

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA
Katedra geografie

TRANSFORMACE SYSTÉMU VEŘEJNÉ DOPRAVY V ČR PO ROCE 1989
(VYBRANÉ ASPEKTY)

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Regionální geografie

Bc. Miroslav Blaťák

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.

Stupeň kvalifikace: Mgr.

Datum odevzdání práce: 21.04.2011

Olomouc 2011

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Miroslav BLAŽÁK**
Studijní program: **N1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Transformace systému veřejné dopravy v ČR po roce 1989
(vybrané aspekty)**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem diplomové práce je postihnout základní charakteristiky vývoje a současného fungování veřejné dopravy po roce 1989. Budou diskutovány zejména vlivy společenských a socioekonomických změn na systém veřejné dopravy v ČR, bude provedeno srovnání s vybranými vyspělými zeměmi EU. Případová studie bude prezentovat změny v konkrétním území. Diplomová práce bude zpracována v těchto kontrolovaných etapách: Sestavení osnovy DP (listopad 2009) Rešerše literatury (únor 2010) Teorie a metodologie výzkumu, sběr dat, jejich statistické zpracování (květen 2010) Terénní šetření: doplnění chybějících údajů, konzultace (září 2010) Analýza a syntéza získaných poznatků, vytvoření finální verze (leden 2010) Odevzdání diplomové práce (duben 2010) Doporučená osnova: 1. Úvod 2. Přehled literatury k problematice veřejné dopravy 3. Veřejná doprava ve vybraných zemích EU 4. Vývoj veřejné dopravy v ČR: základní determinanty 5. Případová studie 6. Zevšeobecnění, shrnutí 7. Závěr Rozsah grafických prací: tabulky, mapového přílohy atd. Rozsah průvodní zprávy: 20-22 tisíc slov základního textu + práce včetně všech příloh v elektronické podobě

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání
Rozsah pracovní zprávy: 20 000 - 24 000 slov
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

Knihy a sborníky: Hoyle, B., Knowles, R.: *Modern Transport Geography*. Wiley, 2000, 374 s. **Nové trendy v rozvoji systémů osobní dopravy na principech udržitelné mobility: sborník příspěvků**, Univerzita Pardubice. Dopravní fakulta Jana Pernera, Pardubice 2005 206 s. Tolley, R., Turton, B.: *Transport systems, Policy and Planning: A Geographical Approach*, Longman 1995
Časopisy a další zdroje: časopisy *Doprava*, *Journal of Transport Geography*, ročenky dopravy, www.mdcr.cz

Vedoucí diplomové práce: **RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.**
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2009**
Termín odevzdání diplomové práce: **10. dubna 2011**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 30. listopadu 2009

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci řešil sám a uvedl jsem veškerou
použitou literaturu.

Olomouc, 21. dubna 2011

.....

podpis

Na tomto místě bych rád poděkoval mému vedoucímu diplomové práce
RNDr. Pavlu Ptáčkovi, Ph.D. za pomoc a rady při její tvorbě.

Obsah

1	Úvod	1
2	Cíle	2
3	Základní charakteristika VHD v ČR	2
4	Vývoj dopravních sítí na území ČR	3
4.1	Historický vývoj silniční sítě na území ČR	3
5	Dopravní infrastruktura	5
5.1	Železniční infrastruktura	5
5.1.1.	Železniční infrastruktura v letech 1945 – 1989	6
5.1.2.	Železniční infrastruktura v letech 1989 – 2009	9
5.2	Silniční infrastruktura	12
5.2.1.	Silniční infrastruktura v letech 1945 – 1989	13
5.2.2.	Silniční infrastruktura v letech 1989 – 2009	14
6	Železniční doprava v ČR	16
6.1	Současná podoba železniční dopravy	16
6.2	Liberalizace v železniční dopravě	17
6.3	Transformace Českých drah	21
7	Veřejná autobusová doprava v ČR	21
7.1	Současnost autobusové dopravy	21
7.2	Liberalizace v autobusové dopravě	22
8	Automobilová doprava v ČR	23
8.1	Vývoj automobilizace v ČR	23
8.2	Automobilismus jako fenomén 20. století	24
9	Výkony veřejné dopravy v ČR	26
9.1	Souhrnný výkon v přepravě cestujících po roce 1989	26
9.2	Přepavní výkon autobusové dopravy v ČR v letech 1947 - 2009	27
9.3	Přepavní výkon železniční dopravy v ČR v letech 1947 – 2009	29
10	Trendy v oboru dopravy po roce 1989	33
10.1	Vznik Integrovaných dopravních systémů	33
11	Financování veřejné dopravy	35
11.1	Dopravní obslužnost	35
11.2	Financování dopravní obslužnosti	36
12	Dopravní politika ČR	38
13	Legislativa v oblasti dopravy	40
13.1	Legislativa ČR	40
13.2	Legislativa EU	41
13.2.1.	Legislativa EU pro železniční sektor	41
14	Porovnání s vyspělými zeměmi EU	44
14.1	Spolková republika Německo	44
14.2	Francie	45
15	Případová studie změn v Pražském regionu	46
15.1	Charakteristika regionu	46
15.2	Dopravní vztahy v regionu	47
15.3	Vývoj veřejné dopravy v Praze	48
15.3.1.	Počátky veřejné dopravy	48
15.3.2.	Tramvajová doprava	48
15.3.3.	Autobusová doprava	49
15.3.4.	Metro	49

15.4	Pražské metro	50
15.4.1.	Vývoj linek metra do roku 1989	50
15.4.2.	Metro po roce 1989	51
15.5	Železnice v Praze	52
15.5.1.	Železnice v Praze před rokem 1989	52
15.5.2.	Železnice v Praze po roce 1989	53
15.6	Vývoj regionu v dopravě po roce 1989	54
15.6.1	Změny v dopravě v pražském regionu	54
15.6.2	Pražská integrovaná doprava	55
15.6.3	ROPID	56
15.6.4	Integrace železnice do systému PID	56
15.6.5	Integrace autobusové dopravy do systému PID	58
15.7	Dopravní výkony veřejné dopravy v Praze	59
15.8	Rozvoj automobilismu	62
15.8.1	Automobilizace v Praze	62
15.8.2	Dopravní výkony automobilové dopravy na území Prahy	64
16	Závěr	69
17	Summary	70
	Použité zdroje	71
	Seznam literatury	71
	Seznam zkratk	75
	Přílohy	76

1 Úvod

Doprava byla vždy důležitou součástí lidského života. V minulosti sloužila spíše k přepravě zboží a obchodní výměně mezi jednotlivými zeměmi. To se však s rozvojem lidské společnosti postupem času měnilo a v období průmyslové revoluce začala nabývat na významu i doprava osob. Pro zvýšený zájem cestujících už nebylo kapacitně možné zvládnutí přepravy osob v prostředcích určených primárně pro přepravu nákladu. Tento fakt dal vzniknout veřejné hromadné dopravě.

Veřejná hromadná doprava se jako první vyvíjela na evropském kontinentu. Zpočátku se jednalo o přepravu uskutečňovanou koňskými povozy nebo lodní dopravou. V 19. a na počátku 20. století se začaly rozvíjet systémy moderní veřejné hromadné dopravy jako byla železnice, autobusová a letecká doprava spolu s prostředky městské hromadné dopravy, které jsou používány cestujícími dodnes.

Veřejná doprava má v dnešní době nezastupitelnou roli jak v městských aglomeracích, tak i v regionech. Její role spočívá v poskytování komplexních přepravních služeb obyvatelstvu, které ji využívá pro dopravu do zaměstnání, škol a za službami. V dnešní době je kladen důraz na rozvoj systémů veřejné dopravy, které vůči individuální dopravě realizované především automobilovou dopravou, pomineme-li dopravu pěší nebo cyklistickou, přináší pro společnost celou řadu pozitivních aspektů. Jsou jimi nižší energetická náročnost veřejné dopravy, bezpečnost, ekonomická výhodnost pro její uživatele, ale také fakt, že veřejná doprava působí jako sociální tmel společnosti, neboť si v ní jsou všichni uživatelé rovni.

Tato práce se zabývá vývojem veřejné dopravy v České republice v období před a zejména po roce 1989. Případová studie se zabývá vývojem veřejné dopravy v konkrétním území, jímž je hlavní město Praha a jeho zázemí. Práce se věnuje problematice vývoje přeprav cestujících v prostředcích veřejné hromadné dopravy ve vymezeném časovém období, změnami způsobů jejího financování, objednavce dopravní obslužnosti, legislativou v oblasti dopravy, ale také vývojem dopravní infrastruktury, která je nezbytná pro realizaci výkonů veřejné dopravy.

Klíčová slova:

veřejná doprava, transformace, integrovaný dopravní systém

2 Cíle

Cílem této práce je postihnout změny ve veřejné hromadné dopravě, které se udály v transformačním období po roce 1989. Jde zejména o zpracování části týkající se propadu objemu přeprav v jednotlivých druzích veřejné hromadné dopravy se zaměřením na pozemní dopravu, tedy na silniční a železniční a v případové studii pro zájmové území hlavního města Prahy i dopravu městskou. Práce má dále za cíl objasnění problematiky liberalizace trhu veřejné silniční a železniční dopravy, jejího objednávání a financování. V případové studii bylo cílem postihnouti změn ve veřejné hromadné dopravě ve vybraném regionu hlavního města Prahy spolu s jejím zázemím zaměřujícím se především na problematiku městské hromadné dopravy a příměstské železniční a autobusové dopravy.

3 Základní charakteristika VHD v ČR

Veřejná hromadná doprava v České republice se dnes skládá z několika dopravních systémů. Za páteřní systém veřejné dopravy je považována železniční doprava, která pokrývá celé území státu a obsluhuje většinu významných obcí. Osobní železniční doprava je na drtivé většině tratí provozována denně od několika párů spojů až po desítky spojů v okolí městských aglomerací. Pouze na několika málo lokálních tratích je pouze víkendový nebo sezónní provoz. V posledních letech došlo k několika případům zastavení osobní dopravy na několika lokálních tratích, často však s negativním dopadem na obsluhované území. Nejrozšířenějším dopravním prostředkem veřejné hromadné dopravy jsou však autobusy. Ty obsluhují téměř 100 % obcí v ČR. Obsluha území je však značně nerovnoměrná a v jednotlivých krajích se výrazně liší. Do některých obcí tak zajíždí jen několik spojů denně a to pouze v pracovní dny a obce tak o víkendech zůstávají zcela odříznuté od veškeré veřejné hromadné dopravy. Nejlepší obsluhu obcí autobusovou dopravou mají kraje se zavedeným IDS a nejhorší naopak kraje bez něj. Městskou hromadnou dopravu provozuje v ČR 113 měst, z nichž v 18 je provozován kromě autobusové dopravy i jiný prostředek MHD. V rámci MHD vynikají zejména systémy velkých měst jako Praha, Brno, Ostrava, kde je kombinováno více dopravních prostředků a MHD je kvalitativně na vysoké úrovni jak v četnosti spojení, tak i v samotné kvalitě vozového parku. Obecně je ve velkých městech MHD více využívaná cestujícími

než v malých městech, kde má spíše doplňkovou funkci. Prakticky minimální význam pro vnitrostátní veřejnou hromadnou dopravu má letecká a vodní doprava, jejichž podíly se blíží k nule. Vnitrostátní letecká doprava je pravidelně provozována pouze na linkách z Prahy do Ostravy a Brna a lodní doprava má kromě několika přívozů rekreační charakter a tudíž neslouží k denním potřebám obyvatel.

4 Vývoj dopravních sítí na území ČR

4.1 Historický vývoj silniční sítě na území ČR

Vývoj silniční sítě je spojen už se starověkem, kdy na našem území vznikaly důležité obchodní stezky spojující tehdejší významná centra obchodu a kultury. Jako jedna z nejdůležitějších tehdejších stezek byla tzv. Jantarová stezka vedoucí od Baltu přes Moravské území do Římské říše. Sloužila, jak už název napovídá, k přepravě jantaru, ale i medu, kožešin, otroků a jiných věcí na jih. Opačným směrem se dopravovaly především řemeslné výrobky. Po pádu Římské říše nastal úpadek cestních spojení, který trval až do 15. století. Poté opět s rozkvětem obchodování vyvstala potřeba budovat nové kvalitnější cesty pro dopravu povozů. To se však moc nedařilo až do doby vlády Marie Terezie, kdy se započaly budovat státní, tzv. císařské silnice spojující významná obchodní, kulturní a politická centra, často ve stopách původních stezek. V průběhu 18. století tak byla vybudována hlavní síť poměrně kvalitních spojení, která v 19. století pokračovala budováním silnic i do méně významných míst. Pro silniční dopravu, v té době ještě provozovanou koňskými potahy to znamenalo výrazné zvýšení přepravní rychlosti, spolehlivosti a snížení nákladů. S příchodem železnice v první polovině 19. století začala silniční doprava ztrácet na významu a postupně se na dlouhé století stala doplňkovou dopravou k železnici. Toto se změnilo na začátku 20. století s příchodem automobilů, pro jejichž provoz byly vyžadovány kvalitnější komunikace. Proto zejména v období po I. světové válce začala výstavba a přestavba cest na asfaltové a dlážděné komunikace. V průběhu II. světové války bylo započato i s výstavbou prvních dálničních tepen na území dnešní ČR, které měly spojoval Vídeň s Vratislaví a Prahu se Slovenskem. Dokončení se díky válečným událostem nedočkala žádná z nich. To si u brněnské dálnice počkalo až do roku 1980, kdy byl dán do provozu nejen úsek z Prahy do Brna, ale i dále do Bratislavy (ŘSD 2011).

4.2 Historický vývoj železniční sítě na území ČR

První železnici na území tehdejšího Rakouska-Uherska, ale i celého evropského kontinentu mimo Anglii se stala koněspřežní železnice vedoucí z Českých Budějovic do Lince. Ta byla zprovozněna v délce 128km v roce 1832 po 7 letech stavebních prací. V prvních letech sloužila především k přepravě soli z Hornorakouské solné komory směrem do Čech a propojovala tak i významné vodní cesty Dunaj s Vltavou. Od roku 1834 však byla zahájena i přeprava osob, která měla neustále vzestupnou tendenci až do r. 1873, kdy byla dokončena přestavba na parostrojní železnici.

Koněspřežných drah vzniklo sice povícero, avšak tvořily oddělené sítě, většinou s místním významem. Novou éru dopravy začala psát až výstavba parostrojních železnic, z nichž první na českém území byl úsek Severní dráhy císaře Ferdinanda z Vídně do Břeclavi, zprovozněný dne 6.6.1839. O měsíc a den později byl dán do provozu úsek z Břeclavi do Brna, v roce 1841 pak dráha dosáhla Přerova a Olomouce a o rok později Lipníka nad Bečvou. Bohumína dosáhla trať v roce 1847 a napojení na pruskou síť do dnešních Chalupek o rok později. Poprvé tak došlo k přímému železničnímu spojení Vídně s Berlínem přes Wroclav. Severní dráha císaře Ferdinanda byla ve své době zcela mimořádným podnikem. Podnikatelským záměrem bylo dosáhnout spojení Vídně se severní Moravou a Haličí bohatou jak na zemědělské produkty, tak na nerostné suroviny (Kvizda 2006). O vysoké poptávce po přepravách svědčí i to, že byla v letech 1863-73 zdvoukolejněna a jen I. světová válka zabránila jejímu zečtyřkolejnění v nejzatíženějším úseku Přerov-Bohumín.

Rakouský stát si rychle uvědomil, že budování železnic je věcí strategického významu jak pro oblast hospodářství, tak pro vojenské účely a proto sám v letech 1841-1855 vybudoval několik páteřních drah. Jako první vznikla Olomoucko-pražská dráha jako součást Severní státní dráhy budovaná v letech 1841-1845. K ní byla v roce 1849 dokončena spojovací trať Brno – Česká Třebová a v roce 1850 byl dán do provozu navazující úsek z Prahy do Drážďan.

Od roku 1855 však již nové tratě staví opět soukromí investoři na základě koncesního zákona vydaného císařem v roce 1854. Zpočátku tak vznikají především uhelné dráhy na Kladensku, Teplicku a Ostravsku. Můžeme jmenovat známou Buštěhradskou dráhu vedoucí z Prahy do Kladna a dále směrem na

Chomutov. Později na ně navazuje výstavba drah spojovacích a duplicitních, které byly stavěny jako paralelní spojnice významných center. Ukázkovým příkladem budování duplicitních drah, tak aby byla spojena klíčová místa a nebyla přitom porušena privilegia a koncese drah, byla činnost Rakouské severozápadní dráhy vedoucí z Vídně přes Znojmo, Havlíčkův Brod a Nymburk do Děčína (Kvizda 2006).

V roce 1879 dochází opět ke spoluúčasti státu na stavbě a financování drah a převzetí některých drah do státního vlastnictví. V 80. a 90. letech 19. století byla dobudována většina zbývající železniční sítě včetně mnoha místních drah. Na počátku 20. století byly vystavěny už jen některé lokální dráhy a v roce 1953 byla dána do provozu dvoukolejná trať Havlíčkův Brod – Brno vedená v nové stopě přes Křižanov. Tím byl de facto završen proces budování železnic v tehdejší Československu.

5 Dopravní infrastruktura

5.1 Železniční infrastruktura

Železniční infrastruktura na území České Republiky zahrnuje v roce 2009 celkem 9478 km tratí ve vlastnictví státu, 100 km železnic v rukou soukromých společností a několik desítek kilometrů vleček. Za železniční dráhy se ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb. nepovažují důlní nebo průmyslové dráhy. Při rozloze ČR 78 867 km² a 9578 km železničních tratí tak na 1000 km² připadá 122 km, čímž se česká železniční síť řadí na první místo v hustotě železnic na světě vůbec. Státem s druhou nejhustší železniční sítí je Švýcarsko se 121 km tratí na 1000 km². Pozemky na nichž se nachází těleso železničních tratí včetně stanic a budov zaujímají přitom jen 301 km². Z celkové délky sítě bylo 9479 km tratí s normálním rozchodem 1435 mm a 99 km rozchodu 760 mm. Členíme-li jednotlivé železniční tratě podle počtu kolejí, tak v ČR existuje celkem 7684 km tratí, což je 81 % délky celé sítě. Na dvou a více kolejné tratě tak připadá jen 1894 km což je přibližně 20 % (SŽDC 2009)

Elektrizace tratí je spojena s Františkem Křižíkem, který vybudoval první elektrifikovanou železnici v Rakousku – Uhersku v roce 1903 vedoucí z Tábora do Bechyně v délce 24 km a to stejnosměrným napětím 1500 V.

V roce 2009 už činila délka elektrifikovaných tratí v ČR celkem 3153 km což je 32,9 %, z nichž dvoukolejných je 1808 km a jednokolejných 1345 km.

Elektrifikované železniční tratě dělíme podle užitého systému napájení na tratě se stejnosměrným a střídavým napětím. Dříve zavedeným stejnosměrným systémem o napětí 3000 V je elektrifikováno 1754 km tj. 18,3 %, zatímco střídavým napětím 25 000 V 50 HZ jen 1345 km (14,4 %). Okrajovou záležitostí je napěťová soustava 1500 V na již zmíněné trati do Bechyně a 15 000 V 16 2/3 HZ zavedený z rakouské hranice do Znojma v délce 11 km.

5.1.1. Železniční infrastruktura v letech 1945 – 1989

Po skončení II. světové války v květnu roku 1945 stál stát před nelehkým úkolem poválečné obnovy dopravní infrastruktury a vozového parku. Náklady na poválečnou obnovu trvající několik let dosáhly více než 20 mld. Kčs. Všechny tratě byly sice zprovozněny do konce dubna 1946, avšak na mnoha místech jen provizorně a v průběhu doby se teprve uváděly do plně funkčního stavu.

Poválečné uspořádání Evropy, v němž se Československo dostalo do zóny vlivu Sovětského svazu, mělo za následek změnu směru přepravních vazeb ze směru sever – jih na směr východ – západ. To bylo na jedné straně dáno zpřetrháním vazeb se Západní Evropou a na straně druhé nová orientace na SSSR a státy tzv. Východního bloku. Rozsáhlá výměna surovin a zboží si žádala i novou infrastrukturu. Proto už v roce 1946 započaly práce na budování staveb na tzv. I. a II. tahu. I. tah spojoval Most - Ústí n/L - Nymburk - Českou Třebovou - Olomouc - Ostravu - Žilinu - Košice - Čiernou n/T. II. tah vedl v trase Sokolov - Cheb - Plzeň - Praha - Kolín - Havlíkův Brod - Brno - Bratislava - Štúrovo. Pro období 50. let je charakteristický bouřlivý rozvoj průmyslu a soustředění ČSD na zvládnutí především nároků na nákladní dopravu. (Hrubý 1989) V roce 1946 bylo ministerstvem dopravy rozhodnuto o elektrizaci hlavního železničního tahu z Prahy do Čierne nad Tisou stejnosměrnou proudovou soustavou 3 kV. Stavba začala v roce 1951 a po těžkostech s přípravou, organizací výstavby, ale i se zaváděním nových technologií byl dán v roce 1958 do provozu úsek z Prahy do České Třebové s odbočkou Kolín - Nymburk. V roce 1961 byl zprovozněn navazující úsek trati do Žiliny přes Horní Lideč a z Nymburku do Ústí nad Labem a o tři roky později i trasa přes Ostravu. Mezitím probíhala dostavba dvojkolejně železniční trati Havlíkův Brod - Brno v nové trase přes Křižanov. Ta byla dokončena roku 1958 a o osm let později i elektrifikována. (Výkruta 2007) V následujícím roce bylo rozhodnuto o elektrifikaci jižních částí ČSSR střídavou

proudovou soustavou 25 kV 50 Hz a v roce 1963 byla dána do provozu první takto elektrizovaná trať mezi Plzní a Horažďovicemi. Na konci 60. a v první polovině 70. let postupovala již elektrifikace pomalejším tempem, ale byly postupně elektrifikovány všechny důležité tratě mezi nimi v roce 1966 již zmíněná trasa z Kutné Hory přes Havlíčkův Brod a Brno do Bratislavy nebo příměstské tratě v okolí Prahy jako např. trať do Berouna a Benešova jakož i odlehčovací úsek I. tahu z Chocně přes Hradec Králové do Nymburka. Elektrifikace tratí byla motivována v první řadě snahou o ekonomičtější a rychlejší provoz vlaků nákladní přepravy. Proto byly v počátcích elektrifikovány právě tratě s nejvyššími intenzitami nákladní dopravy, tedy mezi hnědouhelnou pávní a průmyslovými podniky na severu Čech a průmyslovým Ostravskem, nově budovanými závody na Slovensku a samozřejmě také se SSSR jakožto největším obchodním partnerem tehdejší ČSSR. S elektrifikací těchto tratí současně probíhala i přestavba a zkapacitňování železničních uzlů jako jsou Ústí nad Labem, Nymburk, Česká Třebová a Ostrava. Elektrifikace železnic znamenala především zvýšení přepravní výkonnosti vlivem zvýšení rychlosti a zvýšení hmotnosti vlaků, dále snížení energetické náročnosti o více jak 50 % oproti parní trakci, odstranění negativních vlivů na životní prostředí způsobených kouřem z parních lokomotiv. V neposlední řadě elektrifikace také umožnila velkou úsporu kvalitního uhlí, neboť do té doby bylo 20 % jeho veškerého vytěženého objemu spotřebováváno právě pro parní trakci. Elektrifikace však neměla význam jen pro nákladní, ale i pro osobní dopravu. Umožnila např. zavedení nových elektrických jednotek v příměstské dopravě Prahy a Ostravy. Jednotky řady 451, které jsou v provozu dodnes, vynikají zejména svými rychlými rozjezdy a zastaveními, které jsou v předměstské dopravě s mnoha zastávkami důležitější než v dálkové dopravě a jimž se tehdy vlaky tažené lokomotivami nemohly rovnat. Dále svou nízkopodlažní konstrukcí umožňují rychlou výměnu cestujících na zastávkách a tím urychlení celkové jízdní doby. Neméně podstatným faktem je i odstranění objíždění soupravy v koncových stanicích. (Hrubý 1989)

Dalšími významnými investicemi se stalo budování nových tratí, přeložek a nádraží v ostravské aglomeraci. V roce 1963 byla zprovozněna nová trať Dětmárovice – Karviná – Louky nad Olší, která tak umožnila efektivnější odvoz uhlí z karvinského revíru. Zároveň došlo k vybudování nového vlakového i autobusového nádraží v Karviné. O pět let později byla uvedena do provozu tzv. Polanecká spojka propojující nádraží Ostrava – Kunčice s Polankou nad Odrou,

jenž umožnila výrazné odlehčení vlastního ostravského uzlu a přímé vedení expresních vlaků osobní dopravy přes Havířov do Českého Těšína a dále na Slovensko. Celkem tak bylo na Ostravsku proinvestováno 2,8 mld. Kčs. Investice probíhaly i v jiných částech republiky. Šlo např. o řadu přeložek železničních tratí na severu a západě Čech v oblasti uhelných pánví. Jmenovitě se jednalo o přeložky tratí v úsecích Třebušice – Chomutov, Teplice – Most – Ústí nad Labem nebo přeložka Chodov – Sokolov jejížž 13,5 km stálo více než 1 mld. Kčs. Z dalších důležitých staveb lze jmenovat zdvoukolejnění tzv. Dluhonické spojky vedoucí mimo Přerov v roce 1974 s náklady 150 mil. Kčs. Pro osobní dopravu měly v té době větší význam nově budované železniční stanice pro cestující. Šlo např. o vybudování stanic Cheb, Klatovy, Kralupy nad Vltavou, Pardubice, Praha Smíchov a dalších menších nádraží. Jednak tyto nové staniční budovy splňovaly kapacitní nároky na počet cestujících a také přinesly rozšíření služeb pro cestující v podobě velkého počtu prodejních míst různého sortimentu od občerstvení až po knihkupectví. Největší a objemem prací nejrozsáhlejší investiční akci v hodnotě 7 mld. Kčs měla představovat přestavba pražského železničního uzlu zahájená v roce 1961. Vývoj výstavby železničních tratí a stanic v Praze budovaných v 19. století převážně soukromými společnostmi zanechal v síti pražského železničního uzlu mnoho slabých míst. Jednak zde byla částečně nevyhovující síť železničních tratí a také nedostatečná kapacita některých stanic. Před samotnou investiční akcí „Železniční uzel Praha“ byl ještě v letech 1952 – 1955 postaven nový železniční most přes Vltavu, tzv. Branický most, jenž odváděl nákladní dopravu z Malešic, přes Krč do Radotína a vyhýbal se tak centru města a Smíchovskému nádraží, které bylo nově určeno pouze pro potřeby osobní dopravy a pro nákladní dopravu směr Hostivice. Podle projektu pro přestavbu pražského uzlu měla být osobní doprava soustředěna na hlavní nádraží a hlavová nádraží jako Těšnov a Masarykovo nádraží měla být opuštěna. U nádraží Těšnov se tak stalo v roce 1972, kdy na něj přestaly jezdit osobní vlaky, které se přesměrovaly na Masarykovo a hlavní nádraží. V roce 1985 pak došlo k jeho demolici v souvislosti s výstavbou pražské magistrály, i když jí nestálo přímo v cestě a demolice tak byla zbytečná. Původní plány počítaly také s vybudováním odstavných nádraží jih a sever a centrálního seřaďovacího nákladního nádraží Vršovice. V roce 1961 opravdu začala stavba odstavného nádraží jih, které bylo dokončováno postupně v několika etapách, z nichž první skončila v roce 1971 a poslední teprve v roce 1999. Naproti tomu odstavné

nádraží sever nikdy vybudováno nebylo. Další investiční akcí v rámci pražské aglomerace bylo vybudování tzv. holešovické spojky, která propojovala novou trasou nádraží Bubeneč s Libní. Na trase bylo postaveno nádraží Holešovice s připojením na metro. Také stanice Libeň byla při této příležitosti přestavěna včetně nové odbavovací haly a nástupišť. Spojka tímto umožnila přímé vedení mezinárodních expresních vlaků mimo Masarykovo nádraží a výrazně tak zkrátila jejich jízdní dobu. Pro cestující asi největší přínos ale měla výstavba nové odbavovací haly hlavního nádraží dokončená v roce 1977. Prostory vstupní haly slouží jak pro odbavení cestujících železnice, tak pro vstup do metra linky C. Hala byla navržena pro kapacitu 210 tis. cestujících za 24 h a špičkovou kapacitu 21 tis. osob za hodinu. Její součástí bylo vybavení celou řadou služeb, obchodů a sociálních zařízení, což zlepšilo podmínky pro cestující. Jedna z posledních investičních akcí v Praze před rokem 1989 bylo proražení třetího vinohradského tunelu v letech 1983 - 1989, který tak zvýšil kapacitu dopravní cesty mezi Hlavním nádražím a Vršovnicemi a současně odlehčil dvěma stávajícím tunelům. Z výše uvedeného je patrné, že v období socialismu byla na železnici při stavbách infrastruktury upřednostňována nákladní doprava a osobní doprava postupně upadala i přes dílčí investice do zlepšení jejího stavu. Vzhledem k husté nákladní dopravě pohybující se však nízkou traťovou rychlostí nedocházelo celá desetiletí ke zvyšování rychlostí, neboť to by v daných podmínkách provozu mělo negativní následky pro kapacitu dopravní cesty. (Hrubý 1989)

5.1.2. Železniční infrastruktura v letech 1989 – 2009

Už na konci 70. let 20. století si tehdejší ČSD uvědomovaly nevyhnutelnou rekonstrukci tratí spojenou zejména se zvýšením traťových rychlostí do 160 km/h na vybraných tratích. Vždyť například jízda z Prahy do Plzně dlouhá 114 km trvala v JŘ 1987/1988 tedy po dokončení elektrifikace mezi Chrástem u Plzně a Berounem 104 min, zatímco v JŘ 1936/1937 trvala tato jízda 101 min. Podobná situace byla i na trati Přerov – Praha, kde už v roce 1934 byla dosahována jízdní doba 3h 51min, zatímco v roce 1986 to bylo 3h 54min. V podstatě stejná situace byla na všech hlavních tratích, kde se nedosáhlo předválečných jízdních dob. V roce 1973 byl mezinárodní železniční unií (UIC) sestaven řídicí plán evropské železniční sítě, na jehož základě pak byla v EHK/OSN v roce 1985 sjednána „Evropská dohoda o hlavních železničních tratích“ (Dohoda AGC) a v roce 1991 „Dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a

souvisejících objektech“ (Dohoda AGTC). V roce 1987 proto byly v ČSSR vypracovány plány pro budoucí rozvoj železniční sítě. To znamenalo postupně zrekonstruovat tratě na rychlost 160 km/h pro osobní dopravu a zvýšit rychlost nákladních vlaků na 90 – 120 km/h. Z pohledu dohod AGC a AGTC byly pro území ČR definovány tyto čtyři tranzitní železniční koridory:

I. koridor

státní hranice SRN/ČR - Děčín - Praha
- Česká Třebová - Brno - Břeclav - státní
hranice ČR/Rakousko (Slovensko)

II. koridor

státní hranice Rakousko/ČR - Břeclav -
Přerov - Ostrava - Petrovice u Karviné -
státní hranice ČR/Polsko s odbočnou
větví Česká Třebová – Přerov

III. koridor

státní hranice SRN/ČR - Cheb - Plzeň -
Praha - Olomouc - Ostrava - Petrovice
u Karviné - státní hranice ČR/Polsko
(SR) s odbočnou větví Plzeň - Česká
Kubice

IV. koridor -

státní hranice SRN/ČR - Děčín - Praha
Veselí n. L. - Horní Dvořiště – státní
hranice ČR/Rakousko s odbočnou
větví Veselí n. L. - České Velenice

S realizací stavby koridorů se začalo i díky událostem v roce 1989 a organizačním změnám v různých složkách státních podniků až v roce 1993. Celková délka koridorů je 1992 km, reálně však 1442 km tratí, zmenšená o vzájemně se překrývající úseky. Pro tyto koridory byly dohodou AGC určeny některé jednotné standardy jako zvýšení nápravového tlaku na nejméně 22,5 t,

prostorová průchodnost UIC GC týkající se kombinované dopravy a dosažení rychlosti až 160 km/h. (Krejčí 2009)

Jako první se začala realizovat stavba I. koridoru na 15,7 km dlouhém úseku Choceň – Uhersko v roce 1993 a dokončeného o 3 roky později. Následovalo zahájení mnoha úseků staveb od Děčína po Břeclav. Úseky realizované do roku 2000 se bohužel realizovaly podle původních projektů z přelomu 80. a 90. let a proto nedocházelo k přeložkám tratí. Vznikla tak celá řada úseků, jako např. Brno Maloměřice – Skalice nad Svitavou s celou řadou omezení rychlosti až na 70 km/h což nemělo kýžený efekt na zrychlení dopravy. U novějších staveb, jako byla estakáda u Dlouhé Třebové nebo přeložka s tunelem u Mlčechvost, se již dosáhlo zvýšení rychlosti na 160 km/h. Zatím poslední stavbou na I. tranzitním koridoru byla přestavba uzlové stanice Kolín umožňující zvýšení rychlosti z 50 km/h na 160 km/h.

