglas nebo TV Noe.

<sup>11</sup> Ve velmi omezené míře mají i reklamy, u ČT je pevně stanoveno, na co je možné výnosy využít.

Svým statutem mají stanoveno v čem spočívá jejich veřejná služba<sup>w</sup>. Domnívám se, že nezpochybnitelnou součástí veřejné služby obou institucí je zpravodajství. U zpravodajství komerčního hrozí, že budou informace zkreslené podle potřeb jejich vlastníka nebo inzerenta.

Milan Fridrich, ředitel programu České televize uvádí: „Veřejná služba ČT vychází z potřeb českého státu, který má pilíře, opěrné body, skrze které zaručí "garantovanou" plnou informovanost. Chce informace nezkreslené, nezaujaté, nestranné, objektivní a z hlediska politiky "vyvážené". Protože žijeme ve společnosti, která je politicky proměnlivá, nelze se opírat o jednu ideologii, ekonomickou nebo sociální teorii, ale ukazovat názory v jejich mnohosti. Veřejná služba je garantem oné mnohosti a serióznosti. Je ve veřejném zájmu zdraví demokratického státu. Ne pro účely vlády, nýbrž pro službu občanům<sup>x</sup>.“ Veřejnoprávní zpravodajství by tedy mělo být ze svého postavení a podstaty nejdůvěryhodnějším zdrojem informací pro občany. Milan Fridrich dále hovoří o tom, že mezi atributy veřejné služby patří posilování národní identity prostřednictvím původních českých dokumentů, filmů a seriálů. Proti tomuto tvrzení by se určitě našlo mnohem více odpůrců, než proti zpravodajské funkci veřejnoprávních médií. Česká televize provozuje celkem šest programů, dva z nich se dělí o jeden kanál během dne. Nejčastěji jsou slyšet požadavky na zrušení kanálu ČT1, případně ČT SPORT. První kanál se svým obsahem nejvíce blíží komerčním stanicím, sportovní kanál mnohdy vysílá velice komerční a drahé pořady, mezi které patří například Liga mistrů nebo golfové přenosy, místo podpory malých lokálních sportů. Já osobně považuji vysílání obou médií veřejné služby za vyvážené a potřebné, ale chápu, že jiní lidé mohou mít na věc jiné názory. Dalším argumentem je i existence komerčních televizí i rádií, které také vysílají menšinový program. Stanovení hranice veřejné služby v médiích považuji za velice složité a nelze snadno dojít ke společenské shodě v této oblasti.

## 1.6 Širokopásmová infrastruktura

Pod tímto termínem se skrývá infrastruktura zabezpečující komunikaci. Nejčastěji se jedná o optické, bezdrátové nebo satelitní technologie. Díky jim můžeme telefonovat, využívat internet nebo sledovat televizi. V případě bezdrátových technologií se využívá rádiové spektrum, které je veřejným statkem. Část rádiového spektra podléhá veřejnému užívání. Jeho větší část stát propůjčuje na základě licencí soukromým společnostem, které mají dle licenčních podmínek pokrýt signálem do stanovené doby od udělení licence určitou část populace. Tímto stát zajišťuje svým občanům veřejnou službu. Operátorům se logicky vyplatí pokrývat nejvíce oblasti s vysokou koncentrací potenciálních zákazníků, především města. Kdyby takové podmínky nebyly stanoveny, obyvatelé odlehlejších oblastí by pravděpodobně neměli dostatečně kvalitní služby. Ve Finsku bylo dokonce právo na připojení na internet zaručeno zákonem<sup>Y</sup>. Stát stanoví, že právo na rychlý internet je univerzální právo, a jako veřejnou službu musí každému občanovi zajistit možnost si připojení k internetu pořídit.

## 1.7 Zdravotní péče

Poskytování zdravotní péče je veřejnou službou, která dnes neodmyslitelně patří k principu moderního evropského sociálního státu. Financování zdravotní péče je zajišťováno prostřednictvím veřejného zdravotního pojištění, založeného na principu solidarity bohatých s chudými a zdravých s nemocnými. S určitou mírou nadsázky lze říci, že zdravotní pojištění je zvláštní formou daně, u které je stanoveno, na co se mají výnosy využít<sup>12</sup>. Zdravotní pojištění je povinné pro každého občana České republiky a každý je pojištěn u jedné ze sedmi zdravotních pojišťoven<sup>Z</sup>. Vzhledem k tomu, že se u nás zdravotní pojištění neposkytuje na principu komerčním s možností výběru služeb a plateb na základě rizik pojištěnce, domnívám se, že není důvod pro existenci více zdravotních pojišťoven. Většina zdravotních pojišťoven jsou čistě komerční subjekty, VZP je možné vzhledem k jejímu výjimečnému postavení považovat za subjekt ostatní

<sup>12</sup> Existují výjimky, kdy pojištění platí za pojištěnce stát (děti, studenti, důchodci) nebo si pojištěnci odvádějí pevnou částku sami (rentiéři).

veřejné správy. Pojišťovny mohou dle zákona na svůj provoz využít 3,2 % svých příjmů.

Zdravotní péče samotná je považována za veřejnou službu, nelze však nikomu bránit v tom, aby v poskytování zdravotní péče viděl možnost pro podnikání. Zdravotní péče zahrnuje mimo jiné péči ambulantní, nemocniční, lázeňskou, záchytnou protialkoholní nebo zdravotnickou záchranou službu. Za garanta této veřejné služby považujeme stát prostřednictvím Ministerstva zdravotnictví. Samotnou péči zajišťují různí poskytovatelé. U péče ambulantní se jedná většinou o jednotlivé lékaře, působící jako soukromí podnikatelé. Zdravotnickou záchranou službu zřizují většinou kraje, ale i zde existují nestátní provozovatelé<sup>AA</sup>. Nemocnice dnes zřizují jak orgány veřejné správy<sup>13</sup>, tak soukromníci. Aby mohl být pacient v zařízení ošetřen, musí mít jeho pojišťovna uzavřenou smlouvu s daným zdravotnickým zařízením. Zde spatřuji problém, neboť některé soukromé zařízení nemusí mít uzavřenou smlouvu se všemi pojišťovnami, pokud se nedohodnou na formě spolupráce<sup>14</sup>. V Praze bychom těžko hledali někoho, kdo neslyšel o kauze Protonového centra v Praze a VZP. Pomineme-li prapodivné pozadí vzniku sporu<sup>AB</sup>, je na tomto případě dobře vidět rozdíl v pohledu na zdravotnictví jako veřejnou službu nebo jako na zdroj zisků. Je nutné si položit otázku, jestli je možné financovat veškerou zdravotní péči nehledě na její nákladnost a prokázanou prospěšnost. Je jasné, že prospěšnost nových druhů léčby není možné prokázat ihned, ale když byly zveřejněny požadované platby za lékařskou péči Protonového centra, těžko bylo možné uvěřit, že se majitelům nejedná především o jejich zisky. VZP navíc tvrdí, že v případě nutnosti tohoto druhu léčby se vyplatí pacienty léčit v německém Mnichově, kde je srovnatelná péče levnější. Tato situace je nejvíce mediálně známá, není možné vyloučit, že se v menším měřítku obdobná situace vyskytuje i u jiných zdravotnických zařízení.

Poskytovatelé zdravotní péče jsou nehledě na svého zřizovatele financování primárně prostřednictvím zdravotního pojištění. Mohou však nastat situace, kdy poskytovatelé jsou ve ztrátě a z toho důvodu jim hrozí omezování poskytované péče, případně dokonce jejich zánik. I když jsou zřizovatelem orgány veřejné správy, není možné, aby byly do ztrátových zařízení jednoduše přesunuty peníze. Karlovarský kraj v letošním roce začal dotovat svoje nemocnice prostřednictvím závazku veřejné služby.

<sup>13</sup> Ministerstvo zdravotnictví, města, kraje...

<sup>14</sup> V tomto případě opět spatřuji nevýhodu existence více zdravotních pojišťoven.

Prakticky dochází k tomu, že kraj, tedy provozovatel nemocnice, si u nemocnice objednáva zdravotní péči ve ztrátových odděleních a za tuto péči také zaplatí<sup>AC</sup>. Takový druh finanční podpory, i když se nejedná o přímou podporu, nýbrž objednávku služby, může být považován Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže nebo Evropskou komisí za podporu nedovolenou. Obzvláště tomu tak může být v situaci, kdy by o dotaci žádali i soukromí poskytovatelé zdravotní péče, kteří mohou mnohdy poskytovat velice potřebnou péči, rozsahem srovnatelnou s veřejnými nemocnicemi. Poskytnutí pomoci krajské nemocnici může způsobit významnou deformaci trhu, která může vyvolat problémy v konkurenčním zařízení, které by jinak tyto problémy nemělo.

Řešení by dle mého názoru mělo spočívat ve správném nastavení úhrad od zdravotních pojišťoven a důslednou kontrolou managementu veřejných nemocnic a jejich hospodaření odborníky, nikoliv politiky. Za další možnost považuji rozvoj elektronických zdravotních knížek, prostřednictvím kterých mohou pojištěnci sledovat a kontrolovat výdaje na prováděné zdravotní úkony. Otázkou do diskuze je zvyšování spoluúčasti pacientů na poskytované zdravotní péči a liberalizace trhu s pojištěním, nebo naopak při zachování současného stavu a pouze snížit počet zdravotních pojišťoven, nejlépe na jednu jedinou<sup>15</sup>.

## 1.8 Školství

Vzdělávání označuje za veřejnou službu sám školský zákon 561/2004 Sb<sup>16</sup>. Já ho považuji za velice důležitou veřejnou službu. Již Marie Terezie v 18. století věděla, že investice do vzdělání je investicí do budoucnosti, které vede k bohatství celé společnosti. V dnešní době je poskytována veřejná služba v několikastupňovém školství<sup>AD</sup> od předškolního vzdělávání v mateřských školách a základního vzdělávání, které jsou povinné, přes střední a vyšší, až po vysokoškolské vzdělání. Součástí je i vzdělávání ve speciálních školách nebo poskytování služeb žákům se zvláštními potřebami. Také není možné opomenout ubytovací, stravovací a knihovnické služby nebo zájmové vzdělávání. Stát ve snaze o stanovení základní úrovně vzdělanosti

---

<sup>15</sup> Chápu, že existující pojišťovny by se takovému postupu silně bránily, postup samotný by mohl vyvolat právní problémy a arbitráže.

<sup>16</sup> §2 odstavec 3

vyžaduje absolvování základního vzdělání a dále podle možností státu a schopností studentů nabízí vzdělávání další. Toto vzdělávání je hrazeno z veřejných rozpočtů. Na dalších službách, jako je stravování nebo ubytování, se podílí částečně i jejich uživatelé. Vedle škol veřejných existují i školy soukromé, případně církevní. V případě, že by stát nereguloval vzdělávací instituce a jejich vzdělávací programy, dalo by se očekávat, že by školy nabízely studium pouze takových oborů, které by zájemcům připadaly lukrativní a pro školy financované podle počtu studentů výdělečné. Oborům, o které by byl malý zájem, i když mohou být společensky potřebné, by tak hrozil zánik. Tento stav je pro strukturu pracovního trhu nežádoucí, proto Ministerstvo školství zařazuje jednotlivé školské subjekty do sítě škol. Druhou možností, jak lze ovlivnit strukturu škol, je posuzování souladu studijních plánů škol také s ohledem na potřeby rozvoje vzdělávací soustavy a s dlouhodobými záměry samotného ministerstva<sup>AE</sup>. Vzhledem k historickému vývoji má veřejné školství v České republice výrazně lepší pověst než soukromé<sup>AF</sup>. Získat renomé a kvalitu bude pro soukromé školy během na dlouho trvat, proto je v tomto oboru role veřejných zřizovatelů škol velice důležitá. Domnívám se, že by stát měl dokonce v rámci koncepce vzdělávání určovat počty studentů v jednotlivých oborech, které jsou podle prognóz v budoucnosti žádoucí a za určené počty studentů školám hradit náklady. Pokud by chtěla škola přijímat větší počet studentů, než by byl stát „ochoten objednat a zaplatit“, musela by hradit náklady ze svého rozpočtu, nebo by se na financování museli podílet sami studující.

## **1.9 Kultura, sport a volnočasové aktivity**

V této podkapitole se budu zabývat oblastí, která je na hraně mezi komerční a veřejnou službou. Do oblasti kultury můžeme zařadit knihovny, památkovou péči nebo třeba snahu o zachování regionálního kulturního dědictví. Patří sem nepochybně i již dříve zmíněná média veřejné služby. U těchto uvedených příkladů je jasné, že se nejedná při nárocích na ně kladených o služby, které je možné provozovat jinak, než v rámci veřejné služby. Za kulturu ovšem můžeme považovat i činnost muzeí, divadel, galerií, kulturních center nebo i kin<sup>AG</sup>, které mohou být, a mnohdy jsou, dobře výdělečné. Tyto služby se většinou vyskytují ve větších městech. Provozují je

soukromníci, ale i veřejní zřizovatelé. Kulturní instituce mohou být příspěvkovými organizacemi státu, které jsou přímo navázány na rozpočet státu (Ministerstva kultury). I obce mohou mít své příspěvkové organizace, navázané na obecní rozpočty, které navíc mohou žádat o dotace krajské a státní. Divadla soukromá mohou žádat o dotace od celé struktury veřejných orgánů. Kromě těchto podpor obce financují i různé akce a představení jednorázového charakteru<sup>17</sup>. Pro zajímavost v poznámce pod čarou uvádím do kterých kategorií patří některá známá pražská divadla<sup>18</sup>. V dnešní době může být provoz kulturních zařízení i otázkou prestiže a záleží na rozpočtových možnostech obce, jestli si může provoz nebo podporu takového zařízení dovolit. Není možné opomenout vliv kulturních zařízení například na turistiku. Kromě služby obyvatelům města mohou přilákat i návštěvníky z okolí nebo zahraniční turisty, kteří přinesou prospěch i dalším podnikatelským subjektům v okolí. V kategorii sportovních a volnočasových aktivit můžeme hovořit například o provozování koupališť, hřišť nebo dětských kroužků. Částečně se tato kategorie prolíná se sociálními službami a zájmu státu o zdravé a aktivní občany. Dochází zde ovšem ke střetu veřejně podporovaných služeb se soukromými. Dobře je to vidět u komerčních koupališť se skluzavkami, které provozují soukromníci se slušnou návštěvností i přes vysoké vstupné. Je tedy otázkou, jestli jsou metody přímého provozu nebo přímé podpory provozovatelů vhodné, nebo jestli by bylo lepší poskytnout občanům poukázky s možností výběru určitých druhů sportovních nebo kulturních aktivit.

Na závěr této kapitoly se dá říci, že orgány veřejné správy jsou garanty veřejné služby a zároveň mohou být i jejími poskytovateli. Veřejné služby chápeme jako služby poskytované pro uspokojení potřeb občanů. V kulturním rámci kontinentální Evropy bude pohled na rozsah veřejných služeb jiný než v Severní Americe nebo v Africe. Vedle věcných veřejných služeb můžeme hovořit o správních činnostech, tj. chodu úřadů a státních institucí. Někteří teoretici ještě uvádějí jako druh veřejné služby finanční podporu. S finanční podporou jako veřejnou službou se neztotožňuji. Za veřejnou službu považuji až ten účel, na který byla finanční podpora využita.

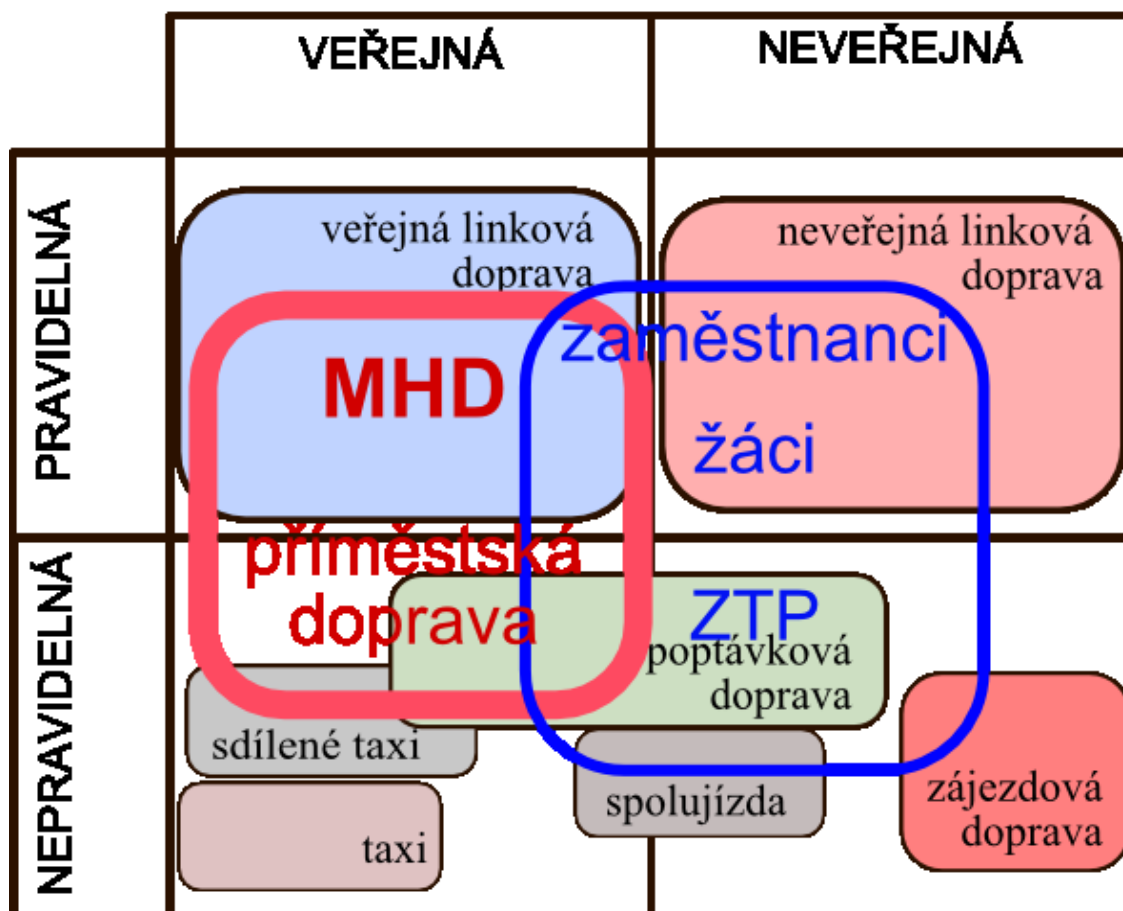
<sup>17</sup> Dovolím si osobní poznámku, dle mé zkušenosti jsou divadla vždy plná i při relativně vysokých cenách vstupného, ale na druhou stranu, při pohledu do programu hrají mnohdy obden, nebo ještě méně často. V tom případě mi není jasné jejich naříkání, že nevydělávají, když zájem o jejich představení by očividně byl.

