

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**ANALÝZA VEŘEJNÉ DOPRAVY V REGIONU
STŘEDOČESKÉHO KRAJE A PRAHY
V KOMPARACI SE SYSTÉMEM VEŘEJNÉ
DOPRAVY V MĚSTSKÉM REGIONU FRANKFURT
NAD MOHANEM**

Autor práce: Zdeněk Škaloud

Studijní obor: Regionální studia

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Ing. Jiří Dušek, Ph.D.

Katedra: Katedra společenských věd

2014

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Ing. Jiřímu Duškovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

ŠKALOUDEK, Z. *Analýza veřejné dopravy v regionu Středočeský kraj - Praha v porovnání s řešením veřejné dopravy ve Frankfurtu nad Mohanem a přilehlých okresech* : bakalářská práce. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2014. 79 s. Vedoucí bakalářské práce : Ing. Jiří Dušek, Ph.D.

Klíčová slova: Středočeský kraj, systém veřejné dopravy, dopravní obslužnost, spolková země Hesensko, hromadná doprava, integrovaná doprava

Stěžejním cílem bakalářské práce je analýza aktuálního stavu regionální veřejné dopravy ve Středočeském kraji v porovnání se systémem dopravy v německé spolkové zemi Hesensko, regionu Frankfurt nad Mohanem a jeho přilehlých okresech a návrh řešení zlepšení této problematiky ve Středočeském kraji.

Práce je členěna do čtyř hlavních kapitol. V první kapitole jsou popsána metodická východiska práce a postup řešení. Dále práce prezentuje informace o systému veřejné dopravy v regionu Středočeský kraj - Praha (druhá kapitola) – představuje charakteristiku území a mobilitu obyvatel, dále vymezuje suburbanizaci tohoto území, popisuje integrovaný dopravní systém, Pražskou integrovanou dopravu a Středočeskou integrovanou dopravu. Třetí kapitola analyzuje systém veřejné dopravy ve spolkové zemi Hesensko, kde je v jednotlivých podkapitolách podrobně vymezena charakteristika tohoto území a systém veřejné dopravy ve městě Frankfurt nad Mohanem a přilehlých okresech. Závěrečná část pak řeší samotnou komparaci systémů veřejné dopravy v regionu Středočeský kraj – Praha a Frankfurtu nad Mohanem a jeho okolí (region Rhein-Main Gebiet), která může být využita pro inspiraci příslušnými orgány k propojení a integraci dopravních systémů Středočeského kraje a Prahy.

ABSTRACT

ŠKALOUD, Z. *The analysis of public transport in Central Bohemia region and Prague in comparison with the public transport system in the city region Frankfurt am Main* : Bachelor thesis. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2014. 79 p. Supervisor : Ing. Jiří Dušek, Ph.D.

Key words: Central Bohemian Region, the public transport system, transport services, State of Hesse, public transport, integrated transport

The main aim of this thesis is to analyze the current state of regional transportation in the Central Bohemian Region compared to the transport system in the German state of Hesse, the region of Frankfurt and its surrounding districts, and then a proposed solution to improve this issue in the Central Bohemian Region.

The work is divided into four main chapters. The first chapter describes the methodological basis of the work and solutions process. The thesis also presents information on the system of public transport in the region of Central Bohemia - Prague (the second chapter) - presents the territory characteristics and mobility of the population, defines the suburbanization of the area, describes an integrated transport system of Prague and integrated transport system of Central Bohemian Region. The third chapter analyzes the public transport system in the State of Hesse, where is described the detail of the individual sub-sections, the definition of the characteristics of the area and public transport system in Frankfurt and the surrounding districts. The final part solves the actual comparison of public transport in the region of Central Bohemia - Prague and Frankfurt and its surroundings (Rhein -Main region Gebiet), which can be used for inspiration to the competent authorities and to interconnect and integrate the transport systems in Central Bohemia and Prague.

OBSAH

ÚVOD	7
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	9
2 SYSTÉM VEŘEJNÉ DOPRAVY V REGIONU STŘEDOČESKÝ KRAJ - PRAHA	10
2.1 Charakteristika území a mobilita obyvatel.....	10
2.1.1 Charakteristika Středočeského kraje	14
2.1.2 Charakteristika hlavního města Prahy	18
2.2 Suburbanizace na území Středočeského kraje	20
2.3 Integrovaný dopravní systém IDS.....	24
2.4 Pražská integrovaná doprava.....	29
2.5 Středočeská integrovaná doprava.....	33
2.6 Možnost sloučení PID a SID.....	40
3 SYSTÉM VEŘEJNÉ DOPRAVY VE SPOLKOVÉ ZEMI HESENSKO	42
3.1 Charakteristika území.....	42
3.1.1 Charakteristika spolkové země Hesensko	42
3.1.2 Charakteristika města Frankfurt nad Mohanem a přilehlých okresů... ..	46
3.2 Systém veřejné dopravy ve městě Frankfurt nad Mohanem a přilehlých okresech.....	49
4 KOMPARACE SYSTÉMŮ VEŘEJNÉ DOPRAVY V REGIONU STŘEDOČESKÝ KRAJ – PRAHA A FRANKFURTU NAD MOHANEM A JEHO OKOLÍ (REGION RHEIN-MAIN GEBIET)	52
ZÁVĚR	57
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	60
SEZNAM ZKRATEK	69
SEZNAM TABULEK A OBRÁZKŮ	70
SEZNAM PŘÍLOH	71
PŘÍLOHY	72

ÚVOD

Řešení veřejné hromadné dopravy je obecně významnou, avšak velmi složitou problematikou každého státu. Není zcela jednoduché zharmonizovat celkovou organizaci veřejné dopravy, a to například projektováním linkového vedení, časovou koordinací spojů, řešením dostupnosti, operativním řízením provozu a mnohými dalšími faktory, které spolu úzce souvisí. Veřejná doprava je služba, která je nezbytná pro kvalitu života obyvatel, avšak která by byla příliš nákladná pro skupiny obyvatel s nízkými příjmy, pokud by se ponechala na tržním základě. Zpravidla se jedná o ztrátové poskytování a proto je nutné financování prostřednictvím obecního/krajského rozpočtu.¹ V regionu Středočeského kraje integrovanou dopravu organizuje Středočeský krajský úřad a Pražskou integrovanou dopravu Magistrát hlavního města Prahy. Základním problémem je, že tyto dva integrované systémy spolu nespolupracují. Přitom hlavní město Praha je zcela obklopeno Středočeským krajem a vlivem suburbanizace se mnoho obyvatel hlavního města stěhuje do měst a vesnic ve Středočeském kraji, odkud denně dojíždějí do Prahy za prací.² Až na odlehlejší oblasti kraje se o hlavním městě a přilehlých oblastech Středočeského kraje dá hovořit jako o jedné velké a v Čechách vlastně největší městské aglomeraci, která tudíž zasluhuje jednotné řešení dopravní obslužnosti a kvalitní dopravní návaznost na své okolí.

To se samozřejmě týká i dopravní infrastruktury, dopravní obslužnosti obou území i mobility osob za prací. Mnoho obyvatel jiných krajů denně dojíždí do Prahy do zaměstnání. Zásadní podíl představují právě osoby, které dojíždějí ze Středočeského kraje, a to zejména z území, které s hlavním městem bezprostředně souvisí, tj. okresů Praha-západ a Praha-východ. Celkově dojíždí denně do Prahy téměř 150 tisíc lidí, což je více než 15 % celkové zaměstnanosti v Praze.

Obě dvě lokality mají mnoho podobných charakteristik. Uprostřed Středočeského kraje leží hlavní město Praha, do kterého denně dojíždí mnoho obyvatel Středočeského kraje za prací. Hlavní město Praha, ačkoliv z územního a administrativního hlediska není součástí Středočeského kraje, je jeho přirozeným centrem. Z toho vyplývá i provázanost dopravní obslužnosti kraje a hlavního města.

¹ PROVAZNÍKOVÁ, R. *Financování měst, obcí a regionů - teorie a praxe*. 2. vyd. Praha : Grada Publishing, 2009. s. 240.

² OUŘEDNÍČEK, M., POSOVÁ, D. Suburbánní bydlení v Pražském městském regionu: etapy vývoje a prostorové rozmístění. In *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Praha : Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 2006. s. 98.

Frankfurt nad Mohanem je největším městem německé spolkové země Hesensko a společně s přilehlými okresy tvoří region s velkou hustotou osídlení obyvatelstva a nutností kvalitní dopravní obsluhy.

To, co oba dva regiony rozděluje, je však rozdílné řešení a systém dopravy, který ovšem v obou případech vyžaduje propojení velkoměsta s jeho okolím. Organizace německého systému dopravy, v konkrétním případě Frankfurtu nad Mohanem, a jeho přilehlých oblastí, je zcela nezávislá na politickém rozhodování a je řešena komplexně v rámci celého regionu a celé spolkové země Hesensko. Ve Středočeském kraji naproti tomu existují dva ne zcela propojené systémy integrované dopravy - Pražská integrovaná doprava (dále jen PID) a Středočeská integrovaná doprava (dále jen SID). O osudu obou těchto systémů rozhodují různé orgány územně samosprávných celků - Zastupitelstvo Středočeského kraje a Zastupitelstvo hlavního města Prahy. Z toho vyplývá i určitá nekoordinovanost rozvoje a propojenosti obou dopravních systémů. Přitom hlavní město Praha je zcela obklopeno Středočeským krajem a vlivem suburbanizace se mnoho obyvatel hlavního města stěhuje do měst a vesnic ve Středočeském kraji, odkud denně dojíždějí do Prahy za prací. Až na odlehlejší oblasti kraje se o hlavním městě a přilehlých oblastech Středočeského kraje dá hovořit jako o jedné velké a v Čechách vlastně největší městské aglomeraci, která tudíž zasluhuje jednotné řešení dopravní obslužnosti a kvalitní dopravní návaznost na své okolí. Bohužel hlavnímu městu Praha a Středočeskému kraji chybí jednotná koncepce dopravní obslužnosti. Přitom díky velkému množství pracovních nabídek v hlavním městě se už nejedná pouze o nejbližší okolí a předměstí Prahy, které je potřeba kvalitně a intenzivně spojit s hlavním městem veřejnou hromadnou dopravou, ale v podstatě o území celého Středočeského kraje.

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Hlavním cílem bakalářské práce je analýza a návrh řešení zlepšení organizace, propojení a integrace dopravních systémů Středočeského kraje a Prahy. Vedlejším cílem je základní posouzení veřejné dopravy v městském regionu Frankfurt nad Mohanem a Středočeském kraji a následná komparace obou dopravních systémů. Součástí práce je i analýza aktuálního stavu regionální dopravy ve Středočeském kraji v porovnání se systémem dopravy v německé spolkové zemi Hesensko, regionu Frankfurt nad Mohanem a jeho přilehlých okresech a návrh řešení zlepšení této problematiky ve Středočeském kraji. Autor se zaměřuje i na charakteristiku demografického, administrativního a územního uspořádání obou regionů s porovnáním možností aplikace výhodných dopravních systémů. S ohledem na podobnou strukturu obou regionů lze dle autora prokázat možnost přijetí takových opatření, aby veřejná doprava v tomto regionu byla kvalitní a příjemná pro občany Středočeského kraje a Prahy.

Teoretická část práce analyzuje a prezentuje systém veřejné dopravy v regionu Středočeský kraj – Praha (druhá kapitola) a ve spolkové zemi Hesensko, konkrétně ve městě Frankfurt nad Mohanem a přilehlých okresech (třetí kapitola). Praktická část řeší komparaci těchto systémů, která může být využita pro inspiraci příslušnými orgány k propojení a integraci dopravních systémů Středočeského kraje a Prahy.

Metodou práce je studium dokumentů a podkladů o veřejné dopravě v obou lokalitách, tedy německé spolkové zemi Hesensko a Středočeském kraji a následná analýza a komparace obou dopravních systémů. Srovnání řešení dopravní obslužnosti v Německu a v Čechách na příkladu obou velkých měst umožňuje nový a inspirativní pohled na možnosti řešení organizace, propojení a integrace dopravních systémů Středočeského kraje a Prahy, proto je autorem zpracován návrh postupu zainteresovaných orgánů a organizací v Praze a Středočeském kraji tak, aby výsledkem bylo přijetí dohody o společném postupu při zavedení integrované dopravy v celém regionu.

2 SYSTÉM VEŘEJNÉ DOPRAVY V REGIONU STŘEDOČESKÝ KRAJ - PRAHA

2.1 Charakteristika území a mobilita obyvatel

Praha zaujímá v systému osídlení České republiky dominantní pozici. Je přirozeným centrem Středočeského kraje, Čech a celé republiky. Její vazby na úrovni regionální, republikové i středoevropské jsou mimořádně intenzivní. Je také křižovatkou většiny dopravních koridorů v České kotlině, kterými jsou přenášeny i významné středoevropské vazby.³

Hlavní město Praha jako statutární město a Středočeský kraj mají bližší vzájemný vztah než jiná území České republiky. Praha se totiž nachází přímo uprostřed Středočeského kraje a je jeho správním centrem, zároveň však není jeho součástí. WOKOUN⁴ popisuje vztah Prahy a Středočeského kraje tak, že celé území Středočeského kraje je intenzivně vázáno na hlavní město Prahu a fakticky s ním vytváří nedílný celek se silnou obousměrnou závislostí. To se samozřejmě týká i dopravní infrastruktury, dopravní obslužnosti obou území i mobility osob za prací. Mnoho obyvatel jiných krajů denně dojíždí do Prahy do zaměstnání. Zásadní podíl představují právě osoby, které dojíždějí ze Středočeského kraje, a to zejména z území, které s hlavním městem bezprostředně souvisí, tj. okresů Praha-západ a Praha-východ (blíže viz tabulka 3). Celkově dojíždí denně do Prahy téměř 150 tisíc lidí, což je více než 15 % celkové zaměstnanosti v Praze.⁵ I přes dosažený pokrok zůstává sektor dopravy významným zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší.⁶

³ *Územní plán hlavního města Prahy* [online]. Praha : Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2009 [cit. 2014-03-21]. Dostupné z WWW: <http://www.uppraha.cz/uploads/assets/textovacast/oduvodneni//DilA-sirsi_vztahy_1_2.pdf>.

⁴ WOKOUN, R., ČERVENÝ, M., et al. *Ekonomika v prostoru - svět, střední Evropa, EU, OECD, ČR*. Praha : Linde, 2008. s. 150.

⁵ MEJSTRÍK, J. *Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání do/z hlavního města Prahy. Analýza základních charakteristik a vývoje* [online]. Praha : Útvar rozvoje hlavního města Prahy - odbor strategické koncepce, 2010 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.urm.cz/cs/clanek/301/dojizdka-a-vyjidka-do-zamestnani-do-z-hl-m-prahy>>.

⁶ *Zpráva o politice, stavu a vývoji životního prostředí. Česká republika*. Praha : Ministerstvo životního prostředí ČR, 2005. s. 149.

Vývoj údajů za posledních cca 10 let uvádí následující tabulka.

Tabulka 1: Celková dojíždka a vyjíždka za prací do/z hl. města Prahy^{7,8,9}

Zdroj/Rok	Dojíždka	Vyjíždka	Saldo
	celkem	celkem	
(počet osob v tisících)			
SLDB/2001	163,1	29,4	133,7
VŠPS/2001	11,7	24,2	87,5
VŠPS/2003	115,7	20,2	95,5
VŠPS/2006	140,9	20,6	120,3
VŠPS/2007	139,0	22,3	116,7
VŠPS/2009	141,0	16,2	124,8
VŠPS/2010	148,5	22,1	126,4

Poznámka: Údaje v roce 2001 se liší díky jiné metodice obou statistických šetření.

Z uvedené tabulky vyplývá, že počet dojíždějících osob do Prahy do zaměstnání se za posledních deset let zvýšil cca o 25 %. BRINKE¹⁰ uvádí, že v České republice společně s Maďarskem (a z velké míry k tomu přispívá právě Praha a Středočeský kraj) je nejvyšší mobilita obyvatelstva ze všech postkomunistických států střední Evropy.

Další tabulka uvádí procentuální vyjádření dojíždky do Prahy z různých krajů ČR.

⁷ MEJSTRÍK, J. *Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání do/z hlavního města Prahy. Analýza základních charakteristik a vývoje* [online]. Praha : Útvar rozvoje hlavního města Prahy - odbor strategické koncepce, 2010 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.urm.cz/cs/clanek/301/dojizdka-a-vyjizdka-do-zamestnani-do-z-hl-m-prahy>>.

⁸ *Výběrové šetření pracovních sil* [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/vykazy/vykazy.nsf/i/vyberove_setreni_pracovnich_sil>.

⁹ MEJSTRÍK, J. *Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání do/z hlavního města Prahy. Analýza základních charakteristik a vývoje* [online]. Praha : Útvar rozvoje hlavního města Prahy - odbor strategické koncepce, 2010 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.urm.cz/cs/clanek/301/dojizdka-a-vyjizdka-do-zamestnani-do-z-hl-m-prahy>>.

¹⁰ BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 1999. s. 29.