Stavba II. koridoru probíhala od roku 1997, kdy začaly práce na úseku Hodonín – Moravský Písek. Koridor byl stavebně dokončen v roce 2004 a ani zde se vyjma oblouku ve stanici Lipník nad Bečvou nestavěly žádné přeložky. Přestavbou v rámci I. etapy prošel v roce 2010 železniční uzel Břeclav a ve stejném roce byly zahájeny i práce na přestavbě přerovského železničního uzlu s plánovaným dokončením v roce 2013, která mj. odstraní zcela nevyhovující průjezdovou rychlost 40 km/h. Součástí II. koridoru se stala i odbočná větev Přerov – Česká Třebová, která se začala přestavovat v roce 2002 a skončila o šest let později. Na této větvi došlo v úseku Zábřeh – Česká Třebová k celé řadě přeložek včetně 6 tunelů s celkovou délkou 2300 m. Nové přeložky výrazně přispěly ke zkrácení jízdní doby v úseku Česká Třebová – Zábřeh ze 32 na 22 minut a současně zkrátily vzdálenost ze 42 na 40 km.

III. koridor je z velké části veden po úsecích I. a II. tranzitního koridoru v úseku Praha – Česká Třebová – Přerov – Dětmárovice. Práce na něm byly zahájeny až v roce 2006 na 30,1 km dlouhém úseku Plzeň – Stříbro, který je již od roku 2008 dokončen, avšak na zbývajících úsecích mezi Stříbrem a Chebem, Berounem a Rokycany nebo Českým Těšínem a státní hranicí se Slovenskem se stále pracuje. Stavebně náročný úsek mezi Plzní a Chebem bude po modernizaci v celé své délce dvoukolejný, čímž se výrazně zvýší kapacita tratě a umožní plynulejší průjezd vlaků odpadnutím křižování ve stanicích.

Poslední IV. koridor spojující Děčín přes Prahu a České Budějovice s Horním Dvořištěm je ve stavbě od roku 2005. První dokončenou částí se v roce

2008 stal úsek z Prahy Hostivaře do Strančic dlouhý 18,2 km. V současné době je dokončeno 92 km z celkových 192 km a ve stavbě je pouze jeden úsek mezi Benešovem a Voticemi dlouhý 18,5 km. Stejně jako u III. koridoru, i zde dochází k výraznému zpoždění výstavby a některé úseky mají být nově dokončeny až v roce 2019, což může mít za následek masivní přesun cestujících z vlaků do jiných druhů přeprav, jelikož bude neúměrně dlouho trvat stav zpoždování vlaků v důsledku výlukové činnosti.

Mimo koridory směřují investice i do jiných traťových úseků železniční sítě. V 90. letech se jednalo zejména o elektrifikace některých zbývajících úseků důležitých jak pro nákladní tak zejména osobní dopravu. Jde o tratě Olomouc – Nezamyslice (1993), Hradec Králové – Jaroměř (1993), Přerov – Brno (1996) a Plzeň – Klatovy (1996). Tyto tratě však prošly pouze elektrifikací bez jiných úprav svršku nebo stanic. Nová vlna elektrifikací nastala v roce 2005, kdy byl uveden do provozu 46 km dlouhý úsek mezi Karlovými Vary a Kadaní, který byl současně modernizován. V dalších letech se dočkaly elektrifikací tratě z Ostravy do Opavy (2007), kde šlo zejména o příměstskou dopravu stejně jako na tratích do Milovic, Šumperku, Českých Velenic nebo Znojma uvedených do elektrického provozu v roce 2009. Na seznam nově elektrifikovaných tratí patří ještě úsek z Letohradu přes Lichkov do Polska, kde ale důvodem elektrifikace bylo umožnění přímé vozby tranzitních nákladních vlaků bez přepřahu.

Kromě elektrifikací probíhají také další investiční akce do infrastruktury v podobě budování nových zastávek, terminálů propojujících železniční stanice s autobusovou a městskou hromadnou dopravou, zvyšování rychlostí na vybraných traťových úsecích nebo opravy staničních budov s novým zázemím pro cestující veřejnost.

5.2 Silniční infrastruktura

Česká republika má celkem na svém území 55 767 km silnic a dálnic. Do této celkové délky se započítávají silnice I., II., III. třídy a dále rychlostní silnice a dálnice. Místní a účelové komunikace nejsou započítány. Proto je také v ČR vykazována relativně nízká hustota silniční sítě na rozdíl od států Beneluxu a jiných, u nichž se započítává i délka místních a účelových komunikací. V ČR je tedy vykazována hustota 707 km silnic připadajících na 1000 km², zatímco např. v Dánsku je to už 1653 km/1000 km² a v Nizozemí dokonce 3168 km silnic na 1000 km². (Bialas 2008) Z celkové délky silnic je 34 137 km silnic III. třídy,

14 624 km silnic II. třídy a 5817 km silnic I. třídy. Rychlostní silnice v roce 2010 měly délku 455 km, ale dálnic bylo už 734 km. Díky poloze České republiky přes ni směřuje velké množství mezinárodních silnic. Celkem se jedná o 15 mezinárodních silnic o délce 3020 km z toho 9 hlavních s označením Exx, a 4 vedlejší značené Exxx. (ŘSD 2011)

5.2.1. Silniční infrastruktura v letech 1945 – 1989

Silniční infrastruktura se do počátku II. světové války vyvinula v podstatě do podoby jak ji známe dnes s výjimkou přeložek úseků silnic I. třídy a nových úseků rychlostních silnic a dálnic. Již v roce 1939 byla většina silnic se zpevněným povrchem, a proto se po roce 1945 často měnil jen typ povrchu např. z kostkového na asfaltový a to jen v menší míře, neboť většina cest byla už od počátku s asfaltovým povrchem.

První dálnice se začaly stavět také už v době před II. světovou válkou v roce 1939, ale válečné události ji zastavily o dva roky později. Obnovy stavební činnosti se dočkaly po částečné změně plánů až v roce 1967, kdy byly započaty práce na prvním 21 km dlouhém úseku dálnice D1 mezi Prahou a Mirošovicemi otevřeném o 4 roky později. Kompletní spojení z Prahy do Brna bylo dokončeno v roce 1980. Její délka do Brna dosáhla 196km. Jako druhá v pořadí byla od roku 1974 stavěna dálnice D2, která navazovala na D1 v Brně a pokračovala přes Břeclav dále do Bratislavy. Dokončena byla taktéž v roce 1980 a umožnila přímé dálniční spojení Prahy s Bratislavou v délce 337 km, čímž vznikla vážná konkurence železniční dopravě, které stále využívala nevyhovující trasy a byla tudíž výrazně pomalejší. Mezitím se pokračovalo postupně ve stavbě D1 na úseku z Brna do Vyškova, jenž byl dokončen v roce 1991 a na který přímo navazovala rychlostní silnice R46 do Olomouce. V časovém pořadí třetí zahájenou stavbou byla dálnice D5 do Plzně a dále do Německa přes Rozvadov. První stavbou se stala silniční estakáda v Berouně se zahájením v roce 1977 a dokončením v roce 1985. Mezitím však byl zprovozněn první 13,4 km dlouhý úsek z Prahy do Vráže. Roku 1989 byl ještě uveden do provozu navazující úsek do Bavoryně. Na další dálnici D11 vedoucí z Prahy do Hradce Králové byla zahájena stavba v roce 1978 na 8,3 km dlouhém úseku Praha – Jirny zprovozněném roku 1984. Stavba pokračovala dále do Poděbrad, kterých dosáhla po 41 km v roce 1990, kde se stavba na dlouhých 14 let zastavila. Mezi poslední započatou dálniční stavbu v období socialismu lze zařadit i dálnici D8, byť v jejím

případě se jednalo zcela o marginální část v délce 4 km mezi Řehlovicemi a Trmicemi zahájenou roku 1984 a dokončenou až po 6 letech v roce 1990. Tento úsek plnil navíc funkci propojovací mezi úseky R63 mezi Teplicemi a Ústím nad Labem a proto byl vybudován přednostně.

Další kapitolou investic do silniční infrastruktury je výstavba rychlostních silnic, které začaly vznikat ve stejné době jako dálnice. Zprvu se jednalo o tzv. výpadovky z velkých měst, které tvořily 4 většinou směrově rozdělené pruhy pro všechny účastníky silničního provozu. Jako první úsek rychlostních silnic na území ČSSR byl vybudován obchvat Zbraslavi už v roce 1966 jako součást budoucí R 4 vedoucí do Příbrami. V roce 1967 bylo započato s výstavbou R 10 spojující Prahu s Turnovem potažmo Libercem a Krkonošemi. O tři roky později pak bylo zprovozněno hned několik úseků jako např. první úsek R7 z Ruzyně do Makotřas dlouhý 6 km, nebo Jíloviště – Varadov u R 4 o délce pouze 2 km. Více staveb bylo otevřeno až v průběhu 70. let, kdy byla dokončena celá řada úseků rychlostních silnic R4, R7, R10, R35 a R46. V zájmu bezpečnosti byl od roku 1980 zakázán vjezd na tyto komunikace pomalým vozidlům, cyklistům a chodcům. Samotné označení „Rychlostní silnice“ vzniklo až při revizi kategorizace silnic v roce 1985 (ŘSD 2011).

V tomto roce byly zprovozněny i nové úseky na rychlostních silnicích R6, R56 a R63. Na podzim 1989 vykazovaly rychlostní silnice velké procento rozestavěnosti, avšak žádná z nich nebyla ještě zcela dokončena.

Dalšími významnými akcemi na silniční dopravní infrastrukturu byla např. stavba čtyřproudé silnice mezi Běloučkou a Příborem, kde byl první úsek z Nového Jičína do Příboru zprovozněn v roce 1973.

5.2.2. Silniční infrastruktura v letech 1989 – 2009

Po politických změnách se pokračovalo ve výstavbě chybějících úseků dálnic, rychlostních silnic, ale nově také ve výstavbě obchvatů obcí u silnic I. tříd. Na počátku 90. let pokračovala dostavba D1 z Holubic do Vyškova se zprovozněním v roce 1992. Dálnice měla podle dřívějších plánů vést přes Uherské Hradiště a dále na Slovensko. Po roce 1989 však toto spojení začalo ztrácet na významu a proto bylo rozhodnuto přesměřovat ji do Lipníku nad Bečvou s napojením na plánovanou D47 do Ostravy a dále k polským hranicím. V roce 2007 však bylo toto rozhodnutí již poněkoličaté změněno a na dálnici D1 se přejmenoval celý úsek Praha – Brno – Ostrava – hranice Polska. V současnosti

na tomto spojení chybí úsek Hulín – Přerov – Lipník nad Bečvou a Bohumín – st. hranice ČR/PL.

Asi největší tlak na dokončení dálnice byl činěn na dálnici D5, která spojuje Prahu s Plzní a dále pokračuje přes Rozvadov do Německa. Úsek do Plzně byl dán do provozu již v roce 1995. Navazující úsek do Německa nedlouho poté v roce 1997 a se svou délkou 62 km se stal nejdelším celistvě otevřeným úsekem v ČR. Na samotný obchvat Plzně si ale řidiči a zejména tamní obyvatelé museli počkat až do roku 2003, resp. 2006 kdy byl zprovozněn i chybějící úsek obchvatu s tunelem pod vrchem Valík (ŘSD 2011). Dálnice D5 je tak v současnosti jedinou plně dokončenou dálnicí v ČR.

Zbývající dálnice D3, D8 a D11 jsou v různých fázích výstavby. Nejkratší chybějící úsek se nachází na dálnici D8 spojující Prahu s Ústím nad Labem a Německem mezi Lovosicemi a Řehlovicemi o délce 16 km a vedoucí přes CHKO České Středohoří. Právě vedení trasy přes CHKO se stalo předmětem dlouhodobých sporů o vhodnosti této trasy a proto je dokončení stavby i v současnosti nejisté.

V podstatě podobná je situace i u dálnice D3, u které je v současnosti v provozu pouze úsek z Nové Hospody do Tábora dlouhý 13,8 km. Zde je problémové vedení dálnice z Prahy na křižovatku Nová Hospoda, u níž je první varianta vedena přes přírodně cenné Posázaví, díky čemuž se zde také vedou spory o vedení dálnice. V současnosti tak probíhají stavební práce na úseku Tábor – Veselí nad Lužnicí s předpokládaným dokončením v roce 2011.

Posledně jmenovaná D11 plánovaná v trase Praha – Hradec Králové – Trutnov – Polsko byla v roce 2006 zprovozněna do kilometru 88 u Hradce Králové, ale dostavbě zbývajících 2 km brání nedorozhodnuté majetkové vztahy.

Podobná situace panuje i u rychlostních silnic, kde jsou stavebně dokončeny pouze rychlostní silnice R10 z Prahy do Turnova, R46 z Vyškova do Olomouce a R56 z Ostravy do Frýdku-Místku. Na R10 a R46 byly uvedeny krátké zbývající úseky do provozu v roce 1992. U ostatních je fáze rozestavěnosti rozdílná. Zatímco na R4, R48 nebo R52 chybí úseky dlouhé přibližně dvě až čtyři desítky kilometrů, tak např. u R35 chybí dostavba 177 km, u R6 95 km a u R55 83 km. Ve fázi výstavby prvního, 17,3 km dlouhého úseku z Hulína do Fryštáku je silnice R49. Její další pokračování z Lípy na slovenské hranice je však také z důvodu odmítavého stanoviska MŽP prozatím nejisté. Poslední plánovanou

rychlostní silnicí na území ČR je R43 z Brna do Moravské Třebové, která je prozatím však pouze v přípravě a předpoklad realizace je po roce 2012.

6 Železniční doprava v ČR

6.1 Současná podoba železniční dopravy

V současné době je v ČR osobní doprava provozována na 9138 km železničních tratí z celkové délky 9578 km. Z této délky spravuje Správa železniční dopravní cesty 8980 km a zbývajících 158 km spravují soukromé společnosti, jako jsou Jindřichohradecké místní dráhy a.s. se 79 km úzkorozchodných tratí, dále VIAMONT Regio a.s. s 57 km tratí a společnost SART - stavby a rekonstrukce a.s. provozující 22 km dlouhou Železnici Desná.

Na dopravním trhu ČR v současnosti působí 69 dopravců, z nichž 21 má oprávnění k provozování osobní dopravy. Reálně však na železničních tratích působí dopravci ČD a.s., JHMD a.s., VIAMONT Regio a.s., Veolia Transport Morava a.s. a nejnověji také Vogtlandbahn-GmbH. Naopak od GVD 2010/2011 už neprovozuje pravidelnou osobní dopravu společnost Railtrans s.r.o. dříve působící na trati Liberec – Zittau.

Společnost ČD a.s. provozuje osobní dopravu na 8893 km tratí. Denně je na tyto tratě vypravováno v průměru 7500 vlaků osobní, které přepraví 447 tis. osob. Z počtu 7500 je 56 párů vlaků nejvyšší kategorie EC/IC spojující významná evropská města s ČR. V roce 2011 vlaky Eurocity/Intercity zajíždí do 6 zemí a spojují ČR s městy jako Hamburk, Berlín, Vídeň, Bratislava, Budapešť, Bělehrad, Štětín, Varšava, Ostseebad Binz, Villach nebo Košice. Tyto spoje by měly splňovat určitá kritéria jako je např. odpovídající kvalita vozového parku, průměrná rychlost přepravy vyšší než 90 km/h, řazení jídelního vozu, a mnohá jiná, jejichž dodržování je však právně nevymahatelné a proto poměrně často porušované. Dalšími vlaky vyšší kategorie jsou noční vlaky Euronight spojující významná evropská města. V současnosti jich ČD vypravují 4 páry spojující Prahu a jiná česká města s Amsterdamem, Zürichem, Budapeští, Košicemi nebo Moskvou a Petrohradem, který je zároveň nejvzdálenější destinací s 2147 km z Prahy. V dálkové osobní dopravě jsou provozovány ještě vlaky kategorie Ex a R, jenž jsou v drtivé většině případů vlaky vnitrostátními, které propojují navzájem významná regionální centra mezi sebou nebo s turistickými regiony v Jeseníkách, Krkonoších nebo na Šumavě. V osobní regionální a příměstské

dopravě jsou provozovány osobní a spěšné vlaky, tvořící základní vrstvu sítě železniční osobní dopravy. (ČD 2010)

U soukromých dopravců se jedná o provozování pouze osobních vlaků na několika regionálních tratích, které na sebe navzájem nenavazují a netvoří tak kompaktní síť.

6.2 Liberalizace v železniční dopravě

Změny v 90. letech se dotkly i trhu železniční dopravy, když v roce 1995 vstoupil v platnost zákon o drahách č. 266/1994 sb., který ustanovil celou řadu nových prvků. Jedním z nich bylo ustanovení Drážního úřadu na základě § 53 odstavce 1 a 2 coby správního úřadu. Vytvořením DÚ bylo sledováno legislativní zrušení monopolního postavení ČD. Drážní úřad vykonává státní správu ve věcech drah. Jedná se především o činnosti jako udělování licencí pro provozování drážní dopravy, udělování osvědčení dopravce, prokazování finanční způsobilosti k provozování drážní dopravy na dráze celostátní nebo dráze regionální, nebo schvalování železničních vozidel pro jejich provoz v ČR.

Tímto krokem se de facto otevřel trh železniční dopravy i externím dopravcům mimo ČD. Jedním z prvních dopravců nově působících na železničním trhu se stala společnost Viamont, když v listopadu 1995 začala kromě přeprav pro svou stavební činnost uskutečňovat pravidelné přepravy energetického uhlí ze severočeské pánve do elektrárny v Mělníce. Následovaly přepravy uhlí i pro jiné odběratele, jako např. pro firmu Karosa ve Vysokém Mýtě nebo teplárnu v Trmicích. Jen o několik měsíců později v roce 1996 se objevil na dopravním trhu další významný hráč a to společnost OKD Doprava, která rozšířila své aktivity mimo rámec vlečkového provozu v ostravsko - karvinském regionu. Společnost začala uskutečňovat přepravy zejména uhlí mezi doly a koncovými příjemci po celé ČR jako např. pro teplárnu Přerov, nebo elektrárnu Kladno. Ostatní soukromé dopravní společnosti, které vznikly taktéž na počátku 90. let se soustředily pouze na přepravy v rámci vlastní stavební činnosti na železnici.

Na začátku 90. let se stejně jako v 70. letech objevil tlak na zrušení ztrátových vedlejších tratí ve jménu snížení nákladů státních ČSD. Proto byly na základě usnesení vlády č. 502/1993 vyčleněny mj. k privatizaci železniční tratě Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a Šumperk – Kouty nad Desnou s odbočkou z Petrova nad Desnou do Sobotína. Privatizační proces se však o něco pozdržel a privatizace nějakou dobu nepokračovala. Přelomovým se stal až rok 1997, kdy

se seběhla celá řada událostí, jenž měly nemalý vliv na rozvoj nebo útlum železniční dopravy na mnoha tratích. ČD v průběhu roku 1997 zastavily provoz na několika tratích. Jednalo se o úseky Loket – Krásný Jez, Tanvald – Harrachov, Jindřichův Hradec - Nová Bystřice, Čejč – Ždánice, Nezamyslice – Morkovice, Litovel – Mladeč. Na některých tratích byla zavedena náhradní autobusová doprava, avšak už v redukované míře oproti vlakové dopravě. V tomto roce vláda rozhodla o opětovném rozběhnutí privatizace a v červenci byl předán provoz na trati Jindřichův Hradec – Nová Bystřice společnosti JHMD formou pronájmu od ČD. Dokončení procesu privatizace se dočkaly obě úzkorozchodné tratě dne 28. února 1998, kdy byly předány za symbolickou 1 Kč JHMD, které se tak staly jejich plnohodnotným vlastníkem. Jednalo se tak o první převod železničních tratí a vozidel ze státních do soukromých rukou.

Dalším příkladem převzetí provozu soukromým subjektem se stala tzv. Jizerská dráha, když ČD zastavily dne 28. září 1997 veškerou dopravu na trati Tanvald - Harrachov. Toto se podobně jako u úzkorozchodných drah na jihu Čech setkalo s nevolí obyvatel a obcí a ty utvořily sdružení Jizerské dráhy. Po dlouhých tahanicích, kdy ČD zpočátku požadovaly vysoké ceny nájmu, na něž nebyl nový provozovatel společnost GJW s.r.o. ochoten přistoupit, přece jen nakonec došlo k obnovení provozu touto společností 24. května 1998. Avšak v tomto případě se jednalo pouze o nájem. Koncem roku 1998 však GJW vypověděla smlouvu o provozování dopravy kvůli finančním ztrátám způsobeným nájemným a nižšími dotacemi od státu než byly očekávány. Od 1. prosince 1998 se tak staly provozovatelem opět ČD. (Šilar 1997)

Mezi další provozovatele železniční osobní dopravy se v roce 1997 přidala společnost VIAMONT, když si nejprve v prosinci téhož roku pronajala trať z Trutnova do Svobody nad Úpou a v květnu 1998 i železnici ze Sokolova do Kraslic. Na obou zmíněných trasách provozuje firma dopravu dodnes s pronajatými vozidly ČD a v případě sokolovské trati i Vogtlandbahnu.

Rok 1997 však znamenal i červencové povodně, které měly za následek poničení celé řady traťových úseků. Mezi nejvíce zničené patřily tratě ze Šumperku do Kout nad Desnou a z Milotic nad Opavou do Vrbna pod Pradědem. Ministerstvo dopravy a ČD se pro poměrně vysoké finanční náklady na obnovu tratí rozhodly, že na nich již neobnoví provoz. To se však setkalo s velkým nesouhlasem obcí a nejen tamních obyvatel. Obce v údolí Desné proto založily Svazek obcí údolí Desné, které sdružovalo všechny obce okolo trati a

mělo za cíl její opětovné zprovoznění. Po dlouhém odporu ministerstva dopravy se sdruženým obcím přece jen podařilo prosadit obnovu trati a tak se vlaky mohly rozjet do Sobotína už 1. května 1998 a o rok později i do Koutů nad Desnou. Majitelem trati je Svazek obcí údolí Desné, zatímco provozování dráhy má dnes na starost firma SART – stavby a rekonstrukce a.s. Dopravcem byla nejprve společnost Stavební obnova železnic a.s., po níž provoz v roce 2002 převzal Connex Morava a.s., který se o šest let později přejmenoval na Veolia Transport Morava a.s. v souvislosti s akvizicí Connexu touto nadnárodní společností a jenž je dopravcem do současnosti. (Železnice Desná 2009)

O něco odlišný případ nastal u druhé trati do Vrbna pod Pradědem. Zde se společnost OKD Doprava a.s. ujala iniciativy a v souladu se svým zaměřením nabídla největším přeprávcům na trati komplexní zajištění služeb, předpokládající obnovení trati. Tak se také stalo a provoz v režii OKD Doprava a.s. s pronajatými motorovými vozy ČD byl zahájen už 22. prosince 1997. Společnost provozovala dopravu až do roku 2010, kdy došlo k převzetí role dopravce firmou Viamont Regio a.s., ale i nadále zůstává provozovatelem pod novým názvem Advanced World Transport a.s.

Novou kapitolu liberalizace železniční dopravy v ČR začal psát rok 2004. V tomto roce podala společnost Connex česká železniční s.r.o. žádost k SŽDC o přidělení kapacity dopravní cesty na trati Pardubice – Liberec, kde podal na ministerstvo dopravy nabídku na provozování rychlíkových spojů v GVD 2005/2006. První kolo soutěže bylo vypsané 2. září 2005 nejen pro trať Pardubice – Liberec, ale i pro Plzeň – Most. Do tohoto výběrového řízení se přihlásily ČD, Connex a Viamont. První kolo soutěže však bylo ministerstvem dopravy zrušeno kvůli změně zadávacích podmínek a ve druhém kole pak vyhrály ČD, i když podle konkurence s dumpingovými cenami, které činily 41 Kč, respektive 17 Kč za vlakový kilometr u relace Plzeň – Most. (Veolia 2011)

Regionální doprava se také dočkala veřejné soutěže. Jako vůbec první vypsal výběrové řízení na provozovatele dráhy v ČR Karlovarský kraj, když 22. července 2005 vyhlásil soutěž pro trať z Mariánských Lázní do Karlových Varů dolního nádraží. Zde vyhrála firma Viamont s cenou 64 Kč za vlakový kilometr, kdežto ČD požadovaly 80 Kč a Railtrans 85 Kč. Avšak Viamont včas nepožádal SŽDC o přidělení kapacity dopravní cesty a tak začal dopravu na trati provozovat o rok později tedy od 10. prosince 2006.