<sup>18</sup> Národní divadlo je zřizováno Ministerstvem kultury, Divadlo ABC nebo Hudební divadlo Karlín Praha, zřizuje Praha. V obou případech se jedná o příspěvkové organizace. Soukromá divadla bývají obecně prospěšné společnosti (Dejvické divadlo, Činoherní klub) nebo mají formu obchodní korporace (Divadlo Broadway, Divadlo bez zábradlí).



## 2. Veřejná hromadná doprava, integrovaný dopravní systém, Pražská integrovaná doprava

Nyní se zaměřím na oblast, která je hlavní náplní této práce. Jak jsem předeslal v první kapitole, je to doprava. Dopravu můžeme dělit podle různých kritérií. Pro základní dělení druhů dopravy osob si potřebuje objasnit termíny veřejná a neveřejná doprava a pravidelná a nepravidelná. Pomocí všech termínů lze vytvořit tabulku<sup>AH</sup>:



V tabulce se nacházejí jednotlivé druhy dopravy, rozdělené do jednotlivých kategorií. Do kategorie veřejné pravidelné dopravy patří veřejná hromadná doprava, která může být součástí integrovaného dopravního systému. Neveřejnou pravidelnou dopravu reprezentuje například svoz zaměstnanců do továren podle pravidelného jízdního řádu. Tyto spoje je však nejsou určeny pro širokou veřejnost. Do nepravidelné veřejné dopravy patří i taxislužba, do nepravidelné neveřejné dopravy v poslední době velice populární spolujízda nebo zájezdová doprava. Částečně do obou předchozích

kategorií spadá poptávková doprava zdravotně postižených osob, případně seniorů. Tato služba může být provozována čistě na komerčním principu, častěji však bývá provozována v režimu veřejné služby. V problematice poskytování veřejných služeb v integrovaných dopravních systémech je klíčová veřejná hromadná doprava. Je to termín, který se týká především přepravy osob.

## **2.1 Veřejná hromadná doprava**

### **2.1.1 Historický vývoj veřejné hromadné dopravy**

Za prvopočátky veřejné hromadné dopravy můžeme považovat pravděpodobně přívozy, jejichž historie na našem území sahá až do devátého století<sup>19</sup>. Pro veřejnou dopravu bych označil za důležitý zlom druhou polovinu 19. století. Je tomu tak z důvodu politických, průmyslových i společenských změn, které tato doba přinesla. Vývoj veřejné dopravy můžeme s trochou nadsázky nazvat cesta od soukromníků k soukromníkům. Logická otázka zní, co bylo mezi tím. Bylo to zestátňování a přecházení veřejné dopravy pod kontrolu měst. Tento vývoj nemá nic společného s dobou socialismu u nás. Podobný průběh měla výstavba systémů veřejné hromadné dopravy po celém světě, snad jen s výjimkou železnic v USA<sup>20</sup>. Ve velkých městech celého světa začali soukromníci na své riziko provozovat omnibusy tažené koňmi. Později začaly být budovány kolejové systémy. V českých městech se jednalo jen o tramvaje (koňku), ve velkých městech<sup>A1</sup> jako je Londýn, Paříž nebo New York se jednalo o systémy podzemní nebo nadzemní dráhy, které měly pomoci řešit problém s přeplněnými ulicemi<sup>21</sup>. Na rozdíl od nezávislých druhů dopravy potřebovaly drážní sítě veliké investice, a protože nebyly provozovány s dotacemi, mnohé měly finanční potíže a byly rušeny, nebo přebírány městy<sup>22</sup>. Druhým důvodem byla nutnost

---

<sup>19</sup> Spíše legendární zmínky v literatuře o přívozu v místě pozdějšího Juditina mostu.

<sup>20</sup> V USA existuje velké množství železničních společností, z nichž je osm je velmi velkého rozsahu. Tyto společnosti provozují jak tratě, tak provoz na nich. Nastávají situace, kde jsou vedle sebe vedeny dvě tratě různých provozovatelů. Dálkovou osobní dopravu provozuje v závazku veřejné služby společnost Amtrak na kolejích jiných společností na základě dohod s nimi.

<sup>21</sup> Tehdy hlavně koňskými povozy.

<sup>22</sup> Například první elektrická tramvaj Františka Křížika na Letné, nebo společnost Nord-Sud, která postavila dvě linky metra v Paříži, ale v roce 1930 zanikla. Tyto dvě linky jsou dodnes známy velkou zdobností.

koncepčního plánování a stavby tratí, což se někdy při konkurenci více stavitelů vylučovalo.

V železniční dopravě byl vývoj podobný. Historie železnic sahá do první poloviny 19. století. Stavby tratí začali soukromníci. Na našem území byly vybudovány všechny důležité tratě ještě za dob Rakouska-Uherska různými společnostmi. Tratě tehdy nebyly budovány primárně pro osobní, nýbrž pro nákladní dopravu<sup>AJ</sup>. Zestátnění probíhalo v několika vlnách od přelomu 19. a 20. století a probíhalo i za první republiky. Po několik následujících desítek let byla železniční a městská doprava provozována převážně veřejnými provozovateli. Od 80. let se začínaly objevovat myšlenky privatizace a otevírání trhu. Jedním z neznámějších příkladů jsou britské železnice, zprivatizované v poslední dekádě minulého století. Jako průkopníci privatizace zažili Britové mnohé nesnáze, když došlo k oddělení provozovatele železniční infrastruktury od provozovatelů dopravy, kterých vzniklo velké množství. Podobný vývoj nastal i v České republice, s tím rozdílem, že Českým drahám zůstala dosud pozice dominantního dopravce. Přesto na železniční trh vstoupili první soukromí dopravci. Na bázi open acces, neboli otevřeného přístupu k železničním tratím, vstoupili na trh dva soukromí dopravci<sup>23</sup>. Za jedinou trať, kterou je možné provozovat na vlastní podnikatelské riziko bývá považována trať z Prahy do Ostravy. Na této trati byla v roce 2010 „zrušena - nezrušena“ objednávka vlaků ČD v režimu závazku veřejné služby<sup>AK</sup>. V následujícím roce vstoupil na trh dopravce Regiojet a v roce 2012 Leo Express. Pokračovalo další omezování vlaků v závazku veřejné služby na této trati až do současného stavu, kdy spojení těchto měst bez nutnosti přestupu nabízejí všichni tři dopravci výhradně na své komerční riziko<sup>AL</sup>. Vedle těchto komerčních spojů ovšem jezdí po celé délce trati další vlakové spoje ČD provozované v závazku veřejné služby, ačkoliv nikoliv již bez přestupu<sup>24</sup>. Při využití vlaků Českých drah je jízdné stejné, nezávisle na tom, jestli cestující využije vlaku provozovaného na komerční riziko drah nebo objednaný ministerstvem dopravy<sup>25</sup>. Otevřený přístup na železnici je výsledkem snahy Evropské unie o liberalizaci železničního trhu prostřednictvím směrnice 2007/58/EC a nařízení 1370/2007. S novými provozovateli na základě této úpravy je možné se setkat i v jiných zemích jako je Rakousko, Itálie, Švédsko nebo Nizozemsko.

<sup>23</sup> Osobní, nákladní dopravci vstoupili na trh mnohem dříve.

<sup>24</sup> Souběžné vlaky jezdí z Prahy do Olomouce a z Olomouce dále do Ostravy.

<sup>25</sup> Výjimku tvoří vlak SC Pendolino, kde je nutné uhradit povinnou rezervaci místa k sezení, částka za cestu samotnou je však stejná.

Jako příklad opačný je možné uvést neunijní Švýcarsko. V rámci tamního systému veřejné dopravy je kladen důraz na železniční dopravu. Dálková autobusová doprava prakticky neexistuje. S Postbusy<sup>26</sup> se setkáme pouze v místech, kde není železniční doprava dostupná. V systému působí po celém Švýcarsku velké množství různých dopravců. Většinu tratí o klasickém rozchodu provozují státní SBB, stejně jako většinu vlaků dálkové přepravy<sup>AM</sup>. Mimo SBB působí další dopravci, kteří jsou plně zapojeni do systému. V rámci programu Rail 2000<sup>AN</sup> došlo k zavedení taktové dopravy po celém Švýcarsku a k propojení tarifů tak, že u SBB si cestující může zakoupit jízdenku nehledě na dopravce, jehož vlak využije. Podle přepravních průzkumů si dopravci vyúčtují tržby mezi sebou. Přesto se nedá říci, že by celé Švýcarsko bylo jedním velkým dopravním systémem. Může tomu tak být z pohledu turisty s jízdenkou Swiss Travel Systému, pro domácí cestující nemá jízdenka s možností jezdit MHD zdarma ve všech městech, lodmi po jezerech a vlaky po celé zemi, smysl. Prakticky celé území země je však rozděleno do menších IDS, které spojují MHD s železnicí. V rámci spolupráce je možné u některých takových systémů zakoupit jízdní doklady pro IDS přímo u pokladen nebo automatů SBB. Domnívám se, že pokud by měla započít liberalizace železničních tratí v České republice, musel by být pro zachování síťového efektu všemi výherci výběrových řízení smluvně uznáván základní tarif, například pod správou ČD vedle jejich případných komerčních nabídek. Vytvoření celostátního IDS nepovažuji stejně jako u Švýcarska za potřebné a reálné. U městských dopravních podniků dochází například pronajímání linek soukromému provozovateli na určitou období, nebo k vpouštění dalších dopravců na některé linky.

Příkladem z jiného druhu dopravy je Airline Deregulation Act<sup>AO</sup>, který v roce 1978 zrušil regulaci v oblasti letecké přepravy ve Spojených státech. Do té doby byly aerolinky sice soukromé, ale stát reguloval ceny, provozované trasy a vstup nových společností na trh. Zrušení regulace způsobilo veliký rozvoj linek, počtu spojů, vznik nových společností a hlavně pokles cen. Aby nedošlo k zániku spojení do malých měst, často špatně přístupných, byl vytvořen Essential Air Service. V rámci tohoto programu stát dorovnáává ztrátu, která společnostem vzniká provozem těchto linek. Obdobný proces proběhl i v Evropě a jinde na světě. Tento druh dohod o deregulaci bývá nazýván otevřené nebe. I v jiných částech světa byl efekt deregulace podobný, mezi negativní

---

<sup>26</sup> Autobusy provozované švýcarskou poštou.

následky je možné zahrnout potíže nebo krachy klasických, většinou státních, vlajkových dopravců. Tuto zkušenost bohužel nelze přenést z letecké dopravy na jiné druhy dopravy. Je to způsobené tím, že letecká doprava je dnes především omezoována kapacitou letišť a snahami o rovný přístup k místům na nich. Také povaha letecké dopravy je jiná, většinou lidé letecky cestují na větší vzdálenosti a ne tak často, jako jinými druhy dopravy.

### 2.1.2 Veřejná hromadná doprava dnes

Veřejná hromadná doprava je tedy pouze jedním z více druhů dopravy osob, avšak svým rozsahem a významem ostatní výrazně převyšuje. V dnešní době nemůže žádný rozvinutý stát, ani větší město, fungovat bez veřejné hromadné dopravy. Hromadná doprava poskytuje alternativu k dopravě individuální a umožňuje pohyb osob po městě, kraji nebo i celém státu. Povaha veřejné dopravy se liší podle toho, jestli se jedná o dopravu městskou, příměstskou nebo dálkovou. Společným znakem veřejné hromadné dopravy je jízda po pravidelné trase s určitým jízdním řádem, bez ohledu na aktuální poptávku a s pevným tarifem. V dopravě městské a příměstské se málokdy vyskytuje doprava mimo závazek veřejné služby<sup>27AP</sup>. I v dopravě dálkové se vyskytují spoje provozované v závazku veřejné služby<sup>28</sup>, ovšem v menším rozsahu, než je tomu v dopravě městské.

Veřejná doprava je provozována zejména jako doprava drážní. Do této kategorie patří doprava železniční, tramvajová, trolejbusová, lanové dráhy a také dráhy speciální. Jedinou speciální dráhou v České republice je pražské metro. Dále máme dopravu silniční, v největší míře autobusovou. V určitých případech by do hromadné dopravy mohla patřit i taxislužba, například u sdíleného taxi. Dalšími druhy jsou doprava vodní a doprava letecká. Letecká doprava není v České republice provozována v režimu veřejné služby. V provozu je pouze jedna vnitrostátní linka z Prahy do Ostravy. V některých zahraničních zemích tomu tak být nemusí a letecká doprava v závazku veřejné služby tvoří důležitou spojnicí některých odlehlých oblastí se zbytkem země. Příkladem mohou

---

<sup>27</sup> Výjimkou byl například provoz vlaků společnosti Arriva na trati Praha – Kralupy v roce 2013, která se snažila přesvědčit ROPID o zapojení do závazku veřejné služby. Z důvodů přílišného prodražení systému nebyla přijata.

<sup>28</sup> V České republice tvoří základ dálkové dopravy v závazku veřejné služby železniční doprava.

být již dříve zmíněné Spojené státy nebo v Evropě program závazků veřejné služby v letectví, který upravuje nařízení Evropského parlamentu a rady č. 1008/2008<sup>AQ</sup> o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství. Jedná se o spojení ostrovů s pevninskými částmi zemí nebo spojení odlehlých částí s velkými městy<sup>AR</sup>. Za veřejnou službu se nepovažuje podpora, kterou poskytují letiště leteckým společnostem za otevření nové linky nebo přepravení určitého počtu osob. Ačkoliv mají často letiště vlastníky z řad států, krajů a měst, nejedná se o veřejnou službu, ale o snahu podpořit provoz letiště nebo určité oblasti přilákáním turistů. Ačkoliv nevím o žádném takovém případě v České republice, mohou veřejné dopravě sloužit i eskalátory, pohyblivé chodníky nebo výtahy.

Podstatou veřejné služby v dopravě je nabídka mobility občanům i bez nutnosti využití individuální dopravy. Pokud by neexistovala veřejná hromadná doprava, došlo by pravděpodobně obrovskému přeplnění ulic automobily, některým osobám by bylo prakticky znemožněno cestovat do zaměstnání a škol a došlo by k poškození ekonomiky celého státu. Z toho důvodu je doprava velice důležitou veřejnou službu a je vysoce žádoucí, aby byla co nejdostupnější a atraktivní pro potenciální cestující. Integrované dopravní systémy jsou jedním ze způsobů, jak toho docílit.

## **2.2 Integrovaný dopravní systém**

Prakticky všechny výše uvedené způsoby dopravy mohou být začleněny do integrovaného dopravního systému (IDS). Z výše uvedeného vyplývá, že IDS je systémem dopravní obsluhy určitého uceleného území veřejnou dopravou. Rozsah systému může být velice různorodý, od obsluhy několika obcí až po obsluhu celého území státu, avšak existují i systémy přeshraniční.

Stejně tak se liší i míra integrace systémů. Některé systémy městské hromadné dopravy obsahovaly prvky integrovaného dopravního systému již dávno před vznikem prvních IDS na našem území. Poskytovaly veřejnou dopravu cestujícím různými druhy dopravních prostředků a dokonce, ač tomu nebylo pravidlem, mohly být některé linky provozovány různými dopravci. O IDS v dnešním slova smyslu začínáme mluvit až s rozšířením městské hromadné dopravy za hranice města do regionu a integrací více

druhů veřejné dopravy do jednoho systému. Na počátku integrace většinou stojí zapojení železnice nebo příměstských autobusů do systému městské dopravy.

### **2.2.1 Historie integrovaných dopravních systémů ve světě**

Za první IDS bývá považován Hamburger Verkehrsverbund<sup>AS</sup>, v překladu Svaz dopravy města Hamburk. Byl založen v tomto městě na severu Německa již v roce 1965. Jeho hlavním úkolem bylo vytvoření jednotného systému jízdného, který umožňoval cestování na jednu jízdenku prostředky různých společností a zajistil koordinaci jízdních řádů. Tím se umožnilo rychlejší spojení a zároveň zabránilo souběhům různých dopravních prostředků, což vedlo k úsporám.