Tabulka 2: Dojížd'ka do zaměstnání z krajů ČR¹¹

Kraj dojížd'ky	Rok										Průměr
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2009	2010	
	(počet osob v tisících)										
Středočeský	78,0	76,8	61,7	82,8	82,7	85,2	95,9	92,2	99,1	99,4	85,37
Ústecký	6,3	7,5	6,1	3,8	6,9	6,3	8,6	9,0	5,8	10,9	7,12
Jihočeský	4,2	4,6	4,3	3,7	5,6	5,1	5,3	5,9	6,5	6,2	5,13
Jihomoravský	4,6	4,9	3,5	4,8	5,2	5,9	4,9	6,4	5,4	5,0	5,06
Vysočina	3,9	2,5	2,3	3,8	2,6	3,8	3,3	4,6	3,3	4,3	3,46
Královéhradecký	1,0	2,0	2,3	4,1	2,9	1,8	2,8	2,7	3,4	4,2	2,72
Plzeňský	4,0	2,7	2,7	2,2	3,1	2,0	3,5	3,4	2,9	3,5	3,00
Moravskoslezský	2,5	2,6	3,7	5,2	5,4	5,2	4,8	3,3	3,9	3,3	4,01
Olomoucký	1,6	1,1	1,7	2,7	2,3	3,0	3,7	3,4	2,6	3,3	2,54
Pardubický	1,8	3,0	2,4	1,1	2,1	3,2	4,0	3,2	3,6	3,1	2,74
Zlínský	1,7	1,9	1,5	1,6	3,2	2,7	1,7	1,9	1,8	2,4	2,02
Karlovarský	0,8	1,2	2,2	1,4	1,1	1,1	1,1	1,7	1,8	1,9	1,44
Liberecký	2,2	1,4	2,2	1,9	1,3	2,6	1,3	1,3	0,9	1,0	1,60
Dojížd'ka celkem	112,6	112,2	96,7	119,1	124,3	128,0	140,7	139,0	141,0	148,5	126,22

Nejvíce dojíždějících do Prahy za práci je logicky právě ze Středočeského kraje, který je zároveň největším dodavatelem pracovních sil pro hlavní město. Mezi Středočeským krajem a Prahou tak funguje intenzivní vazba a tzv. „klasický model suburbanizačních vazeb mezi jádrem aglomerace a jeho okolím“.¹² Za posledních deset let stoupla dojížd'ka za práci ze Středočeského kraje do Prahy o více jak 20 tisíc osob, na počátku roku 2010 to bylo skoro 100 tisíc osob. Převážná část těchto osob dojíždí do Prahy denně.

Tabulka 3 pak obsahuje údaje o dojíždějících z vybraných okresů Středočeského kraje. Z té jednoznačně vyplývá, že nejčastěji lidé dojíždějí z okresu Praha-východ (2010), který postupně předhonal okres Praha-západ. To znamená, že každý šestý až sedmý dojíždějící má bydliště na území okresu Praha-východ. Okresy Praha-východ, Praha-západ a Kladno jsou území, odkud celkově dojíždí nejvíce lidí do Prahy za práci. Celkem je to 40 % všech dojíždějících osob za práci do hlavního města.

¹¹ MEJSTRÍK, J. *Dojížd'ka a vyjížd'ka do zaměstnání do/z hlavního města Prahy. Analýza základních charakteristik a vývoje* [online]. Praha : Útvar rozvoje hlavního města Prahy - odbor strategické koncepce, 2010 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.urm.cz/cs/clanek/301/dojizdka-a-vyjazdka-do-zamestnani-do-z-hl-m-prahy>>.

¹² MEJSTRÍK, J. *Dojížd'ka a vyjížd'ka do zaměstnání do/z hlavního města Prahy. Analýza základních charakteristik a vývoje* [online]. Praha : Útvar rozvoje hlavního města Prahy - odbor strategické koncepce, 2010 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.urm.cz/cs/clanek/301/dojizdka-a-vyjazdka-do-zamestnani-do-z-hl-m-prahy>>.

Tabulka 3: Počet dojíždějících osob z vybraných okresů Středočeského kraje do Prahy¹³

Území dojížděky	Rok					Podíl na celkové dojížděce 2010 v %	Index vývoje 2010/2001 v %
	2001	2003	2006	2009	2010		
	(počet osob v tisících)						
Středočeský kraj celkem	75,9	82,8	95,9	98,6	99,4	66,9	131,0
Okresy:							
Praha - východ	13,5	15,8	16,3	21,9	23,6	15,9	174,8
Praha - západ	16,7	16,2	18,8	22,2	20,0	13,5	119,8
Kladno	13,1	16,2	16,6	14,8	15,2	10,2	116,0
Mělník	5,5	7,4	8,1	8,0	6,9	4,6	125,5
Benešov	3,8	4,6	6,2	5,2	6,2	4,2	163,2
Kolín	4,5	4,5	11,3	5,4	5,9	4,0	131,1
Beroun	3,8	4,8	6,6	8,3	5,6	3,8	147,4
Ostatní okresy	15,0	13,3	12,0	12,8	16,0	10,8	106,7

Naopak z Prahy vyjíždí za prací kolem 20 tisíc osob, což je dlouhodobě stabilní číslo. Z tohoto počtu 80 % osob cestuje do Středočeského kraje. Porovnáme-li počty vyjíždějících a příjíždějících osob z Prahy a do Prahy, je možné konstatovat, že v roce 2010 připadalo 6,7 příjíždějících osob na 1 osobu vyjíždějící.¹⁴

Uvedené podrobné údaje o pracovní mobilitě obsahují nejen počty cestujících veřejné hromadné dopravy, ale i uživatele osobních automobilů. Tyto údaje jsou důležité pro pochopení vzájemné provázanosti Prahy a Středočeského kraje v oblasti každodenní dopravy.

Co se týče veřejné hromadné dopravy, tak bohužel na území Středočeského kraje fungují dva integrované dopravní systémy (dále jen IDS), které nejsou zcela koordinované. PID pod správou Magistrátu hl. města Prahy a SID pod správou Středočeského kraje. Tyto dva IDS si v některých místech konkurují, místo aby se vhodně doplňovaly. Tento stav je mimo jiné způsoben tím, že správu vykonávají v různých termínech volené politické reprezentace, které asi bohužel nemají dostatečnou motivaci se vzájemně dohodnout na jednotné koncepci veřejné dopravy v kraji. Na území hlavního města Prahy navíc existuje systém městské hromadné dopravy (dále jen MHD).

¹³ MEJSTŘÍK, J. *Dojížděka a vyjížděka do zaměstnání do/z hlavního města Prahy. Analýza základních charakteristik a vývoje* [online]. Praha : Útvar rozvoje hlavního města Prahy - odbor strategické koncepce, 2010 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.urm.cz/cs/clanek/301/dojizdka-a-vyjizdka-do-zamestnani-do-z-hl-m-prahy>>.

¹⁴ MEJSTŘÍK, J. *Dojížděka a vyjížděka do zaměstnání do/z hlavního města Prahy. Analýza základních charakteristik a vývoje* [online]. Praha : Útvar rozvoje hlavního města Prahy - odbor strategické koncepce, 2010 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.urm.cz/cs/clanek/301/dojizdka-a-vyjizdka-do-zamestnani-do-z-hl-m-prahy>>.

2.1.1 Charakteristika Středočeského kraje

Středočeský kraj, který leží uprostřed Čech a obklopuje hlavní město Prahu, je největším ze všech krajů v České republice. S rozlohou 11 015 km² zabírá celkem 14 % území státu a je skoro dvakrát větší než průměrná rozloha ostatních krajů. Středočeský kraj sousedí téměř se všemi českými kraji, kromě kraje Karlovarského a kraji moravskými. Krajský úřad Středočeského kraje sídlí v Praze.¹⁵

Středočeský kraj je územně samosprávnou jednotkou a zároveň i regionem soudržnosti Evropské unie a pro statistické účely Eurostatu tvoří statistickou jednotku NUTS 2.

Z administrativního hlediska je Středočeský kraj rozdělen celkem na 26 územně samosprávných celků tzv. obcí s rozšířenou působností (dále jen ORP), které jsou následující: Benešov, Beroun, Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, Čáslav, Černošice, Český Brod, Dobříš, Hořovice, Kladno, Kolín, Kralupy nad Vltavou, Kutná Hora, Lysá nad Labem, Mělník, Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště, Neratovice, Nymburk, Poděbrady, Příbram, Rakovník, Říčany, Sedlčany, Slaný, Vlašim a Votice. Níže uvedené mapy znázorňují jednotlivé územně samosprávné celky a okresy Středočeského kraje, do kterých patří celkem 12 následujících okresů: Benešov, Beroun, Kladno, Kolín, Kutná Hora, Mělník, Mladá Boleslav, Nymburk, Praha-východ, Praha-západ, Příbram, Rakovník.

Obrázek 1: Mapa územně samosprávných celků Středočeského kraje¹⁶



¹⁵ *Informace o Středočeském kraji* [online]. Středočeský kraj, 2008 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://kr-stredocesky.cz/portal/stredocesky-kraj/informace-o-kraji/>>.

¹⁶ *Informace o Středočeském kraji* [online]. Středočeský kraj, 2008 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://kr-stredocesky.cz/portal/stredocesky-kraj/informace-o-kraji/>>.

Obrázek 2: Mapa okresů Středočeského kraje¹⁷



V roce 2012 měl Středočeský kraj celkem 1 288 945 obyvatel.¹⁸ Nejvíce obyvatel žije v okrese Kladno (skoro 160 tisíc), nejméně naopak v okrese Rakovník (cca 55 tisíc).¹⁹ Nejvyšší hustota zalidnění je tradičně v okresech Kladno, Praha-západ či Mělník, kde dosahuje více jak 140 obyvatel na km². V okrese Kladno je dokonce hustota zalidnění vyšší než 200 obyvatel/km². Okresy Praha-východ, Praha-západ společně s okresy Kladno a Mělník a částmi některých dalších okresů např. Kolín či Beroun tvoří tzv. metropolitní zázemí hlavního města a mají silné sociálně-ekonomické a dopravní vazby na Prahu. Nízká hustota zalidnění (pod 70 obyvatel na km²) je naopak v okresech Benešov, Rakovník a Příbram.²⁰

Celkem se ve Středočeském kraji v roce 2011 nacházelo 1145 obcí.²¹ Stejně jako většina území ČR je Středočeský kraj charakteristický velkou sídelní rozdrobeností a má vysoké zastoupení malých obcí. Velikostní skupiny obcí ve Středočeském kraji obsahuje následující tabulka. Z ní vyplývá, že nejvíce obcí Středočeského kraje má 200 až 499 obyvatel.

¹⁷ *Informace o Středočeském kraji* [online]. Středočeský kraj, 2008 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://kr-stredocesky.cz/portal/stredocesky-kraj/informace-o-kraji/>>.

¹⁸ *Krajská správa ČSÚ pro Středočeský kraj* [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/home>>.

¹⁹ *Demografická příručka 2011* [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/p/4032-12>>.

²⁰ *Informace o Středočeském kraji* [online]. Středočeský kraj, 2008 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://kr-stredocesky.cz/portal/stredocesky-kraj/informace-o-kraji/>>.

²¹ *Demografická ročenka krajů 2002 a 2011* [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/publ/4027-12-r_2012>.

Tabulka 4: Velikostní skupiny obcí ve Středočeském kraji v letech 2002 - 2011²²

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet obcí	1 148	1 146	1 146	1 146	1 146	1 146	1 146	1 145	1 145	1 145
v tom s počtem obyvatel:										
0 - 199	305	298	290	285	278	272	261	257	248	239
200 - 499	412	409	414	411	411	413	410	404	402	401
500 - 999	249	255	254	258	259	258	260	259	266	271
1 000 - 4 999	150	152	154	156	160	164	177	187	191	197
5 000 - 19 999	27	27	29	31	33	34	33	33	33	32
20 000 - 49 999	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
50 000 - 99 999	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
100 000 +	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Velké zastoupení malých obcí klade samozřejmě vysoké nároky na místní samosprávu při zajišťování základních služeb pro obyvatelstvo, které zahrnují i dopravní obslužnost těchto sídel. Obce zajišťují svou dopravní obslužnost v kooperaci s krajským úřadem.

Středočeský kraj patří mezi rozvíjející se regiony. Strategie regionálního rozvoje ČR konstatuje, že Středočeský kraj má významný růstový potenciál související s polohou Prahy uvnitř tohoto regionu.²³ Do růstových center pak strategie řadí území a okresy jako např. Praha-východ, Praha-západ, Mladá Boleslav, případně i potencionální růstová centra jako Kolín, Kladno nebo Beroun. Středočeský kraj je také typický rozvojem služeb a průmyslové produkce, které přímo souvisí s Prahou. Staví se zde např. obchodní centra, výzkumná pracoviště a bohužel i mnoho logistických center.²⁴ Na území kraje se také nachází několik podniků celostátního významu, mezi něž můžeme zařadit např. ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav či TPCA Czech, s.r.o., Kolín.

Středočeský kraj se od ostatních krajů České republiky z hlediska dopravní dostupnosti a obslužnosti svého území zcela liší, můžeme ho ve srovnání s ostatními regiony dokonce nazvat atypickým. Středočeský kraj nemá vlastní hlavní statutární město, sídlo kraje je v Praze, která leží v přímém centru Středočeského kraje.

²² *Demografická ročenka krajů 2002 a 2011* [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/publ/4027-12-r_2012>.

²³ *Strategie regionálního rozvoje České republiky na roky 2007 - 2013* [online]. Praha : MMR ČR, 2008 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.mmr.cz/cs/Podpora-regionu-a-cestovni-ruch/Regionalni-politika/Koncepce-Strategie/Strategie-regionalniho-rozvoje-Ceske-republiky-na>>.

²⁴ *Strategie regionálního rozvoje České republiky na roky 2007 - 2013* [online]. Praha : MMR ČR, 2008 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.mmr.cz/cs/Podpora-regionu-a-cestovni-ruch/Regionalni-politika/Koncepce-Strategie/Strategie-regionalniho-rozvoje-Ceske-republiky-na>>.

V současné době stále není kompletně dobudován Pražský okruh. Výrazný problém kraje vidí WOKOUN s ČERVENÝM²⁵ i v chybějícím propojení okresních měst kraje prostřednictvím tzv. krajského okruhu Středočeského kraje, který by propojoval nejvýznamnější centra kraje. Navíc zmiňují vážný problém, který se ovšem netýká pouze Středočeského kraje, nýbrž i ostatních krajů České republiky, a to je zajištění dostatečné dopravní obslužnosti venkovských sídel a to především v oblastech vnitřní periferie. Vnitřní periferie je charakteristická právě velkou sídelní rozdrobeností a v rámci Středočeského kraje se vyskytuje především na jeho okrajích. Stejně tak je mnoha odbornými studii potvrzeno, že veřejná hromadná doprava je kvůli malé poptávce občanů ekonomicky nejméně efektivní právě v oblastech rozdrobeného osídlení.²⁶ Významný problém však tkví ve skutečnosti, že tato poptávka je sice z hlediska kvantity malá, ale z hlediska síly potřeby opravdu vysoká. Jedná se především o starší generace, děti a mládež, které nemají možnost vlastní automobilové dopravy a přitom musí realizovat cesty za základními potřebami, do školy či k lékaři. Protože je však těchto obyvatel relativně málo, je zde veřejná doprava vysoce ztrátová. Kromě kraje tak musí přispívat na provoz těchto autobusových linek i obecní úřady, které hradí provozovatelům tzv. prokazatelnou ztrátu.²⁷

Obecně je ale poloha Středočeského kraje (s výjimkou již zmíněných periferních oblastí) ve srovnání s ostatními kraji mimořádně výhodná a to i díky husté dopravní síti. Bohužel je tato síť zároveň nejpřetíženější dopravní síť v celé České republice. Do hlavního města vedou přes území Středočeského kraje radiálně uspořádané hlavní železniční síť a tranzitní silniční síť.²⁸ Podle WOKOUNA²⁹ je veškerá dopravní infrastruktura v kraji vzhledem k radiální orientaci železničních tratí i dálnic a hlavních silnic výrazně koncentrovaná a orientovaná na Prahu.

Následující mapa představuje železniční síť ve Středočeském kraji. Mapa silniční a dálniční sítě je obsažena v příloze I.

²⁵ WOKOUN, R., ČERVENÝ, M., et al. *Ekonomika v prostoru - svět, střední Evropa, EU, OECD, ČR*. Praha : Linde, 2008. s. 151.

²⁶ MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Praha : Česká geografická společnost, Edice Geographica, 2010. s. 25.

²⁷ TICHÝ, J. *Dopravní obslužnost* [online]. Praha : ČVUT v Praze, Fakulta dopravní, ČSAD Praha holding a.s., 2010 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://k613.fd.cvut.cz/storage/osnovy/14_pe_03_obslužnost.pdf>.

²⁸ *Informace o Středočeském kraji* [online]. Středočeský kraj, 2008 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://kr-stredocesky.cz/portal/stredocesky-kraj/informace-o-kraji/>>.

²⁹ WOKOUN, R., ČERVENÝ, M., et al. *Ekonomika v prostoru - svět, střední Evropa, EU, OECD, ČR*. Praha : Linde, 2008. s. 151.

Obrázek 3: Schéma železniční sítě ve Středočeském kraji³⁰



Na území Středočeského kraje fungují dva IDS. PID a SID, které nejsou zcela propojené. Velké množství obyvatel Středočeského kraje využívá k přepravě osobní automobil. V tomto regionu bylo v roce 2010 registrováno celkem 578 338 osobních automobilů, což je hned po Praze nejvyšší počet v celé České republice.³¹

2.1.2 Charakteristika hlavního města Prahy

Praha je hlavní a zároveň největší město České republiky. Rozkládá se na 496 km², což představuje pouze 0,6 % území ČR.³² Praha měla v roce 2011 (k 1. červenci) celkem 1 237 943 obyvatel.³³ Pražská metropolitní oblast má zhruba 2 miliony obyvatel.³⁴ Praha je považována za jedno z neatraktivnějších měst v Evropě, a proto je cílem mnoha zahraničních i tuzemských turistů. V roce 2011 zavítalo do

³⁰ *Mapa tratí* [online]. Praha : České dráhy, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.cd.cz/stredocesky-kraj/mapa-trati/-7387/>>.

³¹ *Regionální statistiky. Vybrané ukazatele podle krajů v roce 2010* [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/regiony_mesta_obce_souhrn>.

³² *Charakteristika hlavního města Prahy* [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/xa/redakce.nsf/i/charakteristika_hl_m_prahy>.

³³ *Demografická ročenka měst 2002 a 2011* [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/p/4018-12>>.

³⁴ *Databáze Eurostatu* [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://apl.czso.cz/pll/eutab/html.h>>.