Jako další v pořadí vypsal Liberecký kraj v závěru roku 2008 výběrové řízení na „Provozovatele Jizerskohorské železnice“ zahrnující tratě Smržovka - Josefův Důl, Liberec - Tanvald - Harrachov, Liberec - Frýdlant, Raspenava - Bílý Potok pod Smrkem a Frýdlant v Čechách - Jindřichovice pod Smrkem. V témže roce také bylo vyhlášeno výběrové řízení na provozovatele tratí Liberec - Hrádek nad Nisou - Rybníště/Seifhenedorf. Toto výběrové řízení se tak stalo i prvním mezinárodním výběrovým řízením v ČR, když se na něm kromě Libereckého a Ústeckého kraje jako objednatel podílel i německý dopravní svaz ZVON. V prvně jmenované soutěži zvítězily ČD a naopak v mezinárodním řízení vyhrála německá společnost Vogtlandbahn GmbH, která je součástí skupiny Arriva Deutschland, jenž od března 2011 patří konsorciu italských státních drah FS a lucemburského finančního fondu Cube Infrastructure. Kontrakt o provozování dopravy je uzavřen pro období 12/2010 – 12/2020. Stejně tak ČD na Jizerskohorské železnici mají uzavřenou smlouvu do roku 2019. (ČD 2011)

Mezi tím se objevily i první plány na provozování dálkové dopravy na vlastní podnikatelské riziko, čili bez dotací od ministerstva dopravy. V dubnu 2006 společnost Railtrans s.r.o. ohlásila záměr provozovat takové vlaky na trati Praha – Ostrava pod obchodním názvem RT – Express s plánovaným spuštěním v prosinci téhož roku. Záměr nakonec nebyl realizován z několika příčin. První a zároveň hlavní příčinou bylo neschválení elektrických lokomotiv E S64 F4 od Siemense, plánovaných pro provoz vlaků. Dalším důvodem bylo vytvoření tzv. „regulačního stupně“ v návrhu zákona o veřejné dopravě z roku 2007, umožňujícího odepřít přístup dopravci, v případě že by svým provozem významně ohrožoval provozování dopravy ve veřejném zájmu, což se při zahrnutí vlaků Intercity a Eurocity do státěm dotované dopravy mohlo stát. Společnost Railtrans tak v září 2007 projekt ukončila. (Railtrans 2007)

Poslední aktivitu v tomto směru vyvíjí firma RegioJet a.s. což je společnost stoprocentně vlastněná firmou Student Agency s.r.o. podnikatele Radima Jančury. V plánu je provoz 10 párů vlaků mezi Prahou a Ostravou z nichž vybrané spoje budou pokračovat dále do Českého Těšína, Návsí a Žiliny. V současnosti firma vlastní 9 lokomotiv vyrobených ve Škodě Plzeň a běží výroba osobních vagónů.

6.3 Transformace Českých drah

ČSD neboli Československé státní dráhy vznikly se vznikem Československa, tedy 28. října 1918. Takto existovaly s výjimkou období 2. sv. války až do 31.12.1992, kdy s rozpadem Československa zanikly. Jejich nástupnickými organizacemi se na základě zákona č. 625/1992 Sb. staly k 1.1.1993 České dráhy s.o. a Železnice Slovenskej Republiky š.p.. V roce 1995 vstoupil v platnost nový zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, který zřídil Drážní Úřad podléhající Ministerstvu dopravy ČR, jenž měl nově na starosti přidělování licencí dopravcům a přidělování kapacity dopravní cesty. Tímto krokem byl zrušen monopol ČD a konkurenci bylo umožněno vstoupit na železniční síť. ČD jako státní organizace v nerozdělené podobě dále existovaly do 31.12.2002. Od 1.1.2003 jsou však ČD podle zákona č. 77/2002 Sb. akciovou společností. Současně s ní vznikla rozdělením bývalých ČD s.o. i státní organizace Správa železniční dopravní cesty a Drážní inspekce. SŽDC plní podle zákona o drahách funkci vlastníka a správce dopravní infrastruktury. Má na starosti přidělování kapacity dopravní cesty jednotlivým dopravcům na celostátních a regionálních drahách ve vlastnictví státu. Skutečným provozovatelem dráhy však nadále zůstávaly ČD a.s. na základě smlouvy se SŽDC s.o., která tak ve skutečnosti byla jenom vlastníkem. Další změnu přinesl 1. prosinec roku 2007, kdy byla z ČD a.s. vyčleněna dceřiná společnost ČD Cargo a.s. To přineslo mimo jiné konec křížového financování osobní dopravy ze zisků nákladní dopravy. Zároveň v roce 2007 rozhodla vláda o převodu funkce provozovatele dráhy z ČD a.s. na SŽDC, který se uskutečnil podle zákona č. 179/2008 Sb. a vstoupil v platnost ke dni 1.6.2008. Tímto krokem prozatím transformace ČD končí. V současné době probíhají přípravy na převedení zaměstnanců tzv. živé dopravní cesty z ČD a.s. do SŽDC s.o. s plánovaným uskutečněním v červnu 2011. (ČD 2010)

7 Veřejná autobusová doprava v ČR

7.1 Současnost autobusové dopravy

V současné době je v České republice provozována veřejná autobusová doprava do 6186 obcí s využitím většinové délky z celkové silniční sítě. Tu spravuje v případě dálnic a silnic I. třídy stát a silnice II. a III. třídy náleží krajům. Kromě toho využívá autobusová doprava silnice patřící samotným obcím.

V ČR v současnosti na dopravním trhu působí 182 soukromých dopravců zabezpečujících přepravu osob autobusovou dopravou. Mezi největší regionální dopravce v ČR patří společnosti jako Veolia Transport ČR a.s. nebo ICOM Transport a.s., které působí hned v několika krajích a kromě linkové autobusové dopravy provozují i MHD v některých městech. V případě dálkových meziměstských linek je největším dopravcem společnost Student Agency s. r. o.. Ostatní společnosti mají spíše regionální charakter provozu odpovídající bývalým podnikům ČSAD. Takovými společnostmi jsou např. ČSAD Vsetín a.s. nebo ČSAD Semily a.s.. Kromě těchto středně velkých společností provozujících dopravu v rámci jednoho případně několika okresů existují i velmi malé společnosti jako např. MARTIN UHER s.r.o. obsluhující pouze několik autobusových linek v rámci úzce vymezeného regionu.

Autobusová doprava hraje také poměrně významnou roli v mezinárodní dopravě. Více než 10 společností nabízí pravidelné spojení do 25 evropských zemí z nichž nejdelší linky zajíždějí z Prahy do Barcelony nebo do Čerkasy na Ukrajině, které však jezdí jen v některé dny v týdnu. Naopak nejčastější mezinárodní spojení autobusovou dopravou je se Slovenskem a také s Německem.

7.2 Liberalizace v autobusové dopravě

Autobusová doprava se po roce 1989 velice rychle stala oborem, v němž se poměrně rychle začaly uplatňovat principy tržního hospodářství. V roce 1992 se objevili první soukromí dopravci mimo ČSAD a to na dálkových linkách. Jednalo se o dopravce ČEBUS spol. s r. o., Housacar, FEDOS a další, kteří začali provozovat linky povětšinou z domovského města dopravce do Prahy. O Rok později se soukromí dopravci dostávají i k provozování regionálních linek zvláště v okolí Prahy. Rovněž v městské hromadné dopravě v Praze se už v roce 1991 objevili soukromí dopravci. Ti povětšinou vozili některé linky jako subdodavatelé pražského dopravního podniku. Období působení soukromých dopravců do roku 1995 je především zajímavé tím, že na provozování linkové autobusové dopravy nebyla potřeba žádná licence a stačilo k ní pouze řidičské oprávnění, živnostenský list a samozřejmě autobus. Tato praxe se změnila v roce 1994, kdy vstoupil v platnost nový silniční zákon č. 111/1994 Sb.. Dopravci museli nově mít licenci na provozování dopravy vydanou dopravním úřadem, což v době před rokem 2002 byly okresní úřady.

Se vznikem nových soukromých dopravců zároveň docházelo k postupné privatizaci všech podniků ČSAD v ČR. Nejprve v roce 1990 a prvním čtvrtletí roku 1991 došlo k rozčlenění 5 podniků ČSAD na celkem 55 subjektů, přičemž v původní podobě zůstaly pouze státní podniky v hl.m. Praze, dále v Plzni a Hradci Králové. Rozčlenění organizační struktury podniků ČSAD až do okresní úrovně došlo ve Středočeském a Jihomoravském kraji. Z podniků byla také vyčleněna zisková nákladní doprava a jiné činnosti, které přímo nesouvisely s provozováním autobusové dopravy. (ČSÚ 1992) Poté od roku 1992 byly tyto státní podniky privatizovány. Vznikla tak celá řada soukromých společností, z nichž některé si ponechaly název ČSAD, který ale již ztratil původní význam této zkratky - Československá státní automobilové doprava. Některé firmy však vzhledem ke špatné finanční situaci krátce po privatizaci zkrachovaly nebo byly prodány nadnárodním koncernům jako se stalo u ČSAD Bus Ostrava, ČSAD Autobusy Chrudim, ČSAD Praha Vršovice a dalších, které koupila společnost Connex Transport AB dnes existující jako Veolia Transport Česká republika a.s. V současnosti tak působí na území ČR 182 autobusových dopravců, kteří provozují 4870 pravidelných vnitrostátních linek.

8 Automobilová doprava v ČR

8.1 Vývoj automobilizace v ČR

Počátky automobilové dopravy na území dnešní ČR sahají do roku 1897, kdy byl v Kopřivnické továrně vyroben první automobil Präsident. V té době se jednalo spíše o jakýsi kočár poháněný spalovacím motorem. Na začátku 20. století již vznikaly klasické automobily. Velký nárůst počtu registrovaných osobních vozidel je zaznamenán od počátku 60. let, kdy byly odstraněny poválečné škody a rozvíjející se ekonomika umožnila širším vrstvám obyvatelstva koupit vlastního automobilu. A tak zatímco v roce 1961 připadalo na 1 automobil 47,1 obyvatel při počtu obyvatel 13,84 mil a 291 tis. automobilů o 10 let později v roce 1971 už připadalo na jeden osobní automobil jen 13,8 obyvatel při celkovém počtu 14,42 mil osob a 1,04 mil. osobních automobilů. Poté se růst počtu automobilů zpomalil. Politicko-ekonomické změny v roce 1989 znamenaly prudký nárůst počtu automobilů v 90. letech. Zatímco mezi lety 1989-1990 přibýlo necelých 81 tis. nových osobních automobilů, tak o dva roky později to bylo už 127 tis. aut. Největšího růstu počtu nově registrovaných osobních

automobilů bylo dosaženo v roce 1996 s 236 tisíci. Po roce 1998 je zaznamenáván pokles nových registrací z důvodu postupného nasycení trhu novými, ale především ojetými vozidly ze států EU. Většího nárůstu se trh opět dočkal po vstupu ČR do EU v roce 2004, kdy začala být dovážena tzv. second-handová vozidla, mnohdy však ve špatném technickém stavu. K roku 2009 byl stav registrovaných automobilů roven hodnotě 4 435 052 osobních vozidel. Při přepočítání na osoby vychází poměr 2,4 osoby na jeden automobil za celou ČR, přičemž např. v Praze je tato hodnota jen 1,8 osob/automobil, ale naopak v Moravskoslezském kraji už připadá 2,7 osoby/automobil. Mezi lety 1989 – 2009 tak došlo k nárůstu vozidel o 90,2 %. I přes tento nárůst však zůstává v ČR vysoký průměrný věk vozidlového parku. U osobních automobilů je to 13,65 roku. Průměrný věk vozidel všech kategorií je ještě větší a to 16,95 let. (ÚDI Praha 2009)

8.2 Automobilismus jako fenomén 20. století

Vynález automobilu na konci 19. století a jeho masové rozšíření na začátku dvacátého a zejména v jeho druhé polovině je bezesporu největším a v současnosti nejdéle trvajícím fenoménem v oboru dopravy. První automobily byly vyráběny jen pro bohatší klientelu. To se však brzy po uvedení na trh změnilo, když byla v USA zavedena pásová výroba Fordu T, jenž se v roce 1908 stal prvním masově vyráběným automobilem na světě pro svou cenu přijatelným pro širší vrstvy veřejnosti. Pro mnohé se stal symbolem neomezené svobody pohybu, možností seberealizace a odlišení se od ostatní společnosti. Výroba automobilů se stala hlavní silou ekonomického růstu v mnoha zemích. Podle Kellera automobil představuje zatím nejsystematičtější a nejkomplexnější způsob zvyšování hrubého domácího produktu. Nejde zdaleka jen o produkty samotných automobilek vyráběné na běžícím pásu. Vyrábět automobily znamená vytvářet zároveň masovou poptávku na mnoha frontách: poptávku po dalších barelech nafty a dalších benzinových pumpách, poptávku po nových kilometrech silnic, poptávku po nových a větších nemocnicích a rehabilitačních centrech, poptávku po nových autoopravnách, nových pojišťovnách, nových vozíčkách pro ochrnuté a po nových a větších areálech hřbitovů. Prodat auto znamená přesvědčit společnost, aby si koupila toto všechno, neboť toto všechno, nikoli jen autolékárnička a rezervní pneumatika, vytváří povinné příslušenství automobilu. Auto však vyživuje také stát a podílí se na vydržování státní moci, a to neméně

vydatně než například pití alkoholu či kouření cigaret. V obou případech však nezaplaceny zůstávají tzv. externality. Náruživý řidič stejně tak jako náruživý kuřák či alkoholik stojí společnost v posledním důsledku více, než kolik sami do svého životního koníčku investovali. „Automobilisté jezdí kvůli státu“, konstatují ve své knize Julien Fabre a Hervé Michael: „Stát od nich dostává vysoké daně z koupě, držení a užívání auta, a má proto zájem, aby měli vozidel co nejvíce a najezdili na nich co nejvyšší počet kilometrů“ (Fabre 1973). Automobilismus je v dnešní době zdrojem nezanedbatelných zisků výrobců a prodejců a strategických příjmů státní moci. Mimo to se jedná především o zaměstnanost lidí ve společnosti, která se v důsledku technologického a organizačního vývoje zbavila řady tradičních možností pracovních míst. Struktura zaměstnanosti byla během vývoje moderní společnosti modifikována takovým způsobem, že bez dalšího bujení automobilismu by hrozil fatální růst nezaměstnanosti se všemi sociálními a politickými důsledky. Aby se tomu zabránilo, stojí za to utvrzovat řidiče v tom, jak neuvěřitelně svobodní, silní, krásní a neodolatelní se za volantem stávají (Keller 1998).

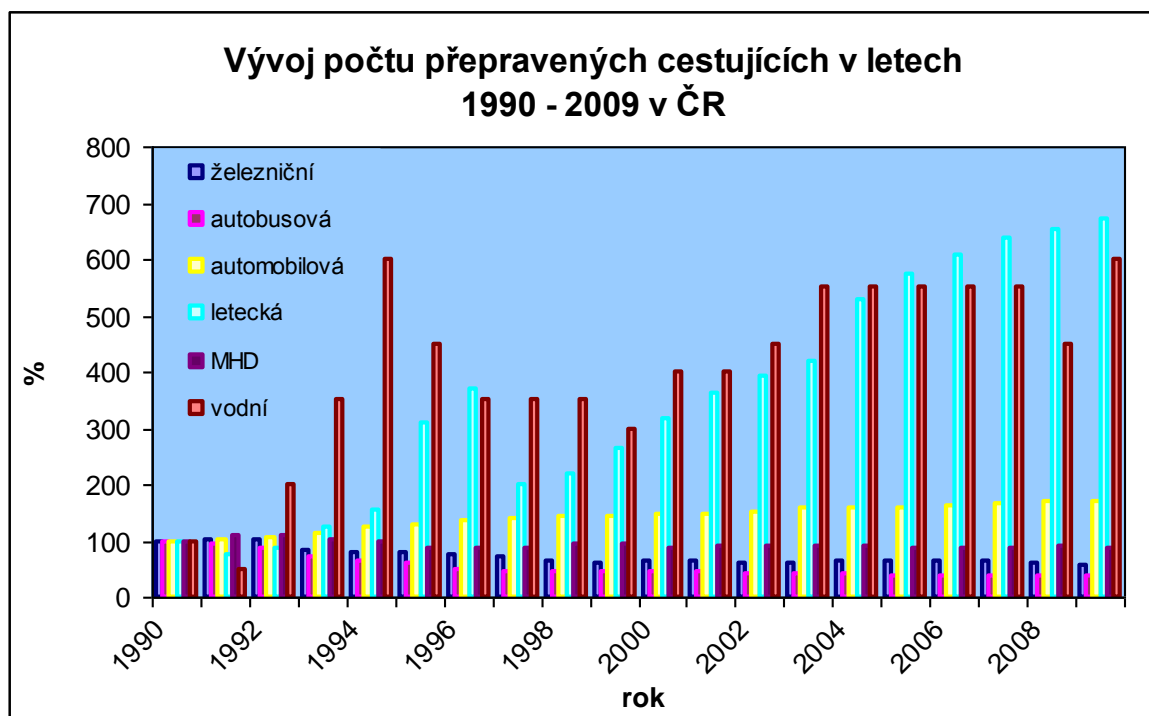
V Československu se však vlivem událostí fenomén automobilismu nerozvíjel tak masově a rychle jako v USA a státech západní Evropy. Zejména v období po II. světové válce v období socialismu bylo k dostání jen omezené množství automobilů ze států RVHP, na které se často čekalo v pořadnicích i několik let. Z tohoto důvodu vývoj počtu vozidlového parku zaostával. Velkou změnu přinesl rok 1989 se změnou politicko-ekonomického uspořádání země. To s sebou přineslo otevření trhu i pro zahraniční značky automobilů, které byly technicky na vyspělejší úrovni. Spolu s rostoucí kupní silou v ČR se proto začal zvyšovat i počet automobilů. Vysokému nárůstu automobilů však neodpovídají infrastrukturní možnosti zejména ve městech. Vznikají tak časté problémy s kongescemi zejména v době dopravních špiček, kdy je doprava automobilem pomalejší než na bicyklu. Průměrná cestovní rychlost se tak blíží rychlosti 20 km/h a méně. V důsledku toho je enormně zatěžováno životní prostředí zvýšenými exhalacemi, hlukem a prachem, jenž silniční doprava ve městech vytváří. Kongesce však nejsou jediným problémem automobilové dopravy uvnitř měst. Přebujelá doprava si žádá i nová parkovací místa, která však vznikají převážně na úkor zeleně a volných ploch. Tento neutěšený stav je třeba řešit na nejvyšší politické úrovni s cílem nahradit individuální automobilovou dopravu v co největší míře ekologicky a ekonomicky přijatelnou veřejnou dopravou.

9 Výkony veřejné dopravy v ČR

9.1 Souhrnný výkon v přepravě cestujících po roce 1989

V České republice objem přepravených osob od roku 1990 mírně klesl. Tak jako ve státech západní Evropy v 70. letech, i zde dochází od 90. let k trendu posilování automobilové dopravy na úkor dopravy veřejné. Za období let 1990 až 2009 se snížil celkový objem veškeré osobní přepravy o 3,2 %. Pokles se však týkal pouze sektoru veřejné dopravy. Největší podíl na poklesu přepravních výkonů přitom měla veřejná autobusová doprava, u níž činil propad počtu cestujících 63 %. V absolutním vyjádření přišla autobusová doprava do roku 2009 o 628 mil. cestujících z 955 mil. v roce 1990. Ihned za autobusovou dopravou následovala doprava železniční, která ve stejném období zaznamenala pokles objemu přepravy o 43 %. Ani městská hromadná doprava nezůstala pozadu. Její pokles však byl přeci jenom díky výhodnosti jejího využívání v husté městské dopravě větších měst mírnější. Nicméně počet přepravených cestujících se snížil o 12,7 %. Celkově tak tyto tři druhy veřejné dopravy poklesly v průměru o 27,9 % a přišly o 1,08 mld. cestujících. Ostatní druhy veřejné dopravy, tedy letecká a vodní na tom jsou přesně naopak a zaznamenaly prudký nárůst počtu přepravených cestujících. Nejvýrazněji tedy vzrostla letecká doprava a to o neuvěřitelných 572 % z 1,1 mil. přepravených v roce 1990 na 7,4 mil. v roce 2009. Avšak letecká doprava se na celkovém počtu přepravených osob podílí pouze 0,15 %. U vodní dopravy činil nárůst také úctyhodných 500 %, i když její význam je spíše okrajový a jedná se zejména o rekreační dopravu v Praze a na vodních nádržích. Asi největší vliv na dopravu, který pociťují všichni obyvatelé, mělo zvýšení podílu automobilů na přepravních výkonech. Zatímco v roce 1990 jimi bylo podle oficiálního odhadu přepraveno 1,33 mld. lidí, tak v roce 2009 už 2,24 mld. Nárůst tedy činil 68,4 %. (MD ČR 2009)

Obr. 1: Vývoj počtu cestujících ve veřejné dopravě

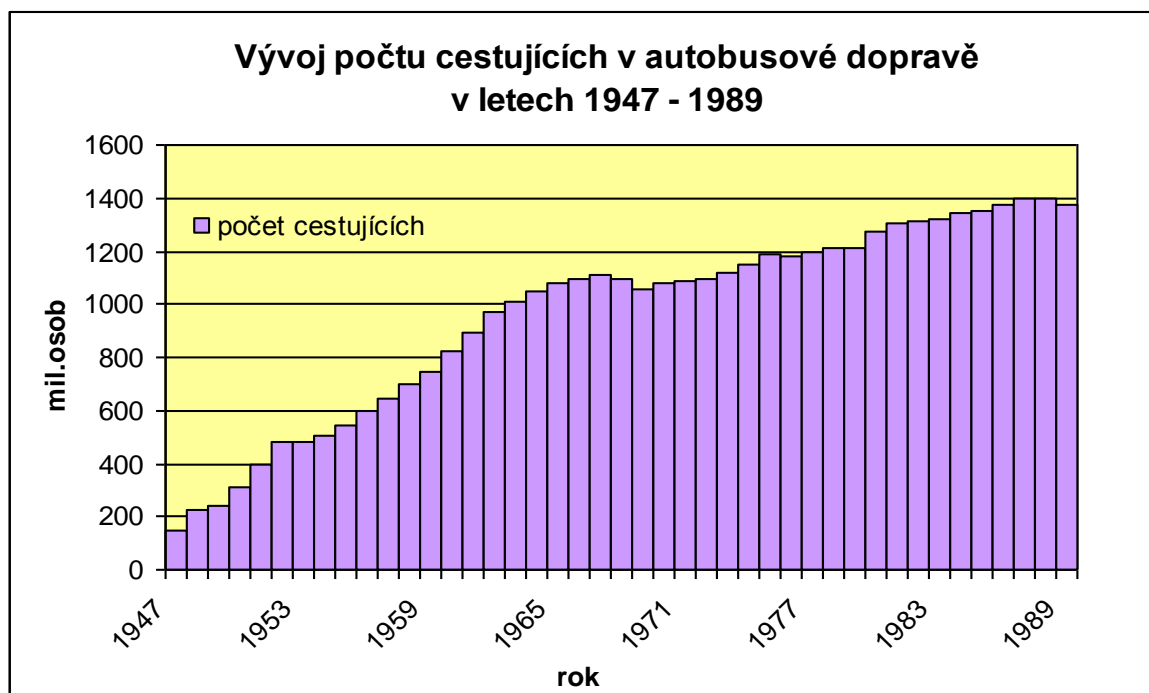


Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, ročenky dopravy 1994 – 2009

9.2 Přepravní výkon autobusové dopravy v ČR v letech 1947 - 2009

V autobusové dopravě dochází po II. světové válce k jejímu významnému rozvoji díky technickému pokroku, kdy se autobusy stávají spolehlivými vozidly schopnými plnit náročnější provozní úkoly. V roce 1948 dochází k vytvoření národního podniku ČSAD, jenž přebírá autobusové linky od ČSD a ostatních soukromých dopravců. Současně dochází ke vzniku celoplošného systému linek navzájem propojujících všechny obce v ČSSR, který předtím de facto neexistoval a dopravní spojení do mnoha obcí vůbec neexistovalo. V roce 1947 bylo tedy přepraveno 147,5 mil. osob. O 10 let později už to bylo 647,2 mil. osob, což znamenalo nárůst o 338,7 %. Tento nastartovaný trend rychlého růstu objemu přepravených cestujících skončil v roce 1967, když bylo celkem přepraveno 1112,7 mil. osob. V té době už měly všechny obce na území ČR autobusové dopravní spojení. Po mírném poklesu v letech 1968 a 1969, způsobeným částečně událostmi roku 1968, nastal opět růst počet přepravených osob a to až do roku 1988, kdy bylo podniky ČSAD přepraveno rekordních 1396,6 mil. pasažérů.

Obr. 2: Vývoj počtu cestujících v autobusové dopravě

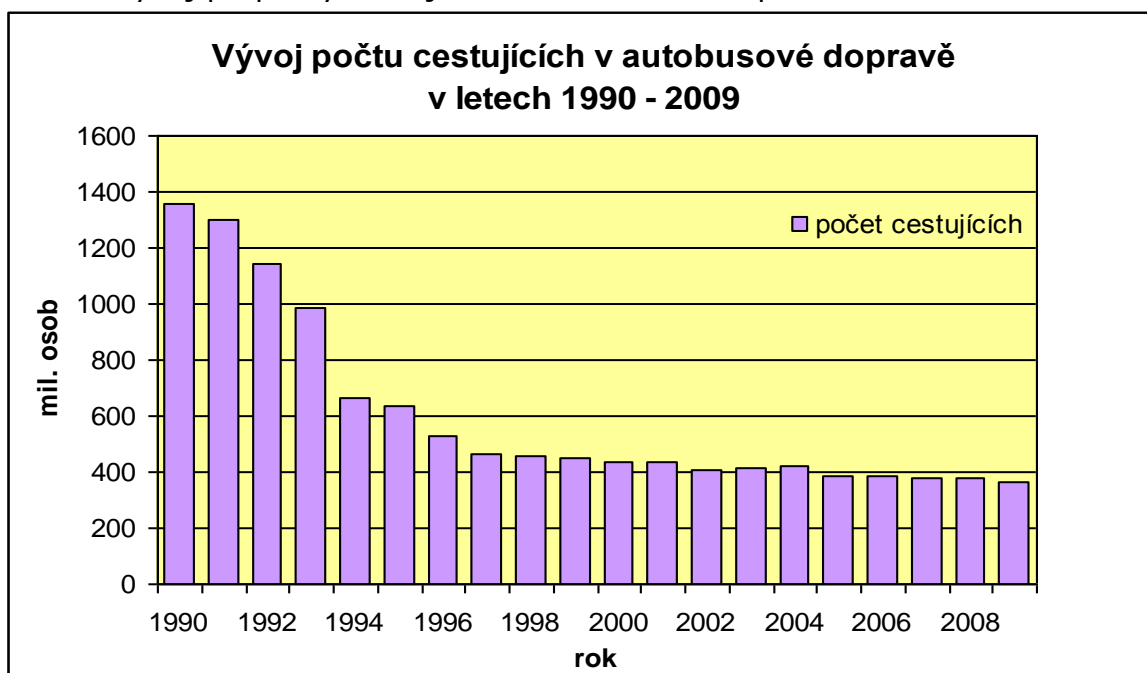


Zdroj: Historická statistická ročenka ČSSR 1985, Ministerstvo dopravy ČR, ročenky dopravy 1994 - 2009

V této době dochází stejně jako v železniční dopravě k úbytku cestujících. Podstatný rozdíl však byl v intenzitách tohoto propadu počtu cestujících. V autobusové dopravě došlo k propadu počtu cestujících už v roce 1989 a to o 20 mil. osob. Efekt otevření hranic se sice projevil zvýšeným zájmem o nepravidelnou tj. zájezdovou autobusovou dopravu do zemí Jižní a Západní Evropy, ale ta nedokázala vykrýt ztráty cestujících v samotné ČR. V autobusové dopravě došlo stejně jako v železniční v roce 1992 nejprve ke zvýšení dělnického jízdného o 100 % a obyčejného o 20 %, což se projevilo prvním výraznějším úbytkem cestujících o 12,2 % a přepraveno bylo 1141,1 mil. V roce 1993 dochází k úplnému zrušení dělnického jízdného a prvnímu zdražení žákovského jízdného o 100 %. Trend propadu počtu cestujících se zvětšuje nejen díky zvyšování jízdného, ale také díky postupnému rušení spojů na méně vytížených trasách, což má za následek další úbytek cestujících. Rok 1994 je v autobusové dopravě charakteristický pro rekordní meziroční úbytek počtu přepravených cestujících, který činil 323 mil. osob, což vyjádřeno v procentech bylo 32,7% snížení. Celkově jich tedy bylo přepraveno už jen 663,5 mil.. Mezi hlavní příčiny tohoto stavu patří další zvýšení žákovského jízdného o 100 %. Zároveň byl i v dalších letech plošně omezován počet spojů a to až do roku 1997, kdy se tento

z hlediska dopravních potřeb obyvatelstva nepříznivý trend podařilo zastavit. Současně docházelo už jen k mírnějšímu růstu cen o několik procent ročně. Ovšem sestupná tendence pokračovala i nadále až do roku 2002, kdy začal poprvé od roku 1988 počet cestujících stoupat. V letech 2003 a 2004 bylo přepraveno 417 mil., resp. 418,5 mil. cestujících. Na tomto pozitivním vývoji se podílel pokles cen nafty, díky němuž dopravci nemuseli zdražovat jízdné, ale také již pokročilá obnova vozového parku dopravců. Po tomto krátkém období růstu však nastává další a prozatím nekončící pokles výkonů počtu přepravených cestujících v autobusové dopravě. V roce 2009 tak bylo přepraveno jen 367,5 mil. cestujících což je přibližně stejně jako v roce 1951, tedy v době kdy se teprve začínala vyvíjet ucelená síť linek. Zároveň je to o 73,7 % méně než v roce 1988 tedy na vrcholu autobusové dopravy v tehdejší ČSSR. Celkově tak autobusová doprava mezi léty 1988 a 2009 přišla o 1029,1 mil. cestujících.