Od založení svazu trvalo pouze 13 měsíců k prvním hmatatelným výsledkům. Již prvního ledna 1967 byl v Hamburku spuštěn systém s koordinovanými jízdními řády a společným jízdním napříč všemi druhy veřejné hromadné dopravy ve městě. Další takový systém vznikl v také v Německu. V souvislosti se zprovozněním páteční tratě S-Bahnu<sup>29</sup> v roce 1972 byl zprovozněn Münchner Verkehrs und Tarifverbund<sup>AT</sup>, neboli Mnichovský dopravní a tarifní spolek. V současné době existuje na území Německa, Rakouska a Švýcarska velké množství dopravních svazů. Od konce 60. let se IDS začaly rozvíjet i v dalších zemích, například ve Spojeném království byl důvodem jejich vzniku Transport Act z roku 1968, který vytvořil passenger transport executives, neboli PTE<sup>AU</sup>. Ty jsou v Británii odpovědné za veřejnou dopravu ve velkých aglomeracích.

### **2.2.2 Vývoj integrovaných dopravních systémů v České republice**

Za první zavedení prvků integrovaného dopravního systému v tehdejších Československu bývá považována dnešní Zlínská integrovaná doprava. V roce 1983 došlo k dohodě o uznávání předplatních jízdenek Dopravního podniku města Gottwaldova<sup>30</sup> na trati 331 Československých drah. Byl vytvořen IDS, ve kterém byly zavedeny časové kupony platící jak pro MHD, tak i vlaky a příměstskou autobusovou dopravu v rámci území měst Gottwaldov a Otrokovice<sup>AV</sup>. Uznávány však byly pouze

---

<sup>29</sup> Městská železnice.

<sup>30</sup> Tehdejší název města Zlín.

předplatní jízdenky, nikoliv jízdenky pro jednotlivou cestu. Také pro tuto spolupráci nebyl používán termín integrovaná doprava. Dnešní ZID vznikl v roce 2002.

Vyjma Zlína se v Československu se první experimenty s integrovanými dopravními systémy objevují až po pádu socialistického režimu. Za doby socialismu bylo dopravců jen několik, navíc ve vlastnictví států nebo obcí, takže nebylo logicky nutné žádným způsobem upravovat fungování veřejné dopravy ve vztahu k různým dopravcům a nebylo tedy třeba ani žádných organizátorů.

To se s příchodem nových ekonomických a společenských podmínek změnilo. Stále existují dopravci ve vlastnictví měst či států, avšak krátce po revoluci vzniklo mnoho nových dopravních společností, i když pouze některé z nich přežily až do dnešních dní. Dalším impulsem byla snaha nabídnout propojení dopravy obyvatelům příměstských obcí, do kterých se díky změně poměrů stěhovalo stále více občanů. Dalším důvodem bylo zapojení železnice, tak jako tomu bylo zvykem u prvních systémů v sousedních zemích.

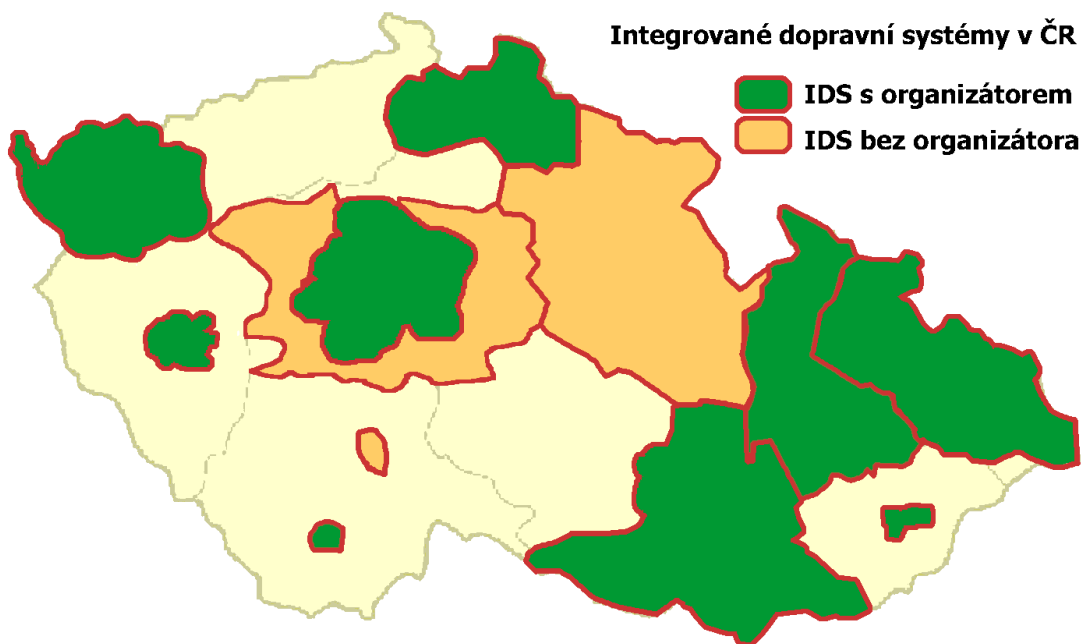
Prvním integrovaným dopravním systémem v České republice se stala Pražská integrovaná doprava (PID). Její organizátor, společnost ROPID, vznikl 1. 12. 1993. Některé kroky ke vzniku PID, jako byly první příměstské linky s městským tarifem nebo integrace prvních úseků železničních tratí ČSD, proběhly ještě před vznikem této organizace. V průběhu 90. let začaly vznikat další systémy, mimo jiné moravskoslezský ODIS, nebo jihomoravský IDS JMK. Systémy jsou v různém stupni rozvoje integrace a obsluhují rozdílně velká území. Liší se také integrovaností železnice a tím, jestli mají svého organizátora nebo jsou organizovány přímo veřejnou správou. Česká asociace organizátorů veřejné dopravy má aktuálně devět českých a dva slovenské řádné členy.

Na obrázku<sup>AW</sup> z jejich stránek jsou zakresleny všechny IDS v České republice s rozlišením, jestli mají, nebo nemají svého organizátora<sup>31</sup>:

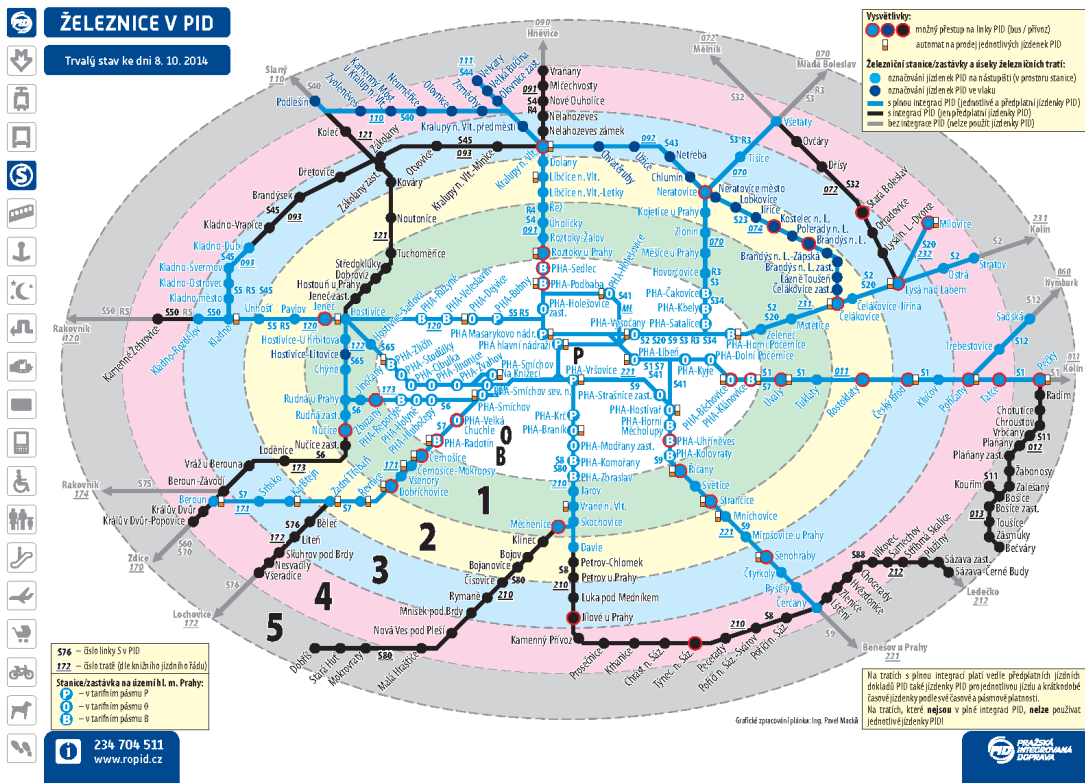
---

<sup>31</sup> Některé oblasti v okolí Prahy jsou obsluhovány PIDem i SIDem, oba systémy se tedy prolínají.

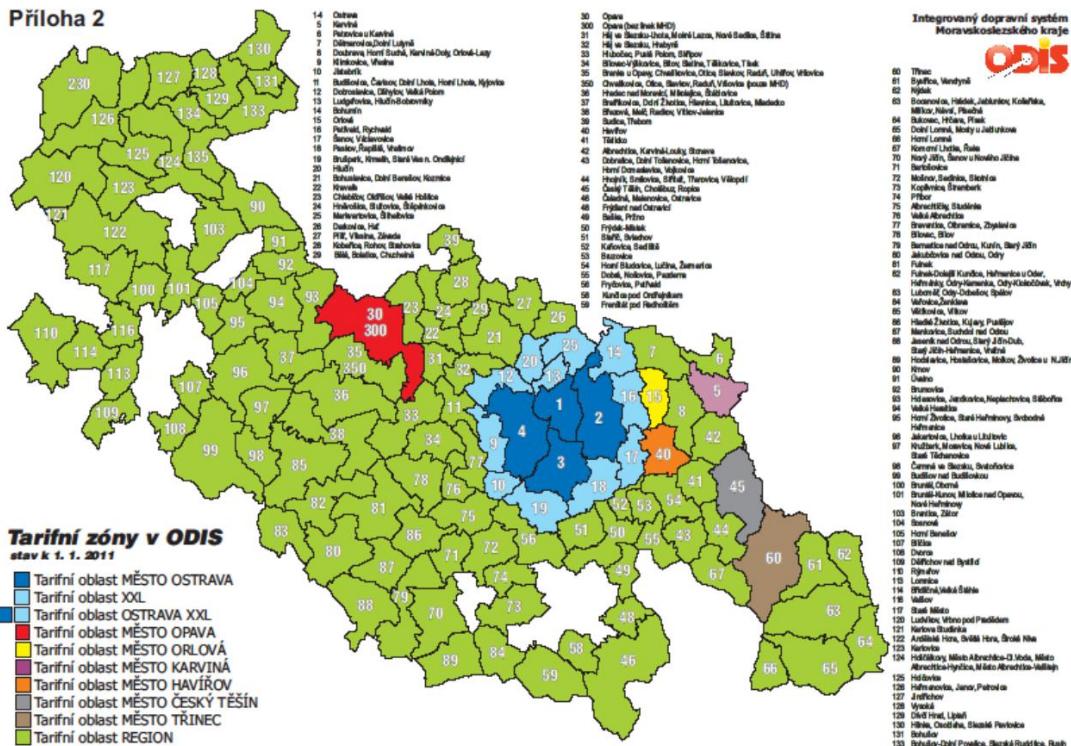




Dalším faktorem, pro cestující mnohem důležitějším, je způsob, na základě kterého se v systému určuje cena, kterou má cestující za absolvovanou cestu uhradit. Pražská integrovaná doprava je jediný systém v České republice, který využívá pásmový tarif. Ten je vhodný pro oblasti s jedním významným centrem, ze kterého paprskovitě vycházejí vlakové a autobusové linky směrem od středu a přepravní poptávka v jiných směrech je nízká. Výhodou pásmového tarifu je snadná přehlednost, možnost cestování za jednu cenu na rozlehlém území. Nevýhodou je nemožnost předplatit si jízdné pouze na malém území. Oproti tomu u systémů s více centry, nebo rozkládajícími se na velkém území, je vhodnější tarif zónový. Ten umožňuje cestujícímu přeplatit si zóny, o které má zájem. Nevýhodou však je, že si musí hlídat, jestli jeho linka neprojíždí i jinými zónami, než které má cestující předplacené. Pro náhodného cestujícího může být takový systém na první pohled i složitý. Na prvním obrázku je ukázka pásmového tarifu PID<sup>AX</sup>, pro přehlednost jsou uvedeny pouze železniční tratě. Na obrázku druhém je zónový tarif ODIS<sup>AY</sup>.



### Příloha 2



## 2.3 Pražská integrovaná doprava

V této podkapitole se zaměřím na Pražskou integrovanou dopravu a také na samotný vývoj MHD v Praze před vznikem PID.

### 2.3.1 Historický vývoj městské hromadné dopravy v Praze

Historie MHD v Praze sahá do 19. století. Za první silniční městský dopravní prostředek můžeme označit omnibusy<sup>AZ</sup>. Již první omnibusy splňovaly nebo se přibližovaly charakteristikám městské hromadné dopravy. Prvním provozovatelem byl Jakub Chocenský od roku 1829. Významným mezníkem byl vznik Pražské tramwaye<sup>32</sup>, neboli koňky v roce 1875. Praha se stala po Brnu druhým městem s provozem koňmi taženými vozy na území dnešní ČR. Protože Velká Praha vznikla až v roce 1922, byl tento systém dokonce systémem meziměstským. Další mezník se pojí se jménem Františka Křižíka, významné osobnosti české elektrotechniky. Aby během Zemské jubilejní výstavy mohl propagovat elektřinu, rozhodl se postavit na Letné první elektrickou dráhu na našem území. Byla zprovozněna v roce 1891. Zajímavostí je, že součástí smlouvy mezi Křižíkem a Prahou bylo povinnost zřídit společné jízdenky pro Křižíkovu elektrickou dráhu a obecní lanovku na Letnou. S lehkou mírou nadsázky lze říci, že v tento okamžik vznikl první integrovaný dopravní systém v dnešní ČR. Nutno dodat, že lanovka na Letnou nebyla pouhou výletní atrakcí, neboť v té době ještě nevedla na letenskou pláň tramvajová trať, jako je tomu dnes.

Ještě v 90. letech předminulého století začaly vznikat další elektrické dráhy. V roce 1896 otevřel Křižík dráhu z Prahy do Libně a Vysočan. Další tratí byla Elektrická dráha Smíchov - Košíře, propojující dvě významná předměstí Prahy. Starosta Košíř Matěj Hlaváček se pustil do stavby dráhy, nikoliv za peníze obecní, ale za peníze své. Dráhu se mu podařilo v roce 1897 otevřít, ale její výstavbou se natolik zadlužil, že několik měsíců po jejím otevření spáchal sebevraždu. Krátce poté došlo k zprovoznění Městské elektrické dráhy Královských Vinohrad, tehdy samostatného města. Záhy dostavěla i Praha svou část trati na Žižkově a po dobu půl roku provozovaly obě města

---

<sup>32</sup> Tehdejší pravopis.

na společné okružní trati samostatné dopravní podniky, každý z jiného města a dokonce okresu. Každému připadaly tržby z jeho vlastních vozů. Tato kuriózní situace je v našich dějinách zcela ojedinělá. Vzhledem k tomu, že v centru Prahy se nacházely koleje koňky, stal se tento okruh základem budované sítě elektrických drah hlavního města Prahy. V roce 1897 působilo v Pražské aglomeraci celkem osm dopravních podniků. Jednalo se o Pražskou tramway, Elektrickou dráhu na Letné a Elektrickou dráhu Praha - Libeň – Vysočany, které obě patřily Františku Křižíkovi, dále Elektrická dráha Smíchov – Košíře Matěje Hlaváčka a na dvě části rozdělená dráha mezi Královskými Vinohrady a hlavním městem. Kromě tramvají existovala ještě obecní lanovka na Letnou a lanová dráha na Petřín, provozovaná družstvem stejnojmenné rozhledny. Vyjma dříve zmíněných společných jízdenek na Letné neexistovalo žádné vzájemné uznávání jízdenek, o přestupních jízdenkách si mohli nechat cestující jen zdát. Vzhledem k rychlému technickému pokroku začala být koňka nedostačující a radní svým odmítáním změny koncese na elektrickou dráhu donutily jejího majitele v roce 1898 k převzetí koňky městem. Tím se staly tratě koňky základem nové sítě Elektrických podniků královského hlavního města Prahy. Začala tím elektrifikace koňky a v následujících letech mohutná výstavba nových tratí. Koňka jela naposledy Prahou v roce 1905 tratí vedoucí přes Karlův most, kde byla na krátkou dobu nahrazena elektrickou tramvají. V roce 1900 převzaly Elektrické podniky dráhu Smíchov – Košíře, od dědiců Matěje Hlaváčka a propojili ji se svou sítí. V téže roce zanikla pro nerentabilitu první elektrická trať na Letné. Poslední památkou zachovanou do dnešních dní je budova vozovny na kraji Stromovky. V roce 1907 odprodal Křižík hlavnímu městu svou trať do Vysočan a vznikl tím monopol elektrických podniků na provozování tramvajové dopravy. O rok později byla začleněna dopravně i tarifně začleněna letenská lanovka do sítě tramvají. Bohužel v polovině první světové války lanovka vyjela naposledy. Témže roce se v Praze objevil nový dopravní prostředek - autobusy<sup>BA</sup>. Provozovaly je Elektrické podniky. Jednalo se o obsluhu Hradčan, které nebylo, vzhledem ke své poloze na kopci, možné obsluhovat tramvajemi. Počáteční provoz autobusů trpěl velikým množstvím potíží a následující rok byl kvůli sérii nehod a selhání provoz autobusů zastaven.