Prahy přes 5 miliónů hostů.³⁵ Zahraniční turisté tvoří celkem 90 % všech návštěvníků v Praze a nejčastěji přijíždějí z Británie a Německa.³⁶ Hlavní město také představuje významné centrum kongresové turistiky. Cestovní ruch je tedy významnou oblastí ekonomiky hlavního města a zároveň představuje i určitou zátěž pro dopravu a její systém v Praze. Praha má oboustranné regionální dopravní vazby na Středočeský kraj a vykazuje významnou dojížděku i z území celé ČR. Hlavní město představuje největší dopravní uzel, který propojuje ostatní kraje republiky. Nachází se zde významný mezinárodní železniční uzel. Obecně je v poslední době podporována železniční doprava na evropské úrovni - tedy vlaky Eurocity a utlumována doprava na méně využívaných trasách. Příměstské vlaky jsou integrovány do PID. Praha je též centrálním bodem všech dálničních tras. Bohužel město stále vykazuje vysokou intenzitu automobilové dopravy v centru města, neboť ještě nejsou dokončeny celé objízdne silniční trasy kolem Prahy a vnitřního města.

Praha disponuje dobře fungujícím systémem levné městské hromadné dopravy, která čítá metro, tramvaje a autobusy. Tato síť patří mezi nejhustší v Evropě. Metro tvoří páteř MHD a má délku přibližně 60 km. Denně přepraví přes milion cestujících.³⁷ Tramvajové tratě jsou dlouhé cca 142 km. Provoz MHD zajišťuje Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s., který je stoprocentně vlastněn městem. Ročně vozy MHD přepraví více jak 1 miliardu cestujících (za rok 2011 je to přesně 1 136 900 000 mil. cestujících)³⁸ a ujedou cca 1650 miliónů km.³⁹ Městská hromadná doprava je součástí Pražské integrované dopravy, což je moderní integrovaný dopravní systém hromadné dopravy osob, který se postupně buduje na území hlavního města Prahy a na území Středočeského kraje. Zahrnuje metro, tramvaje, železnici, městské a příměstské autobusové linky, lanovku a přívozy. Tento systém je postupně integrován společnými přepravními a tarifními podmínkami a jednotným dopravním řešením včetně koordinace

³⁵ *Praha ve statistikách* [online]. Praha : Prague Welcome, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.praguewelcome.cz/cs/infocentrum-b2b/info-servis/praha-ve-statistikach/>>.

³⁶ *Charakteristika hl. města Prahy* [online]. Praha : CzechTrade, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/charakteristika-hlavniho-mesta-prahy-7279.html>>.

³⁷ *Metro* [online]. 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.praha.eu/jnp/cz/home/doprava_v_praze/mhd/metro/index.html>.

³⁸ *Ročenka dopravy 2011* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy ČR, 2011 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2011/rocenka/htm_cz/cz11_530117.html>.

³⁹ *Charakteristika hlavního města Prahy* [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/xa/redakce.nsf/i/charakteristika_hl_m_prahy>.

jízdních řádů.⁴⁰ PID je provozována do vzdálenosti přibližně 35 km od hranic Prahy. Dopravně obsluhuje přibližně 240 obcí a zahrnuje tak významnou část Středočeského kraje. Organizátorem PID je Ropid, jehož zřizovatelem je pak hlavní město Praha, které spolupracuje se Středočeským krajem. Praha má vlastní mezinárodní letiště, které bohužel dosud není přímo napojeno na metro. Obecně je napojení letiště na městskou hromadnou dopravu hojně diskutovaným tématem, náklady se však odhadují až na cca 40 mld. Kč.

Hlavní město Praha bere hromadnou dopravu, dopravní infrastrukturu a její zkvalitňování za svou prioritu s cílem ulehčit především osobními automobily dopravně přetíženému centru města. V hlavním městě stále roste počet registrovaných osobních automobilů, i když již ne takovou rychlostí jako dříve. V roce 2010 bylo v Praze registrováno celkem 649 707 osobních automobilů.⁴¹

2.2 Suburbanizace na území Středočeského kraje

Suburbanizace je fenomén, který se v České republice postupně a s narůstající tendencí objevuje zhruba v posledních dvaceti letech. KAŠPAROVÁ s PŮČKEM⁴² dokonce v souvislosti s tímto procesem uvádí, že suburbanizace je v současné době nejvýraznějším rysem aktuálního vývoje sídelní struktury České republiky. Suburbanizace v zásadě znamená rozpínání měst do jejich přilehlého okolí, které zahrnuje venkovskou a přírodní krajinu, a jedná se často o výstavbu značně roztroušenou, rozvolněnou a rozptýlenou.⁴³ MUSIL⁴⁴ charakterizuje suburbanizaci jako proces, který vedl k snižování počtu lidí bydlících ve vnitřních částech města a jejich stěhování do nových čtvrtí rodinných domů na okrajích a později za okraje měst. Suburbanizaci tradičně dělíme na rezidenční (výstavba obytných domů) a komerční (přesun průmyslových, obchodních a jiných aktivit - např. výstavba logistických center).

⁴⁰ *Městská hromadná doprava* [online]. 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.praha.eu/jnp/cz/home/doprava_v_praze/mhd/index.html>.

⁴¹ *Regionální statistiky. Vybrané ukazatele podle krajů v roce 2010* [online] Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10] Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/regiony_mesta_obce_souhrn>.

⁴² KAŠPAROVÁ, L., PŮČEK, M., et al. *Kohezní politika: Osídlení v České republice. Partnerství měst a venkova*. 1. vyd. Praha, Brno : Ministerstvo pro místní rozvoj, Ústav územního rozvoje, 2009. s. 64.

⁴³ SÝKORA, L. Suburbanizace a její důsledky: Výzva pro výzkum, usměrňování rozvoje území a společenskou angažovanost. *Sociologický časopis*. 2003, roč. 39, č. 2, s. 56-57.

⁴⁴ HORSKÁ, P., MAUR, E., MUSIL, J. *Zrod velkoměsta: urbanizace českých zemí a Evropa*. 1. vyd. Praha : Paseka, 2002. s. 33.

Do poloviny 90. let 20. století byl zaznamenáván opačný trend, kdy se stále zvyšoval podíl obyvatel žijících ve městech, a to především v okresních městech nad 10 tisíc obyvatel. U nejmenších venkovských sídel docházelo díky migraci obyvatelstva do měst k vyliďňování. Města tak populačně rostla, a to i díky tomu, že k nim byly administrativně připojovány venkovské obce v městských aglomeracích. Suburbanizace v prostředí České republiky přichází s ekonomickou, politickou a sociální transformací a souvisí též s mnohými globálními procesy.⁴⁵

Proces suburbanizace, který spočívá ve změně prostorového rozmístění obyvatel, je úzce spojen s problematikou dopravní obslužnosti daných území. Vztah suburbanizace a dopravy je oboustranný. Suburbanizace byla významně podpořena právě rozvojem dopravy a dopravní infrastruktury a tento rozvoj zpětně podpořil pokračování procesu suburbanizace. Důležitou podmínkou suburbánního rozvoje je dobrá dopravní dostupnost a infrastruktura. Významná je ovšem i atraktivita lokality spočívající v kvalitním životním prostředí.⁴⁶ To často znamená, že se suburbánní rozvoj soustředí do oblastí, které nejsou z hlediska dopravní infrastruktury či dopravní obslužnosti dobře vybavené, což je případ i některých oblastí Středočeského kraje. Nejedná se však pouze o místa ve vnitřní periferii, ale často i o území v suburbánní zóně, které těsně sousedí s hlavním městem. To je samozřejmě problém, protože přestože většina těchto obyvatel jezdí autem, tak jsou zde vždycky skupiny, pro které je veřejná doprava nutná. URBÁNKOVÁ s OUŘEDNÍČEK⁴⁷ uvádí, že suburbanizované obce v zázemí Prahy mají až 70 % zastoupení cest autem a naopak periferní obce, ve kterých se do roku 2001 nerealizovala rozsáhlejší suburbánní výstavba, a větší města mimo železniční tratě, mají podstatně vyšší zastoupení cest autobusovou dopravou. Nárůst automobilové dopravy navíc přináší přetížení dopravních cest, což se významně projevuje v narušené dopravní plynulosti a tvorbě kongescí. K tomu se přidává i ekologické zatížení. Přitom ze šetření MARADY s KVĚTONĚM⁴⁸ vyplývá, že nejlépe dopravně obsluhované obce (veřejnou dopravou)

⁴⁵ MAJEROVÁ, V., HEROVÁ, I. *Český venkov 2008: proměny venkova*. 1. vyd. Praha : Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta, 2009. s. 13-14.

⁴⁶ URBÁNKOVÁ, J., OUŘEDNÍČEK, M. Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu. In *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Praha : Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje. 2006. s. 81.

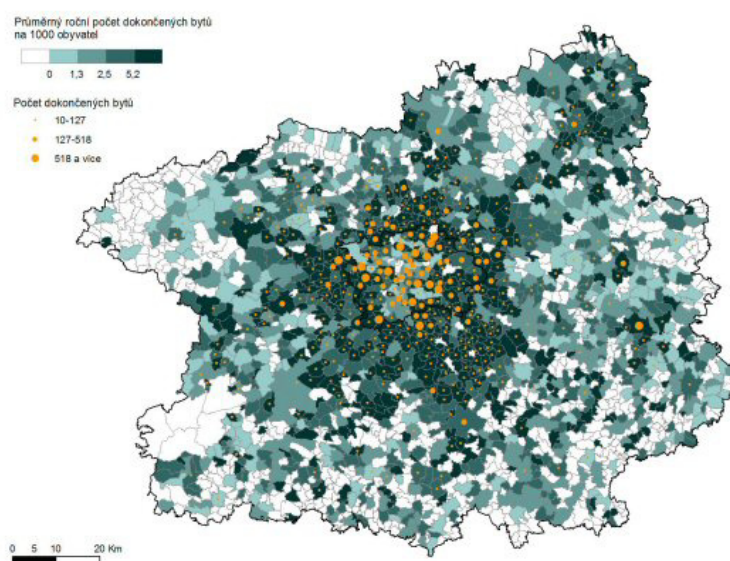
⁴⁷ URBÁNKOVÁ, J., OUŘEDNÍČEK, M. Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu. In *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Praha : Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje. 2006. s. 88.

⁴⁸ MARADA, M., KVĚTOŇ, V. *Rozdíly v dopravní obslužnosti v regionech českého venkova*. [online] Praha : Triada, 2013 [cit. 2013-01-10] Dostupné z WWW: <<http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6470710>>.

jsou umístěny v zázemí velkých měst v tzv. nepřímo urbanizovaném venkově (ty se často nacházejí na hranicích suburbánní zóny). Ne vždy jsou však tyto spoje dostatečně využívané a není výjimkou, že autobusy jezdí prázdné, protože většina nových obyvatel využívá právě osobní automobily.

Následující mapy a tabulka ilustrují vývoj procesu suburbanizace a intenzitu bytové výstavby v Praze a Středočeském kraji v letech 2004 - 2007.

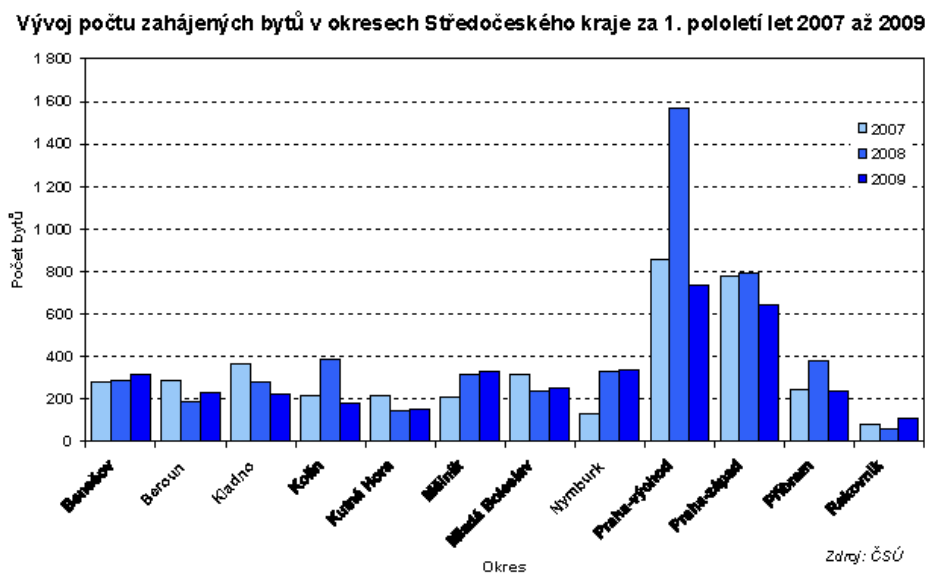
Obrázek 4: Mapa intenzity bytové výstavby v Praze a Středočeském kraji v letech 2004 - 2007⁴⁹



*Poznámka: Pouze byty dokončené v nových rodinných a bytových domech. *Průměrný roční počet dokončených bytů na 1000 obyvatel. Vztaženo k počtu obyvatel k 1. 3. 2001 (SLDB).*

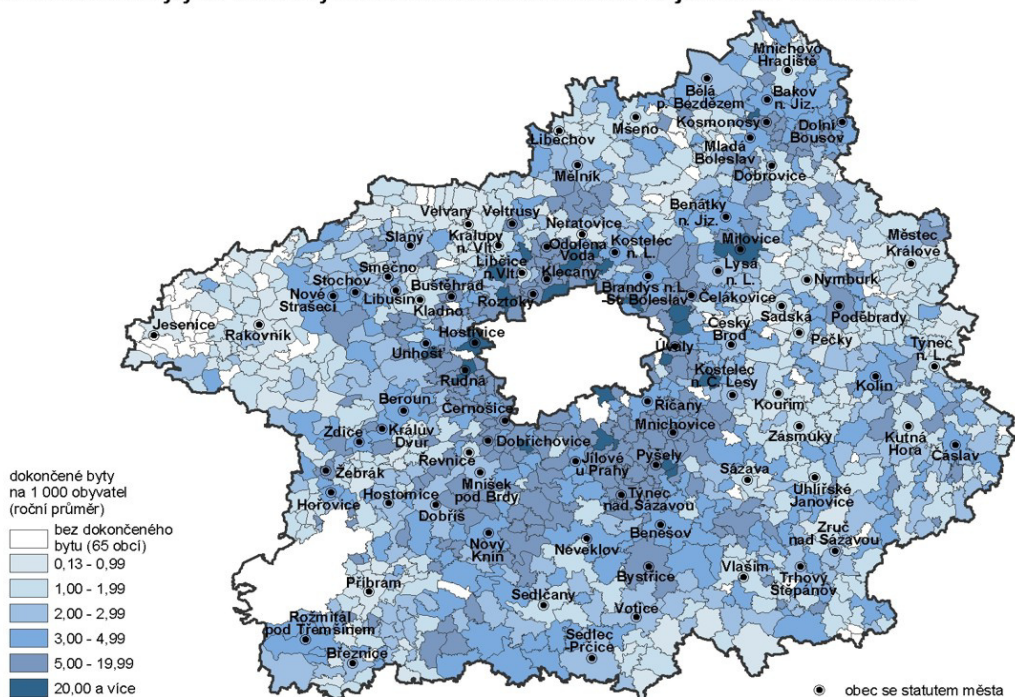
⁴⁹ TEMELOVÁ, J. *Nová bytová výstavba v Praze a ve Středočeském kraji po roce 2000* [online]. Praha, 2009 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.suburbanizace.cz/analyzy_03_nova_bytova_vystavba.htm>.

Graf 1: Vývoj výstavby nových bytů v jednotlivých okresech Středočeského kraje⁵⁰



Obrázek 5: Počet dokončených bytů na 1000 obyvatel ve Středočeském kraji v letech 1998 - 2007⁵¹

15. Dokončené byty na 1 000 obyvatel v obcích Středočeského kraje v letech 1998 až 2007



⁵⁰ Vývoj bytové výstavby ve Středočeském kraji v letech 1998-2007 [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/krajkapitola/13-2107-08-1998_az_2007-12>.

⁵¹ Vývoj bytové výstavby ve Středočeském kraji v letech 1998-2007 [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/krajkapitola/13-2107-08-1998_az_2007-12>.

2.3 Integrovaný dopravní systém IDS

Integrovaný dopravní systém (IDS) představuje systém veřejné dopravy a dopravní obsluhy na vymezeném území. Veřejná doprava pak představuje systém osobní dopravy, jež je provozován za předem určených a vyhlášených přepravních a tarifních podmínek a je přístupný všem zájemcům. VONKA a DRDLA⁵² charakterizují integrovaný dopravní systém jako takový systém, který uspokojí přepravní potřeby obyvatel v určitém regionu pomocí vzájemné prostorové i časové koordinace dopravních prostředků různých druhů dopravy, které fungují v rámci přepravního systému. Jedná se tedy o optimalizaci celého dopravního procesu za účelem větší dostupnosti veřejné dopravy zákazníkům. Veřejná doprava je z velké míry financována z veřejných prostředků a dle „Strategie podpory dopravní obsluhy území“, což je návazný dokument tzv. „Dopravní politiky České republiky pro léta 2005-2013“, je součástí sociální politiky, ale i udržitelného rozvoje sídelních aglomerací a vyváženého regionálního rozvoje.⁵³ Tento dokument navíc zdůrazňuje velký význam veřejné dopravy pro společnost. Hovoří o již zmíněném sociálním, prostorovém a ekologickém významu či významu z hlediska bezpečnosti a vyváženosti regionálního rozvoje.

Veřejná doprava v České republice vychází z následujících právních předpisů:

- zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů,
- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě po železnici a silnici ze dne 23. 10. 2007, které vstoupilo v platnost 3. 12. 2009.

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, který „upravuje v návaznosti na přímo použitelný předpis Evropských společenství postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou

⁵² VONKA, J., DRDLA, P., et al. *Osobní doprava*. 2. vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2004. s. 44.

⁵³ *Strategie podpory dopravní obsluhy území. Návazný dokument tzv. Dopravní politiky České republiky pro léta 2005-2013* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy ČR, 2012 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcr.cz/cs/verejna-doprava/Financni-ucast-statu/Strategie+podpory+dopravni+obsluhy.htm>>.

dopravou“.⁵⁴ Z této definice je zřejmé, že dopravní obslužnost zajišťuje stát, kraj a obce. Zákon navíc vymezuje pojem dopravní obslužnost jako „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“.⁵⁵

Dle tohoto zákona kraje stanovují ve své samostatné působnosti rozsah dopravní obslužnosti většinou formou veřejné železniční dopravy a linkové autobusové dopravy. Kromě toho mohou nad rámec dopravní obslužnosti kraje zajišťovat obslužnost svého území i obce (např. po dohodě s jinými obcemi). Obce i kraje mohou dopravní obslužnost svého území zajišťovat vlastními silami nebo s dopravci uzavírají smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících a to na základě nabídkového řízení.