Obr. 3: Vývoj přepravy cestujících v autobusové dopravě



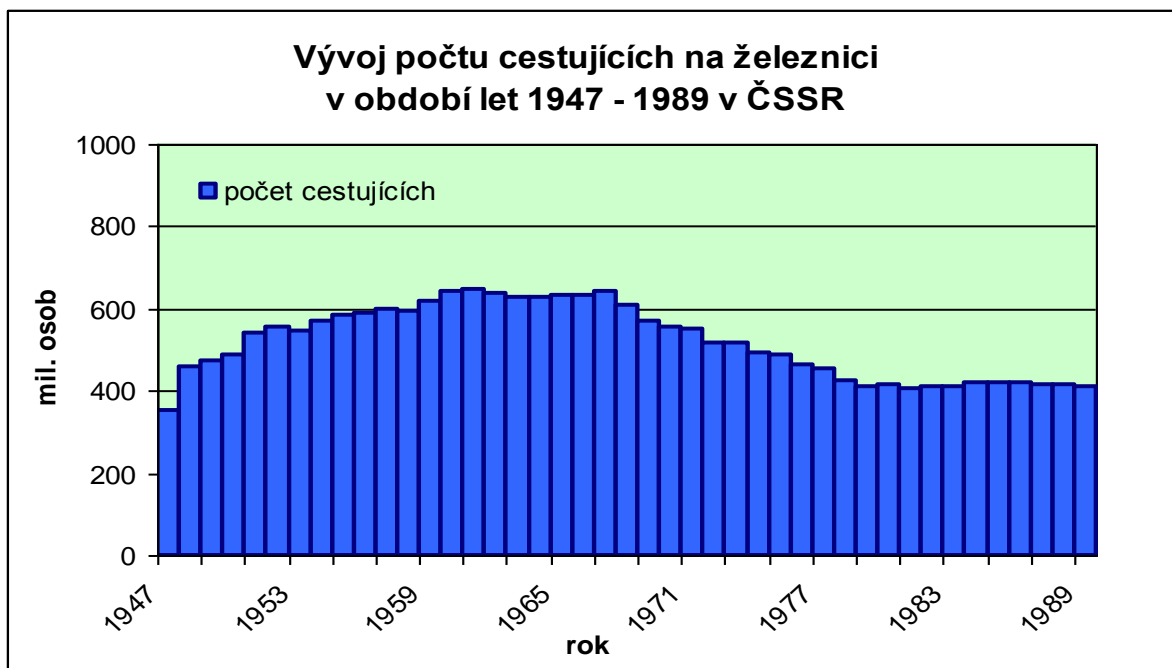
Zdroj: Ministerstvo dopravy, ročenky dopravy 1994 - 2009

9.3 Přepravní výkon železniční dopravy v ČR v letech 1947 – 2009

Výkony železnic v osobní dopravě po II. světové válce rostly poměrně stabilně s několika málo výjimkami až do roku 1961, kdy bylo v rámci ČSSR

přepraveno 649,5 mil. osob, což bylo nejvíce v historii. V průběhu 60. let pak nastává stagnace v počtu přepravených cestujících, která v roce 1968 přechází v pokles trvajícím celá 70. léta. Tento fakt je dán zejména velkým rozvojem silniční konkurence, jednak autobusové, ale také automobilové. V té době také dochází k největšímu přetížení železnic, když jsou kladeny vysoké nároky na přepravu nákladů, zejména uhlí, hutnických a chemických výrobků. Díky tomu nezbývá dostatečná kapacita pro osobní dopravu, kde počet spojů stagnuje a tím často zaostává za dopravou autobusovou. Dalším důsledkem je, že vysoká četnost nákladní dopravy a nízká propustnost tratí neumožňuje zvýšení rychlosti vlaků a ty tak ztrácejí i časově. Teprve v roce 1980 se daří zvrátit klesající trend a počet cestujících roste až do roku 1986.

Obr. 4: Vývoj počtu cestujících na železnici



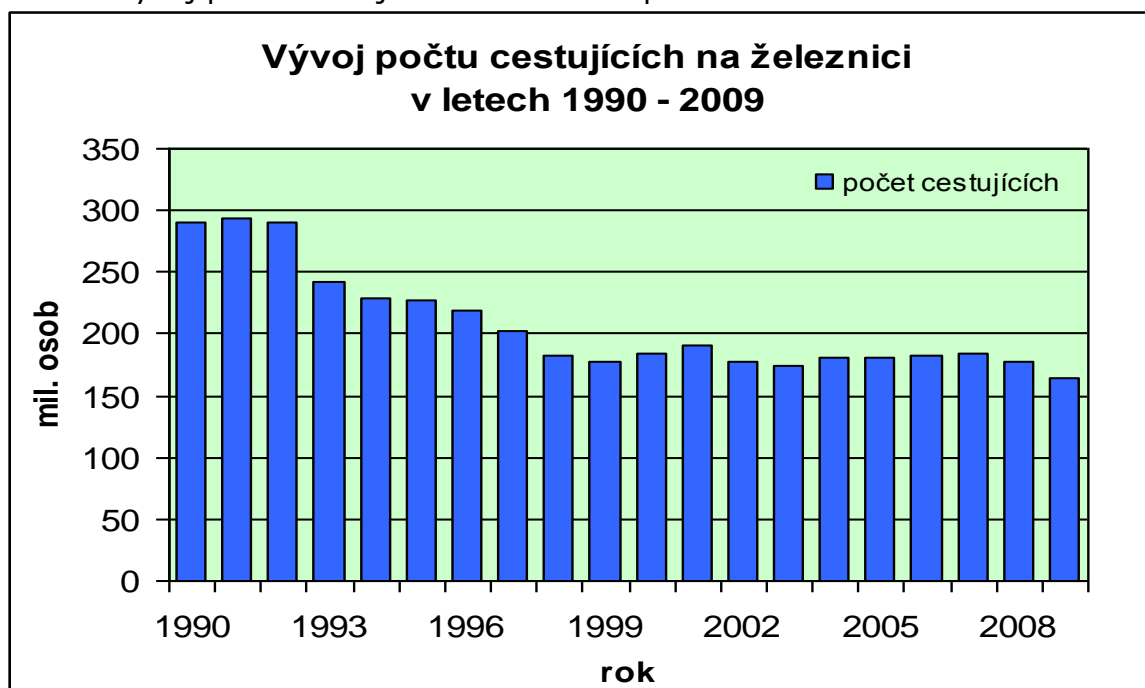
Zdroj: Historická statistická ročenka ČSSR 1985, Statistická ročenka 1990

V přelomovém období 80. a 90. let nastává další významná změna. V roce 1990 po celospolečenských změnách v roce 1989 nastává i nová etapa vývoje v železniční dopravě. První polistopadová léta 1990 a 1991 byla ve znamení zvýšeného zájmu veřejnosti o cestování železniční dopravou, kde se zvláště výrazně projevilo otevření hranic do Západní Evropy, kam se již člověk mohl svobodně podívat, bez jakýchkoliv zbytečných omezení platících v předcházejících 40 letech. Okolní země jako např. Rakousko připravily speciální

nabídky pro české občany horlivé po cestování a nakupování v zahraničí. V roce 1991 tak bylo přepraveno 294,5 milionu cestujících, což bylo o 4,6 mil. více než v roce 1990. Po této euforii však nastal prudký pokles přepravených cestujících. Jedním z důvodů bylo i zvýšení ceny jízdného o 100 % v roce 1990, které se ale promítlo později vzhledem k výše uvedeným skutečnostem. Další ránou bylo zrušení tzv. dělnického a 100% zvýšení žakovského jízdného v roce 1993, což se z velké části podepsalo na zatím nejvyšším úbytku cestujících v historii, když jich bylo vzhledem k roku 1992 přepraveno o 16,36 % méně, tedy 242,2 mil.. I další roky se nesly ve zdražování jízdného, přičemž nejvíce zdražování postihlo pásma do 50 km, tedy na vzdálenosti, na nichž cestuje nejvíce cestujících do zaměstnání, škol nebo k lékaři. Zde docházelo ke zdražení o desítky procent. V roce 1996 došlo k úplnému zrušení žakovského jízdného s tím, že bylo nahrazeno sociálním příspěvkem, který však zdaleka nepokrýval ono zdražení. O rok později byla také zrušena bezplatná přeprava pro seniory starší 70 let, místo níž jim byla přiznána 50 % sleva z obyčejného jízdného. Tyto finanční náklady byly jedněmi z celé řady faktorů, proč i nadále v 90. letech docházelo k postupnému úbytku cestujících. Mezi ty další patřilo omezování některých spojů, rušení tratí, nepřipoje v přestupních uzlech, nebo zaostávání v kvalitě přepravy vzhledem k individuálnímu automobilismu. Přesto se v roce 1999 podařilo tento pokles, kdy již od roku 1989 železniční doprava ztratila 112,5 mil cestujících, zvrátit. Bylo to dáno jednak tím, že se poprvé začal zvyšovat počet spojů místo jejich rušení, nezdražovalo se jízdné, byly dokončeny některé části koridorů, a tím urychleno spojení např. Brna s Prahou nebo byly nově zavedeny vlaky kategorie Ex bez příplatku na vybraných relacích spojující větší města. Od roku 1999 do roku 2002 díky tomu narostl objem přepravených cestujících ze 177 mil. na 190,7 mil. tedy o 7,74 %. Tento slibný trend by pravděpodobně pokračoval i nadále, kdyby v roce 2002 nepřišlo vedení drah s novým 60% zdražením obyčejného jízdného, což mělo za následek vyhnání občasných cestujících z vlaků. Zdraženy byly také traťové jízdenky a to až o 40 %. Ani toto se neobešlo bez další ztráty navíc pravidelných cestujících. Počet přepravených cestujících se tak opět dostal téměř na hodnotu roku 1999 a klesl tedy o 7,1 % na 177,2 mil. Pokles cestujících se podařilo zastavit až následující rok, kdy po výměně vedení ČD byly zavedeny nové slevy, které měly nalákat cestující zpět do vlaků. Vzhledem k účinnosti těchto slev od nového jízdního řádu, který se v roce 2003 měnil ještě v červnu, odpovídá výsledný výkon přepravených osob

poklesu v první polovině tohoto roku. Celkem bylo tedy přepraveno 174,2 mil. osob. Avšak v následujícím roce se přece jen podařilo díky realizovaným opatřením a také díky narůstající objednávce počtu spojů kraji a státem dosáhnout lepšího výsledku v podobě 180,9 mil. přepravených osob. V roce 2004 bylo také opětovně zavedeno žakovské jízdné, což mělo také určitý vliv na zmíněném nárůstu. V následujících letech až do roku 2007 byl zaznamenáván mírný nárůst počtu cestujících a to i přes průběžné zdražování či rušení výhodných slevových nabídek. Poté však nastal opět trend propadu cestujících. V roce 2009 tak bylo přepraveno pouze 164,9 milionu osob, což je ve sledovaném období této práce, tedy od roku 1947 nejméně. Zčásti se na tomto podepsala hospodářská krize a s ní zvýšení nezaměstnanosti v některých regionech, dále rušení provozu na některých železničních tratích, ale i např. nevhodné časové polohy vlaků objednaných kraji a ministerstvem dopravy, které neumožňují požadovanou časovou dostupnost zaměstnání nebo škol. V neposlední řadě, je možné uvést také zrušení některých slev, či jejich zdražení, které je činí prakticky nevyužitelnými. Vzhledem k marginálnímu procentuálnímu podílu jiných společností mimo ČD, je hodnocen pouze celkový objem přeprav cestujících v ČR. (MD ČR 2010)

Obr. 5: Vývoj počtu cestujících na železnici po roce 1989



Zdroj: Ministerstvo dopravy, ročenky dopravy 1994 – 2009

10 Trendy v oboru dopravy po roce 1989

10.1 Vznik Integrovaných dopravních systémů

Integrovaný dopravní systém (IDS) je systém dopravní obsluhy zájmového území veřejnou dopravou za takových podmínek, které vytvářejí v území systém vzájemně provázaných linek s jednotným tarifem, přepravními podmínkami a pravidelným intervalovým jízdním řádem. Z pohledu zákona č. 111/1994 sb. o silniční dopravě je pojem integrovaná doprava definován jako: „Integrovanou dopravou se rozumí zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou jednotlivými dopravci v silniční dopravě společně nebo dopravci v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy, pokud se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy podle smluvních přepravních a tarifních podmínek.“

IDS vznikly hned z několika důvodů. Jedním z nich byla snaha odstranit souběhy různých dopravců provozujících své spoje na podobných trasách s různými tarifními a přepravními podmínkami vytvářejícími nepřehlednost pro cestující veřejnost. Dalším faktorem, jenž vedl ke vzniku IDS, byly finance vynakládané na dopravní obslužnost. Se zánikem okresů v roce 2002 a vznikem krajů byla přenesena odpovědnost za objednávku výkonů ve veřejném zájmu na bedra krajských úřadů. Původní model dopravní obslužnosti, kdy okresní úřady objednávaly u dopravců přepravní výkony, byl vzhledem k rozsahu velikosti krajů obtížně použitelný. Představoval totiž soubor smluvních vztahů mezi desítkami dopravců a stovkami obcí, což by mohlo v krajním případě znamenat stovky smluv. Ty by nebyly nikde soustředěny, takže by bylo jen velmi obtížné zjistit aktuální stav zajištění dopravní obslužnosti, celkový dopravní výkon a skutečné náklady (Hrabáček 2010). Proto se ve většině krajů po roce 2003 začaly formovat integrované dopravní systémy. Jejich součástí se většinou stala instituce koordinátora IDS zřizovaná městy nebo kraji.

Náplní práce koordinátorů IDS je:

- organizace dopravní obslužnosti území zahrnutých do IDS
- zavádění jednotného tarifního a přepravního systému
- vyhodnocování přepravy v IDS a následné optimalizace
- plánování rozvoje IDS
- spolupráce s dopravci v oblasti vybavení vozového parku, zastávek
- zajištění informovanosti veřejnosti

Prvním integrovaným dopravním systémem na území ČR se stal systém Pražské integrované dopravy v roce 1993, který byl zřízen za účelem integrace linek v Praze a jejím zázemí. Následoval Ostravský dopravní integrovaný systém v roce 1997, který zpočátku zahrnoval stejně jako PID jen území města a několika přilehlých obcí, do nichž zajížděla městská doprava. Po delší časové odmlce nastává boom IDS právě v době po zániku okresů coby správních jednotek k 31.12.2002. V roce 2003 tak vzniká v Olomouckém kraji IDSOK a v roce 2004 IDS Jihomoravského kraje, který v současnosti pokrývá jak celé území samotného kraje, tak i území sousedících krajů v bezprostředně k němu přiléhajících oblastech. Postupně vznikaly další integrované dopravní systémy, z nichž některé mají svou působnost pouze na území měst a jejich okolí jako např. Integrovaná doprava Plzeňska nebo Zlínská integrovaná doprava, zatímco v jiných krajích se rozhodli pro celoplošnou integraci. Jedná se např. o již zmíněný Jihomoravský, Moravskoslezský, Olomoucký nebo nejnověji také Liberecký kraj. V zavádění IDS v jakékoliv formě zatím nejvíce pozadu zůstává kraj Vysočina, kde žádný IDS nejen že nefunguje, ale ani se prozatím do budoucna také neplánuje. Zajímavostí také bezesporu je zrušení Českobudějovické integrované dopravy v roce 2009, tedy v době, kdy se většina krajů snaží IDS naopak rozvíjet. Tento IDS vznikl v roce 2001 a pokrýval území Českých Budějovic a 15 okolních obcí. V současnosti tak na území ČR existuje 13 IDS:

- Pražská integrovaná doprava (PID)
- Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK)
- Ostravský dopravní integrovaný systém (ODIS)
- Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého kraje (IREDO)
- Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK)
- Integrovaná doprava Plzeňska (IDP)
- Středočeská integrovaná doprava (SID)
- Východočeský dopravní integrovaný systém (VYDIS)
- Zlínská integrovaná doprava (ZID)
- Integrovaný dopravní systém Tábor (IDS TA)
- Integrovaná doprava Karlovarského kraje (IDOK)
- Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje (IDOL)
- Integrovaný dopravní systém Pardubického kraje (IDS PK)

11 Financování veřejné dopravy

11.1 Dopravní obslužnost

Tento pojem byl zaveden v roce 1994 pro železniční dopravu zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách a pro veřejnou autobusovou dopravu zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Dvojí zavedení tohoto pojmu bylo zvoleno vzhledem k odlišnostem jednotlivých druhů dopravy, i když se v podstatě jednalo o stejné definování dopravní obslužnosti s tím, že zákon o silniční dopravě obsahoval navíc v §19a o Dopravní obslužnosti odstavec (2), kde se pravilo že: „Kraj odpovídá za zajištění vzájemného propojení jednotlivých linek a spojů a jejich propojení s veřejnou drážní osobní dopravou.“ V roce 2010 byl ale přijat nový zákon č. 194/2010 Sb., „Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů,“ jenž upravoval dosavadní ustanovení drážního a silničního zákona o dopravní obslužnosti. Nově tak zákon definuje dopravní obslužnost jako: „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.“

Podle zákona č. 194/2010 Sb. zajišťují dopravní obslužnost krajské a obecní úřady a také stát prostřednictvím ministerstva dopravy. Jak kraje, tak i obce zajišťují dopravní obslužnost ve svých územních obvodech, ale i mimo ně, se souhlasem dotčených krajů a obcí pokud je to nutné pro zajištění jejich dopravní obslužnosti. Kraje navíc mohou zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících i na s ním sousedícím území jiného státu se souhlasem dotčeného orgánu státní správy, je-li to potřeba pro zajištění dopravní obslužnosti kraje. Zatímco kraje a obce zajišťují dopravní obslužnost veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou, tak stát zajišťuje dopravní obslužnost veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter.

Význam dopravní obslužnosti veřejnou dopravou spočívá ve společenské potřebnosti pro rozvoj a stabilitu regionů, nebo ekologických předpokladech udržitelného rozvoje. Právě ekologické předpoklady jsou tím, co dělá veřejnou dopravu alternativou k individuální automobilové dopravě. Jde zejména o nižší energetickou náročnost, větší přepravní kapacitu současně s nižšími nároky na

prostorovou průchodnost, bezpečnost provozu a z ní vyplývající nižší ekologickou zátěž pro životní prostředí při nehodách. Dopravní obslužnost má také nemalý vliv na ekonomiku regionů a rozvoj pracovních příležitostí. Její rozsah často rozhoduje o tom, zda budou lidé uvažovat o přestěhování se z regionu, kde je nedostatečná dopravní obsluha do regionu s lepší obslužností a tím pádem i lepší dostupností pracovních příležitostí, škol, zdravotní péče a jiných služeb. V oblastech s vysokou hustotou dopravní obslužnosti je navíc možné zcela vystačit s veřejnou dopravou bez nutnosti používat individuální automobilovou dopravu, nehledě na její celkovou nákladovost.

11.2 Financování dopravní obslužnosti

Financování veřejné dopravy bylo a je podstatou její existence v podobě jakou ji známe. Bez podpory z veřejných rozpočtů by s velikou pravděpodobností hraničící s jistotou systém obsluhy regionů a obcí nemohl existovat a v provozu by zůstaly pouze ty linky veřejné dopravy, jenž by generovaly svým provozovatelům zisk. Tímto krokem by vznikla rozsáhlá území bez jakékoliv veřejné dopravy, nebo jen s minimální obsluhou převážně dálkovými spoji, podobně jako je tomu např. v USA, kde je osobní automobil často životní nutností. Je proto v zájmu společnosti, aby byla zachována funkční veřejná doprava s finanční podporou státu a krajů.

a) Financování veřejné dopravy před rokem 1989

V období socialismu byla veřejná osobní doprava zajišťována státními podniky ČSD v železniční dopravě a ČSAD v autobusové dopravě. Kromě nich samozřejmě také existovaly ve velkých městech dopravní podniky zajišťující veřejnou dopravu v jejich územních obvodech. Financování těchto podniků probíhalo přímo státem. U ČSD tomu tak bylo částkou pokrývající náklady osobní dopravy, jenž nedorovnálo křížové financování ze zisků nákladní dopravy. U podniků ČSAD probíhalo jejich financování obdobně.

b) Financování veřejné dopravy po roce 1989

V souvislosti se společensko – ekonomickými změnami došlo i ke změnám ve financování. V období let 1994 – 2003 je nutné nahlížet na železniční a autobusovou dopravu zvlášť, jelikož byla každá z nich financována rozdílným způsobem.

Nejprve se podívejme na autobusovou dopravu. V roce 1994 s přijetím silničního zákona č. 111/1994 Sb. došlo k vytvoření tzv. „závazku veřejné služby“. Ten mj. znamenal, že ztrátovost dopravní obslužnosti je hrazena z rozpočtů okresních úřadů a obcí formou úhrady prokazatelné ztráty spojů. Okresní úřady proto od státu dostávaly účelově vázané dotace určené na dopravní obslužnost. V zákoně však byla celá řada nejasností, které postupně vedly k odlišným parametrům financování regionální autobusové dopravy, což mělo za následek nepřehlednost celého systému, včetně samotné organizace dopravy. Výše státních dotací pro jednotlivé okresy se odvíjela také od jejich schopností si požadovanou částku od státu vymoci. Není proto divu, že došlo k různým disproporcím v kvalitě a kvantitě dopravní obslužnosti jednotlivých okresů.

U železniční dopravy byla jiná situace, protože ta byla dotována přímo ze státního rozpočtu prostřednictvím rozpočtu Ministerstva dopravy a spojů ČR, při částečném financování ztrátové osobní dopravy křížovým financováním ze zisků nákladní dopravy a jiných činností ČD, jako byl např. prodej zbytného majetku. Tento způsob financování celého objemu železniční osobní dopravy, tzn. jak regionální tak dálkové byl používán až do roku 2003.

Velkých změn ve financování dosáhla veřejná doprava právě od 1. ledna 2003 se vznikem krajů. Ty nově přejaly od okresních úřadů jejich pravomoci. Jednou z nich bylo i zajištění dopravní obslužnosti včetně jejího financování. Prostředky na tento účel kraje dostávají z rozpočtového přerozdělení daní. Nově však byla v roce 2003 zrušena povinnost alokovat určitou minimální částku pro financování veřejné dopravy, s tím že rozsah dopravní obslužnosti stanovuje zastupitelstvo kraje. Kromě toho Ministerstvo dopravy ČR zrušilo účelové rozdělení dotací určených zvláště pro železniční a zvláště pro autobusovou dopravu, čímž teoreticky umožňuje neobjednání např. železniční dopravy v rámci dopravní obslužnosti kraje.

V roce 2003 rovněž nastal problém s financováním železniční osobní dopravy, když se dominantní dopravce ČD transformoval na akciovou společnost. To totiž znamenalo, že už nebylo možné používat metody křížového financování osobní dopravy ze zisků nákladní a z jiných činností. Vznikla tedy potřeba dorovnat tuto finanční ztrátu dotacemi od státu a z krajských rozpočtů.

V současnosti tedy probíhá financování veřejné regionální dopravy krajskými úřady a dálkové železniční osobní dopravy státem prostřednictvím Ministerstva dopravy ČR.

12 Dopravní politika ČR

Dopravní politika ČR se odvíjí v zásadě od dopravní politiky Evropské unie a jejích právních předpisů s přihlédnutím k regionálním specifikům ČR. Jedná se zpravidla o střednědobý plán vývoje sektoru dopravy. V 90. letech bylo vládou vzato na vědomí více dokumentů týkajících se dopravní politiky státu, avšak žádný z nich nebyl přijat. Prvním dokumentem, který vláda ČR schválila usnesením č. 413/1998 byl dokument Dopravní politika České republiky. V něm byly definovány zásady, cíle a nástroje dopravní politiky směřující k implementaci dopravních opatření pro podmínky ČR. Se vstupem ČR do Evropské unie v roce 2004, nastala potřeba orientovat dopravní politiku směrem k jejím doporučením a v závislosti na očekávaném vývoji dopravních potřeb státu, které tímto byly výrazně ovlivněny. Tato potřeba byla realizována vypracováním nového dokumentu s názvem „Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013.“ V současnosti se jedná o hlavní dokument rozvoje dopravy v součinnosti s dokumentem EU tzv. Bílé knihy. Náplní dopravní politiky ČR je uskutečňování jejich cílů, jako jsou:

- dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu
- zajištění kvalitní dopravní infrastruktury
- zajištění financování v dopravním sektoru
- zvýšení bezpečnosti dopravy
- podpora rozvoje dopravy v regionech

a) Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu:

V současné době směřuje vývoj v dělbě přepravní práce v ČR stále ve prospěch silniční dopravy, což se negativně podepisuje na životním prostředí a zároveň na funkčnosti silniční sítě v souvislosti s dopravními kongescemi. Proto je žádoucí dosažení takového stupně dělby přepravní práce, který bude v souladu

s principy udržitelného rozvoje. Toho je možné dosáhnout pouze podporou veřejné osobní dopravy.

b) Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury

Bez kvalitní dopravní infrastruktury by nebylo možné provozování kvalitní dopravy. Proto je nezbytně nutné, aby do dopravní infrastruktury plynuly prostředky na zajištění jejího rozvoje, ale i následné údržby, bez níž by tyto investice nebyly dostatečně zhodnoceny. Investice do dopravní infrastruktury by měly směřovat do těch oblastí, v nichž je možné využít komparativních výhod, jako jsou nižší energetická náročnost, prostorová průchodnost, nebo bezpečnost dopravy.

c) Zajištění financování v dopravním sektoru

Finance tak jako v jiných oblastech života tvoří i v dopravním sektoru jeho nedílnou součást. Pro dopravu je finanční zajištění nutností, bez nějž není možné realizovat výstavbu dopravní infrastruktury, zajištění dopravní obslužnosti veřejnou dopravou jakož i obnova jejího vozového parku. Vzhledem k omezeným finančním možnostem ČR je nutné v co největší míře využívat peníze ze strukturálních fondů Evropské unie a zároveň umožnit financování soukromým sektorem.

d) Zvýšení bezpečnosti dopravy

Doprava s sebou přináší celou řadu negativních jevů, jimiž v oblasti bezpečnosti dopravy jsou újmy a ztráty na lidských životech, škody způsobené na životním prostředí jakož i hospodářské škody. V rámci dopravní politiky je proto důležité věnování se propagaci veřejné dopravy jakožto bezpečnějšího druhu dopravy. Dále je potřeba dbát na dopravní výchovu obyvatelstva v součinnosti s kontrolou dodržování stanovených předpisů. Dopravní politika se věnuje i bezpečnostním opatřením v oblasti infrastruktury a vozového parku, kde se jedná např. o úpravu křižovatek s vysokou nehodovostí nebo o normy v oblasti pevnosti vozových skříní v železniční dopravě.

e) Podpora rozvoje dopravy v regionech

Problematiku rozvoje dopravy v regionech je třeba řešit především na krajské, obecní či mikroregionální úrovni. Jedním z cílů dopravní politiky by mělo

být rozvíjení integrovaných dopravních systémů, které umožňují zlepšení dopravní obslužnosti v regionech. Další alternativou využívání individuální automobilové dopravy je podpora nemotorizované dopravy, tedy především dopravy cyklistické. Proto je nezbytné budovat infrastrukturu pro tento druh dopravy ve městech i mimo ně, především z důvodů environmentálních, ale také zdravotních, kdy dochází ke zlepšení zdravotního stavu obyvatelstva. V neposlední řadě je také nutné reagovat na zvyšování dopravní zátěže ve městech, její regulací a zpoplatněním

13 Legislativa v oblasti dopravy

13.1 Legislativa ČR

V současné době řeší problematiku veřejné silniční a železniční dopravy několik zákonů, vyhlášek a nařízení vlády. Mezi ně patří:

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu
- Vyhláška č. 388/2000 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy
- Vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění vyhlášky MD č. 55/2003 Sb.

Česká legislativa také částečně navazuje na legislativu Evropské unie a aplikuje její právo do místních podmínek. Jedním z hlavních kroků bylo přijetí zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, který upravuje ustanovení o dopravní obslužnosti zajišťované veřejnou silniční a železniční dopravou původně obsažené v drážním zákoně č. 266/1994 Sb. a silničním č. 111/1994 Sb.. Pro definování požadavků ve veřejné hromadné dopravě bylo vládou vydáno několik prováděcích předpisů k zákonu č. 194/2010 Sb., které upravují problematiku odbavování cestujících elektronickou formou, stanovování výše kompenzací, zadávání nabídkových řízení na provozovatele dopravy nebo standardy kvality a bezpečnosti ve veřejné dopravě. Jedná se o následující právní předpisy:

- Nařízení vlády č. 295/2010 Sb., ze dne 20. října 2010 o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících
- Vyhláška č. 296/2010 Sb., ze dne 20. října 2010, o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace
- Vyhláška č. 297/2010 Sb., ze dne 20. října 2010, o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících
- Nařízení vlády č. 63/2011 Sb. o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících

13.2 Legislativa EU

13.2.1. Legislativa EU pro železniční sektor

Evropská unie se rozhodla zavést pro zlepšení postavení železnic na dopravním trhu celou řadu legislativních opatření. Toto rozhodnutí pramenilo z faktu, že podíl železniční dopravy na celkových přepravních výkonech v osobní i nákladní dopravě klesal a např. mezi roky 1970 – 1998 klesl podíl na přepravě zboží z 21,1 % na 8,4 %. Opačná situace panuje např. v USA, kde je tržní podíl železnice 40 %. V Evropě však z důvodů roztříštěnosti železnic na národní systémy, spočívající v různých zabezpečovacích zařízeních, normách, napájecích systémech a jiných oblastech komplikuje mezinárodní obchodní výměnu po železnici. Proto byla Evropskou komisí iniciována celá řada legislativních opatření, spočívajících v novelizaci stávajících opatření nebo v návrhu zcela nových, mající za cíl zlepšení postavení železnic na dopravním trhu. Souhrnné označení těchto opatření představují tzv. železniční balíčky.