Období mezi válkami je možné označit za zlatý věk pražských tramvají. V roce 1922 vznikla Velká Praha a stala se hlavním městem samostatného Československa. Pokračoval rychlý rozvoj tramvajových tratí a zároveň probíhalo jejich zdvoukolejňování. V roce 1925 se do pražských ulic, nyní již na trvalo, vrátily autobusy. Významnou změnou bylo v roce 1920 zavedení jednotného jízdného bez ohledu na počet ujetých zastávek a dobu jízdy. Do té doby se jízdné lišilo podle počtu ujetých zastávek a existovalo i zvýšené noční jízdné. Kromě toho byly zavedeny i jízdenky zpáteční, předplatní dlouhodobé a později vznikly i jízdenky celodenní. Tarif však platil pouze v síti tramvají, na trolejbusy, které se v Praze objevily v roce 1936<sup>BB</sup>, byl přestup možný pouze za určitých podmínek. Na autobusy až na nepatrné výjimky přestupovat možné nebylo. U autobusů naopak fungoval tarif pásmový, podle ujeté vzdálenosti, později podle počtu projetých stanic. U trolejbusů existovalo kromě pásmového jízdného pouze na trolejbusy i jízdné společné s tramvajemi. Jednalo se tedy o tarifní zapojení trolejbusů do sítě tramvají. Zajímavý byl vývoj názvu těchto jízdenek. Nejprve se tarif nazýval kombinovaný, pak sdružený a až později přestupní, jak ho známe dnes. V tomto období není možné opomenout snahy o přípravu podzemní dráhy, které sahají až k návrhům známého obchodníka Ladislava Rotta. Návrh Vladimíra Lista z dvacátých let měl již k realizaci blíže a nebyť druhé světové války, pravděpodobně by byl uveden do provozu. S druhou světovou válkou se pojí také přechod z levostranného na pravostranný provoz v našich zemích. Není pravdou, že se tak stalo pouze kvůli okupaci, přechod byl plánován již zákonem 275/1938 Sb. k 1. květnu 1939. V Praze byl pravostranný provoz zaveden později, než ve zbytku protektorátu, z důvodu nutnosti přestavby tramvajových zastávek, vozů, autobusů a trolejbusů k 26. březnu 1939. Za zajímavost tohoto období je možné označit pohyblivý chodník na Letnou. Ten vznikl v roce 1926 na místě bývalé lanovky na Letnou. Název pohyblivý chodník je zavádějící, jednalo se o pohyblivé schody neboli eskalátor. Jedná se o příklad využití eskalátoru k dopravě osob za poplatek, jak jsem uvedl v textu dříve. Dnes se eskalátory běžně využívají k usnadnění přístupu na nástupiště nebo propojení pater v obchodních domech. Eskalátor zanikl v roce 1935, dnes ho spolu s lanovkou připomínají pouze opěrné zdi na Letné.

V období po druhé světové válce až do otevření metra v roce 1974 došlo nejprve k velkému rozvoji a později k zániku trolejbusové dopravy<sup>33</sup>. Tramvajová síť se rozvíjela směrem k novým sídlištím a některé tratě v centru města zanikly. Za důležité považují vznik vozů bez průvodčího. V takovýchto vozech se cestující prokazovali předplatní jízdenkou řidiči nebo vhazovali do pokladny odpočítané mince. Později pro účely kontroly začaly pokladny vydávat kontrolní lístky. Pokud si někdo chtěl zakoupit přestupní jízdenku, musel využít vozu s průvodčím. Jízdenkou se následně prokázal průvodčímu při přestupu. S rozvojem čtyřnápravových vozů<sup>34</sup> začal útlum profese průvodčích. Profese zanikla 9. 5. 1974 s ukončením provozu dvounápravových vozů. Ve stejný den začal provoz linky metra C. Metro mělo být původně podpovrchovou tramvají, nakonec se rozhodnutí změnilo a v Praze vzniklo metro sovětského typu.

Ze Sovětského svazu byly kromě souprav dodány i turnikety. Ty umožňovaly pouze přímou platbu bez vydání dokladu o zaplacení. Z toho důvodu bylo nutné zavést nepřestupní tarif i v povrchové dopravě. Zvolen byl model proděravění lístků označovacím strojkem. Tento model umožnil nástup do vozidel všemi dveřmi a také kontrolu jízdenek revizory. Stanovena byla jednotná cena jedna koruna za jednu jízdu. Po přestupu bylo nutné označit jízdenku novou. Jedinou výjimku tvořilo od roku 1978 metro, kde bylo možné přestupovat mezi trasami A a C. Držitelé předplatních jízdenek, kterých bylo velké množství, se prokazovali dozorčímu stanice metra. Tento stav se ukázal jako nezvladatelný, protože nebylo v silách dozorčího kontrolovat všechny cestující s předplacenou jízdenkou bez výrazného zpomalení proudícího davu. S otevřením třetí linky pražského metra<sup>35</sup> v roce 1985 došlo k zrušení turniketů v metru. Nahrazeny byly strojky, které vyznačily na jízdenku místo a čas označení. Jízdenka následně platila 90 minut od označení. Příměstskou dopravu v té době zajišťovaly jednotlivé podniky ČSAD a mezi jejich linkami a pražskou MHD nebyla žádná integrace. Na železnici docházelo k výstavbě a modernizaci pražského železničního uzlu<sup>36</sup>. Význam železnice pro cesty po Praze byl s výjimkou oblasti Klánovic a Běchovic nízký. Zdejší cestující využívali vlaky pro svou rychlost ve srovnání s cestou

---

<sup>33</sup> V roce 1972.

<sup>34</sup> Dvounápravové – staré hranaté tramvaje obousměrné s vlečnými vozy

Čtyřnápravové – moderní jednosměrné tramvaje s automatickým zavíráním dveří

<sup>35</sup> Linka B. První otevřená linka byla označena C a dosud poslední B.

<sup>36</sup> Například třetí Vinohradský tunel, nebo nová stanice Praha Holešovice s propojovací tratí.

do centra pomocí MHD. Kromě vývoje zmíněného v následující podkapitole o PIDu, stojí za zmínku z právního hlediska změna, kterou přinesl zákon č. 266/1994 Sb. o drahách. Ten se vztahuje i na metro, tramvaje, lanovky a trolejbusy. Podnikání v těchto oborech vyjmul z působnosti živnostenského zákona. K provozování dráhy je potřeba úředního povolení a k provozu drážní dopravy licence<sup>37</sup>. Dopravní podnik obdržel úřední povolení v roce 1995 a licence na provoz jednotlivých linek v roce následujícím.

### 2.3.2 Historický vývoj Pražské integrované dopravy

Za počátek Pražské integrované dopravy, prvního integrovaného dopravního systému u nás<sup>38</sup>, je možné označit 20. prosinec roku 1991<sup>BC</sup>, kdy byla uzavřena Dohoda o experimentálním zavedení integrovaného dopravního systému v relacích mezi hlavním městem Prahou a obcemi Hovorčovice a Ořech. Již v lednu následujícího roku začaly do těchto obcí zajíždět autobusy Dopravního podniku hl. m. Prahy. Na těchto linkách platil běžný tarif, shodný s tarifem na území Prahy. Současně ovšem byly tyto obce obsluhovány i autobusy ČSAD a na těchto linkách byly uznávány jízdní doklady DPP. V červenci byly podepsány zásady spolupráce hl. m. Prahy s ČSD. Od 1. října bylo umožněno cestovat vlaky cestujícím, kteří měli předplatní dlouhodobé jízdenky v osobních vlacích ČSD. V první etapě bylo integrováno 23 stanic v okruhu do deseti kilometrů od centra města. V roce 1993 byly zavedeny další příměstské linky a integrovány další úseky železničních tratí na území Prahy a začalo být jasné, že bude nutné zřídit organizátora integrované dopravy. Prvotní úvahy směřovaly ke zřízení integrovaného dopravního systému veřejné dopravy ve formě dopravního a tarifního sdružení objednavatelů dopravy<sup>39</sup>. Toto řešení je obvyklé v některých zemích na západ od nás. Nakonec zvítězilo odlišné řešení a usnesením pražského zastupitelstva z 25. listopadu byla k 1. prosinci zřízena organizace ROPID. Jedná se o zkratku názvu

---

<sup>37</sup> Provozovatel dráhy zabezpečuje samotnou infrastrukturu dráhy. Je jím například Správa železniční dopravní cesty. Provozovatel drážní dopravy zajišťuje pouze provoz samotný. Jsou jimi například České dráhy. U unitárních systémů, jako jsou tramvajové provozy je provozovatelem dráhy i drážní dopravy příslušný dopravní podnik.

<sup>38</sup> Tehdejší právo tento termín neznalo. V českém právu se termín integrovaná doprava objevil v novele zákona 111/1994 Sb. o silniční dopravě v odstavci 9 §2 s účinností od 1.4.1998. Podobný význam měl v tehdejší zákoně o silniční dopravě č. 68/1979 Sb. termín sdružená doprava v §21.

<sup>39</sup> Prahy, Středočeského kraje a obcí kolem Prahy.

Regionální organizátor Pražské integrované dopravy. ROPID byl zřízen jako příspěvková organizace hl. m. Prahy a dosud jí je. V minulosti bylo navrhováno majetkové zapojení Středočeského kraje a obcí do fungování a také spoluvlastnictví ROPIDu, zejména v souvislosti se spojením Středočeské integrované dopravy s PIDem. To by pravděpodobně muselo vést k jeho změně na obchodní společnost. K tomuto kroku nakonec nedošlo a podle dění v poslední době se dá říci, že tento proces v současnosti uvázl na mrtvém bodě. V nejbližší době se nedá očekávat spojení obou systémů nebo změny povahy ROPIDu. Mohlo by se zdát, že okamžikem vytvoření organizátora dopravy začal existovat v Praze a jejím okolí IDS. V pravém slova smyslu se ovšem o IDS v žádném případě nejednalo, protože nesplňoval podmínky IDS, které jsem dříve uvedl.

Mezitím stále pokračovalo rozšiřování integrace železnice a zavádění nových příměstských linek. K velkému posunu ve vývoji došlo v roce 1995. Rada zastupitelstva hl. m. Prahy schválila standardy kvality MHD. Následně mohlo proběhnout první výběrové řízení na dopravce regionálních autobusových linek PID.

Dne 31. května 1995 byl zaveden tarif integrované dopravy, spočívající v existenci vnějšího tarifního pásma za hranicemi města pro autobusové linky a vlaky Českých drah (ČD). Tato změna umožnila rozvoj integrované dopravy na zcela nových principech. Původní systém vzájemného uznávání jízdních dokladů s ČSAD byl postupně opuštěn. Došlo k rychlému rozvoji dalších linek a zapojení nových obcí do systému. Pozitivním efektem se stala možnost zrušení souběžných městských linek v oblastech, ve kterých jezdily nové linky příměstské, a tím došlo k finančním úsporám.

K integrovanému systému, jak ho známe dnes, zbývalo zavést nový jednotný přestupní tarif. Já sám patřím k těm, kteří si na starý systém vzpomínají velice matně, ale starší cestující si ještě dobře pamatují jízdenky pro jednotlivou jízdu, které umožňovaly po označení cestovat z konečné na konečnou nebo v metru po dobu 60 minut. Při přestupu na jiný spoj bylo nutné označit si jízdenku novou. Pro cesty vlaky ČD bylo možné využívat pouze dlouhodobé předplatní jízdenky. Jednotlivé jízdenky nebyly na železnici uznávány a cestující si musel zakoupit jízdenku podle tarifu ČD. Při takových tarifních podmínkách se mohla složitější cesta s více přestupy citelně prodražit. Poslední zlom nastal 1. června 1996. Byl zaveden přestupní pásmový a časový tarif, který umožňoval cestovat na jednu jízdenku v rámci její časové a



pásmové platnosti všemi dopravními prostředky. Z počátku existovaly zlevněné nepřestupní jízdenky, ale nyní jsou všechny jízdní doklady přestupní. Drobnou výjimku tvořily a do dnešní doby tvoří některé doplňkové jízdenky neuznávané ve vlacích ČD. Druhou takovou výjimkou je později zavedená SMS jízdenka, která je z důvodu své povahy a její kontroly platná pouze v metru, tramvajích a vnitroměstských autobusech<sup>40</sup>.

Od tohoto okamžiku můžeme o PID hovořit jako o moderním a plně funkčním IDS. V dalších letech docházelo k pravidelnému rozšiřování příměstských autobusových linek a zapojování nových železničních tratí. V roce 1998 byly do systému zapojeny první parkoviště P+R, které slouží k zanechání automobilu za nízkou cenu<sup>41</sup> a umožňují pokračovat do centra vlakem nebo metrem. Jednou z priorit IDS by měl být i přehledný a jednoduchý systém a jízdní řád páteřních linek. V případě Prahy jsou jimi tramvaje. V roce 1999 došlo k sjednocení základního intervalu většiny tramvajových linek na osm minut. V historickém výčtu není možné nezmínit ničivé povodně v srpnu roku 2002, které významně poškodily nejen pražskou dopravní infrastrukturu v čele s metrem, ale také ukázaly možnosti využití železnice pro vnitroměstskou přepravu. Byly totiž zavedeny náhradní vlakové linky za metro, které poprvé nesloužily převážně pro cestující dojíždějící do Prahy z regionu, nýbrž pro cestu po Praze samotné. Posilové linky byly po obnovení normálního provozu zrušeny, ukázaly však možnost využití železnice pro městskou dopravu, zejména pro rychlé tangenciální nebo průjezdní spojení centrem města.

První městská železniční linka byla zavedena 19. dubna 2004 mezi stanicemi Praha - Libeň a Roztoky u Prahy. Jedná se o první linku, která nezajíždí do centra, ale nabízí rychlé alternativní spojení, které ostatní druhy dopravy nemohou nabídnout. 1. července 2005 byl do PIDu začleněn nový druh dopravy. Jednalo se o přívoz přes Vltavu v Sedleci na severu Prahy. V závěru roku 2007 došlo ke vzniku systému Esko. Železniční linky v PIDu byly očíslovány a postupně i byl na méně důležitých tratích zaveden taktový jízdní řád<sup>42</sup>. Taktový jízdním řádem se rozumí řád s pravidelným

---

<sup>40</sup> Jízdních dokladů a průkazů opravňující ke slevám a bezplatné přepravě je velké množství. Není v možnostech této práce se jimi zabývat. Pro zájemce o méně obvyklé jízdní doklady doporučuji prostudování Vzorníku jízdenek PID.

<sup>41</sup> Z anglického Park and ride, zaparkuj a jeď. V roce 2014 je cena za parkování do jedné hodiny následujícího dne 20 korun. Zároveň je nabízena služba bike and ride (přijed' na kole a jeď, B+R) pro úschovu jízdního kola, která je zdarma. Do této kategorie bývá ještě řazeno K+R, kiss and ride, neboli rozluč se a jeď. Nejedná se o parkoviště, ale o vyznačená místa pro krátkodobé zastavení a vyložení nebo naložení cestujících, kteří dále pokračují prostředky hromadné dopravy.

<sup>42</sup> Na hlavních tratích existoval již dříve.

intervalem například 15, 30 nebo 60 minut podle povahy trati. Tyto změny vedly ke zvýšení atraktivity železnice pro cestující v PIDu. Počet cestujících i vypravovaných vlaků neustále roste. S otevřením stavby „Nového spojení<sup>BD</sup>“ pod vrchem Vítkov bylo možné zavést vlakové linky, které projíždějí centem města a jsou tak další možností, jak rychle cestovat po Praze. Zároveň tím došlo k uvolnění provozu na Hlavním nádraží a umožnění dalšího růstu počtu vlaků.

Vzhledem k tomu, že na linkách PIDu se podílelo stále větší množství dopravců, bylo nutné stanovit standardy kvality provozu. Nejprve byly tyto standardy zavedeny od počátku roku 2010 v železniční a autobusové dopravě. Tyto standardy jsou pravidelně kontrolovány a vyhodnocovány. Za neplnění standardů hrozí dopravcům pokuty, které jsou vyjednány ve smlouvách.

### **2.3.3 Pražská integrovaná doprava dnes**

Pražská integrovaná doprava se vyvinula v moderní IDS, srovnatelný se zahraničními. PID můžeme označit za jeden z nejrozvinutějších IDS v České republice. V současné době PID<sup>BE</sup> zahrnuje tři linky metra s 57 stanicemi, 22 denních a 9 nočních linek tramvají a přes 150 městských autobusových linek. Příměstských linek je přibližně 90 a do systému je zařazeno dalších 60 linek, které vůbec nezajíždějí do Prahy. Vlaky Eska obsluhují 227 stanic v Praze a širokém okolí. Počet stanic nadále roste, avšak pomalejším tempem, než tomu bylo v devadesátých letech. Nyní se jedná spíše o nově vybudované zastávky v Praze<sup>43</sup> i okolí, než o rozšiřování integrovaných tratí. Tento trend je součástí posílení role Eska a jeho přiblížení se ke svému vzoru S-bahnu. Naopak dosud se zvyšuje počet tratí s plnou integrací. Plná integrace znamená, že je možné využívat jednotlivé jízdenky PID, zatímco na tratích částečně integrovaných jsou uznávány pouze jízdenky předplatní. Pražanům také slouží pozemní lanová dráha na Petřín, pět přívozů, z nichž dva jsou v provozu celoročně. Do PIDu dále patří školní linky a speciální linky pro hendikepované.