Veřejnou železniční osobní dopravu na úrovni celého území státu zajišťuje stát, a to prostřednictvím Ministerstva dopravy ČR (dále jen MD). Výši finanční kompenzace za tuto službu stanovuje MD ve spolupráci s Ministerstvem financí. Kraje mají navíc povinnost pracovat ve spolupráci se státem a jednotlivými obcemi na dopravním plánování, jehož výsledkem by měl být tzv. Plán dopravní obslužnosti území, který by měl být zpracováván v horizontu každých 5 let. Tento plán by měl vycházet z páteřních spojů železniční dopravy, kterou objednává a financuje stát. Plán většinou obsahuje rozsah dopravních služeb a výši finanční kompenzace, včetně časových harmonogramů, které se týkají budování IDS a uzavírání smluv s jednotlivými dopravci.

Kraje nebo i obce mohou pro plnění Plánu dopravní obslužnosti území zakládat tzv. organizátora. Ten není dopravcem, tedy veřejnou dopravu neprovozuje, pouze ji zprostředkovává. Organizátor je právnickou osobou, ve které má 100 % majetkovou účast obec nebo kraj. Výběr konkrétního dopravce se řídí zákonem o veřejných

⁵⁴ ČESKO. Zákon č. 194 ze dne 1. července 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 65. Dostupné z WWW: <<http://www.podnikatel.cz/zakony/zakon-o-verejnych-sluzbach-v-preprave-cestujicich-a-o-zmene-dalsich-zakonu/f4096857/>>.

⁵⁵ ČESKO. Zákon č. 194 ze dne 1. července 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 65. Dostupné z WWW: <<http://www.podnikatel.cz/zakony/zakon-o-verejnych-sluzbach-v-preprave-cestujicich-a-o-zmene-dalsich-zakonu/f4096857/>>.

zakázkách.⁵⁶ Dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů se „pro posouzení a hodnocení nabídek použijí příslušná ustanovení zákona o veřejných zakázkách obdobně s tím, že hodnotícím kritériem pro výběr dopravce je pouze ekonomická výhodnost nabídky“.⁵⁷

Objednatel (kraj, obce, např. v zastoupení organizátora) platí dopravcům za veřejné služby finanční kompenzaci, a to na základě dopravcem předloženého finančního modelu, který obsahuje předpokládané náklady, výnosy a zisk. Výpočet kompenzace stanovuje prováděcí právní předpis.

IDS zahrnují více druhů dopravy, jako je doprava regionální, městská či železniční. Často propojují linky více dopravců a cestující jsou v IDS přepravováni podle jednotných přepravních a tarifních podmínek. IDS znamená propojení všech dostupných druhů veřejné dopravy do jednoho celku s jednotnými přepravními podmínkami, jednotným tarifem a jednotným jízdním řádem, čili dopravní koordinace jízdních řádů různých linek, návazností mezi jednotlivými spoji, garantované přestupní vazby, jednotný informační systém včetně propagace a jednotná podoba navigačních prvků v síti.⁵⁸ Základní dokument dopravní politiky v ČR s názvem „Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013“ hovoří o rozvoji městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS jako zásadní otázky české dopravní politiky.⁵⁹

V praxi IDS zahrnuje dopravu železnicí, tramvají, metrem, autobusy, trolejbusy, lanovkami ale i plavidly. Často je jeho součástí i integrace a návaznost na osobní automobilovou či cyklistickou dopravu. Kombinovaná přeprava, jež obsahuje návaznost individuální automobilové dopravy na veřejnou hromadnou dopravu, se ve zkratce nazývá P+R (park and ride - zaparkuj a jeď). Spočívá ve výstavbě a fungování záchytných parkovišť v blízkosti stanic metra a železničních či autobusových nádraží. P+R výrazně podporuje užívání veřejné dopravy a IDS. Možnými variantami jsou též systémy B+R (bike and ride - možnost zaparkovat kolo) a K+R (kiss and ride - možnost

⁵⁶ ČESKO. Zákon č. 137 ze dne 14. března 2006 o veřejných zakázkách ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2006. Dostupné z WWW: <<http://www.podnikatel.cz/zakony/zakon-c-137-2006-sb-o-verejnych-zakazkach/uplne/>>.

⁵⁷ ČESKO. Zákon č. 194 ze dne 1. července 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 65. Dostupné z WWW: <<http://www.podnikatel.cz/zakony/zakon-o-verejnych-sluzbach-v-preprave-cestujicich-a-o-zmene-dalsich-zakonu/f4096857/>>.

⁵⁸ DRÁPAL, F. *Co je a co není integrovaná doprava* [online]. 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://ids.zastavka.net/id-uvod/>>.

⁵⁹ *Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy ČR, 2005 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf>.

krátkého zaparkování za účelem vystoupení spolujezdce při sdílených jízdách). V rámci jednoho IDS může dopravní obslužnost zajišťovat více dopravců najednou. Jízdní řády jejich linek jsou vzájemně optimalizovány. Cílem IDS je, aby cestující mohli v celém systému používat jednotné jízdenky bez ohledu na použitý dopravní prostředek či dopravce. To, jak a nakolik jsou jednotlivé IDS integrovány, záleží na konkrétním systému.

Na principu IDS funguje i většina systémů MHD či doprava na železnici. IDS jako takový však většinou představuje rozšíření dopravního systému za hranice daného města, přičemž často integruje více dopravních systémů - tedy např. MHD, železniční dopravu, příměstskou autobusovou dopravu atd. V současných IDS se nejčastěji používá zónový či pásmový tarif. Pásmový tarif, který používá PID, je výhodnější právě u regionů s jednou městskou aglomerací. Doprava je zde založena na radiálních přepravních proudech a od hlavního města se paprskovitě rozbíhá až do okrajů daného regionu. Zónový tarif, který využívá Středočeský kraj v místech vzdálenějších od hlavního města, rozděluje území na jednotlivé zóny. Tento systém je obecně vhodnější pro oblasti s více regionálními centry.

Výhodou integrované dopravy jsou nižší náklady na její provoz a současný větší rozsah provozu.⁶⁰ Jízdní řády jsou totiž koordinovány z jednoho místa, což má za následek zrušení souběhů různých druhů dopravy. Východiskem pro tvorbu IDS by měla být železniční doprava, která je daná a nedá se již změnit. Na IDS spolupracují jednotliví dopravci a kraje, města a obce, které zároveň poskytují dotace. O organizaci provozu IDS se ve většině případů stará nezávislý koordinátor (organizátor) IDS. Koordinátor je právnickou osobou a jménem obce nebo kraje uzavírá smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících.⁶¹ Některé IDS se navzájem překrývají či doplňují. Vycházejí totiž ze spádových center dopravy, což bývají krajská či velká města kraje. K překrývání dochází např. u měst České Budějovice - Tábor, Jablonec - Liberec či Pardubice - Hradec Králové. Např. v kraji Vysočina, kde není přirozené velké spádové město a vyskytuje se zde více menších regionálních center, ani IDS neexistuje.

⁶⁰ DAMBORSKÝ, M., et al. *Výsledky odborné studie - Systémy veřejné dopravy v krajích České republiky* [online]. Praha : MasterCard česká centra rozvoje, 2012 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.centrazvoje.cz/dokument/vyhlaseni-2012/Vysledky%20studie%20MasterCard%20ceska%20centra%20rozvoje%202012.pdf>>.

⁶¹ ČESKO. Zákon č. 194 ze dne 1. července 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 65. Dostupné z WWW: <<http://www.podnikatel.cz/zakony/zakon-o-verejnych-sluzbach-v-preprave-cestujicich-a-o-zmene-dalsich-zakonu/f4096857/>>.

V současné době je ve větší míře IDS realizován v 10 ze 14 krajů v ČR. Zatím v dostatečném rozsahu nefunguje v Ústeckém, Zlínském, Jihočeském kraji a na Vysočině. „Úplného pokrytí území kraje lze nalézt v 7 krajích. Pokrytí v Moravskoslezském kraji dosahuje sice jen 75 % území, na tomto území však žije 95 % obyvatel. V Plzeňském kraji je do IDS zahrnuto 196 obcí z celkového počtu 501. Počet obyvatel v těchto obcích zahrnuje více než polovinu obyvatel kraje.“⁶²

V jednotlivých krajích České republiky funguje celkem 10 IDS:

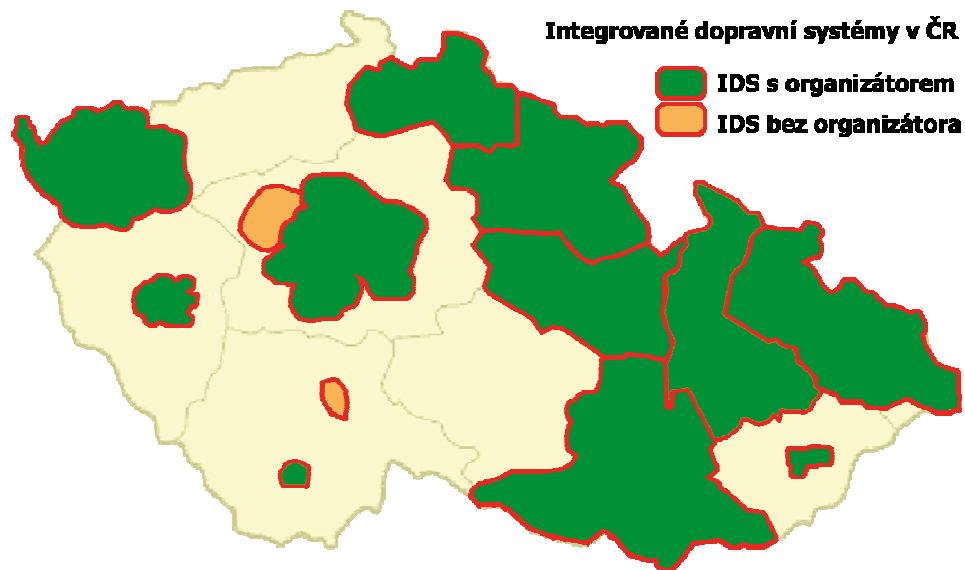
Tabulka 5: IDS v jednotlivých krajích ČR⁶³

Kraj	Organizátor dopravy	Název IDS	Pokrytí (plocha v %)	Plánované dokončení	Hloubka integrace	Integrace železnice
Hl. m. Praha	ROPID	PID	100	Dokončeno	Celková	Ano
Jihočeský	JIKORD	-	-	-	-	-
Jihomoravský	KORDIS	IDS JMK	100	Dokončeno	Celková	Ano
Karlovarský	IDOK	IDOK	100	Dokončeno	Jen časové jízdenky	Ano
Královehradecký	OREDO	IREDO	100	Dokončeno	Celková	Ano
Liberecký	KORID LK	IDOL	100	Dokončeno	Celková	Ano
Moravskoslezský	KODIS	ODIS	75	2013	Celková	Ano
Olomoucký	KIDSOK	ODSOK	100	Dokončeno	Celková	Ano
Pardubický	OREDO	IREDO	100	Dokončeno	Celková	Ano
Plzeňský	Poved	IDP	40	-	Jen časové kupony	Ano
Středočeský	Kr. úřad	SID	70	2015	Jen časové kupony	Ne
Ústecký	-	-	-	2014	-	-
Vysočina	-	-	-	-	-	-
Zlínský	KOVED	-	-	2012	-	-

⁶² DAMBORSKÝ, M., et al. *Výsledky odborné studie - Systémy veřejné dopravy v krajích České republiky* [online]. Praha : MasterCard česká centra rozvoje, 2012 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.centrozvoje.cz/dokument/vyhlaseni-2012/Vysledky%20studie%20MasterCard%20ceska%20centra%20rozvoje%202012.pdf>>.

⁶³ DAMBORSKÝ, M., et al. *Výsledky odborné studie - Systémy veřejné dopravy v krajích České republiky* [online]. Praha : MasterCard česká centra rozvoje, 2012 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.centrozvoje.cz/dokument/vyhlaseni-2012/Vysledky%20studie%20MasterCard%20ceska%20centra%20rozvoje%202012.pdf>>.

Obrázek 6: Mapa ČR - IDS⁶⁴



2.4 Pražská integrovaná doprava

Veřejná doprava v Praze a jejím okolí funguje v rámci IDS tzv. Pražské integrované dopravy. Tento systém se skládá ze dvou částí: MHD, která zahrnuje dopravu na území hlavního města Prahy a vnější hromadné dopravy (PID), kterou tvoří linky mimo území hlavního města Prahy. Organizátorem PID je Regionální organizátor pražské integrované dopravy (dále jen ROPID), což je příspěvková organizace hl. města Prahy, jejíž vznik se datuje do roku 1993.⁶⁵ Provozovatelem MHD v Praze je Dopravní podnik hl. města Prahy (dále jen DPP). MHD je tvořena metrem, tramvajemi, autobusy, lanovou dráhou a přívozy. Podle DAMBORSKÉHO⁶⁶ dnes v Praze zajišťují MHD 3 linky metra, 25 linek tramvají, 134 autobusů, 5 přívozů, 9 nočních tramvají, 12 městských a 11 příměstských nočních autobusů (některé mají ovšem omezený počet spojů), 10 železničních tratí (většina linek má jak S, tak i zrychlené R linky) a lanovka na Petřín. K hromadné dopravě patří také několik parkovišť P+R, dále také 2 linky pro invalidy a 21 školních linek. Městem jezdí bibliobus, kinobus i turistická tramvajová linka.

⁶⁴ *Integrované dopravní systémy v ČR* [online]. Ostrava : Česká asociace organizátorů veřejné dopravy [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.caovd.cz/IMG/IDS-CR.gif>>.

⁶⁵ *Představujeme ROPID* [online]. ROPID, 2011 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.ropid.cz/o-systemu/predstavujeme-ropid__s177x268.html>.

⁶⁶ DAMBORSKÝ, M., et al. *Výsledky odborné studie - Systémy veřejné dopravy v krajích České republiky* [online]. Praha : MasterCard česká centra rozvoje, 2012 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.centrozvoje.cz/dokument/vyhlaseni-2012/Vysledky%20studie%20MasterCard%20ceska%20centra%20rozvoje%202012.pdf>>.

MHD v Praze patří k nejpropracovanějším dopravním systémům v Evropě a bylo do ní v posledních letech investováno nemalé množství finančních prostředků. V devadesátých letech jí díky nárůstu osobní automobilové dopravy ubylo několik procent cestujících. Od roku 2000 má však počet cestujících vzestupnou tendenci. Od roku 1998 byla do systému zařazena parkoviště P+R, tedy systém záchytných parkovišť ve středním a vnějším pásmu města, kde řidiči platí za stání bez ohledu na délku stání jednotnou sazbu, přičemž se musí prokázat jízdenkou PID.

Vnější hromadná doprava PID je tvořena železniční a autobusovou dopravou. Vznikla v roce 1992, kdy byly zavedeny autobusové linky do obcí Ořech a Hovorčovice. Provozovatelů je kromě DPP a Českých drah (dále jen ČD) více. Finančně se na provozu podílejí i obce, které PID obsluhuje.

PID funguje na principu pásmového a časového tarifu, přičemž samotné hlavní město je rozděleno do tří pásem. P - město Praha (dvojpásmo), 0 - příměstské linky v PID, B - poslední stanice na území města Prahy. Vnější hromadná doprava zahrnuje dalších 7 pásem. Donedávna pouze 5 pásem, poté byla jedna z linek prodloužena až do Poděbrad (6. pásmo) a do Kutné Hory (7. pásmo).⁶⁷

PID řeší přímou (radiální) dopravu především ze spádového území Prahy - západ a Prahy - východ a jejich a přilehlého okolí do hl. m. Prahy. Plánky příměstských linek PID, tarifních pásem železnice, autobusových linek a linek metra obsahují přílohy II - IV. Následující tabulka pro představu uvádí počty autobusových spojů v rámci PID v letech 2005 až 2011. Z tabulky je vidět postupný nárůst těchto spojů, který se dá očekávat i za rok 2012 a 2013.

Tabulka 6: Dopravní obsluha veřejnou autobusovou dopravou - hl. m. Praha⁶⁸

Počet autobusových spojů v:	Rok					
	2005	2007	2008	2009	2010	2011
pracovním dnu	295 235	304 866	336 162	329 267	329 184	329 254
sobotu	63 992	68 660	78 526	77 158	79 853	81 346
neděli a ve svátek	73 223	77 430	87 000	85 097	87 856	89 130

Pražský systém integrované dopravy je nejsložitější v celé ČR. Má nejvíce spojů i přepravených cestujících. Adekvátně k tomu i k životní úrovni ve městě a jeho okolí je i nejdražší. Ceny v PID jsou v pásmu P, 0, B následující: krátkodobá jízdenka stojí

⁶⁷ *Mapy a schémata PID* [online]. ROPID, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.ropid.cz/mapy/pid_s190x363.html>.

⁶⁸ *Ročenka dopravy 2011* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy ČR, 2011 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2011/rocenka/htm_cz/cz11_515000.html>.

24 Kč a platí 30 minut. Základní 90 minutová jízdenka stojí 32 Kč (u řidiče 40 Kč), denní 110 Kč, třídní 310 Kč. Vybrané jízdenky je možné pořídit za stejnou cenu i pomocí SMS.

Ceny jízdenek v regionu hlavního města Prahy a Středočeského kraje při zahrnutí více pásem obsahuje uvedená tabulka.