I. železniční balíček – jedná se o soubor směrnic:

- Směrnice 2001/12/ES ze dne 26.2. 2001, kterou se mění směrnice 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství
- Směrnice 2001/13/ES ze dne 26.2. 2001, kterou se mění směrnice 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům

- Směrnice 2001/14/ES ze dne 26.2.2001, o přidělování kapacity železniční infrastruktury, vybírání poplatků za užívání železniční infrastruktury a o ověřování bezpečnosti
- Směrnice 2001/16/ES ze dne 19.3.2001, o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému

Tento balíček schválený v roce 2001 liberalizuje trh nákladní dopravy, když umožňuje železničním podnikům vstup na celoevropskou železniční síť, dále zjednodušuje systém předpisů vydávání licencí železničním podnikům pro přidělování přístupu k železniční infrastruktuře a pro vydávání osvědčení o bezpečnosti.

II. železniční balíček

- Směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, vybírání poplatků za užívání železniční infrastruktury a o ověřování bezpečnosti.
- Směrnice 2004/50/ES pozměňující směrnici 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnici 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému.
- Směrnice 2004/51/ES pozměňující směrnici 91/440/EHS o rozvoji železničního Společenství.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 881/2004/ES o založení Evropské železniční agentury.

Tento balíček stejně jako předchozí řeší vydávání licencí železničním podnikům, přidělování kapacity dopravní cesty, urychluje liberalizaci v nákladní dopravě a nově řeší také problematiku interoperability transevropského vysokorychlostního systému a v neposlední řadě zakládá Evropskou železniční agenturu.

III. železniční balíček

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství

Zatím poslední balíček týkající se železniční dopravy byl schválen v roce 2007 a jeho cílem je snaha otevřít trh mezinárodní osobní dopravy v rámci Společenství všem železničním podnikům a tím tak dosáhnout volné soutěže s cílem podpořit konkurenceschopnost železniční dopravy v mezinárodní dopravě např. vůči letecké a autobusové dopravě. Cílem směrnice 2007/59/ES o vydávání osvědčení strojvedoucím je zavést jednotná pravidla pro způsobilost k řízení drážních vozidel. Toto je vedeno snahou o další pokračování liberalizace trhu EU. V neposlední řadě balíček jednotně upravuje práva a povinnosti cestujících pro celé Společenství, jako např. v oblasti přepravní smlouvy, jízdních dokladů, odpovědnosti železničních podniků vůči cestujícím a dalších oblastech

13.2.2 Legislativa EU pro silniční sektor

V oblasti silniční dopravy Evropská Unie vydala pouze několik legislativních opatření. Je to dáno dobře fungujícím trhem v silniční dopravě a méně komplikovanou technologickou náročností, u níž např. není třeba vydávání osvědčení o schválení typu vozidla pro každou zemi společenství zvlášť, jako je tomu v železniční dopravě. V současnosti tak oblast veřejné silniční dopravy řeší pouze následující opatření:

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70

Nařízení č. 181/2011 řeší problematiku péče o cestující v autobusové dopravě, zahrnující jejich právo na informace, poskytované služby nebo např. odškodnění v případě nehody.

U nařízení č. 1191/69 a č. 1107/70 je řešena převážně problematika podmínek poskytování kompenzací veřejnými orgány subjektům provozujícím veřejnou hromadnou dopravu.

14 Porovnání s vyspělými zeměmi EU

14.1 Spolková republika Německo

Veřejná doprava ve spolkové republice Německo je tvořena stejně jako v České republice systémy železniční, linkové autobusové dopravy, MHD, letecké a vodní dopravy. Oproti ČR je však v Německu odlišná situace hned v několika ohledech. Pro bližší prozkoumání odlišností je lepší rozčlenit veřejnou dopravu podle jednotlivých dopravních módů.

V železniční dopravě je oproti ČR hned několik odlišností. První z nich je existence vysokorychlostní železniční dopravy v hlavních směrech přepravní poptávky, jenž je plně konkurenceschopná nejen s individuální automobilovou dopravou, ale také s dopravou leteckou. Vysokorychlostní doprava je stejně jako veškerá dálková železniční doprava provozována na vlastní podnikatelské riziko dopravců a nejsou za ni tudíž vypláceny žádné kompenzace od státu. Dálkovou osobní dopravu v současné době provozují pouze Deutsche Bahn spoji ICE, EC a IC. V regionální dopravě je situace jiná a regionální osobní dopravu kromě DB provozují i soukromí dopravci. Jde např. o skupinu ARRIVA Deutschland, v současnosti už vlastněnou konsorciem italských státních drah a Cube Infrastructure, což je lucemburský investiční fond. Tato společnost provozuje celou řadu lokálních tratí po celém Německu. Déle existuje celá řada malých privátních dopravců provozujících většinou jedinou trať. Na rozdíl od dálkové dopravy je ta regionální financována ze zdrojů spolkových zemí.

Autobusová doprava slouží převážně jako doplňková k vlakové dopravě v příměstských a venkovských oblastech, kde naopak železniční dopravu mnohdy

nahradila. Naopak dálková vnitrostátní autobusová doprava na rozdíl od ČR prakticky neexistuje, jednak díky vysoké automobilizaci obyvatelstva, ale také díky železniční a letecké dálkové dopravě, jimž by autobusová doprava nemohla konkurovat ani rychlostí ani pohodlím.

Německo je v popředí, i co se týká zavádění integrovaných dopravních systémů. Ty začaly vznikat v některých oblastech už v 60. letech jako např. v okolí města Freiburg im Breisgau ve spolkové zemi Bádensko – Württenbersko. Zde vznikl propracovaný systém podpory veřejné hromadné dopravy, který umožňuje obyvatelům dopravovat se do svých cílů bez použití automobilu. K dosažení tohoto cíle je také podporována cyklistická a pěší doprava, kdy je např. provozován systém Bike & Ride, kdy jsou budována záchytná parkoviště pro kola v blízkosti zastávek veřejné dopravy (Hercik 2008).

14.2 Francie

Veřejná doprava ve Francii je poměrně odlišná od zvyklostí zavedených v ČR a obecně ve střední Evropě. Stejně jako v případě Německa je pro lepší názornost oddělit od sebe jednotlivé druhy dopravy.

Hlavní tíha veřejné dopravy spočívá na železniční dopravě. Ta se dělí stejně jako v Německu do segmentu dálkové, regionální a příměstské dopravy. V dálkové dopravě dominuje síť vlaků TGV využívajících několik vysokorychlostních tratí v nejdůležitějších směrech přeprav cestujících. Právě vlaky TGV dokázaly po svém zavedení v roce 1981 přitáhnout nové cestující na železnici nejen z individuální automobilové dopravy, ale především dopravy letecké, kterou na některých trasách téměř zcela vytlačily.

Regionální železniční doprava je stejně jako v ČR financována prostřednictvím regionů. Osobní doprava je provozována systémem vlaků TER – Train Express Régional, které jsou obdobou našich osobních vlaků. Na některých venkovských regionálních tratích je však provozováno pouze několik spojů denně a jejich počet se liší podle dne v týdnu. Zajímavostí je, že kromě Pařížského regionu není ani v okolí velkých francouzských měst zavedena příměstská doprava a je nahrazena přímo regionálními osobními vlaky obsluhujícími vzdálenější části regionů.

Segment příměstské dopravy je tedy provozován pouze v regionu Île-de-France, který zahrnuje Paříž a okolí. Dopravu v tomto integrovaném dopravním systému, jenž je největší ve Francii zajišťuje městský dopravní podnik Paříže –

RATP spolu se státními železnicemi SNCF. Do tohoto IDS tak spadají příměstské vlaky provozované oběma společnostmi, dále metro, autobusy a dvě tramvajové linky spadající pod RATP. Stejně jako ostatní IDS i tento cestujícím umožňuje v komplikované síti pařížské aglomerace cestování na jeden jízdní doklad a tím zvyšuje atraktivitu využívání veřejné dopravy.

Autobusová doprava podobně jako v Německu má i ve Francii doplňkový charakter. Na rozdíl od Německa je ale provozována pouze v okolí měst nebo v některých turisticky zajímavých destinacích. Četnost spojení autobusové dopravy je ale i tak poměrně nízká. V oblastech kam nevede železnice a nejsou splněny dvě uvedené podmínky, není provozována žádná veřejná doprava a velké procento obcí je tak odkázáno na individuální automobilovou dopravu.

15 Případová studie změn v Pražském regionu

15.1 Charakteristika regionu

Pražský region zaujímá v rámci České republiky mírně excentrickou polohu v její severozápadní čtvrtině. Prahu lze také považovat za pomyslný střed Evropy, jelikož leží přibližně stejně daleko od všech tří moří – Severního, Baltského a Jaderského. Jelikož je město Praha hlavním městem ČR, tvoří zároveň přirozené centrum obchodu, služeb, vzdělání, kultury a politiky. Praha se rozkládá na ploše 496 km², což je pouze 0,6 % území republiky, ale počtem obyvatel 1 288 696 představuje 12,2 % obyvatel státu. (ČSÚ 2011) Z titulu hlavního města a výsadního ekonomického postavení v rámci státu je Praha významným centrem dojížděky do zaměstnání, škol a různých institucí. V návaznosti na postavení města se tento region stal už v historii důležitým dopravním uzlem nejen v rámci státu, ale i Evropy. Protíná se zde celá řada důležitých dopravních tepen evropského významu. Lze jmenovat např. I., III., IV. tranzitní železniční koridor nebo dálnice D1, D5, D8, D11 spojující Prahu s dalšími regiony ČR a také napojující Prahu na evropskou komunikační síť. Nelze opomenout významnost mezinárodního letiště s objemem přepravených cestujících v počtu 12 mil. ročně, které nabízí spojení do všech důležitých měst na evropském kontinentu i mimo něj. Praha je proto také významným centrem Evropské unie. Přispěl k tomu i rychlý transformační proces po roce 1989 a prudký rozvoj ekonomických aktivit, jenž dostal Prahu do popředí zájmu investorů.

Celkově lze konstatovat, že pražský region patří k jádrovým regionům v rámci ČR a Evropy vyznačujícím se vysokou mírou ekonomické aktivity, životní úrovní obyvatelstva a jinými charakteristikami.

15.2 Dopravní vztahy v regionu

Pražský region se vyznačuje vysokou mírou dopravního zatížení ve všech druzích dopravních systémů. To je dáno soustředěním velkého počtu aktivit na malé ploše města, jimiž jsou především dojíždka do zaměstnání, školských zařízení a za službami nebo zábavou.

Dopravu v pražském regionu můžeme rozdělit podle způsobu užívání na individuální a veřejnou hromadnou dopravu. Páteří systému veřejné hromadné dopravy na území Prahy je v současnosti metro. Je to dáno tím, že metro umožňuje cestujícím dosáhnout cíle své cesty v čase a rychlosti, kterým pozemní doprava až na výjimky nemůže konkurovat. Proto je systém metra mezi Pražany oblíben a je v něm realizováno 44,8 % celkového počtu přepravených cestujících v rámci PID. Na systém metra navazuje autobusová doprava, která slouží pro návoz cestujících ke stanicím metra nebo jako doplňková ve směrech, kde neexistuje spojení metrem nebo tramvajovou či vlakovou dopravou. Jde tedy o provoz na sídlištích a v okrajových částech s tím, že ve středu města se prakticky autobusová doprava neprovozuje. Svým podílem 26,9 % na přepravě osob se řadí na druhou pozici za metro. Tramvajová doprava jako nejstarší druh městské hromadné dopravy a dřívější páteřní druh dopravy si i přes značné redukce v minulosti zachovala svoje postavení a je plnohodnotnou součástí dopravního systému a zabezpečuje dopravu jak ve středu města, tak na některá pražská sídliště, kam nevede metro a autobusová doprava by nebyla dostatečně kapacitní. Přesto je až na třetím místě v počtu přepravených cestujících, byť pouze nepatrně zaostává za autobusovou dopravou s podílem 26,7 %. Pouze doplňkový, i když ne nezanedbatelný charakter mají železniční doprava, vodní doprava v podobě přívozů a lanová dráha na Petřín. Železniční doprava slouží v současnosti spíše než městská hromadná doprava jako příměstská doprava s tím, že část cestujících ji využívá pouze v rámci města. Její podíl na přepravě osob činil v roce 2009 1,4 %. Avšak toto nízké číslo je zčásti dáno tím, že v železniční dopravě se počítají pouze cestující s jízdenkou PID. Lanová dráha na Petřín také není tím opravdovým prostředkem veřejné hromadné dopravy, i když

na ni platí všechny druhy jízdenek. Jedná se spíše o turistickou atrakci, čemuž odpovídá i její podíl na přepravách PID, který činí 0,14 %. Posledním druhem dopravy na území Prahy jsou říční přívozy. Ty jsou situovány v místech s nedostatečnou dopravní infrastrukturou v podobě mostů přes Vltavu. Jejich okrajovosti v dopravním systému odpovídá i jejich zanedbatelný podíl činící 0,03 % (ÚDI Praha 2009).

Kromě linek zahrnutých do systému PID existují i linky, které jsou financovány z jiných zdrojů. Patří mezi ně řada účelových linek, linek obsluhujících obchodní centra a doprava na pražské letiště. Právě linka tzv. Airport Experssu spojuje hlavní nádraží s ruzyňským letištním terminálem a jejím provozovatelem je DPMP.

15.3 Vývoj veřejné dopravy v Praze

15.3.1. Počátky veřejné dopravy

Historie veřejné dopravy v hlavním městě se váže k omnibusům, které byly zavedeny už v roce 1829. Jejich první trasa vedla ze Staroměstského náměstí přes Karlův most před Zemský dům ve Sněmovní ulici. V roce 1845 byly zavedeny tzv. hotelové omnibusy, které rozvážely cestující z tehdejšího státního, dnes Masarykova nádraží do města a zpět. Omnibusy fungovaly ve velké míře do roku 1875, kdy začaly být vytlačovány koněspřežnými dráhami. První z nich s délkou 3,5 km vedla od Národního divadla přes ulici Příkopy k Invalidovně v Karlíně. V pořadí druhá koňka následovala o rok později v trase z Malé Strany ke smíchovskému nádraží. Dráha denně přepravila 4300 osob na trase dlouhé 5,3 km. (Fojtík 2005)

15.3.2. Tramvajová doprava

Další roky se nesly ve výstavbě dalších koňských drah, až v roce 1896 zahájila činnost elektrická dráha vybudovaná Františkem Křižíkem vedoucí z Florence přes Libeň do Vysočan. O rok později převzalo město hromadnou dopravu osob do svých rukou a vznikla tak společnost Elektrické podniky královského hlavního města Prahy. Do roku 1914 probíhal bouřlivý vývoj městské dopravy, který byl následně přerušen I. světovou válkou. V témže roce dosahovala síť elektrických drah délky 102 km se 14 linkami, které přepravily 51,5 milionu cestujících. Během období první Československé republiky byla dále budována tramvajová síť s nezměněnou intenzitou, zvláště po připojení dalších

obcí k Praze. V roce 1938 mělo město už 282 km tratí s 23 linkami a 282 miliony přepravených cestujících.

V poválečném období docházelo nejprve k rušení několika tratí v centru města, jako byla např. trať Pařížskou ulicí přes Staroměstské náměstí do Celetné ulice. S výstavbou metra docházelo k rušení dalších souběžných tramvajových tratí, mezi které patřila také trať přes Václavské náměstí. Od 80. let však opět začala výstavba sítě na velká sídliště jako Řepy nebo Modřany.

Dnes čítá délka tratí 141 km, na nichž je provozováno 25 denních a 9 nočních linek s celkovou délkou 559 km.

15.3.3. Autobusová doprava

První autobusy vyjely v roce 1908 z Malostranského náměstí na Pražský hrad a Pohořelec. Vzhledem k jejich technické nedokonalosti a náročným sklonovým poměrům jejich působení netrvalo dlouho a po roce byl provoz zastaven. Trvale obnoven byl až v roce 1925 první linkou Záběhlice-Vršovice v délce 3,5 km. Do roku 1938 se zvýšil počet provozovaných linek na 18 s délkou projížděných tratí 142 km a 26 miliony přepravenými cestujícími. Poválečný vývoj znamenal jednak technické zdokonalení a tím umožnění většího využívání autobusů a také s dalším rozšiřováním města o okolní obce vyvolával potřebu zavádět nové linky až sem. V roce 1970 tak jezdilo už 77 autobusových linek na trasách o délce 626 km. Většina autobusových linek byla vedena jako přípojné linky k tramvajovým tratím. S výstavbou metra přibyly další linky a stejně jako k tramvajovým, sloužily jako přípojné i k metru. V dnešní době je provozováno celkem 163 linek včetně příměstských s projížděnou délkou 1815 km.

15.3.4. Metro

Jedny z prvních úvah na výstavbu podzemní dráhy v hlavním městě spadají do roku 1926, kdy byly vypracovány plány na čtyři linky ing. Vladimírem Listem a ing. Bohumilem Beladou. Fakticky se však začalo stavět až v roce 1966, kdy bylo nejprve uvažováno se stavbou podzemní tramvaje, avšak následně byl plán přepracován ve prospěch metra. Uvedení do provozu se dočkala první linka trasy C v roce 1974 v úseku Kačerov – Florenc. V roce 1978 následovalo otevření prvního úseku trasy A mezi náměstím Míru a Dejvickou. V dalších letech následovalo otevírání dalších úseků tras A a C. Roku 1985 pak byl dán do

provozu první úsek trasy B mezi smíchovským nádražím a Florencem. V 90. letech se pokračovalo zprovozněním úseků do Zličína v roce 1994 a na Černý Most roku 1998. Posledními nově vybudované úseky metra jsou na lince C a to nejprve v roce 2004 z nádraží Holešovice do Ládví a poté dokončení linky C z Ládví do stanice Letňany v roce 2008. Dnes činí délka všech úseků 59,4 km s celkem 57 stanicemi na trasách A, B, C. (Fojtík 2005)

15.4 Pražské metro

15.4.1. Vývoj linek metra do roku 1989

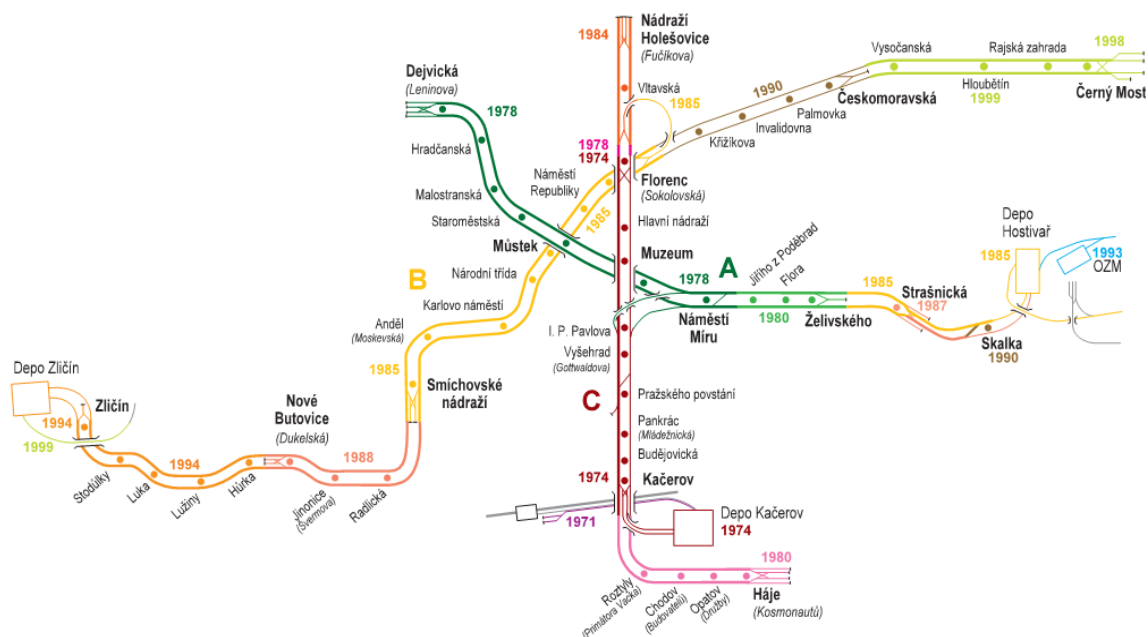
První návrh na stavbu podzemní dráhy podal v roce 1898 městské radě podnikatel Ladislav Rott, který viděl možnost ve využití asanací starého města a budování kanalizace pro stavbu metra po vzoru jiných evropských velkoměst. Tento návrh však byl odmítnut tehdejšími elektrickými podniky královského města Prahy. Ještě před I. světovou válkou se objevily některé návrhy na výstavbu podzemní dráhy, avšak díky válečným událostem upadly v zapomnění. V období první Československé republiky se vzhledem k houstnoucí intenzitě dopravy objevily další plány na výstavbu. V roce 1926 předložili inženýři Vladimír List a Bohumil Belada studii na vybudování podzemní dráhy. Navrhli celkem 4 trasy v délce 21 km v rozhodujících směrech jen mírně odlišené od dnešních. Jejich studie byla také odmítnuta vedením Elektrických podniků hl.m. Prahy. V roce 1938 se začaly samotné Elektrické podniky zabývat převedením kolejové dopravy do podzemí, ale než se stihl projekt metra realizovat opět jej zhatila válka. Po jejím skončení se počítalo s obnovením projektu a zahájením výstavby. Politické změny v roce 1948 a s nimi související výměna vedení znamenala odložení projektů metra nejméně na rok 1960. V 60. letech však už situace s dopravou v Praze byla špatná, a proto bylo rozhodnuto o vybudování podpovrchové tramvaje v některých úsecích. Toto se však, jako už několikrát v minulosti stalo předmětem sporu podzemní tramvaj versus metro. V roce 1967 se vláda na základě sovětské expertízy definitivně rozhodla pro stavbu metra. Po několika letech budování byla dne 9. května 1974 otevřena první část trasy C mezi stanicemi Kačerov a Florenc v délce 6,6 km. V roce 1978 následovalo otevření prvního úseku trasy A mezi Náměstím Míru a Dejvickou dlouhého 4,7 km. V roce 1980 došlo k prodloužení obou tras, když trasa C byla prodloužena z Kačerova na Háje a trasa A na stanici Želivského. Mezitím byla v roce 1979 zahájena stavba trasy B, jejíž první úsek mezi nádražím Smíchov a Florencí měří

4,9 km. Na nově vybudovaných trasách byly nasazeny vozy ruské výroby typu Ečs, i přesto, že ve výběrovém řízení zvítězilo ČKD Praha, závod Tatra Smíchov s vozy R1. Avšak vláda později rozhodla jinak. Mezitím pokračovala výstavba dalších úseků na všech třech trasách. Jako další v pořadí byl na trase C uveden do provozu v roce 1984 navazující úsek z Florence na stanici Nádraží Holešovice. V roce 1987 byla prodloužena trasa A do stanice Strašnická a o rok později trasa B ze Smíchovského nádraží do Nových Bučovic. Tyto úseky byly také posledními otevřenými ještě za éry socialismu, neboť další se dočkaly otevření až po roce 1989. (Fojtík 2005)

15.4.2. Metro po roce 1989

Politické a společenské změny se brzy projeví i v systému metra. Nejprve tím, že bylo přejmenováno 13 stanic z 36 a další 2 ze 4, které byly uvedeny do provozu v roce 1990. V roce 1989 pokračovala výstavba na úsecích tras A a B. V roce 1990 tak byl zprovozněn úsek trasy A Strašnická – Skalka o délce 1,4 km a ke konci roku úsek na trase B z Florence na Českomoravskou dlouhý 4,4 km. Celková délka sítě pražského metra tak v tomto roce dosáhla 38,3 km, na nichž bylo 41 stanic. Další změnou byl způsob financování výstavby metra. Zatímco před rokem 1989 byla výstavba přímo financována ze státního rozpočtu, po roce 1990 se tento podíl výrazně snižoval a více záleželo na finančních možnostech samotného města. V důsledku toho došlo i ke zpomalení tempa uvádění do provozu u nových úseků nebo k vynechání některých stanic. V roce 1987 byla zahájena stavba koncového úseku trasy B z Nových Butovic na Zličín, který byl hotov v roce 1994. Ve Zličíně bylo také vybudováno jedno z dep metra. Vliv nových ekonomických podmínek se však naplno projevil až na dalším nově budovaném úseku trasy B mezi Českomoravskou a Černým Mostem. Ten se začal stavět v roce 1990 a byl dokončen o 8 let později. Vzhledem k úsporným opatřením nebyly do provozu uvedeny mezilehlé stanice Hloubětín a Kolbenova otevřené až v letech 1999 resp. 2001. Zatím nejnovějšími úseky se staly tratě z Nádraží Holešovice do Ládví stavěny od roku 2000 a uvedeny do provozu v roce 2004 a na něj navazující úsek do Letňan zprovozněný 8.5.2008. Celková délka všech tří linek A, B, C tak v současnosti čítá 59,3 km na nichž je umístěno 57 stanic. (DPMP 2011)

Obr. 6: Schéma výstavby sítě pražského metra



Zdroj: Historie Městské hromadné dopravy v Praze, 2005

15.5 Železnice v Praze

15.5.1. Železnice v Praze před rokem 1989

První železniční trať na území Prahy přivedla Olomoucko-Pražská dráha v roce 1845. Na území města se tehdy nacházela pouze jediná stanice a to Praha státní nádraží. O 5 let později byla dána do provozu druhá trať do Podmokel se stanicí Bubeneč. V roce 1862 byla postavena trať z Plzně na Smíchov, prodloužená na dnešní hlavní nádraží o 10 let později. Jako další byla přestavěna původně koněspřežná dráha z Kladna do Prahy Buben v roce 1868. O další dva roky později byly dány do provozu tratě z Prahy do Benešova a Turnova a spojovací trať z Hostivice na Smíchov. O rok později byla opět na smíchovské nádraží zaústěna trať ze Slaného a trať Rakouské severozápadní dráhy z Lysé nad Labem na nádraží Těšnov. V roce 1882 byla dokončena místní trať Nusle - Modřany a tím i jedna z posledních tratí s osobní dopravou v rámci Prahy. Od 80. let 19. století se začaly budovat kromě stanic i zastávky a tak na dnešním území Prahy vznikly např. zastávky Běchovice, Dolní Počernice, Kyje, Hloubětín nebo Sedlec. Na začátku 20. stol. vznikly ještě např. zastávky Strašnice, Velká Chuchle. Provoz osobní dopravy na konci 90. let 19. století dosahoval největší

intenzity na trati do Kralup se 7 páry vlaků, dále do Kolína s 5 páry a na ostatních tratích s 1-5 páry vlaků denně. Železniční síť na území města tak byla vybudována a v prakticky nezměněné podobě funguje dodnes. Rozsah provozu však neustále vzrůstal. Po politických změnách v roce 1948 byly investice do železniční dopravy na území Prahy podstatně sníženy a byly zrušeny některé zastávky pro jejich malé využití jako např. Podbaba, Karlín, Spořilov. Většího rozvoje infrastruktury se železnice dočkala v 70. a 80. letech, když byla do provozu uvedena nová odbavovací hala hlavního nádraží (1979), holešovická spojka spolu s nádražím Holešovice (1985) propojující stanici Libeň s Bubenčí po nové trase, nebo třetí vinohradský tunel ulehčující dopravě mezi hlavním nádražím a stanicí Vršovice zprovozněny v roce 1989. Těmito akcemi se stavební investice zastavily na dalších takřka 20 let.

15.5.2. Železnice v Praze po roce 1989

Po roce 1989 vzniklo mnoho plánů na rekonstrukci železniční sítě na území hlavního města, avšak nemnoho jich bylo uvedeno v život. První, sice menší změnou k lepšímu bylo vybudování nové vlakové zastávky v Modřanech s přímou návazností na tramvaj v roce 1991. Nově tak byl umožněn přestup z tramvaje na vlak prakticky téměř ve stylu hrana-hrana. Kromě této zastávky byla vybudována i další zastávka v sousedních Komořanech a zároveň bylo ukončeno zastavování osobních vlaků ve stanici Modřany. Další bezesporu pozitivním faktem se v roce 1994 stalo vybudování tří nových nástupišť na hlavním nádraží, čímž byla získána dostatečná kapacita pro odbavení vlaků dříve končících na Smíchově, ve Vršovicích a Vysočanech. Touto akcí byly v podstatě ukončeny investice do železniční dopravy v 90. letech na území Prahy, pomineme-li běžnou údržbu. Později došlo s výstavbou tranzitních koridorů v letech 2003 – 2010 ke zlepšení podmínek pro cestující v nově rekonstruovaných stanicích a zastávkách Sedlec, Horní Měcholupy, Uhřetěves, Kolovraty, Kyje, Dolní Počernice a Běchovice. Další velkou investici nastartovala stavba tzv. Nového spojení v roce 2004. Stavba nově propojuje stanice hlavní nádraží a Masarykovo nádraží s Libní, Vysočany a Holešovicemi a umožňuje tak kapacitní spojení tratí ze severu a východu s hlavním nádražím. Nově propojuje Masarykovo nádraží s Vysočany, kde předtím neexistovalo přímé spojení. Celá stavba byla uvedena do provozu v roce 2010 a vyžádala si investice ve výši 9,3 mld. Kč. Z dalších mnoho let uvažovaných, avšak dosud nerealizovaných investičních akcí lze jmenovat

především projekt rychlodráhy spojující letiště v Ruzyni s centrem města a zároveň s pokračováním do Kladna. Projekt rychlodráhy pochází z počátku 90. let, avšak v současnosti se počítá se zahájením výstavby nejdříve v roce 2024. Ani příprava jiných projektů výstavby železničních zastávek nijak nepokročila a v dohledné době se žádné stavět nebudou. V souvislosti s přibývajícimi problémy způsobovanými automobilovou dopravou zůstávají takováto politická rozhodnutí přinejmenším podivná.