Prahu dnes obklopuje sedm vnějších pásem v rámci kterých je obsluhováno 300 obcí. Do systému je zapojeno 17 dopravců<sup>BF</sup>. Největším je městem vlastněný DPP,

---

<sup>43</sup> Nejnovější stanicí, která by se měla otevřít ještě letos se stane Praha – Kačerov, která umožní návaznost na metro C.

který provozuje všechny linky metra, tramvají, velkou část městských autobusových linek a několik příměstských linek. Největším dopravcem na železnici jsou České dráhy. Většina ostatních dopravců provozuje příměstské autobusové linky, případně přívozy.

Tarif je v současné době časový, pásmový, plně přestupní. Smluvní přepravní podmínky PID<sup>BG</sup> upravují vzájemný vztah cestujícího a dopravce, odpovědnost dopravce a práva a povinnosti cestujících v souladu s obecně závaznými právními předpisy ve všech dopravních prostředcích PIDu, vyjma vlaků. Vydávají je všichni dopravci na základě smlouvy o vydání jednotných Smluvních přepravních podmínek Pražské integrované dopravy. Ve vlacích platí Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou osobní dopravu, případně Smluvní přepravní podmínky KŽC<sup>44</sup>. Tato odlišnost je způsobena mimo jiné odlišnou povahou železniční dopravy a její infrastruktury. U tarifu je situace obdobná. Kromě výjimek u SMS jízdenek, které jsou dány její povahou, neboť je při její kontrole nutný online přístup do databáze<sup>45</sup>, je možné využívat všechny druhy dokladů na všech spojích, opět vyjma vlaků<sup>BH</sup>. Uznávání jízdních dokladů PID ve vlacích je založeno na základě zvláštní smlouvy s dopravci. Důvodem je, že vlakem je možné cestovat za krátkou dobu na velkou vzdálenost. U nejlevnějších jízdenek by tím ČD a KŽC vznikala příliš velká ztráta ve srovnání s jejich vlastním tarifem. Proto tyto krátkodobé jízdenky neuznávají a pokud cestuje cestující s předplatní jízdenkou mimo pásmo, které má předplacené, tak si zakoupí jízdenku podle tarifu železničního dopravce, zatímco při absolvování stejné cesty autobusem by si zakoupil jízdní doklad PIDu. Další odlišnosti jsou důsledkem toho, že území obsluhované PIDem není územím jednoho kraje, ale Prahy a Středočeského kraje a ty jsou ochotny poskytovat rozdílné slevy. Jedná se například o žákovské jízdné ve Středočeském kraji, které má sloužit žákům k dojíždění do školy, ale jen pokud se celá cesta uskuteční na území Středočeského kraje. Žák jedoucí do Prahy nemůže tuto výhodu využít. V Praze se jedná o cestování zdarma pro děti do 15 let nebo pro osoby nad 65 let, které je platné pouze na území Prahy<sup>46</sup>. Stejná situace je u bezplatné přepravy

---

<sup>44</sup> Železniční dopravci uznávají jízdenky PIDu, ale ve vlaku není, až na výjimku celosíťových jízdenek, možné zakoupit jízdenky PIDu.

<sup>45</sup> Není možné vybavit každého řidiče příměstského autobusu tímto přístupem a v rozumné rychlosti provést kontrolu.

<sup>46</sup> Při splnění podmínky vlastnictví Opencard a nahrání příslušné aplikace na ni. V celém PIDu mohou cestovat zdarma osoby do 6 a nad 70 let při prokázání věku, opět vyjma vlaků. Ve vlacích, stejně jako ve všech dopravních prostředcích v ČR přepravují zdarma děti do 6 let.

vlaků na území Prahy pro zmíněné kategorie cestujících a přepravu jízdních kol, která je ve vlacích zdarma pouze na území Prahy, mimo Prahu se za kolo hradí poplatek dle tarifu ČD.

Smlouva o přepravě je uzavřena s konkrétním dopravcem okamžikem vstupu do vozidla nebo přepravního prostoru, který je přístupný jen s platným jízdním dokladem. Druhým způsobem uzavření smlouvy je, že cestující nastoupí do vozidla, ve kterém je zajištěn prodej jízdenek a za jízdné zaplatí. K uzavření smlouvy tedy nedochází pouhým zakoupením jízdenky. V případě, že se jedna cesta uskuteční prostředky více dopravců, odpovídá každý dopravce zúčastněný na přepravě za přepravu po té části přepravní cesty, kterou zajišťuje.

PID je nedílnou součástí života pražanů i lidí z okolí Prahy, kteří do ní dojíždějí. Za 20 let se podařilo vybudovat systém, který je plně srovnatelný se systémy v západní Evropě. Systém nabízí cestujícím alternativu k individuální přepravě, která zažila boom po roce 1989. Mezi jeho velké úspěchy patří velké zvýšení oblíbenosti železnice v pražské aglomeraci, neustále rostoucí počet cestujících a podíl cestujících využívajících ve vlacích jízdenky PID. Podíl se zvýšil za posledních 20 let z necelých 20 % na více jak 75 %. Na některých linkách je podíl jízdenek PID ještě vyšší<sup>47</sup>.

### **3. Zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících**

Tento zákon je účinný od 1. 7. 2010. První diskuze o potřebě tohoto zákona spadají do roku 2004. Jeho příprava probíhala společně s přípravou Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici. Zákon nahradil části zákonů o drahách a silniční dopravě. Dále zrušil nařízení vlády č. 493/2004 Sb. o prokazatelné ztrátě ve veřejné linkové dopravě a vyhlášku č. 241/2005 Sb. o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní přepravě. Tato problematika, dříve upravená pouze podzákonnými předpisy, je nyní upravena zákonem samotným v jeho hlavě páte pod termínem kompenzace. Zákon upravuje v návaznosti na výše uvedené nařízení postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou linkovou a veřejnou drážní dopravou. Zákon

---

<sup>47</sup> Například právě Městská linka Roztoky – Libeň – Hostivař.

definuje dopravní obslužnost, včetně zavedení dle mého názoru nešťastně zvolených termínů dopravní obslužnost státu, kraje a obce. Stanovuje pravidla pro dotování a objednávání dopravy jednotlivými složkami veřejné správy, dopravnímu plánování a letmo se věnuje i integrovaným dopravním systémům. Je zde stanoven postup objednatelů veřejných služeb a povinnosti dopravců. Poprvé jsou přílohou zákona i standardy kvality. Je také umožněno stanovit objednavateli standardy kvality přísnější, čehož ROPID využívá.

Zákon upravuje Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících. Jedná se o nový název smlouvy. Před účinností tohoto zákona se smlouva nazývala Smlouva o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě a upravoval ji zákon č. 141/1994 Sb. o silniční dopravě. Ač by se z názvu a povahy smlouvy mohlo zdát, že se jedná veřejnoprávní smlouvu, nejspíše subordinační, není tomu tak. Kromě toho, že zákon výslovně uvádí, že se o veřejnoprávní smlouvu nejedná<sup>48</sup>, tak smlouva nesplňuje podmínku, že nahrazuje vydání rozhodnutí ve správním řízení. Vydání rozhodnutí se v souvislosti s provozem linky objevuje několik, ale obsahem samotné smlouvy je vztah objednavatele a dopravce. Zároveň se nejedná ani o smlouvu koordinační, i kdyby dopravce patřil obci a zajišťoval pro obec druhou dopravní obslužnost, pravděpodobně by se takovéto jednání nepovažovalo za plnění úkolů obce. Dále zákon upravuje pravidla nabídkového řízení nebo přímé zadání dopravci. Nejčastějším případem pro přímé zadání je situace, kdy kraj nebo obec zadá provoz linky vnitřnímu provozovateli. Vnitřního provozovatele definuje nařízení č. 1370/2007, na které se zákon odvolává. Jedná se o právně samostatný subjekt, nad kterým vykonává příslušný místní orgán kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary. V PIDu se jedná o situace, kdy Praha přímo zadá provoz linky pražskému dopravnímu podniku. Pokud by nebyly splněny podmínky stanovené v §21, byl by dopravce vybrán podle pravidel zákona 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách.

V §23 a 24 je upravena problematika úhrady prokazatelné ztráty, dříve upravené v podzákoných předpisech. Zákon hovoří o kompenzaci, kterou hradí objednatel ze svého rozpočtu. Důležitým prvkem uzavření smlouvy je předložení finančního modelu, na základě kterého se stanoví navrhovaná kompenzace. Ministerstvo dopravy při

---

<sup>48</sup> § 8 odstavec 5

přípravě státního rozpočtu na každý rok posoudí ekonomické zajištění dopravní obslužnosti státu, krajů a obcí.

Dále je stanoveno, že dohled nad uzavíráním a změnách smluv provádí ÚOHS a je upravena problematika správních deliktů objednavatelů služeb. V ustanoveních měnících zákon o drahách a zákon o silniční dopravě se ruší dosavadní pojmy základní dopravní obslužnost a ostatní dopravní obslužnost. Přílohou jsou standardy kvality, které se zabývají třemi oblastmi. Jedná se o informační zařízení pro cestující, přepravu osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace a technické parametry vozidel. Tento zákon je komplexní úpravou regulovaného konkurenčního prostředí ve veřejné dopravě a s přihlédnutím k efektivitě investic do nových vozidel umožňuje uzavírání dlouhodobých smluv. Problematikou integrovaných dopravních systémů, jejich financování, plánování a rozvojem se zabývá jen velmi okrajově, a to i přes to, že dopravní politika státu v této oblasti o IDS hovoří často a podporuje jejich rozvoj<sup>BI</sup>. Samotný termín Integrovaný dopravní systém na rozdíl od dopravní politiky státu vůbec nezmiňuje.

#### **4. Financování prokazatelné ztráty**

Jak již jsem v předchozích kapitolách naznačil, veřejná správa se podílí na financování provozu veřejné dopravy v závazku veřejné služby uhrazením prokazatelné ztráty. Na financování veřejné dopravy se podílejí její uživatelé, neboli cestující<sup>49</sup> a objednavatelé. Těmi jsou hlavně kraje, stát a obce<sup>BI</sup>. Největším objednavatelem jsou kraje<sup>50</sup>, které objednávají tři čtvrtiny objemu veřejné dopravy v závazku veřejné služby. Na stát připadá 23 % a na obce pouhá dvě procenta. Kromě veřejných objednavatelů se mohou na financování podílet i soukromníci. Jedná se především o situace, kdy autobusy MHD zajíždějí k obchodním centrům, ale jsou v provozu v režimu linky v IDS a nikoliv veřejné linkové dopravy zdarma, což je druhý model, často obchodníky využívaný. Výhodou zapojení soukromé společnosti do objednávky dopravy je, že se rozloží náklady na provoz linky a linka může obsloužit území i dopravu do obchodního centra. Díky tomu je možné, aby území obsluhovalo více autobusů, než kdyby se soukromý subjekt financování neúčastnil. Dopravu

<sup>49</sup> Vyjma měst s veřejnou dopravou zdarma.

<sup>50</sup> Kraje uhradily v roce 2011 13,4 miliardy Kč z celkové 17,8 miliardy, určených na veřejnou dopravu.

účelovými autobusy často volí obchodníci, jejichž provozovna se nachází blízko stanice metra nebo tramvaje a po cestě k obchodu by nebylo možné obsloužit žádné další území. Takovým příkladem v PIDu jsou linky 218 z Dejvické k obchodnímu centru Šestka nebo linka 354, která jezdí z Černého mostu do obce Nehvizdy. Obsluhuje zastávku Jirny DHL, která se nachází u velkého logistického areálu firmy DHL. Linka tak slouží k dopravě zaměstnanců do areálu firmy a DHL provoz linky spolufinancuje<sup>BK51</sup>.

S financováním se pojí termíny dopravní obslužnost státu, kraje a obce. V §4 zákona 194/2010 Sb. stanovuje, že dopravní obslužnost státu zajišťuje ministerstvo dopravy objednávkou vlaků nadregionálního nebo mezinárodního charakteru<sup>52</sup>. Ministerstvo dopravy určí maximální výši kompenzace a způsob tohoto určení po dobu účinnosti smluv po dohodě s Ministerstvem financí. O dopravní obslužnosti kraje rozhodne kraj v samostatné působnosti s přihlédnutím k dohodám s jinými kraji. Dopravní obslužnost obce je definována jako dopravní obslužnost nad rámec dopravní obslužnosti kraje. Pro přehled uvedu ještě definice základní dopravní obslužnosti a ostatní dopravní obslužnosti, jak byly před novelou definovány v zákoně od drahách. ZDO v § 39b: „Základní dopravní obslužností územního obvodu okresu je zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodů veřejného zájmu, především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale únosnému rozvoji tohoto územního obvodu“. A ostatní dopravní obslužnost v § 39d: „Ostatní dopravní obslužnost je zajištění dopravních potřeb územního obvodu obce nad rámec základní dopravní obslužnosti územního obvodu okresu. Na zajištění ostatní dopravní obslužnosti uzavírá obec s dopravcem závazek veřejné služby a hradí ze svého rozpočtu prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci plněním závazků veřejné služby.“

Z definicí vyplývá, že základní dopravní obslužnost by měla sloužit k dopravě do zaměstnání, do škol, na úřady atd. Ostatní dopravní obslužnost by měla poskytovat komfort navíc, oproti ZDO, a dopravní obslužnost v době, kdy lidé obvykle necestují ze zmíněných účelů. I přesto, že se provádějí přepravní průzkumy a dá se odhadnout jaké jaké množství lidí cestuje v rámci „režimu ZDO“, není možné oddělení a stanovení

---

<sup>51</sup> Při definici ZDO nebo DOK, je poněkud paradoxní, že dopravu do zaměstnání spolufinancuje také sám zaměstnavatel.

<sup>52</sup> V názvosloví ČD se jedná o všechny kategorie vlaků vyjma osobních a spěšných vlaků.

důvodu cesty každého jedince. Z toho důvodu se doprava objednává na základě odhadů podložených průzkumy a ochotou konkrétního objednavatele uhradit příslušnou částku. Stát podle svých finančních možností objedná vlaky dálkové dopravy<sup>53</sup>. Dosud Ministerstvo dopravy objednávalo vlakovou dopravu pouze u ČD. Kraje dostávají od státu finance určené k financování ZDO. Částka je pevně rozdělena k užití na železniční dopravu a na silniční. Pravděpodobně i z tohoto důvodu kraje preferují železnici jako ZDO a ve Středočeském kraji se podle údajů Ministerstva dopravy nacházejí pouze čtyři obce, které si připlácejí za vlakovou dopravu na rámec ZDO<sup>BL</sup>. Ostatní dopravní obslužnost by dle své definice měla pouze doplňovat základní dopravní obslužnost a zvyšovat komfort. Vzhledem k tomu, že určení rozsahu ZDO je v kompetenci kraje, může nastat situace, že ODO doplňuje ZDO do stavu, že se veřejná doprava stává použitelnou, ale nikoliv natolik komfortní, jak by bylo v případě příznivé finanční situace objednavatelů žádoucí.

Protože již víme, jak se rozhoduje o financování ZDO, které vychází z průřezu finančního modelu provozu objednávané linky s plánem dopravní obslužnosti území a finanční situací objednavatele, je třeba zjistit jen, jak se podělí o úhradu ztráty objednavatelé stejné úrovně, když linka obsluhuje území více územních celků. To je obzvláště v IDS velice časté<sup>BM</sup>. Financování ODO je založeno na principu ujetých kilometrů nikoliv na území obce, ale od poslední zastávky v předchozí obci až po poslední zastávku na svém území, před přejezdem linky na území další obce nebo na konečnou. Tento princip může být smluvně upraven pro jiné poměry a podle nich se vypočítá rozdělení úhrady ztráty dopravy. Princip úhrad detailněji rozeberu v případové studii.

Dalším termínem, který je s financováním prokazatelné ztráty spojen, je přiměřený zisk. Stejně jako u prokazatelné ztráty hovoří zákon o kompenzaci, tak ani termín přiměřený zisk naše právo nezná a hovoří o povinnosti objednatele zkontrolovat, zda není navrhovaná kompenzace nadměrná. Pokud by byla, smlouvu nelze pod hrozbou neplatnosti uzavřít. Musíme si tedy opět pomoci evropským nařízením 1370/2007 ES, které v bodě 6 přílohy definuje přiměřený zisk takto: „Přiměřeným ziskem se rozumí míra návratnosti kapitálu, která je běžná v odvětví v daném členském státě a která musí zohledňovat riziko nebo neexistenci rizika pro provozovatele

---

<sup>53</sup> V plánu jsou výběrová řízení na rychlíkové tratě, ale v současné době ještě nebylo žádné dokončeno.



veřejných služeb z důvodu zásahu orgánu veřejné správy“. Pro srovnání lze uvést definici přiměřeného zisku z dnes už zrušené vyhlášky č. 511/2004 Sb.: „za přiměřený zisk považuje zisk odpovídající obvyklému zisku dlouhodobě dosahovanému při srovnatelných ekonomických činnostech, který zajišťuje přiměřenou návratnost použitého kapitálu v přiměřeném časovém období“. Z této definice se dá vyčíst, že by kompenzace měla umožnit zisk, který vede k rozvoji podnikání za předpokladu zvýšení dotace při investici do obnovy vozového parku. S příchodem konkurence ve výběrových řízeních by měl být přiměřený zisk vyjádřen ochotou vítězné firmy poskytovat veřejnou službu na základě nabídky, se kterou výběrové řízení vyhrála a přitom je bráno v potaz i splnění standardů ve výběrovém řízení požadovaných.