Tabulka 7: Ceny jízdenek v regionu (pásma 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, popř. P, 0, B)⁶⁹

Cena (Kč)	Časová platnost	Počet pásem	Povolené kombinace pásem
12	15 min	2	1,2 • 2,3 • 3,4 • 4,5 • 5,6 • 6,7
18	30 min	2	B,1 • 1,2 • 2,3 • 3,4 • 4,5 • 5,6 • 6,7
24	60 min	3	0,B,1 • B,1,2 • 1,2,3 • 2,3,4 • 3,4,5 • 4,5,6 • 5,6,7
32	90 min	4	P,0,B • 0,B,1,2 • B,1,2,3 • 1,2,3,4 • 2,3,4,5 • 3,4,5,6 • 4,5,6,7
40	120 min	5	P,0,B,1 • 0,B,1,2,3 • B,1,2,3,4 • 1,2,3,4,5 • 2,3,4,5,6 • 3,4,5,6,7
46	150 min	6	P,0,B,1,2 • 0,B,1,2,3,4 • B,1,2,3,4,5 • 1,2,3,4,5,6 • 2,3,4,5,6,7
54	180 min	7	P,0,B,1,2,3 • 0,B,1,2,3,4,5 • B,1,2,3,4,5,6 • 1,2,3,4,5,6,7
62	210 min	8	P,0,B,1,2,3,4 • 0,B,1,2,3,4,5,6 • B,1,2,3,4,5,6,7
68	240 min	9	P,0,B,1,2,3,4,5 • 0,B,1,2,3,4,5,6,7
76	270 min	10	P,0,B,1,2,3,4,5,6
84	300 min	11	P,0,B,1,2,3,4,5,6,7
160	24 hod	11	P,0,B,1,2,3,4,5,6,7

V Praze lze také používat bezkontaktní čipovou kartu Opencard. Ta je i přes svou špatnou pověst podle DAMBORSKÉHO⁷⁰ a mnoha odborníků funkčně nejlepší v ČR. Primárně karta Opencard funguje jako nosič předplatních jízdenek, které lze nakupovat jak v předprodejních místech, tak online. Další funkcí je možnost platby parkovného pomocí elektronické peněženky. Karta také umožňuje řidičům zjistit, zda nedostali za špatné řízení body. Stejně jako v jiných městech funguje Opencard jako průkazka do knihovny a samozřejmě je zde i slevový program na kulturní a vzdělávací akce, stejně jako na další nabízené sportovní, gastronomické, kulturní nebo volnočasové zážitky.⁷¹

⁶⁹ *Ceník jednotlivých jízdenek (plnocenných)* [online]. ROPID, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.ropid.cz/tarif/cenik-jednotlivych-jizdenek-plnocennych__s189x1109.html>.

⁷⁰ DAMBORSKÝ, M., et al. *Výsledky odborné studie - Systémy veřejné dopravy v krajích České republiky* [online]. Praha : MasterCard česká centra rozvoje, 2012 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.centrazvoje.cz/dokument/vyhlaseni-2012/Vysledky%20studie%20MasterCard%20ceska%20centra%20rozvoje%202012.pdf>>.

⁷¹ DAMBORSKÝ, M., et al. *Výsledky odborné studie - Systémy veřejné dopravy v krajích České republiky* [online]. Praha : MasterCard česká centra rozvoje, 2012 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.centrazvoje.cz/dokument/vyhlaseni-2012/Vysledky%20studie%20MasterCard%20ceska%20centra%20rozvoje%202012.pdf>>.

Jedním z důležitých principů celostátní a komunální politiky je preference veřejné dopravy a MHD před dopravou automobilovou. Co se týče dopravní politiky hlavního města Prahy, jsou zásadními dokumenty „Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy“ z roku 1996, „Strategický plán hl. m. Prahy“ z roku 2000, jež byl aktualizován v roce 2008⁷² a obsahuje programy „Tramvaji zelenou“ a „Autobusu zelenou“. Dále pak „Program realizace strategické koncepce hl. města Prahy na období 2009-2015.“⁷³ Ten mimo jiné konstatuje, že bohužel stále není železnice v Praze plnohodnotnou součástí systému veřejné dopravy, a že je třeba stavět nové dopravní sítě nebo prodlužovat ty stávající. Síť PID považuje za stabilizovanou. Tato síť „pružně reaguje na zvyšování počtu obyvatel v příměstské oblasti, tomu odpovídá i narůst přepravních vazeb mezi Prahou a jejím regionálním zázemím. Ten je podporován zvyšující se turistickou atraktivitou okolí Prahy.“⁷⁴ Hlavní úkoly města v oblasti hromadné dopravy vidí v rozšíření metra (linka D, linka A) a tramvajových tratí, výstavbě nových záchytných parkovišť, využití městského okruhu pro městské autobusy, redukci užívání automobilů ve městě (výstavba městského okruhu, mýtné v centru, zlepšování podmínek pro pěší a cyklisty apod.). V neposlední řadě je důležitým dokumentem též „Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013“, vydaná MD ČR v roce 2005. Ta stejně jako ostatní dokumenty upřednostňuje veřejnou dopravu před dopravou automobilovou a konstatuje důležitost zavádění IDS v ČR, které jsou předpokladem pro vytváření páteří systému hromadné dopravy.⁷⁵

Na závěr kapitoly o Pražské integrované dopravě následuje shrnutí výhod a nevýhod systému PID, jak je ve své studii uvádí DAMBORSKÝ, et al.⁷⁶ Mezi výhody patří využití železniční dopravy v rámci celého systému, linky pro invalidy a školní

⁷² *Strategický plán hlavního města Prahy* [online]. Praha : Útvar rozvoje hlavního města Prahy, 2008 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.urm.cz/cs/strategie-rozvoje>>.

⁷³ *Program realizace strategické koncepce hl. města Prahy na období 2009-2015* [online]. Praha : Odbor strategické koncepce ve spolupráci s odbory Magistrátu hl. m. Prahy a dalšími partnery, 2009 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.rishmp.cz/jnp/cz/dokumenty/nadrazene_strategicke_dokumenty.html>.

⁷⁴ *Program realizace strategické koncepce hl. města Prahy na období 2009-2015* [online]. Praha : Odbor strategické koncepce ve spolupráci s odbory Magistrátu hl. m. Prahy a dalšími partnery, 2009 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.rishmp.cz/jnp/cz/dokumenty/nadrazene_strategicke_dokumenty.html>.

⁷⁵ *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 - 2013* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy ČR, 2012 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCCR20052013_UZweb.pdf>.

⁷⁶ DAMBORSKÝ, M., et al. *Výsledky odborné studie - Systémy veřejné dopravy v krajích České republiky* [online]. Praha : MasterCard česká centra rozvoje, 2012 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.centrazvoje.cz/dokument/vyhlaseni-2012/Vysledky%20studie%20MasterCard%20ceska%20centra%20rozvoje%202012.pdf>>.

linky, funkční potenciál Opencard, parkoviště P+R. Nevýhody spočívají ve finanční náročnosti celého systému (Praha má nejvyšší výdaje na dopravu na 1 obyvatele ze všech krajů ČR), potřeba zajištění dopravy nejen pro pražské obyvatele, velmi problematické vazby se Středočeským krajem a to jak v oblasti politického konsensu, tak v praktickém sladění obou fungujících IDS na území Středočeského kraje - PID a SID.

2.5 Středočeská integrovaná doprava

Jak již bylo zmíněno v předcházejících kapitolách, je ve Středočeském kraji vysoká vyjížďka za prací, a to především do hlavního města Prahy a okolí a Mladé Boleslavi a dalších center zaměstnanosti. Zároveň má Středočeský kraj v některých ohledech ne zcela dostatečnou dopravní infrastrukturu vzhledem k dynamice ekonomického vývoje, což přímo ovlivňuje kvalitu dopravní obslužnosti. Dopravní infrastrukturu můžeme označit jako nedostatečnou zejména v příměstském území Pražského regionu (nedokončený Pražský okruh), dále prostor Středního Povltaví, nedostatečné propojení Kolína a Pardubic, nevyhovující železniční spojení Praha - Mladá Boleslav, špatné dopravní propojení hospodářských center v území severně od Prahy a nedostatečné parametry silnice I/38 - páteře koridoru Mladá Boleslav - Nymburk - Kolín - Kutná Hora - Čáslav.⁷⁷

Ve Středočeském kraji funguje IDS SID a v návaznosti na hlavní město Prahu i PID. Tyto dva systémy však byly budovány nezávisle na sobě, aniž by byly propojeny. SID je založený na spojení MHD největších obcí s rozšířenou působností a příměstské autobusové dopravy (dále jen PAD) v širším okolí těchto obcí. Tyto dílčí IDS by měly být postupně propojeny na celém území Středočeského kraje a měly by navazovat na PID. Středočeský kraj by také rád zavedl:

- „jednotný odbavovací systém, jehož hlavním prvkem by měly být bezhotovostní platby jízdného prostřednictvím čipových karet,
- provoz Clearingového centra pro zabezpečení finančního vyrovnání mezi dopravci za provedenou službu placenou elektronickou peněženkou na čipové kartě,

⁷⁷ POVŠÍK, R. *Doprava a dopravní infrastruktura - významný faktor rozvoje regionů* [online]. Praha : Institut pro veřejnou diskusi, 2010 [cit. 2013-05-26]. Dostupné z WWW: <http://www.ivd.cz/download/Robin_Povsik.pdf>.

- jednotný tarif a systém slev pro Středočeský kraj a přizpůsobení tarifu PID tarifu Středočeskému,
- přizpůsobení dopravního pásma PID 4 - 5 na území Středočeského kraje zónovému tarifu IDS.⁷⁸

Na rozdíl od PID, která funguje na pásmovém tarifním systému a jsou zde vymezena tarifní pásma, jež řeší přímou (radiální) dopravu zejména ze spádových území Prahy - východ a Prahy - západ směrem do hlavního města, je SID založena na systému dopravních zón a tzv. zónovém tarifu. Zónový tarif podle Středočeského kraje spočívá v rozdělení celého území Středočeského kraje do přirozených malých regionů (mikroregionů) v závislosti na spádovosti jednotlivých obcí. Tyto mikroregiony jsou pak základem jednotlivých tarifních zón (velmi přibližně lze tento systém přirovnat k včelím plástvím). Cena jízdy je pak jednoznačně určována počtem zakoupených zón, resp. počtem přejetých hranic zón.⁷⁹

V rámci SID organizuje veřejnou dopravu příslušný odbor Krajského úřadu Středočeského kraje. Počátky SID lze najít již v integraci Kladenské linkové integrované dopravy (dále jen KLID), části Kolínska a Benešovska v roce 2005. V současné době pokrývá SID cca 70 % kraje. Systém je nedokončený v oblastech Mělnicka, Mladoboleslavska a Slánska. Pokryty nejsou ani části okresů Praha-západ a Praha-východ, kde však relativně dobře funguje PID.⁸⁰

SID by měl být kompletně dokončen v roce 2015 a jeho cílem je dle Krajského úřadu Středočeského kraje zajistit všem obyvatelům Středočeského kraje shodné možnosti využití hromadné dopravy, zvýšit počet cestujících ve veřejné dopravě a omezit negativní vlivy individuální automobilové dopravy.⁸¹

Následující tabulka uvádí harmonogram, podle kterého je SID ve Středočeském kraji postupně zaváděn.

⁷⁸ *Všeobecné informace o Středočeské integrované dopravě* [online]. Středočeský kraj, 2013 [cit. 2013-05-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/stredoceska-integrovana-doprava/>>.

⁷⁹ *Všeobecné informace o Středočeské integrované dopravě* [online]. Středočeský kraj, 2013 [cit. 2013-05-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/stredoceska-integrovana-doprava/>>.

⁸⁰ DAMBORSKÝ, M., et al. *Výsledky odborné studie - Systémy veřejné dopravy v krajích České republiky* [online]. Praha : MasterCard česká centra rozvoje, 2012 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.centrazvoje.cz/dokument/vyhlaseni-2012/Vysledky%20studie%20MasterCard%20ceska%20centra%20rozvoje%202012.pdf>>.

⁸¹ *Všeobecné informace o Středočeské integrované dopravě* [online]. Středočeský kraj, 2013 [cit. 2013-05-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/stredoceska-integrovana-doprava/>>.

Tabulka 8: Předpokládaný harmonogram zavádění IDS ve Středočeském kraji⁸²

Rok	Oblast
2005	části Rakovnicka, Kolínska, Kladenska, Kutnohorska
2006	části Kolínska, Berounska
2007	části Nymburska, Benešovska
2008	části Mladoboleslavska, Mělnicka
2009	části Příbramska
2010	dokončení oblasti Kladenska, Kolínska
2011	dokončení oblasti Nymburska, Berounska
2012	dokončení oblasti Benešovska
2013	dokončení oblasti Mělnicka
2014	dokončení oblasti Příbramska
2015	dokončení oblasti Mladoboleslavska

Záměrem Středočeského kraje je do SID zapojit i železniční dopravu, což ovšem předpokládá připravení projektu tzv. „nadmárodní karty“, tj. zavedení systému odbavení cestujících čipovou kartou, který umožní propojení železniční a autobusové dopravy.

V souvislosti s integrací železniční dopravy do SID je zde uveden vývoj podílu zaintegrovaných železničních tratí ČD v průběhu posledních dvou desetiletí v celé České republice a přehled IDS s účastí ČD.

Tabulka 9: Podíl zaintegrovaných tratí ČD v ČR - vývoj⁸³

Rok	Délka tratí (km)	Celkové délky tratí (v %)
1994	151	1,6
1996	579	6,1
1998	579	6,1
2000	633	6,7
2002	1 003	10,5
2004	1 434	15,1
2006	2 040	21,4
2008	2 700	28,5
2010	3 786	40,2
2012	4 262	45,5

⁸² *Všeobecné informace o Středočeské integrované dopravě* [online]. Středočeský kraj, 2013 [cit. 2013-05-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/stredoceska-integrovana-doprava/>>.

⁸³ BAXA, R., PELÉŠEK, V. *Účast Českých drah v integrovaných dopravních systémech v ČR* [online]. Praha : České dráhy, 2013 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.perner.cz/>>.

Obrázek 7: Mapa systémů IDS s účastí ČD⁸⁴



Pro zajímavost jsou zde vyobrazeny i systémy integrované dopravy na Slovensku, kde se potýkají s problémem nevyužívání železnic pro mezinárodní spojení, bude tedy nutné tyto železniční trasy modernizovat.⁸⁵

SID se skládá z několika stovek zón, které obsahují vždy několik menších či větších obcí. V roce 2012 fungovalo na území kraje celkem 643 linek a počet dopravců základní obslužnosti byl 32.⁸⁶ Údaje z roku 2011 hovoří o tom, že do SID bylo zapojeno celkem 950 středočeských obcí⁸⁷ z celkového počtu 1 145 obcí v celém Středočeském kraji.⁸⁸ Stále však v kraji působí ještě separátní systémy MHD s vlastními tarify, které nejsou vždy integrované v SID.

⁸⁴ BAXA, R., PELÉŠEK, V. *Účast Českých drah v integrovaných dopravních systémech v ČR* [online]. Praha : České dráhy, 2013 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.perner.cz/>>, vlastní zpracování.

⁸⁵ *Prehľadový environmentálnej výkonnosti OECD: Slovenská republika*. Bratislava : Ministerstvo životního prostředí SR, 2011. s. 156.

⁸⁶ DAMBORSKÝ, M., et al. *Výsledky odborné studie - Systémy veřejné dopravy v krajích České republiky* [online]. Praha : MasterCard česká centra rozvoje, 2012 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.centrozvoje.cz/dokument/vyhlaseni-2012/Vysledky%20studie%20MasterCard%20ceska%20centra%20rozvoje%202012.pdf>>.

⁸⁷ *Plán dopravní obslužnosti území Středočeského kraje - zásady objednávky regionální dopravy pro období 2012 - 2016* [online]. Středočeský kraj, 2011 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/verejna-doprava/dopravni-plan.htm?pg=1>>.

⁸⁸ *Dlouhodobý vývoj kraje ve vybraných ukazatelích - časové řady* [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/casova_rada_dlouhodoby_vyvoj_kraje_ve_vybranych_ukazatelich>.

Jednotlivé zóny SID jsou označeny dle okresů. Každý okres má své písmeno, které je součástí čísla dané linky. Zóny jsou označeny dle okresů následujícími písmeny:

- A - Kladno,
- B - Rakovník,
- C - Beroun,
- D - Příbram,
- E - Benešov,
- F - Kutná Hora,
- G - Kolín,
- H - Nymburk,
- I - Mladá Boleslav,
- J - Mělník.

Čísla linky jsou pak např. A23, B82 apod.

V okolí Prahy se SID prolíná s PID. PID má tu výhodu, že integruje většinu železničních tratí vedoucích do Prahy a zároveň více než 150 linek (včetně 11 nočních) v blízkém, ale i vzdálenějším okolí Prahy. Na tyto všechny linky je možné použít jednu jízdenku.

PID je zčásti financován krajem a na provoz přispívají i jednotlivé obce, které PID obsluhuje.

Je otázkou, jak řešit koexistenci obou IDS do budoucna, tak aby byly efektivní, co nejméně finančně nákladné a zároveň se prostorově nepřekrývaly.

Nabízejí se dvě možná řešení. Buď je možné postupně utlumit PID a průběžně ji nahrazovat Středočeskými spoji, anebo spojit oba systémy v jeden, což se jeví jako nejvhodnější řešení.

V rámci PID je integrace celková. To znamená, že i na území Středočeského kraje platí pražské časové jízdenky. Ty jsou pro vnější zóny a přestupní jízdenky s doplatkem, který je odvozen od počtu pásem.

SID, ačkoliv má slovo integrovaná obsaženo v názvu, kompletně integrovaná zdaleka není.

Jednotliví dopravci SID mají svou vlastní čipovou kartu, která je sice uznávaná ostatními dopravci v kraji, ale její vydávání není centrálně řízeno. Všichni dopravci mají stejné typy karet. Jedná se o karty občanské a rodinné, u kterých není nutná evidence osobních údajů, žákovské, důchodcovské a seniorské. Na občanské a rodinné karty je

možné evidovat 7, 30 nebo 90 denní kupon a elektronickou peněženku. Karty nenabízejí další přidané funkce. Ceny karet se liší podle dopravců. Např. Bosák Bus (spoje v oblasti Příbrami a Dobříše a jejich spojení s Prahou) nabízí kartu za 170 Kč, ČSAD Kladno za 120 Kč. Pokud si však cestující chtějí kartu dobít, musí navštívit kontaktní kancelář dopravce, jenž kartu vydal (s výjimkou elektronické peněženky, ta může být dobita i v autobusech). Zde tedy integrace značně pokulhává.