15.6 Vývoj regionu v dopravě po roce 1989

15.6.1 Změny v dopravě v pražském regionu

V době před rokem 1989 byla osobní veřejná doprava v tomto regionu stejně jako v celé ČSSR provozována státními dopravci. Na železnici to byly tehdejší ČSD a v autobusové dopravě ČSAD jednotlivých krajských národních podniků a v MHD Praha to byl Dopravní podnik hlavního města Prahy.

Po roce 1989 dochází i ke změnám v oboru dopravy. Pražský region se v tomto ohledu stává nejdynamičtěji se měnícím regionem. Změny se dotkly celé řady oblastí, ať už se jednalo o vstup soukromých dopravců do oboru dopravního podnikání, změny tarifů, jízdních řádů, způsobů financování nebo legislativy.

V autobusové dopravě se změny projevíly velmi brzy a noví dopravci se v pražské MHD objevují už v roce 1990, jako např. podnikatel Milan Bado, který zpočátku provozoval autobusy na lince 136 DPMP, později rozšířené o další tři linky. V roce 2010 jeho firmu koupila společnost ČSAD POLKOST, která provozuje autobusovou dopravu dodnes. Dalším provozovatelem městské dopravy v Praze se stal podnikatel Zdeněk Fedorka, který provozoval linku 255 ze Smíchova do Strnad od roku 1991. Později získal i jiné linky, avšak jeho firma vzhledem k technickým problémům nebo vynechávání spojů po krátké době v pražské MHD skončila. Mezi podnikatele, kteří vstoupili do podnikání v autobusové dopravě a úspěšně se v ní udrželi dodnes, patří firma Martin Uher, která se v roce 1995 stala vůbec první soukromou firmou mimo DPMP provozující příměstskou dopravu PID. Dnes firma provozuje příměstské linky z Prahy do Mníšku pod Brdy, Dobříše a v jejich okolí. Kromě celé řady menších dopravců provozujících od jedné do 15 linek, působí na dopravním trhu dva významní hráči. Jedním z nich je DPMP, který se transformoval do podoby akciové společnosti v roce 1991 a provozuje dopravu na 167 městských a příměstských autobusových linkách. Druhou nejvýznamnější společností provozující dopravu jak na území Prahy, tak

na příměstských linkách je Veolia Transport Praha, která provozuje 58 autobusových linek.

V autobusové dopravě tedy v 90. letech došlo k úplné liberalizaci dopravního trhu v silniční dopravě, v níž dnes v pražském regionu působí 14 dopravců zahrnutých do PID. V železniční dopravě došlo pouze k transformacím uvnitř samotných ČD, které i nadále zůstávají dopravcem na všech tratích ústících do Prahy.

Kromě změn v provozování jednotlivých linek různými dopravci došlo také ke změnám v jízdních řádech. Zatímco v období socialismu jezdily podle intervalového jízdního řádu jen některé spoje MHD, tak po zavedení integrace dopravy systémem PID dochází pomalu k vytváření taktových jízdních řádů napříč dopravními systémy. Taktový jízdní řád má pro cestující tu výhodu, že spoje jezdí v pravidelných intervalech po celý den s možností zahuštění v dopravní špičce. Zároveň taktový model umožňuje jednodušší vytvoření návazností vlaků a autobusů v přestupních bodech. Zavedením taktových jízdních řádů přibyl i počet spojů na většině linek a tím se zvýšila atraktivita veřejné dopravy pro cestující veřejnost.

Další významnou změnou pro cestující se stala tarifní integrace v PID, která umožnila přestupování mezi jednotlivými druhy MHD a později i mezi železnicí, příměstskými autobusy a MHD bez nutnosti kupovat si jízdenku pro každý druh dopravy zvlášť. To s sebou samozřejmě přináší zvýšené pohodlí pro cestující a zároveň finanční úsporu. V systému PID byl zaveden časový a pásmový přestupní tarif od 1.6.1996. Do té doby platily pouze nepřestupní a časové jízdenky.

15.6.2 Pražská integrovaná doprava

Pražská integrovaná doprava je integrovaný dopravní systém, zahrnující metro, tramvaje, autobusy, přívozy, lanové dráhy v Praze a železnici. Kromě samotné Prahy pokrývá částečně i území Středočeského kraje. Integrace dopravy spočívá v zavedení jednotného tarifu, číslování linek, smluvních přepravních podmínek, některých součástí informačního systému pro cestující, v projektování linkového vedení, návazností a prokladů mezi spoji různých linek a druhů dopravy a v jednotném systému uzavírání smluv o zajištění dopravy v závazku veřejné služby. Cílem tohoto systému je nabídnout atraktivní a důstojnou hromadnou dopravu osob pro všechny skupiny cestujících a vytvořit tak

alternativu stoupající intenzitě automobilového provozu v hlavním městě a jeho okolí. (ROPID 2011)

15.6.3 ROPID

ROPID nebo-li regionální organizátor pražské integrované dopravy vznikl k 1.12.1993 jako příspěvková organizace hlavního města Prahy. Má za úkol koordinaci jednotlivých dopravců v systému PID a jejich dopravně-provozní a tarifní provázání s hlavním městem Prahou. Jeho vznik iniciovala situace na počátku 90. let, kdy s přibývajícími dopravci a různorodostí tarifů, jízdních řádů i přepravních podmínek začínala být situace v dopravě nepřehledná a mnohdy i kontraproduktivní. (ROPID 2011)

Do náplně činnosti ROPIDU patří:

- vytváření, rozvíjení a udržování systému Pražské integrované dopravy v Praze a okolí, včetně návazností na jiné systémy (vedení linek, přestupní návaznosti atd.), vytváření zásad a standardů dopravní obsluhy a jejich aplikace v závislosti na dostupných finančních zdrojích a jejich projednání s obcemi, okresními úřady a dopravci
- výběr dopravců, uzavírání smluv o závazku veřejné služby jménem města Prahy k zajištění provozu PID s dotčenými obcemi, Středočeským krajem a dopravci a kontrola jejich plnění
- organizace finančních toků v systému PID, návrh tarifu a jízdného v systému PID zajištění jednotnosti informačního systému PID (a rozvoje telematických systémů, sledování polohy vozidel, řízení dopravy atd.)

15.6.4 Integrace železnice do systému PID

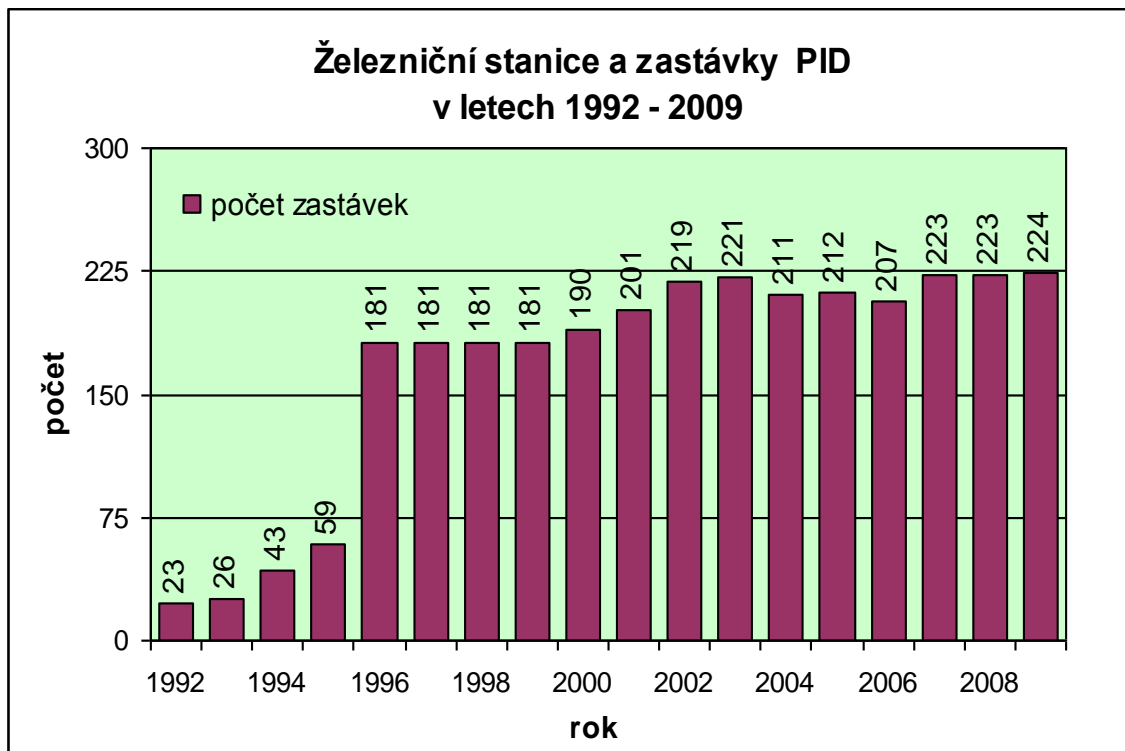
Železniční systém na území hlavního města Prahy dnes tvoří celkem 200 km železničních tratí, z nichž na 170 km je provozována pravidelná osobní doprava. Cestující veřejnosti slouží celkem 43 stanic a zastávek, z nichž nejvýznamnější stanicí pro příměstskou dopravu je Masarykovo nádraží. Největšího obratu cestujících je sice dosahováno na hlavním nádraží, zde však tvoří cestující v příměstské a městské železniční dopravě cca. jen 34 % jejich celkového počtu.

Integrace železnic do systému Pražské integrované dopravy se začala psát dne 12.7.1992, kdy byly podepsány zásady spolupráce hl.m. Prahy a tehdejších ČSD. O tři měsíce později byl poprvé v ČR spuštěn integrovaný systém na železnici, když bylo 1. října téhož roku za-integrováno 23 stanic a zastávek ve vzdálenosti do 10 km od hlavního nebo Masarykova nádraží. Cestující tak nově mohli využít předplatní jízdenky MHD i ve vlacích. V roce 1993 došlo k dalšímu, nepatrnému rozšíření o stanice a zastávky v úseku Praha-Dolní Počernice – Praha-Klánovice na nejzatíženějším úseku směrem do Kolína. V červenci 1994 dochází k dalšímu rozšíření, ale už na celé území Prahy takže je celkově integrováno všech 43 stanic a zastávek v hlavním městě. V Praze tak bylo integrováno všech 10 železničních tratí, z toho 8 s plnou integrací.

Rozšíření PID na železnici do Středočeského kraje

Po integraci území Prahy bylo přirozeným vývojem integrování i za jejími hranicemi a rozšíření výhod integrovaného dopravního systému na území příměstské oblasti Prahy. Další vlna rozšiřování systému PID byla provedena v roce 1995, kdy bylo přiřazeno 16 stanic a zastávek v těsném sousedství městských hranic. Nejmasovějšího rozšíření PID dosáhl v roce 1996, když bylo nově integrováno 122 stanic a zastávek. Celkový počet integrovaných míst na železnici byl nyní 181. V roce 1996 došlo také k vytvoření 4 vnějších tarifních pásem pro časové předplatní jízdenky integrovaného tarifu. V témže roce došlo k plné integraci trati 171 do Dobřichovic. Plnou integrací se rozumí umožnění jízdy na jednotlivé jízdenky. V dalších letech probíhalo postupné pozvolné rozšiřování integrace o další stanice a zastávky. V roce 2009 byl jejich celkový počet 224. (ÚDI 2009)

Obr. 7: Integrace železnice do systému PID



Zdroj: ÚDI Praha, ročenka dopravy 2009

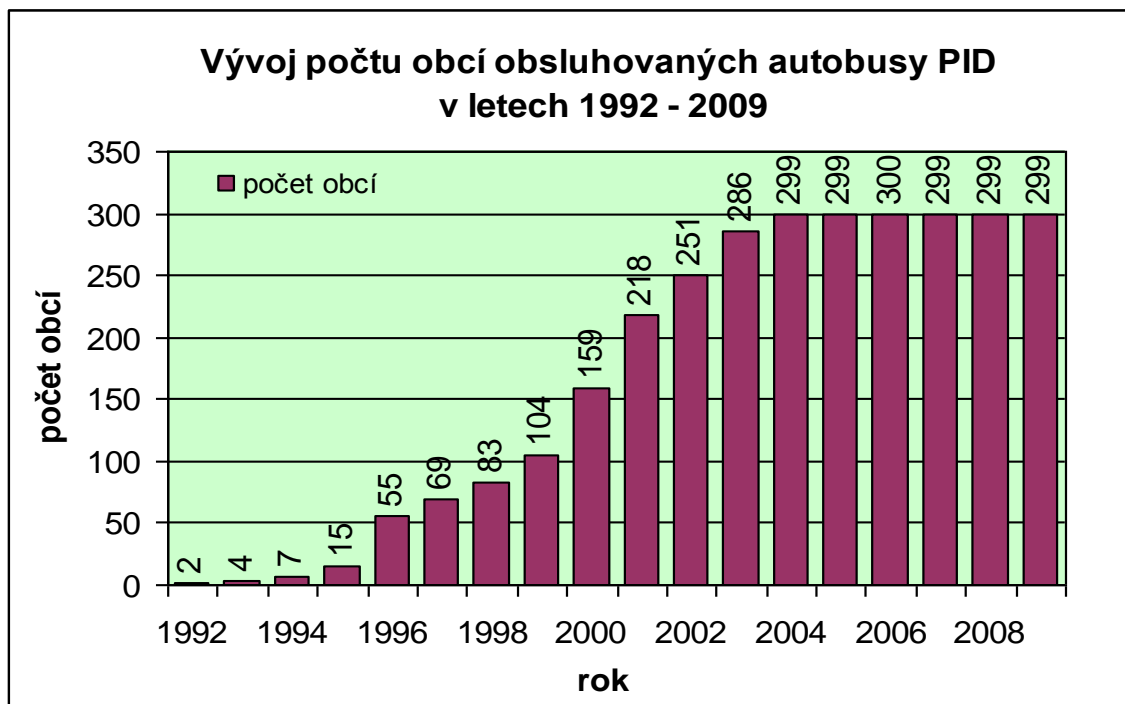
15.6.5 Integrace autobusové dopravy do systému PID

Integraci autobusové dopravy můžeme rozdělit do dvou oblastí. První oblastí je integrace autobusové dopravy v rámci MHD, která proběhla v rámci integrace Dopravního podniku hlavního města Prahy do systému PID. Integrace v rámci města v podstatě spočívala pouze v zavedení společného přestupního tarifu, umožňujícího přestupy mezi metrem, tramvajemi a autobusy s použitím jedné jízdenky což předtím bylo možné pouze na předplatní jízdenky.

Druhou oblastí je integrace příměstských autobusových linek začínajících, resp. končících na území Prahy. K tomuto kroku bylo přistoupeno k 11.1.1992, když byla zahájena doprava na příměstských autobusových linkách č. 351 z Českomoravské do Hovorčovic a č. 352 z Nových Butovic do Ořechu. Na těchto linkách platil běžný tarif MHD a současně zde byla uznávána platnost předplatních jízdenek na městskou dopravu i na souběžných úsecích linek ČSAD a platnost žákovských a dělnických jízdenek ČSAD na linkách MHD. Kromě těchto dvou linek bylo do zkušební provozu posléze zahrnuto dalších 5 linek v okresech Praha-západ a Praha-východ. Jednalo se tak o vůbec první zkušební zavedení IDS v ČR. V roce 1995 následovalo se zavedením vnějšího tarifního pásma zaintegrovaní dalších 9 příměstských autobusových linek obsluhujících 13

obcí. Rozvoj IDS prožíval v tomto období dynamický vývoj a v následujícím roce byla zřízena 4 vnější tarifní pásma do vzdálenosti 35 – 40 km a počet příměstských autobusových linek zahrnutých do systému PID se zvýšil na 31, jenž nově obsluhovaly 55 obcí v zázemí Prahy. V dalších letech se postupně počet linek zahrnutých do PID zvyšoval a v roce 2000 bylo zavedeno v některých oblastech přiléhajících k čtvrtému pásmu páté pásmo, tak aby bylo možné logicky napojit některá významnější sídla jako Dobříš, Kouřim nebo Milovice do systému PID. Počet integrovaných linek rostl do roku 2004, kdy bylo v provozu celkem 147 linek obsluhujících 299 obcí. Poté počet autobusových linek i obsluhovaných obcí zůstává přibližně na stejné úrovni až do současnosti. (ÚDI Praha 2009)

Obr. 8: Rozšiřování PID v autobusové dopravě



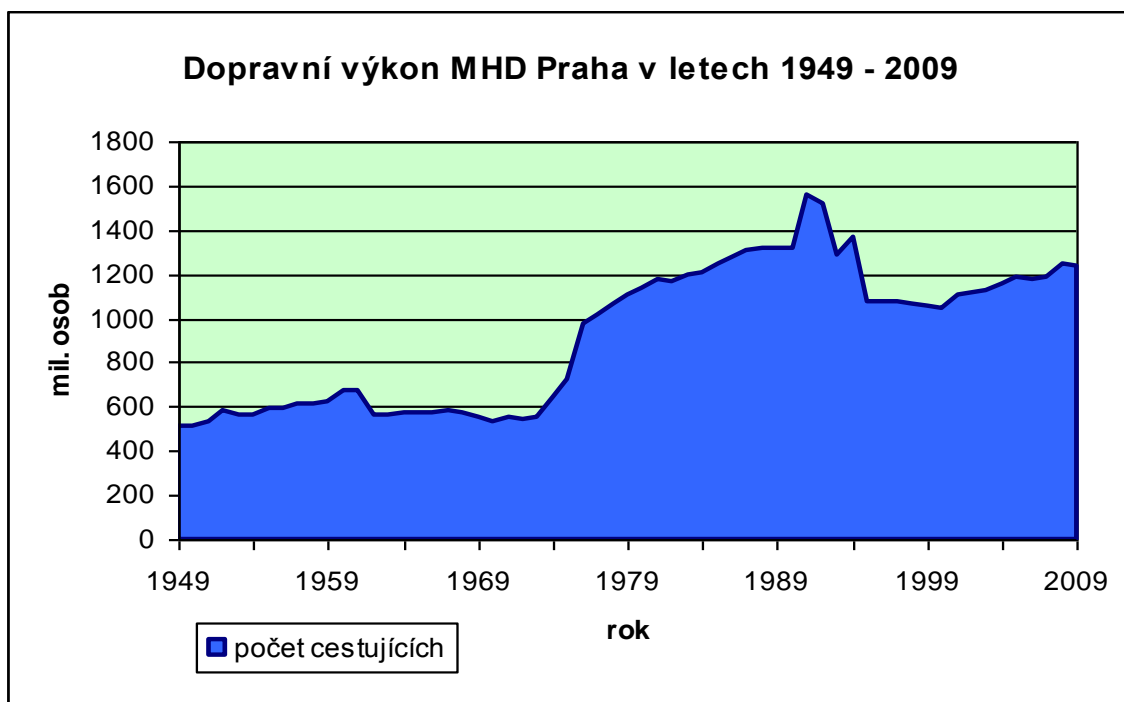
Zdroj: ÚDI Praha, ročenka dopravy 2009

15.7 Dopravní výkony veřejné dopravy v Praze

Veřejná doprava v Praze se velmi významně podílí na přepravním objemu osob a má zde své nezastupitelné místo. Podíváme-li se do minulosti, tak zjistíme, že veřejná doprava hrála až do 90. let 20. století dominantní roli v dopravních výkonech na území Prahy. Už od svého zavedení se postupně rozšiřovala síť MHD a zvyšovala četnost spojení. V poválečné době počet

cestujících střídavě rostl a klesal a stabilně začal opět růst až v roce 1974 se zavedením metra. Od tohoto roku počet přepravených cestujících v městské dopravě nepřetržitě rostl. V tomto roce bylo celkem přepraveno 640 mil. cestujících, z toho dominantní roli hrála tramvajová přeprava, která vykazala 400 mil. přepravených osob, před autobusovou s 200 mil. cestujících a v tomto roce ještě zaostávajícím metrem s 38 mil. přepravenými cestujícími. V procentuálním vyjádření se tramvaje podílely na celkovém dopravním výkonu 62,5 %, autobusy 31,2 % a metro mělo 6,3% podíl v přepravě cestujících. V souvislosti s další výstavbou tratí metra v 70. a 80. letech a současným rušením některých tramvajových úseků, docházelo k přelévání přepravených cestujících z tramvajů do metra, ale zároveň také do rychle se rozšiřující sítě autobusových linek. Až do roku 1988 přepravovaly tramvaje více cestujících než metro nebo autobusy. V tomto roce však dosáhl počet přepravených cestujících v metru poprvé vyšší hodnoty než v tramvajové dopravě. Metrem tedy bylo přepraveno 446 mil., zatímco tramvajemi 437 mil. a autobusy 431 mil. V procentuálním vyjádření metro přepravilo 33,9 % cestujících, zatímco v tramvaje 33,3 % a autobusy 32,8 %. Růst dopravních výkonů pokračoval i na konci 80. let a poté až do roku 1991, kdy bylo přepraveno dosud rekordní množství 1,55 mld. cestujících.

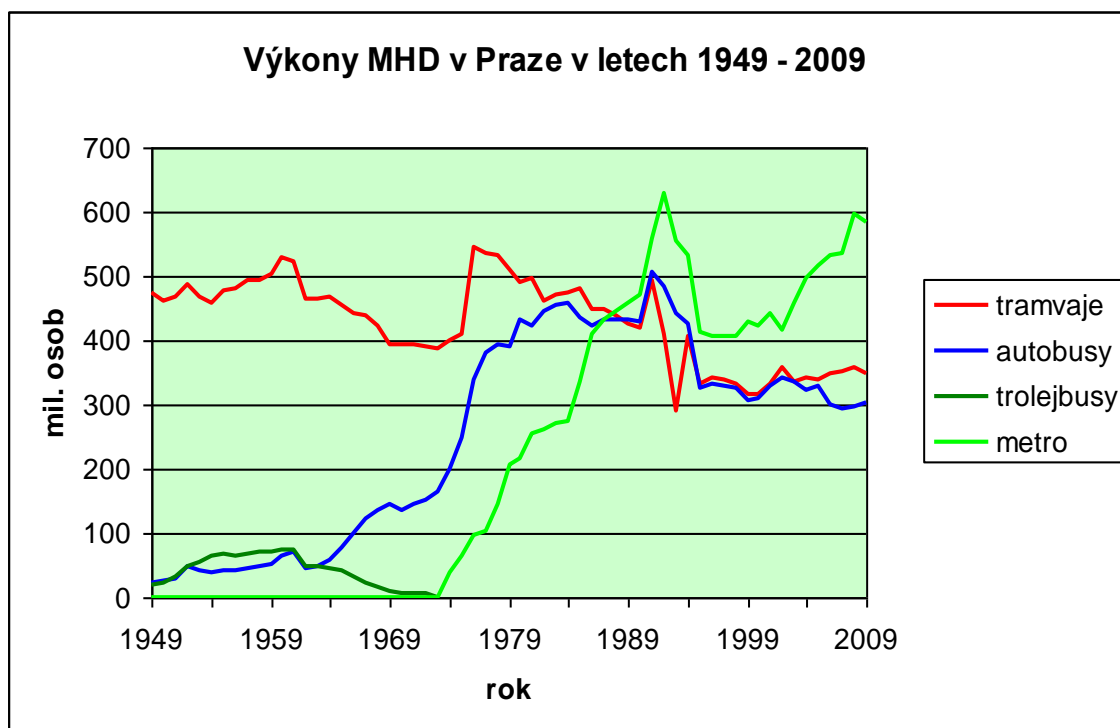
Obr. 9: Výkon pražské MHD



Zdroj: Historie městské hromadné dopravy v Praze 2005, ÚDI 2009

Z tohoto počtu už bylo výrazně více cestujících přepraveno metrem, konkrétně 556 mil., což představuje 35,8 %. Následovali cestující v tramvajích s 505 mil. a 32,51 % a autobusech s 492 mil. a 31,7% podílem. Převážní výsledky let 1990 a 1991 byly z velké části ovlivněny uvolněním společensko - politických poměrů, což se projevilo ve zvýšeném zájmu obyvatelstva o cestování. Po této cestovatelské horečce však nastává prudký propad výkonů ve veřejné dopravě včetně MHD. Celá následující 90. léta se tak nesla ve znamení poklesu počtu přepravených cestujících ve všech druzích dopravních prostředků užívaných na území Prahy. Během jejich první poloviny byly zaznamenány dva velké meziroční poklesy a to na přelomu let 1992/1993 a 1994/1995. V případě prvního výraznějšího poklesu počtu přepravených cestujících se jednalo o úbytek 135 mil. cestujících za rok, což znamenalo snížení o 8,9 %. Největší pokles v počtu přepravených cestujících v historii však zaznamenala pražská MHD mezi roky 1993 a 1994 kdy bylo meziročně přepraveno o 290 mil. cestujících méně. Došlo tak k úbytku o více než 1/5 cestujících, přesněji o 21,3 %. Tedy zatímco v roce 1993 bylo přepraveno 1363 mil. cestujících, o rok později to bylo jen 1073 mil. Kromě jiných faktorů ovlivňujících chování cestujících i zde sehrála roli výše jízdného, která byla zvýšena v roce 1991 z 1 Kčs na 4 Kčs a v roce 1994 na 6 Kč. I v dalších letech docházelo k poklesu zájmu o MHD a počet cestujících se snižoval až do roku 2000. V tomto roce bylo dosaženo nejnižší hodnoty od roku 1977 a to 1049 mil. přepravených cestujících. Celkově tak mezi lety 1991 a 2001 z MHD v Praze ubylo 32,5 % cestujících. Rok 2001 byl však rokem obratu k lepšímu, když se po dlouhém desetiletí neradostného vývoje začalo blýskat na lepší časy. Meziročně byl zaznamenán nárůst počtu cestujících o 5,2 %. Tento pozitivní trend pokračoval i v následujících letech pouze s výjimkami let 2005 a 2009, kdy byly zaznamenány mírné poklesy o 1,2 % resp. 2,0 %. Za poslední sledované období roku 2009 bylo celkem přepraveno 1236 mil cestujících, z čehož největšího podílu na přepravě dosáhlo metro se 47,3 % následované tramvajemi s 28,2 % a autobusy jejichž podíl činil 24,5 %.