Vedle kompenzací a jízdného je veřejná doprava financována prostřednictvím dalších metod. Patří mezi ně financování výstavby nových tratí drážní dopravy u unitárních systémů, kdy výstavbu většinou financuje stát nebo město, i když trať přejde do vlastnictví dopravce. Na železnici je infrastruktura oddělena a vlastní ji SŽDC a jejím prostřednictvím stát investuje do výstavby a optimalizace tratí, což má vliv i na samotnou dopravu, především zrychlením provozu a větší kapacitou tratí. Dále veřejný sektor investuje do nových vozidel, ať již se jedná o financování nákupů vnitřních dopravců nebo určení zvýšení kompenzace při započítání nákladů na pořízení nových vozidel. Jistotu, že se investice do nového vozového parku dopravci vrátí, mu dává právě dlouhodobost trvání závazku. Z nařízení 1370/2007 ES<sup>54</sup> plyne, že smlouva může být uzavřena maximálně na dobu 10 let v silniční a 15 let v drážní dopravě. Vzhledem k investicím do vozového parku a odlehlosti obsluhovaných území je možné tuto dobu až o polovinu prodloužit. Investice do obnovy vozového parku mohou být také hrazeny z Regionálních operačních programů Evropské unie. Pravidla těchto dotací určují, kde mají být vozidla používána, což někdy vede až k situacím, že na hranici kraje jsou cestující nuceni přestoupit do jiného vozidla, které v rámci ZDO objednává sousední kraj.

Dalším případem, ve kterém dopravci náleží kompenzace jsou situace, kdy musí poskytnout slevy, nebo bezplatnou přepravu podle Cenového věstníku Ministerstva financí<sup>BN</sup>. Tyto slevy musí poskytovat všichni dopravci, včetně těch mimo závazek veřejné služby. Za poskytnuté slevy náleží dopravcům od státu kompenzace.

---

<sup>54</sup> Článek 3, odstavce 3 a 4.

## 5. Postavení stran

V integrovaném dopravním systému vstupují do vzájemných vztahů smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících na straně jedné objednatelé a dopravci na straně druhé. Objednateli jsou podle druhu dopravní obslužnosti jednotlivé územní samosprávné celky nebo stát, a má-li IDS zřízeného organizátora, tak organizátor. V případě zapojení soukromého objednatele by stál vedle obcí a organizátora i soukromý objednatel. Druhou stranou je konkrétní dopravce, nebo případně dopravci, pokud by doprava byla zajišťována více dopravci najednou. Obce se mezi sebou smluvně domluví na poměrech financování vzniklé ztráty, pokud se nepoužijí pravidla stanovená v postupech konkrétního IDS. Mezi obcemi a dopravcem dojde ke smluvní úpravě vykazování a hrazení ztrát. Obce jsou na základě této smlouvy povinné platit za poskytnutou dopravní obslužnost a dopravce ji poskytovat a vykazovat činnost dle obsahu smluv. Obec je povinna zajistit na svém území infrastrukturu v podobě zastávek, zajistit sjízdnost komunikací, na kterých se veřejná doprava provozuje, a informovat organizátora o investičních a rekonstrukčních pracích, které mohou mít na provoz MHD<sup>55</sup> vliv. Organizátor se zavazuje ke koordinování dopravy v IDS, k vytvoření jízdních řádů a vyhodnocování dopravní a ekonomické stránky vztahu.

Doprovce se zavazuje k dodržování standardů IDS a odpovídá za technický stav a čistotu vozidel. Dále je povinen s organizátorem konzultovat důležité záležitosti, které mají vliv na provoz a spolupracovat s organizátorem v případech, které to vzhledem ke své povaze vyžadují. Dopravce je tedy ve vázán vztahem s organizátorem, se kterým primárně jedná a kterému se odpovídá. Přímý vztah s obcemi je například v tom, že obce hradí prokazatelnou ztrátu přímo dopravci nebo obce ukládají smluvní pokuty za porušení povinností podle sazebníku postihů<sup>56</sup>. V integrovaném dopravním systému je dopravce povinen vyhlásit jednotné přepravní a tarifní podmínky<sup>57</sup> a zavazuje se k uznávání jednotných jízdenek IDS. Vyhodnocení plnění smluv zajišťuje většinou organizátor nebo v případě, že není zřízen, tak úředníci krajského úřadu.

---

<sup>55</sup> Přísně právně vzato se opuštěním příměstských oblastí města nejedná o městskou hromadnou dopravu, ale o vnitrostátní linkovou osobní dopravu, ale cestující většinou tento rozdíl nevnímají. MHD definuje vyhláška 175/2010 Sb. v §2.

<sup>56</sup> Jedná se o úpravu PIDu, v jiném IDS může být úprava odlišná.

<sup>57</sup> Vyjma výjimek v předchozích kapitolách uvedených.

Cestující do tohoto vztahu nevstupují na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, ale na základě smlouvy o přepravě osob dle § 2550 občanského zákoníku. Cestující se zavazuje zaplatit řádné jízdné a dopravce odpovídá za svou část cesty, kterou cestující absolvuje. V městské a příměstské dopravě se neuplatní odškodnění na základě příslušných nařízení EU. S organizátorem přichází cestující do styku pouze v případech informačních materiálů nebo podávání stížností na dopravce nebo při projednávání návrhů na jízdní řády.

## **6. Případová studie**

### **6.1 Představení města Roztoky**

V případové studii, ve které se zaměřuji na město Roztoky, chci ukázat vliv zapojení města do Pražské integrované dopravy. Také chci přiblížit problematiku dopravní obsluhy města v IDS a rozebrat finanční stránku objednávání dopravy. Podkladem pro studii jsou články a informace od Michala Přikryla a Víta Calty, kteří se dlouhodobě zabývají problematikou místní dopravy a jsou autory dopravní studie pro město Roztoky<sup>BO</sup>. V Roztokách bydlím a znám místní realie, proto jsem se rozhodl zpracovat případovou studii právě pro toto město. Roztoky se nacházejí v záhybu řeky Vltavy na severní hranici Prahy. Roztoky byly již za první republiky oblíbeným výletním místem pražanů a ti bohatší si začali v dolní části Roztok budovat výstavní domy. V následujícím období trend výstavby pokračoval. V horní části města vzniklo zahradní město s minimem velkých bytových domů. Po sametové revoluci se i v Roztokách projevil vliv touhy Pražanů po svém vlastním domě a o úniku z města. Město pro svou blízkost Prahy a snadnou dopravní dostupnost (neleží na žádné výpadovce) stále láká nové zájemce o bydlení za městem. Počet obyvatel stále mírně roste a developéři plánují výstavbu komplexu bytových domů. Pro město je nekontrolovaný přírůstek obyvatel nežádoucí, dokud se mu nepodaří vyřešit dopravní obslužnost. Podle posledního sčítání lidu v roce 2011 mají Roztoky 8140 obyvatel. Skutečný počet obyvatel je však výrazně vyšší, odhaduji 10 až 12 tisíc obyvatel. Tento rozdíl je kromě menších daňových příjmů je nevýhodný i při vyjednávání se Středočeským krajem o financování základní dopravní obslužnosti.

## 6.2 Železniční doprava

Městem prochází železniční trať 091. Jedná se hlavní dvoukolejnou elektrifikovanou trať z Prahy do Drážďan a Berlína a je součástí prvního tranzitního koridoru. V Roztokách se nachází železniční stanice s názvem Roztoky u Prahy a zastávka Roztoky - Žalov<sup>58</sup>. Na trati je silná příměstská doprava. S Masarykovým nádražím v centru Prahy spojuje obě stanice linka S4 s dobou jízdy přibližně 17 minut. Na lince jsou v hodinovém, ve špičce půlhodinovém, taktu nasazovány elektrické dvoupatrové jednotky řady 471 City Elefant s oddílem první třídy<sup>59</sup> a doplňkově staré jednotky řady 451. O víkendu je interval hodinový. Ze stanice Roztoky u Prahy vyjíždí linka S41 do Prahy - Libně a o víkendech až do Hostivaře. Na této lince jsou ve všední dny v půlhodinovém intervalu nasazovány jednotky řady 451, o víkendu v hodinovém motorové vozy řady 809<sup>60</sup>. Středočeský kraj považuje železniční dopravu za základní dopravní obslužnost a veškerou ztrátu hradí ze svého rozpočtu. I pokud by si Roztoky chtěly objednat vlaky nad rámec ZDO, nebylo by to vzhledem k vytížení tratě možné. Pro Roztoky je přítomnost tratě plně integrované do PIDu výhodou, jen s drobnými nedostatky. Obě stanice se nacházejí v dolní části Roztok. Dle mého odhadu na základě počtu voličů v jednotlivých volebních okrscích bydlí v dolní části města maximálně jedna osmina obyvatel a ani všichni z nich nebydlí v docházkové vzdálenosti od stanic. Pro obyvatele horních Roztok znamená cesta na nádraží procházku, která může být obzvláště při cestě zpět do velkého kopce nebo za nepříznivého počasí velice nepříjemným zážitkem. U nádraží se nachází parkoviště s kapacitou přibližně 90 míst. Ve všední dny bývá kapacita tohoto parkoviště zcela vyčerpána. Nedaleko se nachází další parkoviště o kapacitě 20 vozů. Další parkovací místa v docházkové vzdálenosti od nádraží k dispozici nejsou. Zastávka Roztoky - Žalov nabízí možnost zaparkování

---

<sup>58</sup> Jedná se pouze o terminologii, z pohledu cestujícího se jsou ve městě dvě stanice / zastávky, kde zastavují osobní vlaky.

<sup>59</sup> Cestující s doklady PID nemohou první třídou cestovat bez časového doplatku pro první třídu na čipové kartě ČD. Doporučoval bych propagaci tohoto doplatku a možnost jeho nahrání na Opencard při koupi časové jízdenky.

<sup>60</sup> O víkendu je na lince zaveden specifický způsob odbavování cestujících, ve vlaku není průvodčí a cestující, který nemá zakoupený jízdní doklad, je povinen si jej zakoupit u strojvedoucího. Pokud tak neučiní, a bude přistižen revizorem ČD, bude mu uložena přírážka k jízdnému na základě smluvních přepravních podmínek ČD, nikoliv PIDu. Uložená přírážka je v tomto případě příjmem ČD a její úhrada se řídí pravidly ČD, nikoliv ROPIDu.

pouze několika vozidel. Kromě vlastními automobily se mohou cestující dopravit na roztocké nádraží autobusy a při použití jízdenek PIDu snadno pokračovat vlakem do Prahy. Kapacita souprav a interval jsou bohužel v některých částech dne již nedostatečné. Roztoky jsou prvním městem na trati za hranicí Prahy, takže vlaky bývají obzvláště ve špičkách velmi plné a cestující z Roztok do Prahy musí celou cestu stát, což snižuje komfort cestování. Kapacita vlaků na lince S41 je dostačující, za vadu na kráse je možné považovat nasazování pět desítek let starých souprav řady 451. Vyřazení těchto souprav je v plánu až za několik let.

Zásadní rozšíření provozu na trati není v blízké budoucnosti možné. Město Roztoky je při jednáních o jízdních řádech pouze přizvaným účastníkem bez praktických možností situaci ovlivnit. Po vzoru některých jiných tratí PIDu by mohly být na lince S4 nasazovány dvě spřažené jednotky řady 471. Vzhledem ke zvýšeným nákladům by takové řešení nebylo pravděpodobně krajem akceptováno. Pro potřeby linky S4 by byla v současné době vhodná čtyřvozová souprava řady 471 místo současné třívozové, případně nasazení jiných nových jednotek.

### **6.3 Autobusová doprava**

Roztoky byly do Pražské integrované dopravy zapojeny 1. června 1997 zavedením linky 350 z konečné metra A Dejvická přes Roztoky na Okoř<sup>BP</sup>. Dopravcem na lince byla společnost ČSAD MHD Kladno. Před zapojením do PIDu obsluhovali linku různí státní a později soukromí přepravci rozličné kvality. Cestující museli hradit jízdné za celou cestu, i když měli pražskou tramvajenku na souběžné městské spoje. Jedná se o podobnou situaci, jaká je dnes u spojů Středočeské integrované dopravy zajiřdējících do Prahy. Z časových důvodů se nevyplatí přestupovat na hranici Prahy do spojů PIDu, a tak cestující, kteří mají cestování po Praze předplaceno v ceně své pražské časové jízdenky, tak za cestu vlastně platí dvakrát. Se zapojením do PIDu tento problém zaniká. Dnes Roztoky obsluhují dvě linky pražského dopravního podniku a dvě ČSAD Kladno. Linka 350 jezdí stále ve stejné podobě. Linka 340 byla z důvodu omezení vlivu zpoždění vzniklých na lince 350 převedena od ČSAD Kladno na DPP. Trasu má z Dejvické shodnou s linkou 350 po hlavním průtahu Roztok, pouze na konci města odbočí a obsluží čtvrť Levý Hradec, kde končí. Noční linka 604 patří zcela

do ostatní dopravní obslužnosti a zajišťuje jedním spojem každým směrem spojení s Dejvickou přibližně hodinu po posledním denním spoji. Dopravcem je ČSAD Kladno. Na všech uvedených linkách jsou nasazovány standardní autobusy v městském provedení<sup>61</sup>. Na denních linkách jsou garantované nízkopodlažní spoje. Na linkách ČSAD Kladno se výjimečně objevují i autobusy v příměstském verzi<sup>62</sup>. Cesta z Prahy do Roztok je tak krátká, že jsou výhodnější autobusy v městském provedení, do kterých se vejde více cestujících. Na linku 340 byly z regionálního operačního programu pro Středočeský kraj zakoupeny dva nízkopodlažní autobusy s klimatizací prostoru pro cestující<sup>63</sup>, které mohou podle podmínek programu obsluhovat pouze tuto linku<sup>BQ</sup>. Významně tím stoupl počet nízkopodlažních spojů a kvalita cestování v horkých dnech. V roce 2014 byla zavedena linka 359. Jednalo se o splnění dlouhodobého politického slibu o obsluze dalších částí města mimo dosavadní hlavní průjezdní komunikaci. Na tuto linku jsou nasazovány midibusy o přibližně poloviční kapacitě, než mají standardní autobusy.

Autobusovou dopravu, kromě samotných cestujících, hradí i kraj a město, tudíž zde mají Roztoky výrazně větší vliv na objednávku autobusů, než je tomu u vlaků. Princip úhrad je postaven na ujeté vzdálenosti od poslední zastávky na území předchozí obce až na konečnou nebo na poslední zastávku v příslušné obci. V případě Roztok se jedná u linky 340 o 5150 metrů a u linky 350 o 4550 metrů. Pomocí vzdáleností a počtu spojů se určí počet vozokilometrů, které jsou klíčové pro stanovení úhrad. Linka 340 jezdí častěji, za týden je vypraveno 489 spojů, na lince 350 je to 327 spojů. Se znalostí plánovaných vozokilometrů za rok je možné vytvořit kalkulaci na provoz linek. Posledním údajem, který je k výpočtu potřeba, je samotná cena za ujetý km. Cena vychází z nabídkového řízení nebo kalkulace při přímém zadání. Tímto způsobem jsou stanoveny náklady na provoz linky. I když mají linky stejné dopravce, společnou část trati a autobusy přejíždějí mezi linkami, stanovuje se kalkulace pro každou linku samostatně. Známe-li provozní náklady, můžeme začít řešit financování provozu. U PIDu se u vnitroměstských spojů rovná částka vydaná cestujícími na jízdné přibližně čtvrtině a v příměstské přibližně polovině nákladů. Vzhledem ke způsobu prodeje a

<sup>61</sup> Dvanáct metrů délky, troje nebo čtvery dveře, přibližně 30 míst k sezení a 60 až 70 k stání, prostor pro několik kočárků a vozíků.

<sup>62</sup> Délka stejná, dvoje dveře, sedačky po celé délce autobusu se užší uličkou uprostřed. Počet míst k sezení 45, k stání 35. Celková obsaditelnost je nižší než u městské verze, navíc je většinou pouze jedno místo pro kočárky.

<sup>63</sup> V Praze zatím neobvyklé.

užívání jízdních dokladů není možné v Pražské integrované dopravě stanovit předpokládané tržby z linky pouhým vynásobením počtu cestujících a ceny jízdenky. V příměstské dopravě si sice cestující kupují jízdenky přímo ve voze ve větším množství, než v městské, kde má prodej jízdenek řidičem vysloveně doplňkový charakter. Tyto utržené peníze na lince ovšem nejsou jediné tržby, která linka má. V PIDu si může cestující zakoupit jízdenku na jakémkoliv místě a využít ji na místě jiném. Stejně tak cestující, který zaplatí za svou jízdenku v autobuse z Roztok do Prahy, může využít služeb dalších linek jiných dopravců po přestupu<sup>64</sup>. ROPID nemá přesný přehled o využití jízdních dokladů a rozdělení tržeb jednotlivých dopravců se provádí na základě odhadů vycházejících z pravidelných přepravních průzkumů.