V SID funguje již zmíněný zónový tarif, který spočívá v základním jízdném 10 Kč, ke kterému se přičítá částka za každou další projetou zónu (v rozmezí 6 - 8 Kč). Všichni dopravci SID však uznávají elektronické peněženky, které jsou nahané na čipové kartě. V případě, že cestující nakupuje jízdenku kartou, má slevu 5 % a při přestupu se mu nezapočítává zóna přestupu. Někteří dopravci uznávají měsíční nebo čtvrtletní předplatní jízdenky, které jsou nepřenositelné. Na celkovou integraci, která by byla více jak žádoucí se ovšem zákazníci stále ještě spolehnout nemohou. Čipové karty SID také bohužel nejsou kompatibilní s pražskou Opencard nebo podobnými kartami mimo kraj.

Páteří veřejné dopravy v příměstských regionech by v ideálním případě měla být železniční síť. Ve Středočeském kraji je celkem 45 železničních tratí, které zajišťují dopravní obslužnost kraje. Výhradním dopravcem jsou České dráhy, a.s. Železniční doprava ve Středočeském kraji přepravuje ročně desítky miliónů cestujících, jen v roce 2010 to bylo cca 39 miliónů cestujících. Železniční síť má ve vztahu k autobusové dopravě funkci páteřní dopravy a pro dálkovou železniční dopravu plní i funkci napájecí.⁸⁹

Zastupitelé Středočeského kraje za ČSSD se před několika lety v rámci své volební kampaně zavázali hradit žákům a studentům, kteří dojíždějí v rámci Středočeského kraje do školy, tzv. žakovské jízdné. Podmínkou je vyplnění formuláře, podání žádosti a potvrzení docházky na příslušné škole. Kraj poté žákům a studentům vyplatí náhradu částky.

⁸⁹ *Plán dopravní obslužnosti území Středočeského kraje - zásady objednávky regionální dopravy pro období 2012 - 2016* [online]. Středočeský kraj, 2008 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/verejna-doprava/dopravni-plan.htm?pg=1>>.

Ve Středočeském kraji působí následující dopravci:⁹⁰

- ANEX IA, s. r. o.,
- BOSÁK BUS, s. r.o.,
- Connex Praha, s. r. o.,
- Connex Příbram, s. r. o.,
- CONNEX Východní Čechy, a. s.,
- CUP TOUR bus, s. r. o.,
- ČSAD Benešov, a. s.,
- ČSAD MHD Kladno, a. s.,
- ČSAD POLKOST, s. r. o.,
- ČSAD Slaný, a. s.,
- Městská autobusová doprava Kolín, s. r. o.,
- Okresní autobusová doprava Kolín, s. r. o.,
- PROBO TRANS BEROUN, s. r. o.,
- SPOJBUS, s. r. o.,
- DP Praha,
- Martin Uher,
- ČD,
- ČSAD Střední Čechy,
- ČSAD Mělník.

Po shrnutí výše uvedených údajů je možné celkově zkonstatovat, že výhodami systému dopravy Středočeského kraje je jistě ve srovnání s ostatními kraji České republiky vyhovující dopravní infrastruktura (až na výše zmíněné výjimky) - tedy hustá silniční a částečně i železniční síť, která umožňuje dobré podmínky pro rozvoj kvalitní veřejné dopravy. Výhodou Středočeského integrovaného systému dopravy je pak vzájemné uznávání karet jednotlivými dopravci.

Bohužel však nevýhody dopravního systému Středočeského kraje stále převažují nad výhodami. Jak už bylo uvedeno, je základním problémem SID jeho nepropojenost s PID a hlavním městem Prahou, kde se zároveň vyskytuje hlavní dopravní uzel celého Středočeského kraje. V rámci SID není stále integrována železniční doprava, která by

⁹⁰ DAMBORSKÝ, M., et al. *Výsledky odborné studie - Systémy veřejné dopravy v krajích České republiky* [online]. Praha : MasterCard česká centra rozvoje, 2012 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.centrazvoje.cz/dokument/vyhlaseni-2012/Vysledky%20studie%20MasterCard%20ceska%20centra%20rozvoje%202012.pdf>>.

v ideálním případě měla tvořit páteř celého integrovaného dopravního systému. SID se také vyznačuje velice slabou návazností spojů, což je jedna ze základních podmínek integrace dopravy na daném území.

Jak je vidět, je systém veřejné dopravy na území Středočeského kraje stále nedokonalý a zasloužil by kvalitní koncepční řešení, které však musí vycházet z dlouhodobé spolupráce Krajského úřadu Středočeského kraje a Magistrátu hlavního města Prahy. Vzhledem k různorodým politickým zájmům zastupitelů kraje a hlavního města se toto však bohužel nedaří.

2.6 Možnost sloučení PID a SID

Zásadní změna v této oblasti ovšem nastala na přelomu měsíce října a listopadu 2013, v průběhu zpracování bakalářské práce, kdy se na propojení svých integrovaných dopravních systémů začaly připravovat Praha a Středočeský kraj. Dopravní výbory obou regionů schválily vznik roky oddalovaného jednotného systému. Ještě ovšem zbývá, aby se k tomuto kroku vyjádřily rady obou samospráv. Podstatná změna by se měla týkat zejména cestujících ve Středočeském kraji, který dnes má svoji Středočeskou integrovanou dopravu, ale zároveň se podílí na provozu Pražské integrované dopravy. Oba systémy přitom mají odlišný systém linek i různé odbavovací systémy.

Pražská integrovaná doprava a Středočeská integrovaná doprava se na mnoha místech prolínají a vzájemně se doplňují, přitom však nemají společnou organizaci ani jednotné jízdenky. Pražský magistrát a Středočeský krajský úřad propojení obou dopravních systémů léta odmítaly, nyní by se to ale mohlo změnit. Zatím vznik jednotného systému schválily oba dopravní výbory, posvěcení radních by nemělo být problematické. Sjednocený systém bude motivovat co největší počet obyvatel Prahy i Středočechů k využívání rychlé, pohodlné a atraktivní veřejné dopravy a bude mít pozitivní vliv na zlepšení pracovní mobility obyvatel, a tím i zmírnění nezaměstnanosti.⁹¹

Překážky na cestě ke vzniku jednotného systému přesto existují. Jedná se o fakt, že zatím není zřejmé, kdo bude společný dopravní systém řídit. Vedení kraje prosazuje, aby se doprava objednávala podobně jako dosud – každý region na svém. Zastupitelstva a podobně i Pražané tvrdí, že by nad společným systémem měla bdít pouze jedna

⁹¹ *Obrat o 180 stupňů: Nový společný systém veřejné dopravy* [online]. Praha : Magistrát hlavního města Prahy, 2013 [cit. 2014-02-21]. Dostupné z WWW: <http://www.praha.eu/jnp/cz/home/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/obrat_o_180_stupnu_novy_s_polecny_system.html>.

zastřešující organizace. Klíčové rozhodnutí je v současné době na radních. Oba kraje již oznámily, že v případě, že jednotný systém schválí, začne příprava jednotného dopravního systému již v průběhu roku 2014.

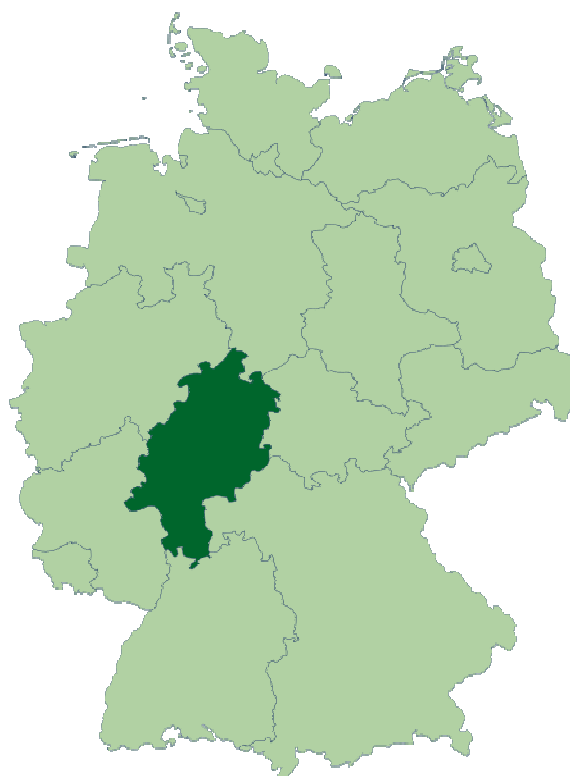
3 SYSTÉM VEŘEJNÉ DOPRAVY VE SPOLKOVÉ ZEMI HESENSKO

3.1 Charakteristika území

3.1.1 Charakteristika spolkové země Hesensko

Hesensko je jednou ze spolkových zemí Německa. Nachází se ve středním Německu a jeho hlavním městem je Wiesbaden. Největším městem této spolkové země je však Frankfurt nad Mohanem (am Main). Plocha Hesenska čítá 21 114,91 km² a koncem roku 2012 zde žilo více jak 6 miliónů obyvatel (6 116 000). Hustota osídlení byla 289 obyvatel na km².⁹²

Obrázek 8: Mapa umístění Hesenska v Německu⁹³



Spolková země Hesensko se člení na 21 zemských okresů (Landkreise) a celkem pět městských okresů (Kreisfreie Städte). Zároveň se skládá ze tří vládních obvodů

⁹² *Gebiet und Bevölkerung – Fläche und Bevölkerung* [online]. Wiesbaden : Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2012 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de_jb01_jahrtabl.asp>.

⁹³ LIUZZO, D. *Deutschland Bundesländer Hessen* [online]. 2007 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://wikitravel.org/de/Datei:Deutschland_Bundesl%C3%A4nder_Hessen.png>.

(Regierungsbezirk) - Darmstadt, Gießen a Kassel. Hesensko má celkem 426 obcí (správních jednotek).

Obrázek 9: Mapa Spolkové země Hesensko a její členění⁹⁴



⁹⁴ *Hesse, administrative divisions* [online]. 2012 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Hesse,_administrative_divisions_-_de_-_colored.svg#file>.

Tabulka 10: Vládní obvody, okresy a okresní města spolkové země Hesensko

Landkreis (okres)	Kreisstadt (okresní město)
Regierungsbezirk Darmstadt (vládní obvod)	
Kreis Bergstraße	Heppenheim (Bergstraße)
Landkreis Darmstadt-Dieburg	Darmstadt
Kreis Groß-Gerau	Groß-Gerau
Hochtaunuskreis	Bad Homburg vor der Höhe
Main-Kinzig-Kreis	Gelnhausen
Main-Taunus-Kreis	Hofheim am Taunus
Odenwaldkreis	Erbach (Odenwald)
Landkreis Offenbach	Dietzenbach
Rheingau-Taunus-Kreis	Bad Schwalbach
Wetteraukreis	Friedberg (Hessen)
Regierungsbezirk Gießen (vládní obvod)	
Landkreis Gießen	Gießen
Lahn-Dill-Kreis	Wetzlar
Landkreis Limburg-Weilburg	Limburg an der Lahn
Landkreis Marburg-Biedenkopf	Marburg
Vogelsbergkreis	Lauterbach (Hessen)
Regierungsbezirk Kassel (vládní obvod)	
Landkreis Fulda	Fulda
Landkreis Hersfeld-Rotenburg	Bad Hersfeld
Landkreis Kassel	Kassel
Schwalm-Eder-Kreis	Homberg (Efze)
Landkreis Waldeck-Frankenberg	Korbach
Werra-Meißner-Kreis	Eschwege

Městské okresy odpovídají pěti největším městům v Hesensku. Kassel se nachází ve stejnojmenném vládním obvodu, ostatní města (městské okresy) se nalézají ve vládním obvodu Darmstadt. Jedná se o města Darmstadt, Frankfurt am Main, Offenbach am Main a Wiesbaden. Frankfurt am Main a Wiesbaden jsou přímo spravována hesenským ministerstvem pro vnitřní záležitosti (Hessisches Innenministerium).

Stejně jako ve všech ostatních spolkových zemích Německa, byl v Hesensku zřízen systém veřejné dopravy v devadesátých letech dvacátého století.⁹⁶ Hesensko je díky své centrální poloze důležitou tranzitní zemí ať již pro německou či evropskou dálkovou dopravu. Frankfurt am Main tvoří nejvýznamnější dopravní uzel silniční, železniční a letecké dopravy. Frankfurtské letiště je největším německým letištěm.

⁹⁶ BECK, A. *Competition for Public Transport Services: Institutional Framework and Empirical Evidence of Bus Services in Germany*. Berlín : Springer, 2012. s. 63.

Spolkovou zemí Hesensko vedou významné mezinárodní dálnice A3, A5 a A7 a několik dálnic místního významu. Nedaleko frankfurtského letiště se nachází Frankfurter Kreuz (Frankfurtská křižovatka), kde se kříží dálnice A3 a A5. Jedná se o nejvytíženější dálniční křižovatku v Evropě, neboť zde denně projede v průměru 310 000 aut. Pod křižovatkou vede tunel s železniční rychlotratí na trase Rhein/Main - Köln. Dalšími významnými železničními tratěmi jsou Köln-Frankfurt či Hannover-Würzburg. Jedním z nejdůležitějších železničních nádraží celého Německa je hlavní nádraží ve Frankfurtu (Frankfurter Hauptbahnhof).

V regionu města Frankfurt a jeho okolí existuje systém sítě S-Bahn, která je doplněna o četné regionální spoje. Ve srovnání se zbylými částmi Hesenska je tato dopravní síť S-Bahn zdaleka nejhustší a nejpropracovanější v celé spolkové zemi.

V severním Hesensku ve městě Kassel a jeho okolí funguje od roku 2007 tzv. RegioTram, což je dopravní systém, který spojuje tramvaje a příměstské vlaky. RegioTram je součástí integrovaného dopravního systému severního Hesenska, který organizuje Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) ve spolupráci s více jak čtyřiceti poskytovateli dopravy v severním Hesensku.

Střední a jižní části spolkové země Hesensko (kromě okresu Bergstraße) patří do spádové oblasti integrovaného dopravního systému RMV - Rhein-Main-Verkehrsverbund.

Celkové náklady na veřejnou dopravu v celém Hesensku tvoří cca 45,3 miliónů Euro ročně. Podpora od hesenské vlády pak představuje cca 18,9 miliónů Euro ročně.⁹⁷

Tyto vysoké investice jsou na první pohled vidět. Stále se budují nové tratě S-Bahnu, nádraží jsou v perfektním stavu a to i díky systému výběrových řízení na dodavatele jednotlivých dopravních služeb.⁹⁸ Výsledkem je pohodlná a efektivní doprava, která má vysoký standard, krátké čekací doby a je poskytována za relativně výhodných finančních podmínek pro koncové zákazníky.

3.1.2 Charakteristika města Frankfurt nad Mohanem a přilehlých okresů

Frankfurt am Main je největším městem spolkové země Hesensko. Zároveň je pátým největším městem celého Německa (po Berlínu, Hamburgu, Mnichově a Kolíně

⁹⁷ *Verkehr in Hessen* [online]. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, 2013 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://verwaltung.hessen.de/irj/HMWVL_Internet?cid=4491810b05557b0b0efd905cddf6a604>.

⁹⁸ *Öffentlicher Personennahverkehr* [online]. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, 2013 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://verwaltung.hessen.de/irj/HMWVL_Internet?cid=062696438fb9a18d24d3aebc3748ff27>.

nad Rýnem). V polovině roku 2012 měl Frankfurt celkem 697 509 obyvatel⁹⁹ s hustotou osídlení přibližně 2 786 obyvatel na km².¹⁰⁰ Ve městě a přilehlém okolí (tzv. Metropolregion Frankfurt Rhein/Main) pak žijí přibližně dva milióny obyvatel (2,2 mil.).¹⁰¹ V celé městské aglomeraci Rhein-Main pak žije skoro 5,5 miliónu obyvatel Hesenska a nacházejí se zde i ostatní velká města jako je Wiesbaden (cca 280 tis. obyvatel), Darmstadt (cca 150 tisíc obyvatel), Offenbach am Main (cca 120 tisíc obyvatel), Hanau (cca 90 tisíc obyvatel), Rüsselsheim (cca 60 tisíc obyvatel) a Bad Homburg vor der Höhe (cca 50 tisíc obyvatel). Do regionu Frankfurtu a jeho okolí díky migraci stále přibývají noví obyvatelé, což samozřejmě klade vyšší nároky na příměstskou dopravu.¹⁰²

Frankfurt am Main je důležité mezinárodní finanční centrum, kde se nachází sídla mnoha bank, včetně Evropské centrální banky, Deutsche Bundesbank, Burzy cenných papírů (Frankfurter Wertpapierbörse) a ostatních bankovních institucí (např. Deutsche Bank, Commerzbank, DZ Bank, KfW). Frankfurt je průmyslové město, které je zároveň proslulé svými veletrhy (Messe Frankfurt) a v Evropě ojedinělými mrakodrapy.

Plocha města se rozkládá z východu na západ v šířce 23,4 km a ze severu na jih v délce 23,3 km. Západní část města přiléhá k okresu Main-Taunus (Main-Taunus Kreis), na severozápadě k okresu Hochtaunuskreis, na severu k okresu Wetteraukreis, na severovýchodě k okresu Main-Kinzig-Kreis. Jihovýchod Frankfurtu sousedí s městem Offenbach am Main, jih s okresem Landkreis Offenbach a na jihozápadě s okresem Kreis Groß-Gerau.

Frankfurt se skládá z několika městských obvodů, do kterých patří: Altstadt, Gallus, Innenstadt, Riederwald, Bahnhofsviertel, Westend, Gutleutviertel, Nordend, Ostend, Sachsenhausen a Frankfurter Stadtwald.

⁹⁹ *Bevölkerung der hessischen Gemeinden* [online]. Hessisches Statistisches Landesamt, 2013 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.statistik-hessen.de/themenauswahl/bevoelkerung-gebiet/regionaldaten/bevoelkerung-der-hessischen-gemeinden/index.html>>.

¹⁰⁰ *Ausgewählte Strukturdaten aus Bevölkerung und Wirtschaft*. 2. vyd. Wiesbaden : HSL, 2013.

¹⁰¹ *Daten und Fakten – Regionalverband FrankfurtRheinMain* [online]. Frankfurt am Main : Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2011 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://ftp.planungsverband.de/RV_Regionales_Monitoring_2011.pdf>.