Obr. 10: Výkon MHD v Praze podle jednotlivých druhů dopravy



Zdroj: Historie městské hromadné dopravy v Praze 2005, ÚDI Praha, ročenka dopravy 2009

15.8 Rozvoj automobilismu

15.8.1 Automobilizace v Praze

Praha jakožto největší a nejbohatší aglomerace v ČR vždy byla v popředí všech hodnotových ukazatelů. Nejinak tomu bylo i při zavádění automobilové dopravy. Již v 30. letech 20. století začaly vznikat první problémy s hustotou dopravy v některých ulicích. V roce 1937 připadalo v Praze na jeden osobní automobil 37 obyvatel. Tento počáteční prudký vývoj zastavily válečné události a stejné hodnoty bylo poté dosaženo až v roce 1959. V 60. letech se tedy počet automobilů začal zvyšovat a způsobovat tak dopravní problémy na některých křižovatkách, zejména v období dopravních špiček. V roce 1961 bylo v Praze celkem registrováno 93 tis. automobilů, z toho bylo 44 tis. osobních. Míra automobilizace byla přibližně 2x vyšší než ve zbytku státu a dosahovala 22,4 obyvatele na 1 osobní auto. Rychlý rozvoj automobilismu znamenal, že o 10 let později už připadalo na jedno osobní auto 8,1 obyvatele. V druhé polovině 70. let se růst počtu osobních automobilů zpomalil, i když mírně rostl až do konce socialismu v roce 1989. V tomto roce připadalo na 1 osobní auto 3,7 obyvatele. Na počátku 90. let byl s celospolečenskými změnami nastartován nový růst počtu

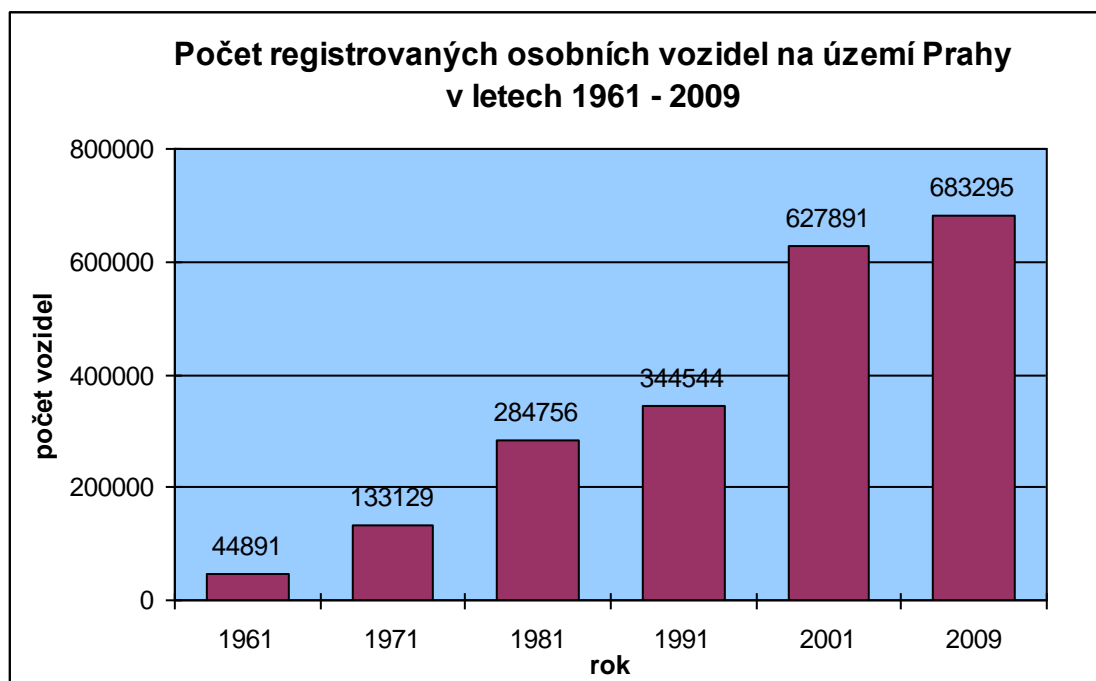
automobilů. Největší růst byl zaznamenán v letech 1992 – 1997 kdy přibylo 247 tis. automobilů a počet osob připadajících na jeden osobní automobil se snížil na 2 osoby. Absolutně nejvyšší meziroční nárůst byl zaznamenán na přelomu let 1993/1994, kdy se počet automobilů zvýšil o 129 % a míra automobilizace poskočila z hodnoty 3,1 na 2,4 obyvatele připadajícího na 1 osobní automobil. Po roce 1997 se další přírůstek nových automobilů postupně zpomalil a růst jejich počtu byl jen pozvolný. Požadavky většiny obyvatel již byly uspokojeny a tak v dalších letech probíhala obměna vozového parku provázená jen mírným nárůstem počtu automobilů. Další větší nárůst byl zaznamenán pouze mezi roky 2007 a 2008, kdy bylo nově zaregistrováno 65 tis. vozidel. A nejnověji v roce 2009 činil počet vozidel registrovaných v Praze 683 tis., což znamená, že na jeden osobní automobil už připadá jen v průměru 1,8 osoby. Při srovnání se Západní Evropou, tak lze konstatovat, že rychlost s jakou v ČR a zejména v Praze v 90. letech proběhl nárůst počtu automobilů, nemá obdoby. Počet aut v Praze narostl za 20 let od roku 1989 o více jak 108 %. Ve srovnání s jinými evropskými zeměmi je na tom ČR a Praha v automobilizaci přesně opačně. Zatímco v sousedním Německu nebo Rakousku připadá na jedno auto více obyvatel na venkově, v ČR je tomu naopak a nejvíce osobních automobilů připadá na městské obyvatelstvo. Například v Hamburku připadá 1 osobní automobil na 2,4 obyvatele, ale ve spolkové zemi Dolní Sasko je to jen 1,9 osoby na jeden osobní automobil. Podobná situace je i ve Vídni, kde připadají v průměru 2,5 osoby na osobní automobil, zatímco v zemi Dolní Rakousko jen 1,7 osoby. (ÚDI Praha 2009)

Tab. 1 Stupeň automobilizace a počet osobních automobilů v Praze

Praha			stupeň automobilizace	
Rok	počet osobních aut	počet obyvatel	obyvatel na 1 osobní auto	osobních aut na 1000 obyvatel
1961	44891	1007	22,4	45
1971	133129	1082	8,1	123
1981	284756	1183	4,2	241
1991	344544	1216	3,5	283
2001	627891	1170	1,9	537
2009	683295	1249	1,8	547

Zdroj: ÚDI Praha, ročenky dopravy 1996 - 2009

Obr. 11: Automobilizace v Praze



Zdroj: ÚDI Praha, ročenka dopravy 2009

15.8.2 Dopravní výkony automobilové dopravy na území Prahy

Růst automobilové dopravy v průběhu celého 20. století nutně vyvolával změny v objemu a struktuře dopravních výkonů ve městě a jeho zázemí. S nárůstem počtu automobilů začalo docházet i k dopravním problémům, když křižovatky budované dávno před vynálezem automobilu nebyly na vysoké počty vozidel dimenzovány. Zejména období po roce 1989 se vyznačuje vysokým nárůstem intenzity automobilové dopravy, která svými kongescemi negativně působí na plynulost provozu a také na životní prostředí.

Dopravní výkon automobilové dopravy na území Prahy je ze statistického hlediska sledován od r. 1961. Pro potřeby sledování bylo město Praha Ústavem dopravního inženýrství rozděleno na vnitřní a vnější pásmo, tzv. kordony. Vnitřní kordon ohraničuje centrální část Prahy zahrnující Staré a Nové město, část Malé Strany a Smíchova. Vnější kordon je ohraničen body na vstupních komunikacích při městských hranicích.

V roce 1961, tedy v prvním roce měření, vstupovalo do vnitřního kordonu v průměrný pracovní den v době od 6 do 22 h celkem 128 tis. vozidel. Z tohoto počtu bylo 69 tis. osobních automobilů a 32 tis. nákladních automobilů. Do vnějšího kordonu přijíždělo ve stejném sledovaném období průměrného pracovního dne 36 tis. automobilů, z nichž bylo 14 tis. osobních a stejný počet

nákladních. V témže roce bylo dosaženo dopravního výkonu všech automobilů na území Prahy 2,27 mil. vozových kilometrů. Podíl osobních automobilů na tomto výkonu činil 56 %. Již zmíněný masový nástup motorizace v Československu v druhé polovině 60. let znamenal i výrazné zvýšení intenzity provozu na komunikační síti v Praze. V roce 1971 tak už dosahovala intenzita příjíždějících vozidel do centrálního kordonu 299 tis. vozidel, což je nárůst intenzity vůči roku 1961 o 134 %. Intenzita provozu se zvýšila u osobních aut na 241 tis. příjíždějících tedy o 241 %. U nákladních činil nárůst jen 19 %. Ve vnějším kordonu se celkově zvýšila intenzita dopravy již méně. Na hranicích Prahy tak vstupovalo denně od 6 do 22 h celkem 77 tis. automobilů. Zatímco zvýšení intenzity všech vozidel činilo 114 %, tak u osobních aut to bylo o 257 %. Naproti tomu nákladní doprava zvýšila svou intenzitu provozu na 23 tis. příjíždějících vozidel, což znamenalo nárůst o 65 %. Dopravní výkon se ve stejném období zvýšil z 2,27 mil. vozových kilometrů na 5,06 mil. tedy o 122 %. Současně s tím se zvýšil podíl osobních aut na 70 %. Poměrně prudký nárůst dopravních výkonů v 60. letech byl spojen s rozšířením automobilu mezi širokou vrstvu obyvatelstva. Následný vývoj v 70. a v 80. letech byl ve znamení mírného růstu nebo poklesů dopravních výkonů a zároveň posilování podílů osobních automobilů na přepravních výkonech. Intenzita provozu dosáhla v roce 1981 na centrálním kordonu menší hodnoty než v roce 1971 a to 292 tis. vozidel. Avšak počet osobních i nákladních automobilů vzrostl o 2 %. Naopak poklesl počet autobusů a ostatních motorových vozidel. Naproti tomu intenzita provozu ve vnějším kordonu rostla. Intenzita dosáhla 104 tis vozidel, což bylo o 35 % více než před 10 lety. Intenzita provozu rostla ve všech skupinách vozidel stejným tempem – 35%. Co se týče dopravních výkonů, tak ty celkově vzrostly z 5,06 mil. vozových kilometrů na 5,56 mil., tedy o 10 %. U osobních aut vzrostl dopravní výkon o 22 % na 4,34 mil. vozových kilometrů a podíl osobních aut na dopravním výkonu stoupl na 78 %. Tento setrvalý stav mírného růstu trval až do roku 1990. V tomto v mnoha oblastech přelomovém roce dosáhla intenzita provozu v centrálním kordonu 435 tis. vozidel za jeden pracovní den. Vzhledem k roku 1981 se jednalo o zvýšení o 48 %. Zatímco u nákladních automobilů nedošlo k žádnému zvýšení intenzity provozu, tak u osobních automobilů došlo ke zvýšení o 56 % na 385 tis vozidel. Ve vnějším kordonu do roku 1990 nedošlo k takovému nárůstu jako uvnitř města. Intenzita dopravy na vnějším kordonu vzrostla o 35 % na celkových 140 tis. vozidel. Z toho intenzita provozu

nákladních automobilů vzrostla o necelých 10 %, zatímco u osobních aut se jednalo o 51% nárůst na 101 tis. vozidel. Dopravní výkon na celém území Prahy celkově vzrostl o 31 % na 7,29 mil. vozových kilometrů. U osobních aut se jednalo o nárůst 35 % na 5,85 mil. vozových kilometrů a zároveň se jejich podíl mírně zvýšil na 80 %.

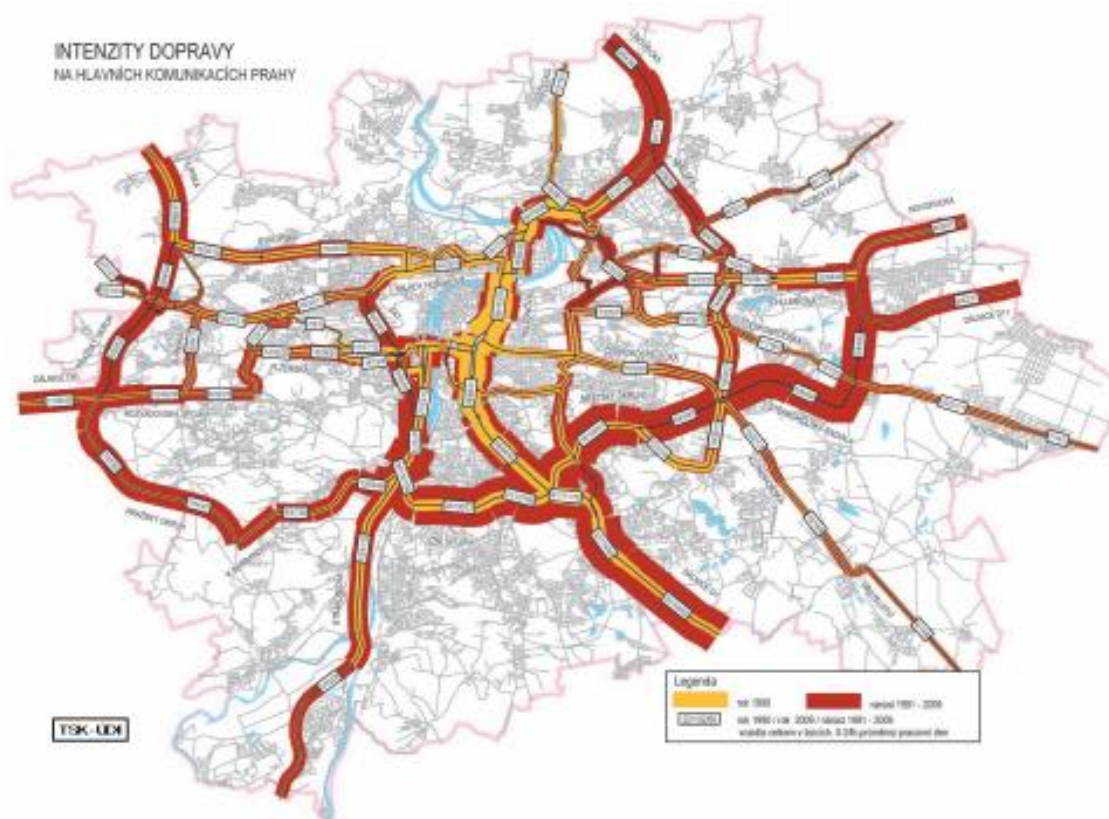
Vývoj po roce 1990 byl ve znamení dalšího prudkého nárůstu intenzity dopravy a dopravních výkonů. Rozhodující podíl na jejich růstu přitom měla osobní automobilová doprava.

V roce 2000 bylo dosaženo na centrálním kordonu intenzity 627 tis. vozidel, z toho bylo 594 tis. osobních automobilů. Vzhledem k roku 1990 tak byl zaznamenán celkový nárůst o 44 %. Avšak u osobních automobilů tento nárůst činil 54 % a naopak u nákladních byl zaznamenán pokles o 41 % na 23 tis. vozidel. Ve vnějším kordonu byl nárůst intenzit ještě markantnější než v centru města. Zde došlo mezi léty 1990 – 2000 k celkovému zvýšení intenzity o 151 % na celkových 351 tis. vozidel. U osobních automobilů došlo k nárůstu dokonce o 201 % na 304 tis. vozidel. Nákladní doprava vzrostla ve stejném období ve srovnání s osobní jen o 26 %. Stejně zajímavé je porovnání dopravních výkonů. V roce 2000 byl dopravní výkon v Praze celkem 16,64 mil. vozových kilometrů. Ve srovnání s rokem 1990 se jedná o nárůst o 128 %. Stejně jako u intenzit dopravy, tak i u dopravního výkonu rostla více osobní doprava. Její dopravní výkon v roce 2000 činil 15,13 mil. vozových kilometrů a za desetileté období se jednalo o zvýšení přes 158 %. Podíl osobních aut na celkovém dopravním výkonu stoupl z 80 % na 91 %.

V dalším sledovaném období mezi roky 2000 a 2009 docházelo k rozdílným jevům v centrálním a vnějším kordonu. Zatímco intenzity dopravy ve vnějším kordonu začaly od roku 2000 stagnovat nebo mírně klesat ve vnějším kordonu neustále stoupaly. Ve vnitřním kordonu tak byl za sledované období zaznamenán pokles intenzity dopravy o necelých 10 % z 627 tis. vozidel na 566 tis. Zatímco u osobní dopravy nebyl úbytek intenzit tak velký a činil 9 %, tak u nákladní dopravy činil celých 35 %. Vyjádřeno v absolutních číslech intenzita osobní dopravy na centrálním kordonu činila 541 tis. vozidel, zatímco nákladní už jen 15 tis. Ve vnějším kordonu však panovala opačná situace. Za 9leté sledované období vzrostla intenzita dopravy o 44 % a dosáhla počtu 506 tis. vozidel. Z tohoto počtu rostla nejvíce osobní doprava, jejíž přírůstek činil téměř 47 % a počet vozidel ve vnějším kordonu se zvýšil na 446 tis. denně. Nákladní doprava

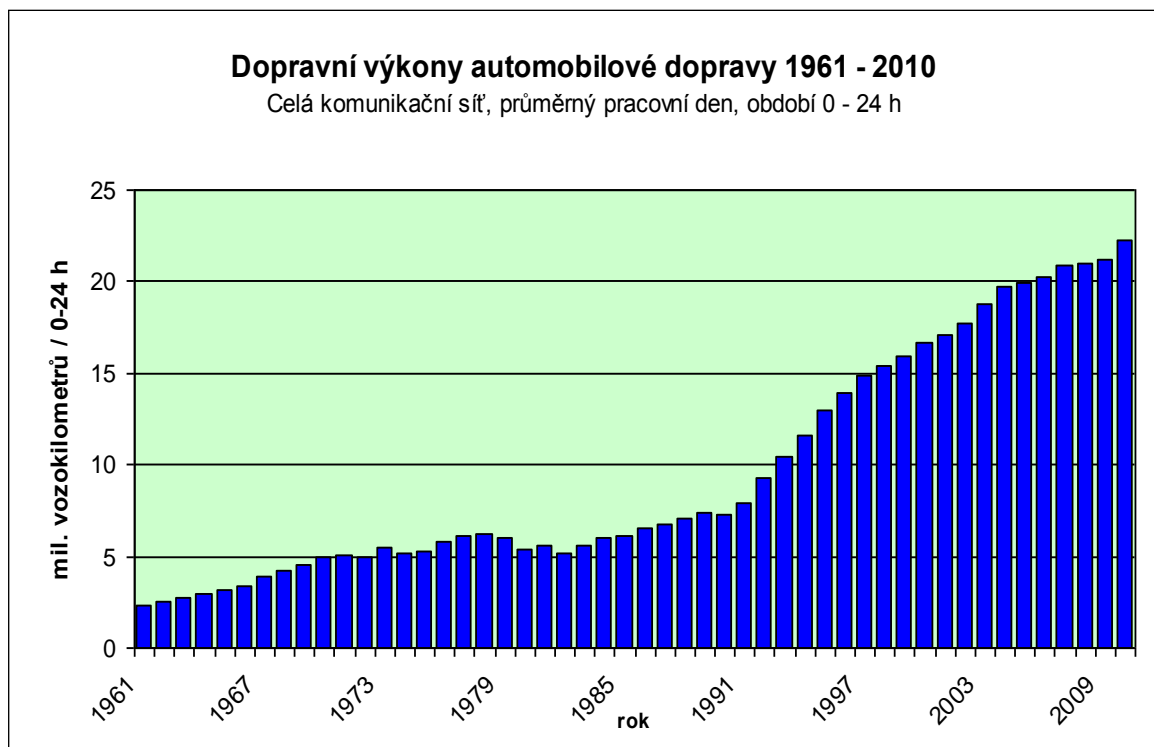
rostla do roku 2006 a poté začala významně klesat, takže v roce 2009 činil její přírůstek vůči roku 2000 jen 23 % na celkem 53 tis. nákladních vozidel. Po roce 2000 nastal také trend postupného snižování přírůstků dopravních výkonů. V roce 2009 tak byl celkový dopravní výkon větší o 28 % než v roce 2000 a činil 21,21 mil. vozových kilometrů. Dopravní výkon osobní automobilové dopravy v tomto období vzrostl o 29 %, tedy jen o 1 % více než celkový dopravní výkon. I podíl osobních aut na dopravním výkonu se zvýšil jen mírně na 92 %. (ÚDI Praha 2009)

Obr. 12: Intenzity automobilové dopravy v letech 1990 a 2009



Zdroj: ÚDI Praha, ročenka dopravy 2009

Obr. 13: Dopravní výkony na území Prahy



Zdroj: ÚDI Praha, ročenky dopravy 1996 - 2009

16 Závěr

V závěru této práce je potřeba se podívat na celkové zhodnocení vývoje ve veřejné dopravě, který byl hlavní náplní jednotlivých kapitol.

V první řadě bylo poukázáno na historický vývoj dopravních sítí na území ČR, kde byla představena silniční a železniční dopravní infrastruktura. Následně byla provedena analýza rozvoje obou druhů infrastruktury v období od roku 1947 do současnosti. Zde lze dojít k závěru, že do silniční infrastruktury bylo investováno více než do železnic.

V dalším kroku bylo přistoupeno k analýze změn fungování systémů veřejné silniční a železniční dopravy, kde byla zjištěna značná rozdílnost v jejich průběhu. Zatímco ve veřejné autobusové dopravě došlo k liberalizaci trhu ve velmi krátké době po roce 1989, tak v železniční dopravě liberalizace postupovala poměrně pomalým tempem a prozatím se týkala víceméně pouze nákladní dopravy.

Poté byla provedena analýza vývoje dopravních výkonů se zaměřením na pozemní dopravu, týkající se jednak veřejné autobusové a železniční dopravy, ale také individuální automobilové dopravy. Z této analýzy vyplynul všeobecný úbytek počtu cestujících ve veřejné dopravě a jejich přesun k individuální automobilové dopravě.

Jako nedílná součást transformace veřejné dopravy nastaly i změny v jejím objednávání, financování a také příslušných úpravách legislativy. Dopravní obslužnost regionů přešla do kompetencí krajských správ stejně jako její financování. Těmto krokům předcházely legislativní změny aplikující evropské právo do právního řádu ČR.

Případová studie zaměřená na pražský region postihla změny ve veřejné dopravě se zaměřením na pozemní dopravu. Podobně jako v části o ČR i zde byl analyzován vývoj dopravních sítí jednotlivých druhů dopravy včetně metra a tramvajové dopravy. Stejně tak byla provedena analýza dopravních výkonů pražské MHD a její srovnání s explozivním růstem dopravních výkonů individuální automobilové dopravy. Současně byly popsány změny v organizaci veřejné dopravy se zřízením integrovaného dopravního systému zahrnujícího všechny druhy dopravy.

V práci byly postihnuty základní charakteristiky vývoje ve veřejné osobní dopravě po roce 1989 a současně popsáno její současné fungování. Na základě

uvedených analýz lze konstatovat snížení zájmu obyvatelstva o veřejnou dopravu, nicméně do budoucna lze očekávat opačný vývoj..

17 Summary

In conclusion of this work is needed to look at the overall assessment of developments in public transport, which was the main focus of individual chapters.

Firstly, it was pointed at the historical development of transport networks in the Czech Republic, which was introduced by road and rail transport infrastructure. Subsequently, was made an analysis of the development of both types of infrastructure in the period from 1947 to present. You can come to the conclusion that the road infrastructure has been more invested over the rail.

The next step was resorted to analyze changes in functioning of the public road and rail transport, which revealed significant differences in their development. While the market of public bus transport was liberalized in a very short time after 1989, in railway transport, liberalization has progressed relatively slowly, and yet more or less related to freight traffic only.

After an analysis of the development of transport services with a focus on land transport for both bus and rail public transport, but also individual car traffic. The analysis showed a general decrease in the number of passengers in public transport and a shift to private car transport.

As an integral part of the transformation of public transport and the changes occurring in the ordering, financing and adjustments to the legislation. Transport services within the competence of the regions crossed regional administrations as well as its financing. These actions preceded the legislative changes applying European law into the legal system of the Czech Republic.

The case study focused on changes affecting the region of Prague public transport with a focus on land transportation. As in the section focused on the Czech Republic, there was analyzed the development of transport networks of individual means of transport including metro and tram. Similarly, an analysis of transport services in Prague public transport system and its comparison with the explosive growth of individual automobile transport services was made. At the same time were described the changes in the organization of public transport,

the establishment of an integrated transport system covering all means of transport.

In my work I have described the basic characteristics of the development of public transport since 1989 and its current functions. Based on the above analysis we can say that the population loses the interest of travelling by public transport, but in the future we can expect the opposite development.

Použité zdroje

Seznam literatury:

ČÁP, Jiří; MORKUS, Jaroslav. *Rozvoj systémů osobní dopravy z hlediska respektování požadavků uživatele*. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2007. 194 s.

Dopravní magazín. Zlín : M-Press, 2001-2008. 30 s.

Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013, Ministerstvo dopravy ČR, Praha 2005, 60s.

European comision. *White paper : European transport policy for 2010 : time to decide*. Luxembourg : Office for Official Publications of the European Communities, 2001. 119 s.

Eurostat. *Panorama of transport : statistical overview of road, rail, inland waterways and air transport in the European Union : data 1970-1999*. Luxembourg : Office for Official Publications, 2001. 83 s.

FOJTÍK, Pavel, et al. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. Praha : SOFIPRIN, 2005. 368 s.

HAMPL, Martin. *Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext* . Praha : DemoArt pro Univerzitu Karlovu, Přírodovědeckou fakultu, 2005. 147 s.

HERCIK, Jan . *Dopravní systémy České republiky a Slovinska se zaměřením na veřejnou dopravu*. Olomouc, 2008. 117 s. Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci.

Historická statistická ročenka ČSSR. Praha : Praha : SNTL - Nakladatelství technické literatury ; Bratislava : ALFA - Vydavateľstvo technickej a ekonomickej literatúry,, 1985. 910 s.

HOYLE, Brian; KNOWLES, Richard. *Modern transport geography*. Chichester : John Wiley and Sons, 1998. 374 s.

HRUBÝ, Jaroslav, et al. *Železnice : V Československé dopravní soustavě*. Praha : NADAS, 1989. 144 s.

KELLER, J. *Naše cesta do prvohor*. Praha, SLON 1998.

KOLEKTIV AUTORŮ. *160 let Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava : České dráhy s.o., 2001. 147 s.

KRAFT, S., VANČURA, M. *Prostorová analýza konkurenceschopnosti železniční dopravy v České republice z hlediska časové efektivity*. In: Kvizda, M., Tomeš, Z., (eds.): *Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě - ekonomické a regionální aspekty regulace konkurenčního prostředí*. ESF MU, Brno, s. 2008. 108-122.

Ministerstvo dopravy a spojů. *Podpora veřejné osobní dopravy v období 1998-2005*. Praha : Economia, 1997. 8 s.

RUSEV, Zdravko. *Development of sustainable transport infrastructure*. Prague : Euroarch, 2006. 40 s.

SEIDENGLANZ, D. *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. Masarykova univerzita v Brně, Brno 2006. 82 s.

Statistická ročenka 1990. Praha : Generální prokuratura ČSFR, 1990. 350 s.

SVOBODA, Miloš. *ZAČALO TO KONĚSPŘEŽKOU*. Praha : NADAS, 1968. 116 s.

TOLLEY, R., TURTON, B. *Transport Systems, Policy and Planning – a geographical approach*. Longman: Scientific & Technical, England, 1995. 404 s.

Univerzita Pardubice. Dopravní fakulta Jana Pernera. *Dopravní systémy 2009*. Pardubice : Pardubice : Institut Jana Pernera a Dopravní fakulta Jana Pernera, 2009. 1 CD-ROM s.

Univerzita Pardubice. Dopravní fakulta Jana Pernera. *Rozvoj dopravních systémů osobní dopravy na principech udržitelné mobility a přístupnosti*. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2006. 166 s.

Univerzita Pardubice. Dopravní fakulta Jana Pernera. *Nové trendy v rozvoji systémů osobní dopravy na principech udržitelné mobility : Pardubice 2005 : sborník příspěvků*. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2005. 206 s.

Univerzita Pardubice. Dopravní fakulta Jana Pernera. *Rozvoj systémů osobní dopravy z hlediska respektování požadavků uživatele : Pardubice 2007 : sborník příspěvků*. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2007. 194 s.

VOŽENÍLEK, Vít; STRAKOŠ, Vladimír a kol. *City logistics : dopravní problémy města a logistika*. Olomouc : Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. 192 s.

Vývoj veřejné dopravy ČSAD a MHD v letech 1986-1991. Praha : Český statistický úřad, 1992. 33 s.

Železnice evropských socialistických zemí . Praha : NADAS, 1977. 328 s.

Železniční magazín. Zlín : M-Press, 1994 -. 47 s.

Elektronické zdroje:

BIALAS-MOTYL, Anna. Regional road and rail transport networks. *Transport* [online]. 2008, 28, [cit. 2011-03-18]. Dostupný z WWW: <<http://www.thepep.org/ClearingHouse/docfiles/Regional.Road.Rail.Transport.Networks.pdf>>.

Ceskedalnice.cz [online]. 2011 [cit. 2011-03-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedalnice.cz/>>.

České dráhy [online]. 2010 [cit. 2011-02-10]. Skupina ČD. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/fakta-a-cisla/vyrocnizpravy/-703/>>.

Český statistický úřad [online]. 2011 [cit. 2011-03-19]. Dostupné z WWW: <<http://czso.cz/csu/redakce.nsf/i/home>>.

Dopravní podnik hlavního města Prahy [online]. 2011 [cit. 2011-02-23]. O nás. Dostupné z WWW: <<http://www.dpp.cz/o-nas/>>.

FEUREISL, Dalibor. *Pražské listy* [online]. 2005 [cit. 2011-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.feudal.cz/listy/index.htm>>.

Jindřichohradecké místní dráhy [online]. 2011 [cit. 2011-03-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.jhmd.cz/index.htm>>.

KREJČÍ, Ivan. Modernizace železničních koridorů v ČR. *Economic Revue* [online]. 2009, 16, [cit. 2011-02-10]. Dostupný z WWW: <<http://economicrevue.com/HTM/archivio/16/cz/09.pdf>>.

Liaz navždy [online]. 2006 [cit. 2011-01-15]. Historie podniku ČSAD. Dostupné z WWW: <<http://www.liaznavzdy.cz/csad.php>>.

Ministerstvo dopravy ČR [online]. 2000 [cit. 2011-03-28]. Dostupné z WWW: <<https://www.sydos.cz/cs/rocenka-1998/index.htm>>.

Ministerstvo dopravy ČR [online]. 2002 [cit. 2011-03-28]. Dostupné z WWW: <<https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2001/rocenka/index.htm>>.

Ministerstvo dopravy ČR [online]. 2007 [cit. 2011-03-28]. Dostupné z WWW: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2006/rocenka/htm_cz/index.html>.

- Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2010 [cit. 2011-03-28]. Dostupné z WWW: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2009/rocenka/htm_cz/index.html>.
- Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2011 [cit. 2011-04-3]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcr.cz/cs/verejna-doprava/Legislativa/>>.
- Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2011 [cit. 2011-04-3]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_drazni/>.
- Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2011 [cit. 2011-04-4]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/>.
- Ministersvo financí ČR* [online]. 2011 [cit. 2011-03-16]. Vývoj a současný rozsah cenové regulace. Dostupné z WWW: <http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/cenova_regulace_cr_60888.html>.
- Railtrans* [online]. 2007 [cit. 2011-04-10]. Tiskové zprávy. Dostupné z WWW: <http://www.railtrans.cz/tisk_zpr.php>.
- ROPID* [online]. 2011 [cit. 2011-02-25]. Dostupné z WWW: <<http://ropid.cz/informacni-materialy/>>.
- ROPID* [online]. 2011 [cit. 2011-02-25]. Dostupné z WWW: <http://ropid.cz/informacni-materialy/tyden-mobility-2010-%28den-pid%29__s208x1044.html>.
- Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2011 [cit. 2011-03-5]. Silniční a dálniční síť. Dostupné z WWW: <<http://www.rsd.cz/Silnicni-a-dalnicni-sit>>.
- Společnost pro veřejnou dopravu* [online]. 2010 [cit. 2011-02-6]. Dostupné z WWW: <<http://prahamhd.vhd.cz/>>.
- Svazek obcí údolí Desné* [online]. 2009 [cit. 2011-04-10]. Železnice Desná. Dostupné z WWW: <<http://www.udoli-desne.cz/zeleznice-desna>>.
- SŽDC* [online]. 2009 [cit. 2011-03-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/index.html>>.
- SŽDC* [online]. 2009 [cit. 2011-04-18]. Železniční mapy ČR. Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznicni-mapy-cr.html>>.
- ŠILAR, David. *Ozubnicová dráha Tanvald-Harrachov* [online]. 1997 [cit. 2011-04-1]. Co je nového se zubačkou . Dostupné z WWW: <<http://www.silar.cz/zubacka98/new.html>>.
- TSK Praha* [online]. 2011 [cit. 2011-02-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.tsk-praha.cz/rocenka/udi-rocenka-2009-cz.pdf>>.

TSK Praha [online]. 2011 [cit. 2011-02-10]. Dostupné z WWW:
<<http://www.tsk-praha.cz/rocenka/rocenka02/rodo2002.htm>>.

TSK Praha [online]. 2011 [cit. 2011-04-28]. Dostupné z WWW:
<<http://www.tsk-praha.cz/rocenka/rocenka96/obsah.htm>>.

Veolia Transport [online]. 2011 [cit. 2011-03-10]. Dostupné z WWW:
<<http://www.veolia-transport.cz/>>.

VIAMONT [online]. 2009 [cit. 2011-03-6]. Historie. Dostupné z WWW:
<<http://www.viamont.cz/index.php?rubric=2>< =cz>.

Vláda ČR [online]. 2010 [cit. 2011-02-28]. Dokumenty vlády ČR. Dostupné z WWW:
<http://racek.vlada.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/web/cs?Open>.

VÝKRUTA, Vladimír . *Stránky přátel železnic* [online]. 2007 [cit. 2011-04-28]. Infrastruktura. Dostupné z WWW:
<<http://www.spz.logout.cz/infra/infra.html>>.

Wikipedie [online]. 2011 [cit. 2011-04-5]. Dostupné z WWW:
<http://cs.wikipedia.org/wiki/Hlavn%C3%AD_strana>.

Seznam zkratk

ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
ČSAD	Československá státní automobilová doprava
ČSD	Československé státní dráhy
ČSR	Československá republika
ČSSR	Československá socialistická republika
DPMP	Dopravní podnik hlavního města Prahy
DÚ	Drážní úřad
EC	Eurocity – vlaková kategorie
EHK	Evropská hospodářská komise
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
Ex	Expresní vlak
GVD	Grafikon vlakové dopravy
CHKO	Chráněná krajinná oblast

IC	Intercity – vlaková kategorie
ICE	Intercity Express – německý vysokorychlostní vlak
IDS	Integrovaný dopravní systém
JHMD	Jindřichohradecké místní dráhy
MHD	Městská hromadná doprava
OSN	Organizace spojených národů
PID	Pražská integrovaná doprava
PL	Polská republika
R	Rychlík
RATP	Régie Autonome des Transports Parisiens (Autonomní správa pařížské dopravy)
ROPID	Regionální organizátor pražské integrované dopravy
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SNCF	Société nationale des chemins de fer français (Francouzské státní dráhy)
SR	Slovenská republika
SRN	Spolková republika Německo
SSSR	Svaz sovětských socialistických republik
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TER	Train expres regional (Regionální osobní vlak)
TGV	Train à grande vitesse – francouzský vysokorychlostní vlak
ÚDI	Ústav dopravního inženýrství
UIC	Mezinárodní železniční unie
USA	Spojené státy americké
VHD	Veřejná hromadná doprava
ZVON	Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (Účelové sdružení Dopravní svaz Horní Lužice – Dolní Slezsko)

Přílohy

Tabulková část:

Tabulka č. 1: Vývoj počtu cestujících ve veřejné dopravě v letech 1990 - 2009

Tabulka č. 2: Vývoj počtu cestujících v MHD Praha v letech 1949 – 1989

Tabulka č. 3: Vývoj počtu cestujících v MHD Praha v letech 1989 – 2009

Grafická část:

Graf č. 1: Vývoj počtu cestujících na železnici v letech 1947 – 2009

Graf č. 2: Vývoj počtu cestujících v autobusové dopravě v ČR

Mapová část:

Mapa č. 1: Železniční síť ČR

Mapa č. 2: Železniční koridory v ČR

Mapa č. 3: Silniční a dálniční síť ČR

Mapa č. 4: Dálnice a rychlostní komunikace v ČR

Mapa č. 5: Zatížení silniční sítě

Mapa č. 6: Pražská integrovaná doprava

Tab. Vývoj počtu cestujících ve veřejné dopravě v letech 1990 -2009

Rok	železnice	autobusy	MHD	letecká	vodní	celkem
1990	289,5	995,3	2591,4	1,1	0,2	3877,5
1991	294,1	939,0	2881,1	0,8	0,1	4115,1
1992	289,6	866,3	2817,1	1,0	0,4	3974,4
1993	242,2	702,4	2635,2	1,4	0,7	3581,9
1994	228,7	644,1	2563,0	1,7	1,2	3438,7
1995	227,1	613,9	2230,0	3,4	0,9	3075,3
1996	219,2	504,0	2215,9	4,1	0,7	2943,9
1997	202,9	447,0	2235,4	2,2	0,7	2888,2
1998	182,9	456,0	2408,0	2,4	0,7	3050,0
1999	177,0	446,9	2425,2	2,9	0,6	3052,6
2000	184,7	438,9	2289,7	3,5	0,8	2917,6
2001	190,7	435,9	2343,7	4,0	0,8	2975,1
2002	177,2	406,1	2338,7	4,3	0,9	2927,2
2003	174,2	417,0	2302,2	4,6	1,1	2899,1
2004	180,9	418,6	2309,6	5,8	1,1	2916,0
2005	180,3	388,3	2268,9	6,3	1,1	2844,9
2006	183,0	387,7	2238,0	6,7	1,1	2816,5
2007	184,2	375,0	2258,4	7,0	1,1	2825,7
2008	177,4	376,9	2323,8	7,2	0,9	2886,2
2009	164,9	367,5	2262,0	7,4	1,2	2803,0

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, ročenky dopravy 1994 – 2009

Tab. 2 Počty přepravených cestujících v pražské MHD

rok	tramvaje	autobusy	trolejbusy	metro	celkem
1949	474	24	18	0	516
1950	461	26	24	0	511
1951	469	29	31	0	529
1952	487	48	48	0	583
1953	467	42	54	0	563
1954	457	39	65	0	561
1955	479	42	69	0	590
1956	482	43	66	0	591
1957	494	46	69	0	609
1958	494	47	71	0	612
1959	502	52	71	0	625
1960	530	66	75	0	671
1961	523	72	75	0	670
1962	466	46	48	0	560
1963	465	48	48	0	561
1964	467	59	45	0	571
1965	454	77	43	0	574
1966	443	100	33	0	576
1967	438	124	24	0	586
1968	423	134	17	0	574
1969	395	145	11	0	551
1970	393	137	7	0	537
1971	395	146	8	0	549
1972	391	151	5	0	547
1973	388	163	0	0	551
1974	401	200	0	39	640
1975	411	249	0	64	724
1976	545	338	0	96	979
1977	536	380	0	103	1019
1978	532	392	0	144	1068
1979	510	390	0	207	1107
1980	489	433	0	217	1139
1981	497	421	0	255	1173
1982	460	445	0	260	1165
1983	471	455	0	270	1196
1984	474	458	0	273	1205
1985	480	435	0	335	1250
1986	447	423	0	411	1281
1987	449	432	0	431	1312
1988	438	432	0	446	1316
1989	425	432	0	459	1316

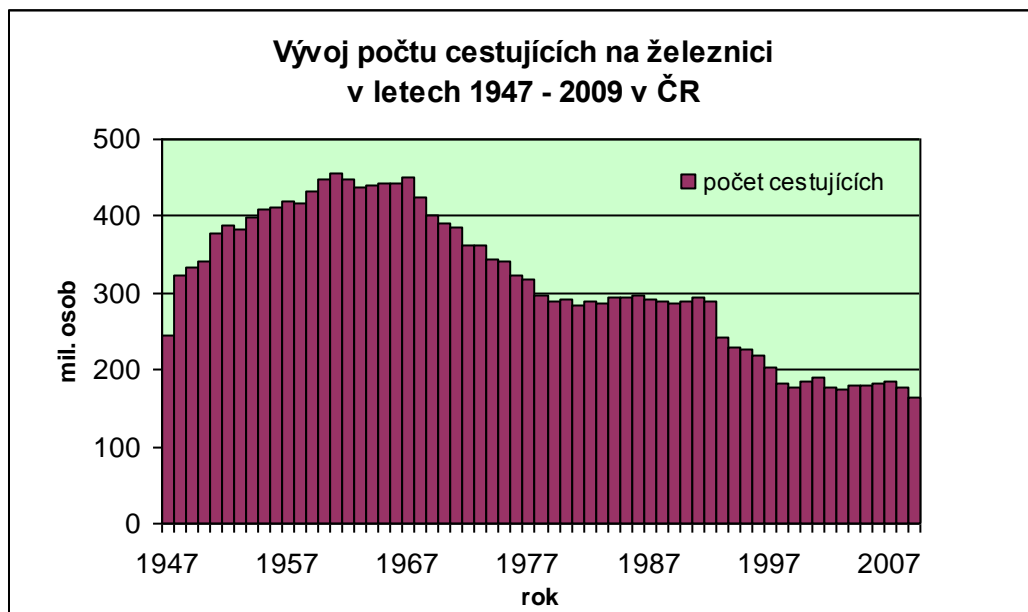
Zdroj: Historie městské hromadné dopravy v Praze 2005

Tab. 3 Počty přepravených cestujících v pražské MHD

rok	tramvaje	autobusy	metro	celkem
1990	418	429	472	1319
1991	493	505	557	1555
1992	409	483	629	1521
1993	290	441	555	1286
1994	405	427	531	1363
1995	333	327	413	1073
1996	341	331	406	1078
1997	339	330	407	1076
1998	332	325	407	1064
1999	317	308	428	1053
2000	315	311	423	1049
2001	332	329	442	1103
2002	358	341	417	1116
2003	335	337	459	1131
2004	343	322	496	1161
2005	340	330	515	1185
2006	349	301	531	1181
2007	352	294	537	1183
2008	357	297	597	1251
2009	349	302	585	1236

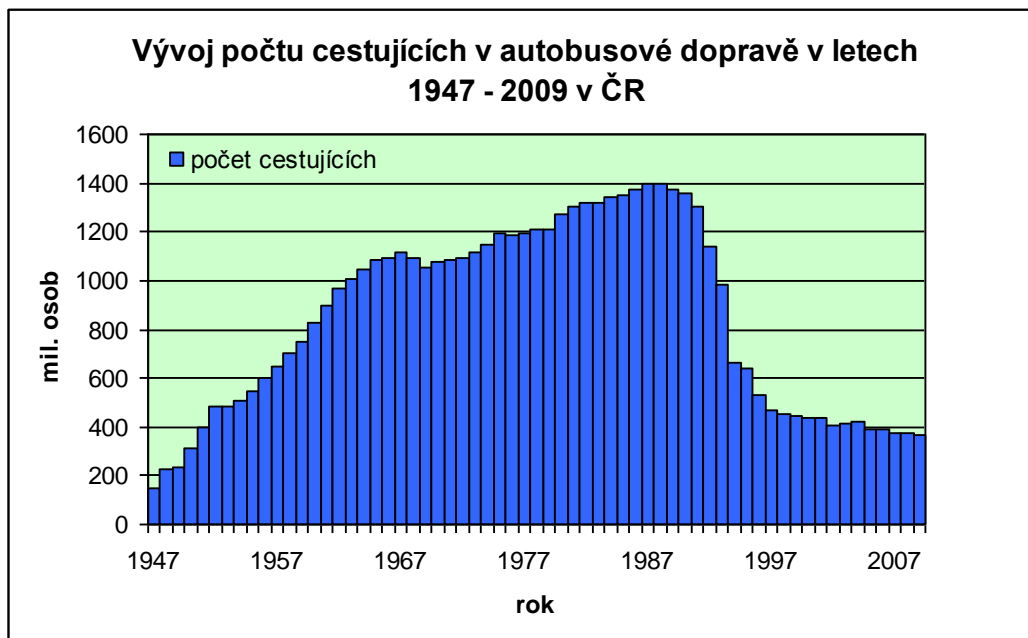
Zdroj: ÚDI Praha, ročenka dopravy 2009

Graf 1. Vývoj počtu cestujících na železnici v ČR



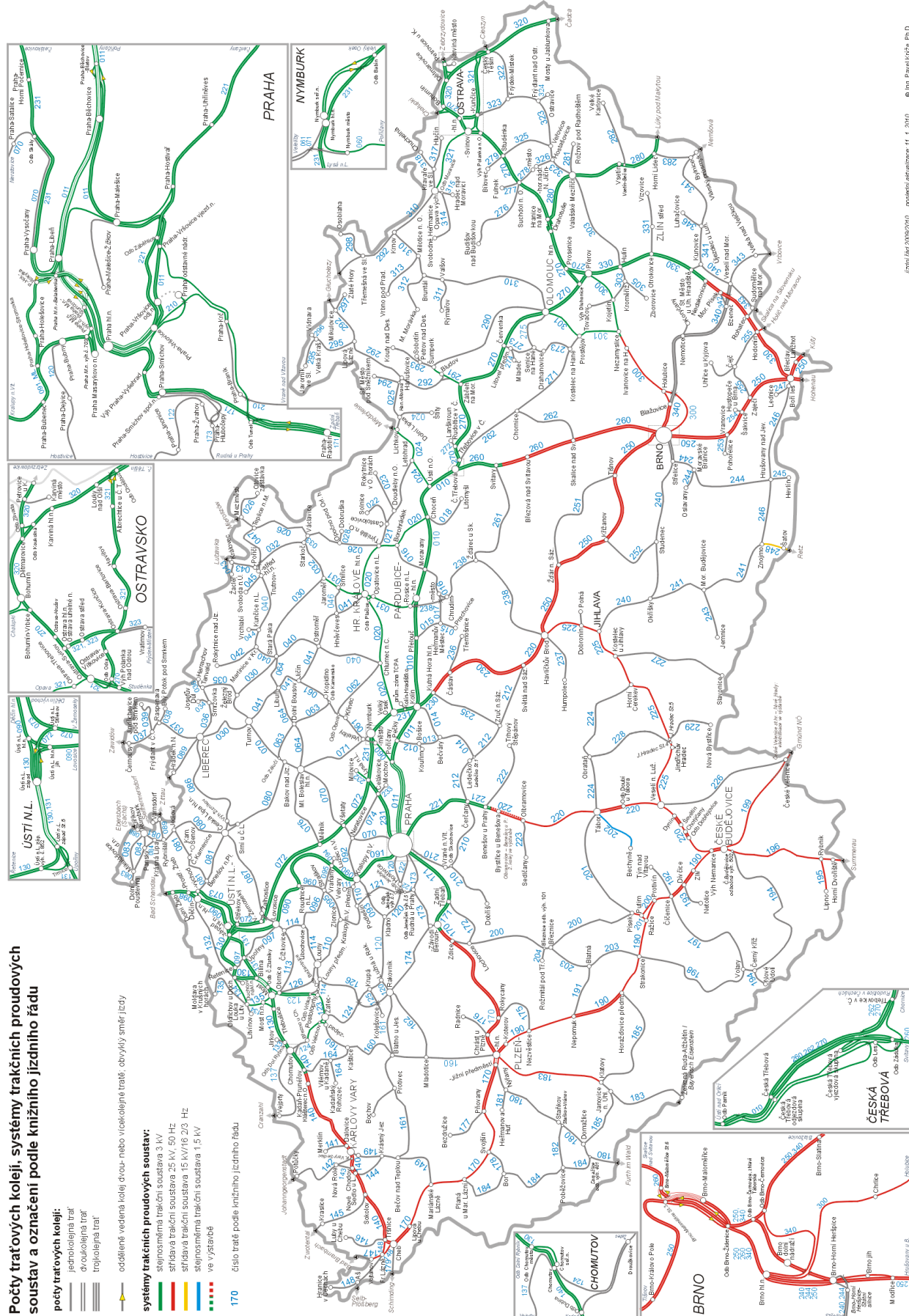
Zdroj: Historická statistická ročenka ČSSR 1985, Ministerstvo dopravy ČR, ročenky dopravy 1994 – 2009

Graf 2. Vývoj počtu cestujících v autobusové dopravě v ČR

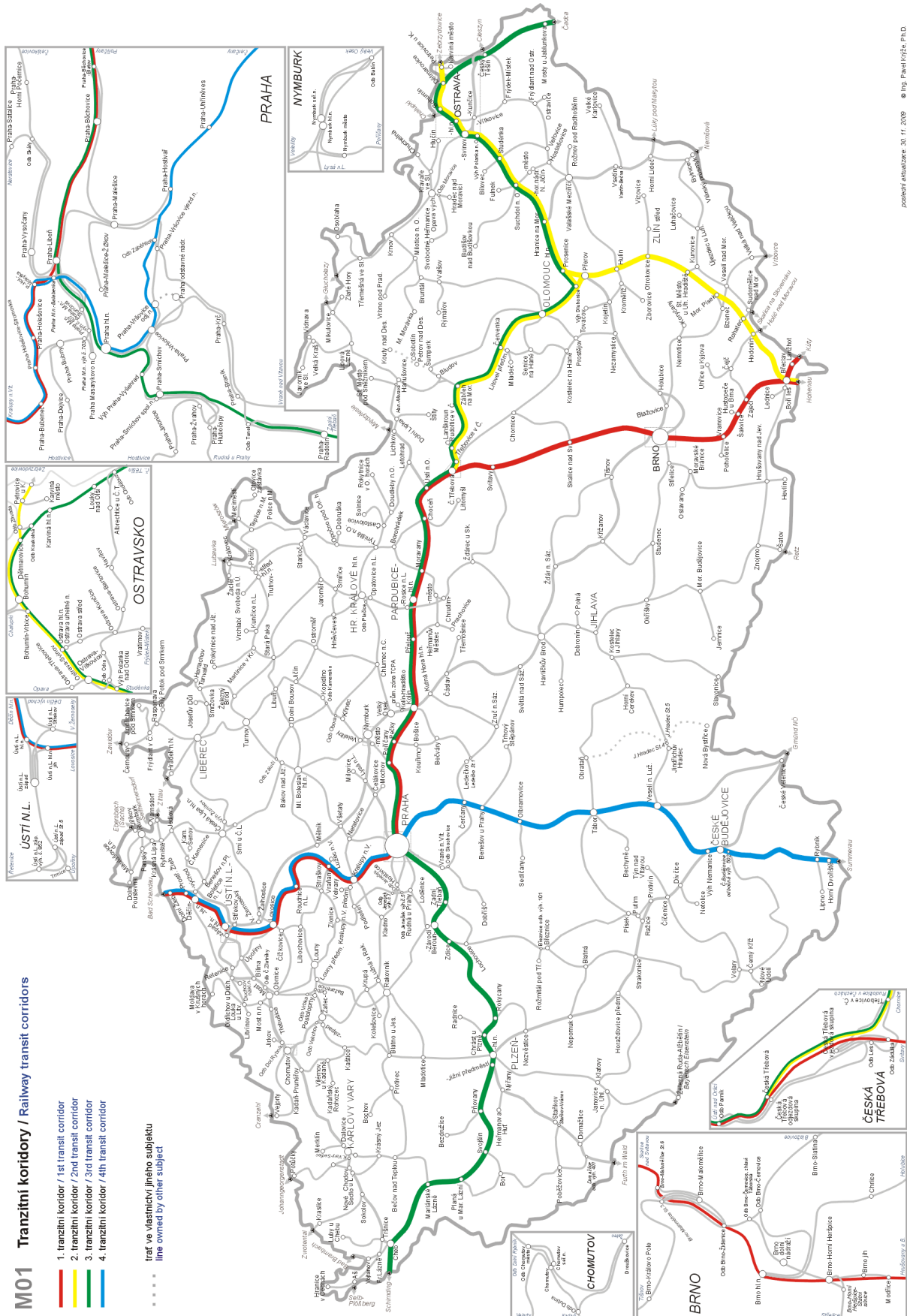


Zdroj: Historická statistická ročenka ČSSR 1985, Ministerstvo dopravy ČR, ročenky dopravy 1994 – 2009

Mapa 1. Železniční síť ČR (Zdroj SŽDC s.o.)

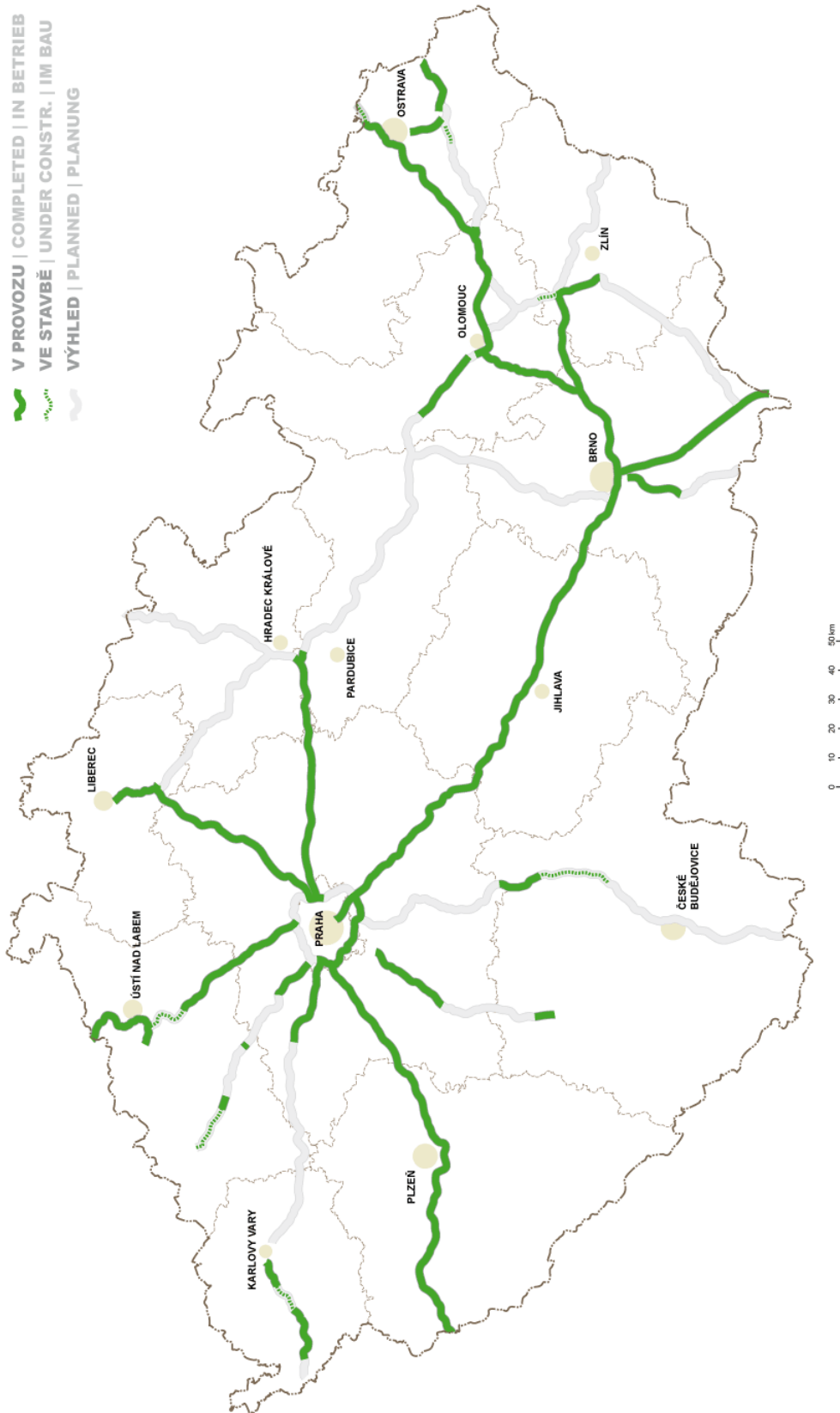


Mapa 2. Železniční koridory (Zdroj SŽDC s.o.)

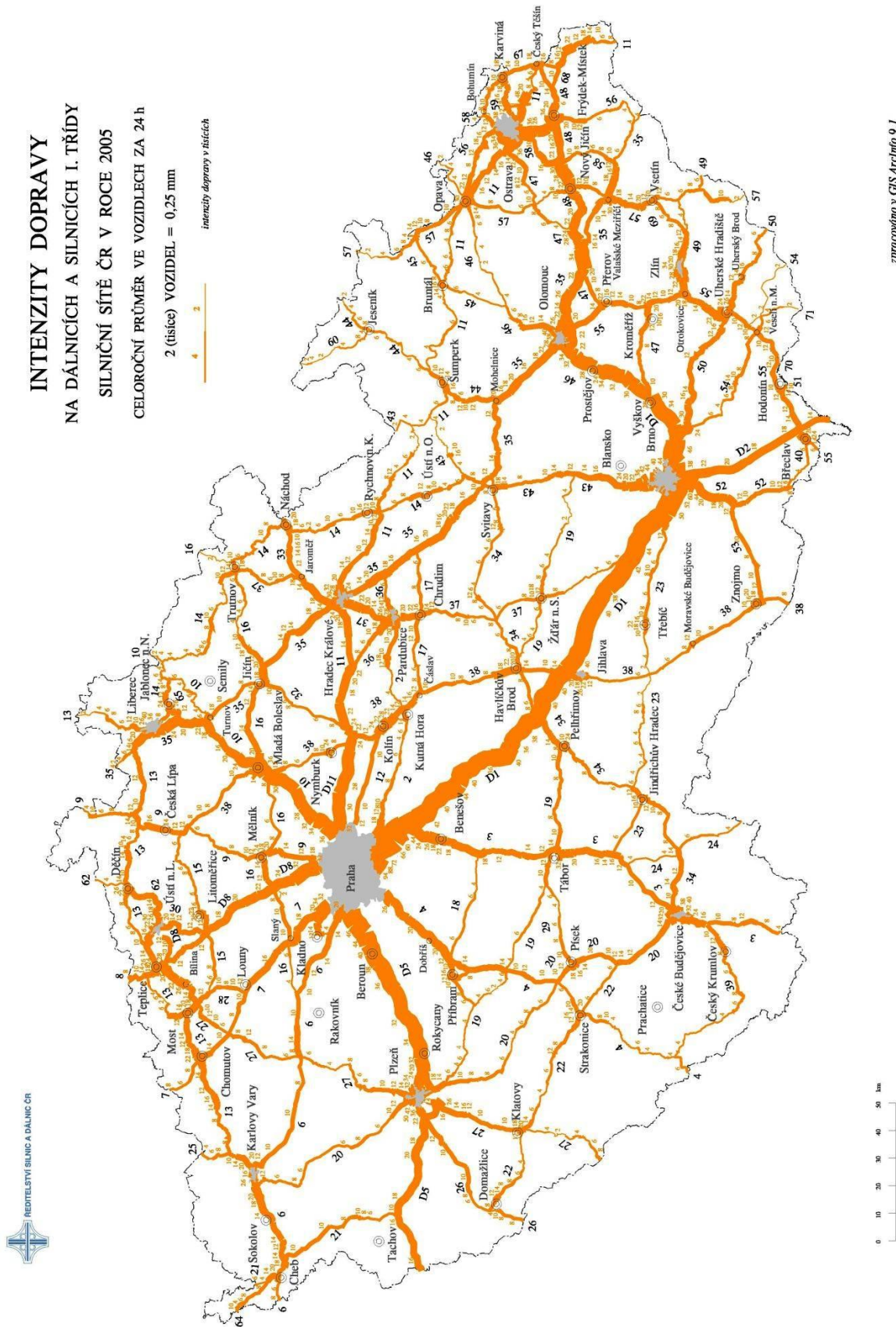


poslední aktualizace: 30.11.2009 © Ing. Pavel Kořán, Ph.D.

Mapa 4. Dálnice a rychlostní komunikace v ČR (Zdroj: www.ceskedalnice.cz)



Mapa 5. Zatížení silniční sítě (Zdroj ŘSD)



Mapa 6. Pražská integrovaná doprava (Zdroj ROPID)