Po odečtení předpokládaných tržeb zůstane částka, kterou musí uhradit objednavatelé spojů. V případě Prahy, která je hlavním městem s postavením kraje, je situace specifická tím, že se nerozlišuje mezi ZDO a ODO. Praha v případě příměstských linek hradí větší částku, než by odpovídalo počtu cestujících, kteří linky využívají na území Prahy. Je to způsobené jednak principem úhrady za ujetou vzdálenost, a také tím, že z pohledu Prahy je žádoucí, aby Středočeši dojíždějící do Prahy využívali v maximální možné míře veřejnou dopravu, protože počet parkovacích míst v Praze je omezený. Pro úhrady mimo území Prahy je již rozlišení mezi ZDO a ODO důležité. ZDO hradí kraj. Záleží na dohodě kraje a obcí, kolik spojů kraj objedná a zaplatí v rámci ZDO. Spojе navíc musí uhradit samy obce v rámci ODO. Roztoky hradí u linky 340 veškeré náklady na ODO, neboť linka v Roztokách končí. U této linky je poměr úhrad nákladů následující: cestující hradí 52 % nákladů, Praha 28 %. Roztoky v rámci ostatní dopravní obslužnosti hradí necelých 10 % a Středočeský kraj financuje základní dopravní obslužnost částkou o několik desetin procenta méně než Roztoky. Pro lepší představu, náklady na tuto linku jsou 8,8 milionu korun ročně. U linky 350 je situace složitější tím, že se do výpočtu dostává ještě dělení se o ztrátu s dalšími obcemi, které jsou na trase za Roztokami. Výše ztráty a tržby se počítají paušálně pro celou trasu. Tudiž, pokud se obce nedohodnou jinak, prodloužení jakéhokoliv spoje mimo Roztoky zvyšuje úhradu i pro město Roztoky. Podobně jako Praha „dotuje“ linku 340 Roztokám, dotují Roztoky linku 350 menším obcím dále po trase. Je to způsobené uvedeným pravidlem o paušálním výpočtu ztráty a příjmů. Je

<sup>64</sup> Pro srovnání v SIDu je na každou jednotlivou jízdu vydána jízdenka, přestupy jsou evidovány použitím čipové karty, kterou cestující přiloží ke čtečce vždy při nástupu.

logické, že k největší ztrátě nedochází na území Roztok, které jsou největším městem na trase a také zároveň prvním po opuštění Prahy. Ztráta vzniká v malých obcích, kam autobusy jezdí poloprázdné poté, co cestující vystoupili mimo jiné právě v Roztokách. Tuto situaci lze kompenzovat dohodou mezi obcemi o výši podílu na kompenzaci ztráty. V roce 2007 hradily Roztoky 62,25 % této ztráty. Na základě dohod s dalšími obcemi byla úhrada Roztok snížena na současných 50 %. Stává se, že autobusy linky 350 dorazí do Roztok při cestě směrem do Prahy tak plné, že cesta s nimi překračuje značně normy stanovující počty cestujících na metr čtvereční a cestování rozhodně neodpovídá standardu kultury přepravy v 21. století. V horším případě se do takového autobusu někteří cestující v Roztokách vůbec nedostanou. Objevují se proto myšlenky, aby Roztoky vyjednaly se Středočeským krajem vyjmutí linky 340 ze ZDO, výměnou za plné zahrnutí linky 350 do ZDO. Roztoky by tak mohly investovat do více spojů linky 340 a poskytnout svým občanům vyšší komfort. Přeplněnost autobusů se netýká jen linky 350. Obě linky jezdí v prokladu a v ranní špičce směrem do Prahy<sup>65</sup> dochází k přeplnění spojů obou linek. V opačném směru se tak děje nejčastěji v dobách před začátkem nebo po uplynutí dopravní špičky, protože autobusy v té době nemají desetiminutový interval, ale cestujících je ještě stále velké množství. Problémy s přeplněnými autobusy se týkají i některých spojů pozdě večer, především v pátek a sobotu. Poptávka po zvýšení počtu autobusů zde očividně je. Roztoky mohou vést se Středočeským krajem debatu, jestli si nezaslouží vzhledem k růstu počtu obyvatel větší objednávku spojů v rámci ZDO. Druhou možností je zaplatit další spoje ze svého rozpočtu. Náklady na jeden spoj navíc jedním směrem by byly přibližně 60 tisíc korun ročně.

Kromě samotného spojení s Prahou je důležitá i docházková vzdálenost na zastávky pro cestující. Až do zavedení linky 359 obsluhovaly autobusy pouze hlavní průjezdní komunikaci. Je logické, že v takové situaci byla průměrná docházková vzdálenost na zastávku výrazně vyšší než v Praze, kde je za dostatečnou vzdálenost považováno 400 metrů. Ve Středočeském kraji je považována za dostatečnou docházková vzdálenost 2000 metrů. Roztoky mají však městský charakter, tudíž by se měly blížit více pražské vzdálenosti než té středočeské, ale plně dosáhnout ji nemohou, protože se nejedná o velkoměsto, které si takový komfort může dovolit. O změně

---

<sup>65</sup> Interval 7,5 minuty



linkového vedení se vedly dlouhé diskuze a obsluha jiných částí města a vybudování točny<sup>66</sup> u nádraží byla politickým tématem Roztok dlouhou dobu a je jím dodnes. V roce 2008 byl organizací ROPID sestaven návrh na nové linkové vedení<sup>BR</sup>. Podstatou měla být změna vedení linek tak, že v kloubových autobusech vedená linka 350 by jezdila po hlavním průtahu městem a linka 340 by obsloužila další části města. Doplňkem měla být linka 359. Bohužel na výsledný stav mělo vliv mnoho faktorů od finančních, přes sousedské vztahy až k tomu, že někteří občané nechtěli, aby jim před domem jezdil autobus. Výsledkem bylo, že z plánů vznikla pouze linka 359, která jezdí z dolních Roztok přes Solníky do sousedních Únětic a dále do pražského Suchdola. Politický slib byl splněn, ale protože autobus nezačíná u nádraží, neboť zde kvůli chybějící točně nemůže stát a překážet v nácestné zastávce a čekat na navazující vlaky. Navíc byla jeho trasa a jízdní řád zvolen tak, že je pro cestování po městě nevhodný. Dalším zamýšleným důvodem pro zřízení linky 359 bylo spojení Roztok s Českou zemědělskou univerzitou bez přestupu, ale autobus jezdí v tak nevhodnou dobu, že ho studenti nemohou použít. Výsledkem je linka, na které jezdí autobusy prakticky stále prázdné a přímé autobusy na Dejvickou jsou přeplněné.

## 6.4 Shrnutí

Rozpočet Roztok na rok 2014 počítá v kapitole o dopravní obslužnosti s částkou 1 800 000 korun. Rozpočet města je vyrovnaný a počítá s příjmy a výdaji ve výši 194 milionů korun. Na dopravu tedy Roztoky vydávají méně než jedno procento svého rozpočtu.

Vzhledem k dalšímu rozvoji města je rozšíření počtu spojů nezbytné. Více prostředků na kvalitnější dopravu by mohlo přinést zmíněné přenesení linek 340 a 350 z ODO výhradně do ZDO a opačně. Město by také mělo, pokud si chce zachovat naději na kapacitní kolejovou dopravu, zajistit v územním plánu koridor pro budoucí možnou výstavbu prodloužené tramvajové tratě Podbaba – Suchdol.

O poslední záležitosti, která bude mít významný vliv na dopravu v Roztokách se vůbec nerozhoduje v Roztokách, ale na Praze 6. Tato městská část, kam míří většina občanů dojíždějících individuálně automobily, chce zavést parkovací zóny. Tím

---

<sup>66</sup> Výhodou točny měla být možnost čekání zde výchozích autobusů na zpožděné vlaky.

znemožní obyvatelům Středočeského kraje parkovat na svém území. Zcela jistě to povede ke zvýšení počtu lidí, kteří pro cestu do Prahy zvolí veřejnou dopravu, protože v Praze většinou nebudou moci zaparkovat. O jaký nárůst se bude jednat nelze odhadnout, protože záleží na druhu a rozsahu parkovacích zón, které Praha 6 zvolí. Již v současné době je kapacita parkoviště na nádraží vyčerpána. Proto bych doporučoval uvažovat o stavbě jednoduchého parkovacího domu, který by mohl nabídnout alespoň 50 dalších parkovacích míst. Myslím, že by bylo od města spravedlivé chtít za parkování u nádraží poplatek tak, jako je to na parkovištích P+R.

I přes popsané problémy je nezbytné říci, že zapojení do Pražské integrované dopravy je pro Roztoky jednoznačně pozitivní. Občané si mohou libovolně vybírat mezi vlaky a autobusy a například při výlukách se vlaky a autobusy vhodně doplňují a cestující s předplatními jízdenkami mohou jet veřejnou dopravou, i když jeden druh dopravy právě nejezdí. Možnost cestovat vlakem se vyplatila zvláště při velkých povodních v posledních letech, kdy železniční doprava byla jediným spojením Roztok s Prahou podél Vltavy.

## **7. Problematika politická**

Doprava je jako každá veřejná služba spolufinancovaná z veřejných rozpočtů předmětem rozhodování politiků. Veřejná doprava je velice významnou službou, která ovlivňuje i ty, kteří ji nevyužívají. Je nutné se smířit s tím, se doprava vyskytuje ve slibech politiků často. Všechny politické strany a hnutí kandidující v aktuálních volbách v do roztockého zastupitelstva mají posílení linek 340 a 350 v programu. Volič by si tedy mohl položit otázku, proč nebyly výrazněji posíleny spoje již v tomto volebním období? Kromě v předchozí kapitole zmíněné linky 359 mohou nastat situace, kdy politici slíbí něco, co se ukáže, že nebylo zasazeno do reálného ekonomického rámce. Někdy dokonce dojde k naplnění takových slibů, ale po určité době jsou potichu změny zrušeny. Příkladem může být přibližně půl roku existující o hodinu delší provoz denních linek v Praze. Jiným případem jsou slevy na jízdném, kterými politici lákají své voliče. Ve středočeském kraji stát umožnil cestovat dětem do škol a zpět zdarma. Ovšem nebylo nijak možné zkontrolovat, jestli dítě jede opravdu do školy. Navíc

system diskriminoval ty, kteří jeli do školy do Prahy a ne v rámci Středočeského kraje, protože ti si museli zaplatit sami celou cestu včetně úseku ve středních Čechách. Do podobné kategorie spadá přeprava dětí do 15 let zdarma v Praze, zatímco ve Středočeském kraji musí platit děti již od 6 let. Domnívám se, že se vyšší věkovou hranicí počet cestujících dětí nezvýší, ale v tarifních podmínkách přibude nepřehledná položka. Mnohem horší následky, které by se daly nazvat až autobusovou krizí<sup>BS</sup>, může mít neuvážený postup politiků při výpovědi smluv dopravcům a nevypsání korektních výběrových řízení, což může vést k situaci, že nebude nikdo, kdo linky zajistí. Případem svého druhu je vliv osobních vztahů na profesní spolupráci, která prý panuje mezi ROPIDem a úředníky Středočeského kraje, kteří se zabývají dopravou. Tento vztah může být důvodem, proč stále vážně jedná o sloučení Pražské a Středočeské integrované do jednoho celku, které by vzhledem k provázání těchto regionů bylo logické.

## **8. Závěry**

### **8.1 Město Roztoky**

Město Roztoky na tom, že je obsluhováno PIDem jednoznačně vydělává. Obec sousedící s Prahou by dnes již nemohla být mimo Pražskou integrovanou dopravu. Pro její dopravní obslužnost, a tím i komfort obyvatel, by to mělo neblahé následky. Myslím si, že Roztoky mají dopravní obslužnost na dobré úrovni, ale je nutné reagovat na rozvoj města s přihlédnutím na jeho finanční situaci. Vliv PIDu na Roztoky je patrný i mimo dopravu samotnou. Pokud by město nemělo takovou dopravní obslužnost, jakou má, byl by rozvoj města odlišný, protože nepříjemné cestování by mohlo odradit velké množství potenciálních obyvatel. Elektrifikovaná železnice, kterou využije každý pracovní den přes tisíc obyvatel Roztok<sup>67</sup>, kteří by jinak jeli autobusy nebo automobily, příznivě přispívá i životnímu prostředí.

Vedení města Roztoky bych doporučil stavbu parkovacího domu nebo nejlépe vyjednávání s Prahou 6 o povaze parkovacích zón v této městské části. Pro obě strany

---

<sup>67</sup> Přesněji řečeno každý pracovní den v Roztokách vystoupí a nastoupí 2300 osob (obrat, většinou jeden člověk jede tam, i zpět).

by dle mého názoru bylo přínosné zavedení smíšených zón, kde by přes den za denní poplatek směli parkovat i návštěvníci Prahy a rezidenti by měli za roční poplatek možnost parkovat po celou dobu. Z pozorování ve čtvrtích, které mají parkovací zóny výhradně pro rezidenty přes den prázdné se domnívám, že by to bylo dostačující a oboustranně výhodné řešení.

Pokud by se politici domnívali, že nelze na dopravu vydávat více, než současné jedno procento rozpočtu, doporučuji uspořádání místního referenda s otázkou, zda občané chtějí zvýšit počet spojů, které by byly uhrazeny např. ze zvýšení daně z nemovitosti<sup>68</sup>.

## **8.2 Pražská integrovaná doprava**

Stav a fungování Pražské integrované dopravy považuji za velmi dobré. Domnívám se, že sloučení Pražské integrované dopravy a Středočeské integrované dopravy by bylo vhodné, protože čím dále se PID rozrůstá, tak se jeví pásmový tarif jako nevyhovující. Navíc při koexistenci obou systémů vznikají souběhy linek, které zbytečně plýtvají veřejnými financemi. Snahy o sloučení PIDu a SIDu musí vést ke vzniku skutečně propojeného systému. Praha a okolí může nadále používat pásmový tarif, ale od třetího nebo čtvrtého pásma by měly být vytvořeny zóny a v oblasti současného SIDu by měla být integrována také železnice. Pokud by měl Středočeský kraj snahu o přenesení současných pravidel SIDu i na své území, dnes obsluhované PIDem, musí se obce bránit, protože takový stav je krajně nežádoucí.

## **8.3 Legislativní změny a státní koncepce**

Z pohledu státu považuji v oblasti veřejné dopravy za nutné vytvoření koncepce liberalizace železniční dopravy při zaručení existence základního státem řízeného tarifu. Vznik celorepublikového IDS není v současné době nutný, pro některé druhy území se IDS ani nehodí. Dále považuji za vhodné, aby se vedla diskuze o preferování železnice před ostatními druhy dopravy v některých krajích. To, že stát krajům stanovuje, že finanční částka je určena pouze k objednávce vlaků, může některé kraje svazovat,

<sup>68</sup> Jsem si vědom rizika neplatnosti referenda pro nízkou účast, ale rád bych věřil, že veřejnost má zájem rozhodovat o takto důležitých záležitostech, které finančně i kvalitou dopravy ovlivňují každého z nás.

protože v některých místech by mohlo být území lépe obslouženo autobusovou dopravou.

Za nutnou rovněž považuji zákonnou úpravu existence, fungování a zřizování IDS. Česká úprava je velice skoupá a vede k tomu, že IDS mají v různých krajích různé podoby, struktury a řízení. Pro přehlednost by bylo vhodné stanovit jednotné podmínky informování, označování a dalších pravidel, které by mohly v budoucnu podle potřeby pomoci při spojování systémů.

Na úplný závěr se vrátím k termínům označující dopravní obslužnost. Pokud se nechceme vrátit k zažité základní a ostatní dopravní obslužnosti, například pro potíže s definicí, jaká má vlastně základní dopravní obslužnost být, doporučil bych pro přehlednost do současných názvů doplnit slovo financovaná, což ujasní, že se obslužnost neváže nutně k území, ale jejímu objednateli a plátcí.

## Seznam zkratk

ČD: České dráhy

ČSD: Československé dráhy

ČTU: Český telekomunikační úřad

DOK: Dopravní obslužnost kraje

DPP: Dopravní podnik Praha

IDS: Integrovaný dopravní systémech

MHD: Městská hromadná doprava

ODO: Ostatní dopravní obslužnost

PID: Pražská integrovaná doprava

ROPID: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

ÚOHS : Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

ZDO: Základní dopravní obslužnost

## **Resume**

### **Supplying of public services in transit districts**

The purpose of my thesis is study of public transportation as a public service, which is provided in transit districts. The thesis is composed of eight chapters and introduction. It introduces in with brief story to the subject of thesis and defines key terms for this thesis. First chapter does not focus on public transportation, but it looks at public service generally. It mentions important kinds of public service in western culture and deals with some of examples in the Czech republic.

Second chapter presents key terms. In first sub chapter term is public transportation. It includes historical development of public transportation and its current situation.

Second sub chapter contains development of transit districts around the world and in the Czech republic. Transport district is also known as a passenger transport executive. In Czech name „Integrovaný dopravní systém“ is used, which stands for Integrated transportation system. Last sub chapter is about such system in Prague, capital of the Czech republic, which is called Prague transportation system (PIT). It not only describes PIT, but also illustrates history of public transportation Prague.

Third chapter is about law 194/2010 on public passenger transport services. This law was prepared in conjunction with Regulation (EC) No 1370/2007 on public passenger transport services by rail and by road .

Fourth chapter describes financing of provable loss, and following one explains status of the parties in transit district.

In a case study which forms sixth chapter I analyze situation in the town of Roztoky. The Study describes town, its transportation situation and effects that PIT has on it.

Seventh Chapter reports on political influence, that affects public transportation, as it does to almost every public service.

Last chapter consist of conclusions and recommendations for Roztoky, PIT and legislation. In legislation I recommend necessity of new deeper legislation on transit districts and terminological changes.