¹⁰² *Daten und Fakten – Regionalverband FrankfurtRheinMain* [online]. Frankfurt am Main : Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2011 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://ftp.planungsverband.de/RV_Regionales_Monitoring_2011.pdf>.

Frankfurt nad Mohanem se řadí mezi města, která poskytují nejvíce pracovních příležitostí v Německu. Pracuje zde přibližně 622 600 výdělečně činných osob.¹⁰³ Přičemž jen do Frankfurtu dojíždí denně do zaměstnání více jak 325 tisíc lidí a cca 68 tisíc jich za práci z města vyjíždí.^{104,105} I s návštěvníky města tak do Frankfurtu denně cestuje přibližně 350 tisíc lidí. Co se týče každodenně dojíždějících pracujících, jedná se v případě Frankfurtu o pozitivní saldo více jak 250 tisíc osob. Nejen do Frankfurtu však lidé dojíždějí za práci, např. Eschborn má pozitivní saldo přes 22 tisíc pracujících, Hanau 12,5 tisíc, Bad Homburg necelých 12 tisíc a Rüsselsheim cca 11 tisíc.¹⁰⁶

Největším zaměstnavatelem ve Frankfurtu je bezesporu frankfurtské letiště, které prostřednictvím více jak 500 firem zaměstnává cca 75 tisíc lidí.

Obrázek 11: Město Frankfurt am Main (Frankfurt nad Mohanem)¹⁰⁷



¹⁰³ *Arbeitsmarkt, Statistisches Jahrbuch 2011* [online]. Frankfurt am Main : Stadt Frankfurt am Main, 2013 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/678/J2011K04x.pdf>>.

¹⁰⁴ *Daten und Fakten – Regionalverband FrankfurtRheinMain* [online]. Frankfurt am Main : Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2011 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://ftp.planungsverband.de/RV_Regionales_Monitoring_2011.pdf>.

¹⁰⁵ *Verkehr* [online]. Frankfurt am Main : Stadt Frankfurt am Main, 2013 [cit. 2013-05-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=2814>>.

¹⁰⁶ *Daten und Fakten – Regionalverband FrankfurtRheinMain* [online]. Frankfurt am Main : Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2011 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://ftp.planungsverband.de/RV_Regionales_Monitoring_2011.pdf>.

¹⁰⁷ *Frankfurt nad Mohanem* [online]. Ostrava : KONSTRUKCE Media, 2011 [cit. 2014-03-21]. Dostupné z WWW: <<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/mestske-zeleznicni-tunely-nova-dimenze-mobility-v-aglomeracich/>>.

3.2 Systém veřejné dopravy ve městě Frankfurt nad Mohanem a přilehlých okresech

Veřejná doprava ve městě Frankfurt am Main a jeho okolí je součástí integrovaného dopravního systému RMV (Rhein-Main Verkehrsverbund), který se v roce 1994 transformoval z původního místního svazu dopravců. Transformace se týkala většiny dopravních svazů v Německu a následovala po zavedení tzv. Regionalizačního zákona z roku 1993 (Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs, Regionalisierungsgesetz - RegG). Ten kvůli riziku střetu zájmů převedl odpovědnost za regionální dopravu ze spolkové vlády na jednotlivé země či města a okresy. Způsob objednávání dopravy jednotlivých zemí se výrazně odlišuje. Zákon však jednotně „stanoví konkrétní částky z výnosu spotřební daně z pohonných hmot, které stát předává pevným rozdělením regionům (navyšuje se od roku 2008 o 1,5 % ročně). Další dopravní služby financují jednotlivé země a obce z vlastních finančních zdrojů.“¹⁰⁸ Transformací byla započata významná reforma regionální dopravy, jejímž výsledkem byla modernizace, zvýšení atraktivity a efektivnosti především v kolejové dopravě.¹⁰⁹

Veřejná doprava v Hesensku je řízena na třech úrovních – politická úroveň (vláda spolkové země Hesensko), správní úroveň (Verkehrsverbund – dopravní svazy) a soukromí dopravci. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) pak funguje jako regionální správce (organizátor) a objednavatel dopravních služeb, které ve výsledku poskytují soukromí dopravci. Dopravní svaz RMV plní i důležitou funkci zprostředkovatele komunikace mezi politickou reprezentací Hesenska a soukromými dopravci. Ve své práci spolupracuje s lokálními organizátory dopravy, kterých je v lokalitě, kde působí RMV celkem 24.¹¹⁰

Zásadní rozhodnutí, která se týkají rozsahu služeb či systému tarifů, jsou vykonávána na politické úrovni. Regionální organizátor dopravy (v našem případě RMV) pak tato rozhodnutí uvádí do praxe. Mezi regionálními a lokálními organizátory

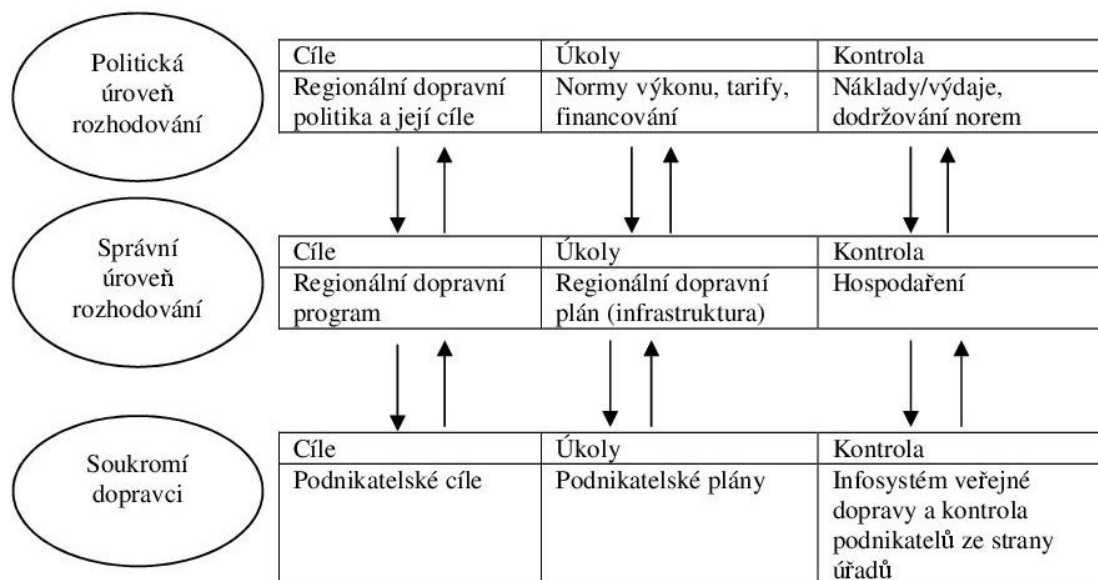
¹⁰⁸ VICHTA, F. *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a vliv jeho aplikace na objednávku veřejné dopravy* [online]. Ústí nad Labem, 2010 [cit. 2013-05-29]. Dostupné z WWW: <http://www.kr-ustecky.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.aspx?id_org=450018&id_dokumenty=1656163>.

¹⁰⁹ JAREŠ, M. *IDS na severu a jihozápadě Německa* [online]. 2013 [cit. 2013-05-29]. Dostupné z WWW: <http://www.ids.zastavka.net/id-clanky/02-2007_mj.phtml>.

¹¹⁰ *Lokale Nahverkehrsorganisationen* [online]. Frankfurt am Main : Rein-main-verkehrsverbund, 2013 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://www.rmv.de/de/Verschiedenes/Ihre_Ansprechpartner/RMV_vor_Ort/>.

dopravy a soukromými dopravci pak fungují smluvní vztahy o realizaci daných dopravních služeb.

Obrázek 12: Schéma řízení veřejné dopravy na regionální úrovni v Německu¹¹¹



V rámci integrovaného dopravního systému RMV klade město Frankfurt důraz na tržní prostředí. Zároveň však od dodavatelů striktně vyžaduje dodržovat předem stanovené standardy kvality, které garantují vysokou úroveň veřejné dopravy ve městě. Dodavatelé dopravních služeb se zúčastňují výběrových řízení a dopravce je vybrán na časové období cca 10-15 let. Nově město zakládá dceřinou společnost (Fahrzeug-Management), která pronajímá železniční vozidla dopravcům, kteří by si je jinak museli ze svých prostředků pořizovat. To umožňuje snížit ceny jízdného pro město i konečného spotřebitele.¹¹²

Veřejná doprava ve Frankfurtu a přilehlém regionu se skládá z husté sítě příměstské a městské železniční dopravy S-Bahn, která v některých oblastech, zejména v centru města, vede pod zemí a využívá tratě podzemní dráhy tzv. U-Bahn. Ve Frankfurtu vede celkem devět linek S-Bahn, z nichž osm projíždí tzv. City Tunnel, který se nachází v centru města a je využíván linkami U-Bahn i S-Bahn. Linky S-Bahn nejenže spojují jednotlivé části města a zajišťují příměstskou dopravu, ale navíc vedou

¹¹¹ *Aufgabenverteilung im RMV* [online]. Frankfurt am Main : Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2013 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://www.rmv.de/de/Verschiedenes/Informationen_zum_RMV/Der_RMV/Wir_ueber_uns/Struktur_de_s_RMV/33024/Aufgabenverteilung.html>, vlastní zpracování.

¹¹² JAREŠ, M. *IDS na severu a jihozápadě Německa* [online]. 2013 [cit. 2013-05-29]. Dostupné z WWW: <http://www.ids.zastavka.net/id-clanky/02-2007_mj.phtml>.

až do vzdálenějších větších měst jako je Mainz, Darmstadt, Friedberg či Hanau. Z těchto měst se přímo S-Bahnem cestující dostanou bez přestupu až do centra Frankfurtu, kde mohou využít navazující spoje linek S-Bahn, U-Bahn, tramvají (Straßenbahn), městských autobusů či regionální dráhy.¹¹³

Regionální dopravu a jednotný tarifní systém ve městě a jeho okolí a přilehlém regionu zajišťuje již zmíněný Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) – tedy integrovaný dopravní systém. Největším dopravcem, jenž zajišťuje lokální dopravu ve městě, je Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF). Příměstskou dopravu a její koordinaci spravuje společnost traffiQ GmbH. Dalšími společnostmi, které poskytují služby v rámci IDS RMV jsou např. NiO - Nahverkehr in Offenbach GmbH, Kreis-Verkehrsgesellschaft Offenbach mbH, Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation a Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH des Kreises Groß-Gerau.

Integrovaný dopravní systém (IDS) Rhein Main Verkehrsverbund (RMV), který funguje ve středním a jižním Hesensku včetně Frankfurtu nad Mohamem a jeho okolí, je ukázkou efektivně a výborně propracované veřejné dopravy. Páteří RMV je především železniční (kolejová doprava), kterou v příměstských oblastech představuje S-Bahn, v širším regionu pak regionální vlaky a na delší vzdálenosti pak rychlovlaky. V příměstských oblastech kam nevedou železniční tratě, jsou obce na S-Bahn napojeny autobusy. Stejně tak mezi jednotlivými obcemi funguje hustá síť autobusových spojů. Ve Frankfurtu navíc jezdí tramvaje.

Grafické zobrazení městské hromadné dopravy a příměstské dopravy ve městě Frankfurt am Main a jeho okolí obsahují přílohy V - VIII.

¹¹³ *Verkehr* [online]. Frankfurt am Main : Stadt Frankfurt am Main, 2013 [cit. 2013-05-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=2814>>.

4 KOMPARACE SYSTÉMŮ VEŘEJNÉ DOPRAVY V REGIONU STŘEDOČESKÝ KRAJ – PRAHA A FRANKFURTU NAD MOHANEM A JEHO OKOLÍ (REGION RHEIN-MAIN GEBIET)

Jsou-li porovnávány systémy veřejné dopravy v regionu Středočeský kraj – Praha a v regionu městské aglomerace Rhein Main, je nutné si nejdříve uvědomit demografické, geografické ale i politické podmínky obou zvolených lokalit. V případě Prahy a Středočeského kraje se jedná o dva územně samosprávné celky, které mají odlišnou politickou reprezentaci (Praha - ODS, aktuálně TOP 09 a Středočeský kraj – ČSSD), což bohužel brání shodě v některých oblastech regionální politiky. Zároveň hlavní město Praha a Středočeský kraj tvoří jednu městskou aglomeraci, která by mnohé oblasti včetně dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti měla řešit společně.

Rhein Main Gebiet je součástí spolkové země Hesensko, jejíž správa podléhá hesenské vládě a jejím ministerstvům. Z tohoto pohledu se na rozdíl od Prahy a Středočeského kraje jedná o politicky ucelenou oblast, kterou spravuje jedna politická reprezentace. Na základě takových výchozích podmínek je v případě německého regionu Frankfurtu a jeho okolí mnohem jednodušší přijmout jakákoliv rozhodnutí a poté je následně zavést do praxe.

Ačkoliv v samotném městě Frankfurtu nad Mohanem žije o cca půl miliónu méně obyvatel než v hlavním městě Praze, zahrnuje celá městská aglomerace Rhein Main skoro 5,5 miliónu obyvatel na ploše 14 800 km² a hustotou zalidnění cca 372 obyvatel na km².¹¹⁴ V pražské metropolitní oblasti, která nezahrnuje periferní území Středočeského kraje, pak žije „pouze“ 2 milióny obyvatel. Celková plocha Prahy a Středočeského kraje pak představuje 11 511 km² a počet obyvatel obou území je něco málo přes 2,5 miliónu obyvatel. V okolí Frankfurtu se nachází mnoho větších měst, městeček a obcí. Naproti tomu má Praha sice více obyvatel, ale za jejími hranicemi se ve srovnání s Německem vyskytují mnohem menší obce spíše venkovského charakteru. Středočeský kraj, stejně jako jiné kraje České republiky, má totiž vysokou sídelní rozdrobenost s převahou malých obcí do 500 obyvatel. Z toho vyplývá, že hustota obyvatel v okolí Frankfurtu je výrazně vyšší než v okolí Prahy.

¹¹⁴ *Rhein Main Gebiet* [online]. 2013 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <<http://de.wikipedia.org/wiki/Rhein-Main-Gebiet>>.

Frankfurt am Main poskytuje velké množství pracovních příležitostí, a proto sem za prací denně dojíždí cca 325 tisíc osob. Přestože je Praha populačně větší než Frankfurt, za prací do ní dojíždí pouze 150 tisíc osob, což představuje méně jak polovinu objemu dojíždějících do německého Frankfurtu. V okolních městech německé metropole se zároveň nachází velké množství dalších zaměstnavatelů, ke kterým dojíždí dalších skoro 70 tisíc lidí. Z českého hlavního města naproti tomu vyjíždí denně jen 20 tisíc osob. Vytíženost veřejné dopravy je tedy logicky vyšší v německém Frankfurtu a přilehlém regionu Rhein-Main než v Praze a Středočeském kraji. Počty cestujících však nejsou pouze důsledkem průmyslové a ekonomické vyspělosti regionu, ale zároveň i předpokladem pro tento rozvoj a růst pracovních míst v regionu. Bez kvalitní veřejné dopravy by tak vysoká mobilita nebyla zdaleka možná a to by samozřejmě mělo i zásadní vliv na ekonomický a průmyslový potenciál lokality.

Praha a její okolí ve srovnání s Frankfurtem nad Mohanem a regionem Rhein-Main neposkytuje zdaleka tak vysoké množství pracovních příležitostí. Přestože na příměstské oblasti Prahy měla v posledních letech velký vliv suburbanizace, má stále okolí hlavního města výrazněji venkovštější charakter než průmyslový region Rhein-Main. To je samozřejmě také z důvodu zcela jiné sídelní struktury obou lokalit a rozdílné hustoty obyvatelstva. Na druhou stranu v některých ohledech nedostatečná dopravní obslužnost okolí města Prahy brzdí další ekonomický rozvoj celé aglomerace.

V obou lokalitách, v německé i české, fungují v rámci veřejné dopravy tzv. integrované dopravní systémy. V Praze a Středočeském kraji však z důvodu dvojí územní samosprávy a dvou administrativních celků byly v průběhu minulých let budovány dva na sobě nezávislé integrované dopravní systémy – Středočeský integrovaný systém a Pražská integrovaná doprava, které se v některých oblastech vzájemně doplňují, ale bohužel i překrývají. To je výsledek nedostatečné komunikace mezi zastupitelstvem Středočeského kraje a hlavního města Prahy. Politici ve vedení kraje a města jsou navíc v současné době z opačných stran politického spektra, což samozřejmě efektivní komunikaci výrazně ztěžuje.

V Německu je v tomto ohledu situace výrazně jednodušší. Správu celé městské aglomerace má na starosti vláda spolkové země Hesensko, která má tak možnost ovlivňovat dopravní rozvoj celého státu včetně celé dotčené oblasti regionu Rhein-Main. Na základě této skutečnosti směřují politická rozhodnutí ohledně dopravní obslužnosti území k jednotnému rozvoji veřejné dopravy. Tento rozvoj spočívá v budování efektivního a přehledného integrovaného dopravního systému, který

zahrnuje všechny dostupné formy dopravy. Důraz je kladen zejména na dopravu železniční, která využívá kvalitní a často historickým vývojem danou infrastrukturu a hustou železniční síť. Německé IDS jsou založeny na jednotných tarifech pro celé regiony, což konečným zákazníkům značně ulehčuje cestování.

Praha a Středočeský kraj nejen že mají integrované dopravní systémy dva, ale navíc tyto IDS nemají propojeny tarify. V praxi tak jízdenky zakoupené v rámci PID neplatí v SID a naopak. Pro potřeby SID není uzpůsobena ani moderní pražská karta Opencard. Kromě toho ani v rámci středočeské SID neexistuje zcela jednotný tarif, který by využívali všichni nasmlouvaní dopravci. Navíc v kraji fungují i systémy hromadné dopravy, které mají zcela vlastní tarify, jež postrádají jakoukoliv integraci se SID. Čipové karty jednotlivých dopravců jsou uznávány i většinou ostatních dopravců ve Středočeském kraji, ale chybí jejich centrální vydávání a dobíjení.