## **Klíčová slova**

Veřejná služba, veřejná hromadná doprava, integrovaný dopravní systém.  
Public service, public transportation, transit district



- A České dráhy: Přehled systému Esko. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/primestske-cestovani/esko-praha/linky/-3840/>  
KŽC doprava: Linka S34. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.kzc.cz/cz/mestska-linka-S34-praha-masarykovo-nadrazi-praha-cakovice>
- B)ÚOHS: Přehled služeb veřejného hospodářského zájmu. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.uohs.cz/cs/verejna-podpora/sluzby-obecneho-hospodarskeho-zajmu-sgei.html>
- C Vláda České republiky: Usnesení ke Strategii podpory dostupnosti a kvality veřejných služeb. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://skip.nkp.cz/KeStazeni/ZamSekce/StratPodp.doc>  
Přehled veřejných služeb.
- D Směrnice Evropského parlamentu a rady: Poštovní směrnice. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do>
- E Týdeník Euro: Co s sebou přinese liberalizace poštovního trhu?. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://euro.e15.cz/archiv/co-s-sebou-prinese-liberalizace-postovniho-trhu-974460>
- F Český telekomunikační úřad: Přehled základních služeb poskytovaných Českou poštou. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://www.ctu.cz/cs/download/statisticke\\_udaje/zakladni-sluzby\\_1996-2011.pdf](http://www.ctu.cz/cs/download/statisticke_udaje/zakladni-sluzby_1996-2011.pdf)
- G Česká pošta s.p.: Výroční zpráva. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://www.ceskaposta.cz/documents/10180/282479/CP\\_vyrocnizprava\\_2012.pdf/5a535ab6-c960-4bbf-b050-ec705c260c62](http://www.ceskaposta.cz/documents/10180/282479/CP_vyrocnizprava_2012.pdf/5a535ab6-c960-4bbf-b050-ec705c260c62) strana 23.
- H Seznam povinných služeb viz odkaz výše, strana 34.
- I Hospodářské noviny / IHNED.cz: Pošta požaduje za ztrátové služby 1,7 miliardy korun. Platit mají soukromé firmy. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://byznys.ihned.cz/c1-62719160-ceska-posta-pozaduje-za-ztratove-sluzby-temer-dve-miliardy-korun>  
Podnikatel.cz: Jak vypadá trh s dopisy po liberalizaci? Pošta válkuje svoji konkurenci. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.podnikatel.cz/clanky/jak-vypada-trh-s-dopisy-po-liberalizaci-posta-valkuje-svoji-konkurenci/>
- J Regionální deník: Stát zvýhodňuje Českou poštu osvobozením od DPH, tvrdí konkurenti. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.denik.cz/ekonomika/stat-zvyhodnuje-ceskou-postu-osvobozenim-od-dph-tvrdi-konkurenti-20121121.html>
- K MF Dnes / IHNES.cz: Pošta chce rušit další pobočky, lidé budou muset s dopisem do konzumu. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://brno.idnes.cz/posta-chce-rusit-dalsi-pobočky-lide-budou-muset-s-dopisem-do-konzumu-1ic/brno-zpravy.aspx?c=A130110\\_1875277\\_brno-zpravy\\_kol](http://brno.idnes.cz/posta-chce-rusit-dalsi-pobočky-lide-budou-muset-s-dopisem-do-konzumu-1ic/brno-zpravy.aspx?c=A130110_1875277_brno-zpravy_kol)
- L Veolia Voda v České Republice. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.veoliavoda.cz/cs/veolia-voda/> Profil jednoho ze zahraničních provozovatelů vodárenských služeb v ČR
- M Ceny energie: Cena elektřiny: Z čeho je složena?. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.cenyenergie.cz/cena-elektřiny-z-čeho-je-složena/>
- N Pragoplyn a.s.: Trh s elektřinou. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.pragoplyn.cz/cs/elektricka-energie/trh-s-elektřinou>
- O Východočeská energie s.r.o.: Liberalizace trhu s elektřinou. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.venergie.cz/home-mainmenu-1/16-liberalizace-trhu-s-elektřinou>
- P MF DNES / IHNES.cz: Poslanci si došlápli na solárníky, je šance na nižší cenu elektřiny. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/snemovna-o-omezeni-podpory-obnovitelných-zdroju-energie-pmd-/ekonomika.aspx?c=A130816\\_104308\\_ekonomika\\_kop](http://ekonomika.idnes.cz/snemovna-o-omezeni-podpory-obnovitelných-zdroju-energie-pmd-/ekonomika.aspx?c=A130816_104308_ekonomika_kop)
- Q OTE a.s.: Seznam účastníků trhu s elektřinou a plynem. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.ote-cr.cz/registrace-a-smlouvy/seznam-ucastniku-trhu>
- R Veolia Voda: Služby pro města a obce. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.veoliavoda.cz/cs/sluzby/mesta-obce/>
- S MF DNES / IHNES.cz: Brusel zamítl dotace na čističky 21 obcím. Peníze nedostane ani Praha. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://ekonomika.idnes.cz/brusel-zamitl-dotace-na-cisticky-21-obcim-penize-nedostane-ani-praha-1dl-/ekonomika.aspx?>

[c=A120202\\_203113\\_ekonomika\\_brm](#)

- <sup>T</sup> Týdeník Euro: Adieu Veolia. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://euro.e15.cz/archiv/adieu-veolia-947790>
- <sup>U</sup> Vodárenství.com: Marže vodáren stouply až na třetinu ceny. Zisk často mizí v zahraničí. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.vodarenstvi.com/detail-novinky/marze-vodaren-stouply-az-na-tretinu-ceny.-zisk-casto-mizi-v-zahranici-410.php>
- <sup>V</sup> EKO-KOM: O společnosti a systému EKO-KOM. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.ekokom.cz/cz/ostatni/o-spolecnosti/system-eko-kom/o-systemu>
- <sup>W</sup> Český rozhlas: Statut ČRO. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://media.rozhlas.cz/\\_binary/03057827.pdf](http://media.rozhlas.cz/_binary/03057827.pdf) Veřejná služba, článek 4  
Česká televize: ČT. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/vse-o-ct/statut-ct/#s2>
- <sup>X</sup> Milan Fridrich: K čemu je veřejná služba ČT. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/blogy/129583-k-cemu-je-verejna-sluzba-ct/>
- <sup>Y</sup> Hospodářské noviny / Ihned.cz: Rychlý internet jako občanské právo? Ve Finsku ano, zajistí to zákon. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://tech.ihned.cz/c1-38677180-rychly-internet-jako-obcanske-pravo-ve-finsku-ano-zajisti-to-zakon>
- <sup>Z</sup> Ministerstvo zdravotnictví: Seznam zdravotních pojišťoven. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://www.mzcr.cz/dokumenty/zdravotni-pojistovny\\_945\\_839\\_1.html](http://www.mzcr.cz/dokumenty/zdravotni-pojistovny_945_839_1.html)
- <sup>AA</sup> Záchraná služba Asociace samaritánů České republiky: O nás. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.ascr.cz/o-nas/>
- <sup>AB</sup> Lidové noviny / Lidovky.cz: Soud dal VZP za pravdu. Smlouva s protonovým centrem je neplatná. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://www.lidovky.cz/rozhodci-soud-dal-za-pravdu-vzp-ve-sporu-s-protonovym-centrem-pbp-/zpravy-domov.aspx?c=A140701\\_174446\\_ln\\_domov\\_ele](http://www.lidovky.cz/rozhodci-soud-dal-za-pravdu-vzp-ve-sporu-s-protonovym-centrem-pbp-/zpravy-domov.aspx?c=A140701_174446_ln_domov_ele)
- <sup>AC</sup> MF DNES / Idnes.cz: Zadluženou nemocnici ve Varech zachrání 38 milionů od kraje. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://vary.idnes.cz/kraj-zachrani-zadluzenou-karlovarskou-nemocnici-f7i-vary-zpravy.aspx?c=A140620\\_2075349\\_vary-zpravy\\_mav](http://vary.idnes.cz/kraj-zachrani-zadluzenou-karlovarskou-nemocnici-f7i-vary-zpravy.aspx?c=A140620_2075349_vary-zpravy_mav)
- <sup>AD</sup> Vláda České republiky: Usnesení ke Strategii podpory dostupnosti a kvality veřejných služeb. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://skip.nkp.cz/KeStazeni/ZamSekce/StratPodp.doc>  
Přehled veřejných služeb – ministerstvo školství
- <sup>AE</sup> Alois Svítíl: Bakalářská práce Konkurence při poskytování veřejných služeb. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://is.muni.cz/th/137098/esf\\_b/BP\\_Alois\\_Svitil\\_137098.txt](http://is.muni.cz/th/137098/esf_b/BP_Alois_Svitil_137098.txt) Kapitola konkurence ve vzdělávání.
- <sup>AF</sup> Český rozhlas: Proč mají soukromé vysoké školy v Česku špatnou pověst?. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://www.rozhlas.cz/plus/radioforum/\\_zprava/proc-maji-soukrome-vysoke-skoly-v-cesku-spatnou-povest--1314254](http://www.rozhlas.cz/plus/radioforum/_zprava/proc-maji-soukrome-vysoke-skoly-v-cesku-spatnou-povest--1314254)
- <sup>AG</sup> Příručka pro člena zastupitelstva obce po volbách 2010: Veřejné služby obce. In: JECH, Jaromír. Editor Jiří Černohorský. s. 78. ISBN: 978-80-254-8660-3.
- <sup>AH</sup> Tvůrce tabulky Robert Koblížek pro encyklopedii Wikipedia, <http://cs.wikipedia.org/wiki/Wikipedista:Rkoblizek>
- <sup>AI</sup> Wikipedie: Otevřená encyklopedie. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://en.wikipedia.org/wiki/History\\_of\\_the\\_London\\_Underground](http://en.wikipedia.org/wiki/History_of_the_London_Underground)  
[http://en.wikipedia.org/wiki/History\\_of\\_the\\_New\\_York\\_City\\_Subway](http://en.wikipedia.org/wiki/History_of_the_New_York_City_Subway)  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Paris\\_M%C3%A9tro#History](https://en.wikipedia.org/wiki/Paris_M%C3%A9tro#History)  
Historie vybraných významných podzemních drah.
- <sup>AJ</sup> Wikipedie: Otevřená encyklopedie, Historie železniční dopravy v Česku. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Historie\\_%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD\\_dopravy\\_v\\_%C4%8Cesku](http://cs.wikipedia.org/wiki/Historie_%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD_dopravy_v_%C4%8Cesku)
- <sup>AK</sup> Želpage: Komerční spoje Českých drah – jen vybrané IC/EC. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/zpravy/8098>

- AL Želpage: Linka Praha-Ostrava od prosince komerčně, ale složitěji. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/zpravy/6573>
- AM Wikipedie: Otevřená encyklopedie - Rail transport in Switzerland. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://en.wikipedia.org/wiki/Rail\\_transport\\_in\\_Switzerland](http://en.wikipedia.org/wiki/Rail_transport_in_Switzerland)
- AN Wikipedie: Otevřená encyklopedie - Rail 2000. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://en.wikipedia.org/wiki/Rail\\_2000](http://en.wikipedia.org/wiki/Rail_2000)
- AO Wikipedie: Otevřená encyklopedie - Airline Deregulation Act. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://en.wikipedia.org/wiki/Airline\\_Deregulation\\_Act](http://en.wikipedia.org/wiki/Airline_Deregulation_Act)
- AP Želpage: Arriva vlaky vyjela na trať mezi Prahou a Kralupy. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/zpravy/9091>
- AQ Eur-lex: Nařízení o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32008R1008> Článek 16
- AR Evropská komise: Seznam linek provozovaných na základě závazku veřejné služby v letectví. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal\\_market/psa\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/psa_en.htm)
- AS Svaz dopravy města Hamburk: O nás, historie. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.hvv.de/ueber-uns/historie/>
- AT Wikipedie: Otevřená encyklopedie - Münchner Verkehrs- und Tarifverbund. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://de.wikipedia.org/wiki/M%C3%BCnchner\\_Verkehrs-\\_und\\_Tarifverbund](http://de.wikipedia.org/wiki/M%C3%BCnchner_Verkehrs-_und_Tarifverbund)
- AU Wikipedie: Otevřená encyklopedie - Passenger transport executive. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://en.wikipedia.org/wiki/Passenger\\_transport\\_executive](http://en.wikipedia.org/wiki/Passenger_transport_executive)
- AV VŠB-Technická univerzita Ostrava: Zapojení železniční dopravy do integrovaných dopravních systémů - Zlínská integrovaná doprava. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://projekt150.ha-vel.cz/node/142>
- AW Česká asociace organizátorů veřejné dopravy: Mapa IDS v ČR. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.caovd.cz/Clenove.htm> Obrázek upraven, aby lépe odpovídal současné situaci.
- AX ROPID: Tarifní pásma. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://www.ropid.cz/tarif/tarifni-pasma\\_s189x358.html](http://www.ropid.cz/tarif/tarifni-pasma_s189x358.html)
- AY Odis: Tarifní zóny. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.kodis.cz/mapy/>
- AZ FOJTÍK, Pavel, František PROŠEK a Stanislav LINERT. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. 2., dopl. vyd. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2000, Kapitola 1. str. 9 a násl. ISBN 80-238-5702-9.
- BA LINERT, Stanislav. *Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2002, s. 7-9. ISBN 80-238-8574-x.
- BB LINERT, Stanislav. *Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2002, s. 215. ISBN 80-238-8574-x.
- BC FOJTÍK, Pavel, František PROŠEK a Stanislav LINERT. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. 2., dopl. vyd. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2000, Kapitola 8. str. 277 – 278, 307 a násl. ISBN 80-238-5702-9.
- ROPID: Historický přehled PID. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://www.ropid.cz/o-systemu/historicky-prehled-pid\\_s177x654.html](http://www.ropid.cz/o-systemu/historicky-prehled-pid_s177x654.html)
- BD Nové spojení: Informace o projektu. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.novespojenci.cz/>
- BE ROPID: Malá statistika PID. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://www.ropid.cz/o-systemu/mala-statistika-pid\\_s177x311.html](http://www.ropid.cz/o-systemu/mala-statistika-pid_s177x311.html)
- BF ROPID: Přehled dopravců v PID. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.ropid.cz/dopravci/>
- BG ROPID: Smluvní přepravní podmínky. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://www.ropid.cz/data/Galleries/126/129/d1179\\_1\\_spp-pid\\_2008-12-](http://www.ropid.cz/data/Galleries/126/129/d1179_1_spp-pid_2008-12-)

[14\\_d1\\_d2\\_d3\\_d4\\_d5\\_d6\\_d7\\_d8\\_d9\\_d10\\_d11\\_d12.pdf](#)

- BH Dopravní podnik Praha: Přehled jízdného v příměstské dopravě. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/jizdne-v-primestske-doprave/>
- BI Ministerstvo dopravy: Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/099AB8C6-3DD2-4621-9E83-FA26B84B4A24/0/DP1420verze15\\_01\\_2013.pdf](http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/099AB8C6-3DD2-4621-9E83-FA26B84B4A24/0/DP1420verze15_01_2013.pdf)
- BJ Deník veřejné správy: Financování veřejné dopravy. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6662552>
- BK ROPID: Nová autobusová linka 354 od 1.4.2012. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://www.ropid.cz/nova-autobusova-linka-354-od-1.4.2012\\_s241x1401.html](http://www.ropid.cz/nova-autobusova-linka-354-od-1.4.2012_s241x1401.html)
- BL Ministerstvo dopravy: Souhrnná zpráva o závazcích veřejné služby - 2013. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://www.mdcz.cz/cs/verejna-doprava/prehled\\_o\\_objednavkach\\_verejnych\\_sluzeb/prehled\\_o\\_objednavkach.htm](http://www.mdcz.cz/cs/verejna-doprava/prehled_o_objednavkach_verejnych_sluzeb/prehled_o_objednavkach.htm)
- BM CALTA, Vít. Jak se dotují autobusy. *Odráz: měsíčník Roztoky a Žalova*. 7.6.2013, č. 6, s. 20. Dostupné z: <http://www.roztoky.cz/userfiles/file/odraz/odraz-06-13.pdf>
- BN Cenový věstník MF: Regulované ceny v dopravě, str. 27. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/2F0A7BC9-2449-40E0-9E5B-4B0854639284/0/cenovyvestnik\\_201213.pdf](http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/2F0A7BC9-2449-40E0-9E5B-4B0854639284/0/cenovyvestnik_201213.pdf)
- BO Dopravní studie pro město Roztoky. CALTA, Vít a PŘÍKRYL, Michal. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://calta.webnode.cz/dopravni-studie/>
- BP FOJTÍK, Pavel, František PROŠEK a Stanislav LINERT. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. 2., dopl. vyd. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2000, přílohy str. 320. ISBN 80-238-5702-9.
- BQ Dopravní podnik Praha: Tisková zpráva ROP Střední Čechy. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/rop-stredni-cechy/>
- BR CALTA, Vít. A PŘÍKRYL, Michal. Co nového kolem autobusů. *Odráz: měsíčník Roztoky a Žalova*. 28.8.2008, č. 9, s. 13. Dostupné z: <http://www.roztoky.cz/userfiles/file/odraz/odraz-09-08.pdf>
- BS Wikipedia: Otevřená encyklopedie - Autobusová doprava v závazku veřejné služby v Ústeckém kraji. [online]. [cit. 2014-09-28]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Autobusov%C3%A1\\_doprava\\_v\\_z%C3%A1vazku\\_ve%C5%99ejn%C3%A9\\_slu%C5%BEby\\_v\\_%C3%A9Asteck%C3%A9m\\_kraji](http://cs.wikipedia.org/wiki/Autobusov%C3%A1_doprava_v_z%C3%A1vazku_ve%C5%99ejn%C3%A9_slu%C5%BEby_v_%C3%A9Asteck%C3%A9m_kraji)