Největším problémem SID je ovšem nepropojení integrovaného dopravního systému s železniční dopravou. Podle Středočeského kraje to „předpokládá připravení projektu tzv. „nadmárodní karty“, tj. zavedení systému odbavení cestujících čipovou kartou, který umožní propojení železniční a autobusové dopravy“.¹¹⁵ Stejně tak vážně i návaznost jednotlivých vlakových a autobusových spojů.

Z tohoto pohledu se jeví systém veřejné dopravy ve Středočeském kraji jako ne zcela promyšlený a dotažený. Středočeský kraj společně s Prahou dosud situaci komplexně neřešil a oba dva administrativní celky zatím pouze rozvíjely svou vlastní verzi IDS. Praha má ve srovnání se Středočeským krajem s ohledem na propojení tarifů s železniční dopravou a celkově jednotným tarifním systémem progresivnější řešení, ovšem v kontextu celé pražské metropolitní oblasti i toto řešení selhává. SID v podstatě není plnohodnotným integrovaným dopravním systémem a z pohledu Ropidu se jedná spíše „o tarifní unii vybraných středočeských autobusových dopravců bez dopravní koordinace, vazby na jádrové město a na železnici“. Navíc tarif SID „neumožňuje neomezenou přestupnost v rámci jednotlivých jízdenek ani plné využití nabídky cestování mezi společnými body, ale po různých trasách“.¹¹⁶

Z výše uvedených faktů je tedy nutné, aby situaci řešily oba dva administrativní celky společně, a to např. prostřednictvím ustanovené pracovní skupiny, která se bude

¹¹⁵ *Plán dopravní obslužnosti území Středočeského kraje – zásady objednávky regionální dopravy pro období 2012 - 2016* [online]. Středočeský kraj, 2011 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/verejna-doprava/dopravni-plan.htm?pg=1>>.

¹¹⁶ *Středočeská autobusová doprava – Ropid vybízí ke spolupráci* [online]. ROPID, 2011 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://www.ropid.cz/stredoceska-autobusova-doprava---ropid-vybizi-ke-spolupraci__s239x1133.html>.

skládat z odborníků a politiků obou území. Za zvážení stojí i tvorba poradního orgánu externích i zahraničních odborníků z oblasti veřejné dopravy.

Aby však vzájemná komunikace PID a SID nebyla pouze kritizována, je třeba zmínit, že již v roce 2011 ROPID podporoval tzv. interoperabilitu obou systémů a navrhoval společný informační systém, postupné sjednocování jízdného a hovořil o pilotním projektu e-jízdenky pro PID – SID, který by umožňoval cestovat s jedním dokladem v obou systémech, jednotný způsob odbavení a zapojení Českých drah do celého systému.¹¹⁷ Ze strany Středočeského kraje však bohužel nebyl zaznamenán zájem, jenž by odpovídal závažnosti a aktuálnosti problému, který spočívá v neprojození obou IDS.

Z uvedeného srovnání výše vybraných území v ČR a Německu vyplývá, že řešení veřejné dopravy na českém a německém území, v Praze a Středočeském kraji a Frankfurtu nad Mohanem a okolí vychází z jiných geografických, demografických, ekonomických a především politických podmínek, které mají značný vliv na výslednou podobu veřejné dopravy v dané lokalitě. Nebude-li však brán v potaz rozdílný počet obyvatel, hustota zalidnění, pracovní příležitosti a celkový objem dopravy, který je v německé lokalitě přece jen o něco vyšší, je možné konstatovat, že německý systém je přesto mnohem efektivnější a pro cestující pohodlnější. Základem je totiž kompletní integrace veškeré dopravy v celém regionu středního a jižního Hesenska, jednotné tarify a hustá železniční síť, kde spoje na sebe navzájem navazují. Je zřejmé, že Praha a Středočeský kraj má složitější výchozí podmínky, které spočívají především v duálním systému administrace území, na druhou stranu v českém prostředí bohužel chybí ochota úředníků a politiků situaci zásadně a komplexně řešit. Nejlepší variantou se zdá být sloučení obou dvou systémů v jeden IDS a vycházet zejména z PID, která by byla vhodně doplněna o prvky zónového tarifu SID. Zásadní je ovšem jednotné řešení a zavedení jednotných tarifů pro celou oblast.

Porovnání geografických, demografických a politických podmínek, ve kterých fungují jednotlivé IDS ve Středočeském kraji, Praze a městské aglomeraci Rhein/Main, kde se nachází město Frankfurt nad Mohanem, obsahuje následující tabulka.

¹¹⁷ BAXA, R., PELÉŠEK, V. *Účast Českých drah v integrovaných dopravních systémech v ČR* [online]. Praha : České dráhy, 2013 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.perner.cz/>>.

Tabulka 11: Porovnání geografických, demografických a politických podmínek IDS¹¹⁸

Počet obyvatel	Praha a Středočeský kraj				Frankfurt a okolí		
	Středočeský kraj	Hlavní město Praha	Pražská metropolitní oblast	Celkem	Město Frankfurt	Metropol region Frankfurt Rhein/Main	Celkem Městská aglomerace Rhein Main
	1,3 mil.	1,24 mil.	2 mil.	2,54 mil.	700 tisíc	2,2 mil.	5,5 mil.
Denní dojíždka/vyjíždka za prací (Praha, Frankfurt)	Dojíždka		Vyjíždka	Saldo	Dojíždka	Vyjíždka	Saldo
	150 tisíc		20 tisíc	+130 tisíc	325 tisíc	68 tisíc	+257 tisíc
IDS	MHD Praha, PID, SID				RMV		
Správa	<ul style="list-style-type: none"> ➤ hl. město Praha, Středočeský kraj - příslušný odbor Krajského úřadu Středočeského kraje obce 				<ul style="list-style-type: none"> ➤ Vláda spolkové země Hesensko - Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung 		
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ stát 				<ul style="list-style-type: none"> ➤ regionální a lokální organizátoři dopravy 		
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ dopravci 				<ul style="list-style-type: none"> ➤ soukromí dopravci 		
Financování	Kraj, stát, obce, cestující				Stát, jednotlivé spolkové země, obce, cestující		

¹¹⁸ Vlastní zpracování.

ZÁVĚR

Stěžejním cílem bakalářské práce byla analýza aktuálního stavu regionální dopravy ve Středočeském kraji v porovnání se systémem dopravy v německé spolkové zemi Hesensko, regionu Frankfurt nad Mohanem a jeho přilehlých okresech a návrh řešení zlepšení této problematiky ve Středočeském kraji.

Problematika veřejné dopravy je velice obsáhlé téma. V souvislosti s prudkým nárůstem automobilové dopravy v posledních desetiletích je veřejná doprava vhodnou alternativou, jak účinně řešit mobilitu obyvatel, která je ve Středočeském kraji nebývale vysoká. Automobilová doprava značně zatěžuje města a zhoršuje životní podmínky jejich obyvatel. Navíc v mnohých případech není zdaleka tak efektivní jako doprava veřejná. Je totiž komplikována svou hustotou doprovázenou častými dopravními kongescemi (zácpami) či omezenými možnostmi parkování. Trendem moderních západních evropských měst je automobilovou dopravu omezovat a nahrazovat ji účinnými systémy veřejné dopravy, které představují pro cestující rychlou a pohodlnou variantu každodenního cestování. Kvalitní systém veřejné dopravy se jeví jako velice potřebný. Proto je na něm nutné neustále pracovat a zlepšovat jeho kvalitu a efektivnost.

Z analýzy systému veřejné dopravy v Hesensku jasně vyplynulo, že základem pro úspěšně fungující model integrovaného systému veřejné dopravy je totiž kompletní integrace veškeré dopravy v celém regionu středního a jižního Hesenska, jednotné tarify a hustá železniční síť, kde spoje na sebe navzájem navazují.

Ve Středočeském kraji organizuje integrovanou dopravu Středočeský krajský úřad a Pražskou integrovanou dopravu Magistrát hlavního města Prahy. Komunikace a spolupráce mezi těmito dvěma integrovanými systémy byla po řadu let neřešitelným problémem. Přitom hlavní město Praha je zcela obklopeno Středočeským krajem. Až na odlehlejší oblasti kraje lze o hlavním městě a přilehlých oblastech Středočeského kraje hovořit jako o jedné velké a v Čechách největší městské aglomeraci, která tudíž zasluhuje jednotné řešení dopravní obslužnosti a kvalitní dopravní návaznost na své okolí. To se však zdá být řešitelné vzhledem k nedávným událostem, kdy vznik jednotného systému schválily oba dopravní výbory Pražského magistrátu a Středočeského kraje.

Jak již bylo uvedeno v předchozích kapitolách, oba systémy PID a SID jsou odlišné v základních kamenech obou systémů. Proto bude velice obtížné na odborné

úrovni najít vhodné kompromisní řešení, tak, aby byly splněny požadavky obou objednatelů veřejné dopravy, tedy Středočeského kraje a hlavního města Prahy.

Z pohledu autora jsou možné následující 3 scénáře řešení integrace, a to fúze jednoho integrovaného systému do druhého, lomení tarifů a zrušení obou systémů a následné vybudování jednoho společného systému.

- V případě fúze jednoho integrovaného systému do druhého se jedná se velmi zásadní politické rozhodnutí a je potřeba odůvodnit všechny negativní i pozitivní aspekty samosprávám obcí a měst, kterých by se tato změna dotýkala. Dalším zásadním aspektem jsou v tomto případě náklady vynaložené na obslužnost a jejich dopady do rozpočtu objednatelů, kteří tuto dopravu hradí.
- Druhým možným scénářem je lomení tarifů. Znamenalo by to vydefinování oblastí, kde bude platit tarif PID a kde bude platit tarif SID. Z pohledu rozptřeni obou systému se jeví jako pravděpodobně nejvhodnější zapojení okresů Praha-západ a Praha-východ do plné integrace PID a ostatní okresy Středočeského kraje do plné integrace SID včetně železniční dopravy. Linky přejíždějící tuto hranici by odbavily cestující v obou systémech. S ohledem na rozvoj v moderních odbavovacích systémech a používání technologií bezkontaktních čipových karet a možností následného clearingu, je toto řešení technologicky realizovatelné.
- Zrušení obou systémů SID a PID a vybudování jednoho společného systému, který by cestujícím a objednatelům přinášel pozitiva z obou systémů, by dle názoru autora znamenalo nejsložitější nalezení shody na ekonomických parametrech systému, protože právě ty jsou z pohledu obou dnešních provozovatelů obou systémů velmi rozdílné. Ekonomika je jedním ze základních stavebních kamenů a od toho se odvíjí, jak vysoký bude tarif, odbavení cestujících, jak bude realizována objednávka přepravy a spousta dalších věcí, o kterých běžný cestující nemá „ani ponětí“. Špatné nastavení ekonomiky může mít nedozírné následky do rozpočtů všech objednatelů veřejné dopravy, tj. v tomto případě Středočeského kraje, hlavního města Prahy a participujících obcí. Znamenalo by to vynaložení enormně více finančních prostředků na dopravní obslužnost než nyní.

Po odborné stránce se autor práce domnívá, že je možná realizace všech výše uvedených modelů. Bude ovšem záležet na politickém konsensu vrcholového vedení obou subjektů a možnostech jejich rozpočtu na úhradu nového řešení. Není

pravděpodobné, že se bude jednat o jednorázovou investici, ale bude třeba hledat finanční prostředky i v dalších letech, protože změnu nelze provést jednorázově. Ta musí být řešena v několika etapách. Dohodnuté řešení bude následně nutné rozpracovat do technických projektů a studií proveditelnosti, které by měly řešit všechny otázky této problematiky. Autor osobně by se nejvíce přikláněl k druhé variantě, tj. lomení tarifů.

S ohledem na všechny uvedené skutečnosti v této práci se jedná o velmi složitý proces, kde politická shoda na tom, že „chceme“, je jen pouhým počátkem celého procesu integrace. Celý tento vývoj je ovšem nutné absolvovat, protože výsledný efekt pro občana i veřejné rozpočty je jednoznačně pozitivní.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. *Ausgewählte Strukturdaten aus Bevölkerung und Wirtschaft*. 2. vyd. Wiesbaden : HSL, 2013.
2. BECK, A. *Competition for Public Transport Services: Institutional Framework and Empirical Evidence of Bus Services in Germany*. Berlín : Springer, 2012. 235 s. ISBN 978-3-7908-2802-3.
3. BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 1999. 112 s. ISBN 80-7184-923-5.
4. HORSKÁ, P., MAUR, E., MUSIL, J. *Zrod velkoměsta: urbanizace českých zemí a Evropa*. 1. vyd. Praha : Paseka, 2002. 352 s. ISBN 80-7185-409-3.
5. KAŠPAROVÁ, L., PŮČEK, M., et al. *Kohezní politika: Osídlení v České republice. Partnerství měst a venkova*. 1. vyd. Praha, Brno : Ministerstvo pro místní rozvoj, Ústav územního rozvoje, 2009. 91 s. ISBN 978-80-903928-7-8.
6. MAJEROVÁ, V., HEROVÁ, I. *Český venkov 2008: proměny venkova*. 1. vyd. Praha : Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta, 2009. 187 s. ISBN 978-80-213-1911-0.
7. MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Praha : Česká geografická společnost, Edice Geographica, 2010. 165 s. ISBN 978-80-904521-2-1.
8. OUŘEDNÍČEK, M., POSOVÁ, D. Suburbánní bydlení v Pražském městském regionu: etapy vývoje a prostorové rozmístění. In *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Praha : Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 2006. 159 s. ISBN 80-86561-94-1.
9. *Prehľad environmentálnej výkonnosti OECD: Slovenská republika*. Bratislava : Ministerstvo životného prostredia SR, 2011. 186 s. ISBN 978-80-88833-56-7.
10. PROVAZNÍKOVÁ, R. *Financování měst, obcí a regionů - teorie a praxe*. 2. vyd. Praha : Grada Publishing, 2009. 304 s. ISBN 978-80-247637-3-6.
11. SÝKORA, L. Suburbanizace a její důsledky: Výzva pro výzkum, usměrňování rozvoje území a společenskou angažovanost. *Sociologický časopis*. 2003, roč. 39, č. 2, s. 56-57. ISSN 0038-0288.

12. URBÁNKOVÁ, J., OUŘEDNÍČEK, M. Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu. In *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Praha : Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje. 2006. 159 s. ISBN 80-86561-94-1.
13. VONKA, J., DRDLA, P., et al. *Osobní doprava*. 2. vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2004. 162 s. ISBN 80-719-4630-3.
14. WOKOUN, R., et al. *Ekonomika v prostoru - svět, střední Evropa, EU, OECD, ČR*. Praha : Linde, 2008. 189 s. ISBN 978-80-7201-698-3.
15. *Zpráva o politice, stavu a vývoji životního prostředí. Česká republika*. Praha : Ministerstvo životního prostředí ČR, 2005. 215 s. ISBN 80-7212-317-3.

Elektronické zdroje

1. *Alle Regionalbahnlinien und S-Bahn-Linien im RMV-Gebiet* [online]. 2012 [cit. 2013-05-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.rmv.de/linkableblob/en/49386-59859/data/rmv-schienennetzplan.pdf>>.
2. *Alle S- und U-Bahn-Linien im Großraum Frankfurt RheinMain* [online]. 2012 [cit. 2013-05-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.rmv.de/linkableblob/en/49388-59839/data/rmv-schnellbahnplan.pdf>>.
3. *Arbeitsmarkt, Statistisches Jahrbuch 2011* [online]. Frankfurt am Main : Stadt Frankfurt am Main, 2013 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/678/J2011K04x.pdf>>.
4. *Aufgabenverteilung im RMV* [online]. Frankfurt am Main : Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2013 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://www.rmv.de/de/Verschiedenes/Informationen_zum_RMV/Der_RMV/Wir_ueber_uns/Struktur_des_RMV/33024/Aufgabenverteilung.html>.
5. BAXA, R., PELÉŠEK, V. *Účast Českých drah v integrovaných dopravních systémech v ČR* [online]. Praha : České dráhy, 2013 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.perner.cz/>>.
6. *Bevölkerung der hessischen Gemeinden* [online]. Hessisches Statistisches Landesamt, 2013 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.statistik-hessen.de/themenauswahl/bevoelkerung-gebiet/regionaldaten/bevoelkerung-der-hessischen-gemeinden/index.html>>.

7. *Ceník jednotlivých jízdenek (plnocenných)* [online]. ROPID, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.ropid.cz/tarif/cenik-jednotlivych-jizdenek-plnocennych__s189x1109.html>.
8. *Charakteristika hl. města Prahy* [online]. Praha : CzechTrade, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/charakteristika-hlavniho-mesta-prahy-7279.html>>.
9. *Charakteristika hlavního města Prahy* [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/xa/redakce.nsf/i/charakteristika_hl_m_prahy>.
10. DAMBORSKÝ, M., et al. *Výsledky odborné studie - Systémy veřejné dopravy v krajích České republiky* [online]. Praha : MasterCard česká centra rozvoje, 2012 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.centrarozvoje.cz/dokument/vyhlaseni-2012/Vysledky%20studie%20MasterCard%20ceska%20centra%20rozvoje%2012.pdf>>.
11. *Databáze Eurostatu* [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://apl.czso.cz/pll/eutab/html.h>>.
12. *Daten und Fakten – Regionalverband FrankfurtRheinMain* [online]. Frankfurt am Main : Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2011 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://ftp.planungsverband.de/RV_Regionales_Monitoring_2011.pdf>.
13. *Demografická příručka 2011* [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/p/4032-12>>.
14. *Demografická ročenka krajů 2002 a 2011* [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/publ/4027-12-r_2012>.
15. *Demografická ročenka měst 2002 a 2011* [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/p/4018-12>>.
16. *Dlouhodobý vývoj kraje ve vybraných ukazatelích – časové řady* [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW:

- <http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/casova_rada_dlouhodoby_vyvoj_kraje_ve_vybranych_ukazatelich>.
17. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013* [online]. Praha : MD ČR, 2005 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf>.
 18. DRÁPAL, F. *Co je a co není integrovaná doprava* [online]. 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://ids.zastavka.net/id-uvod/>>.
 19. *Frankfurt am Main* [online]. Maps Google, 2013 [cit. 2013-05-29]. Dostupné z WWW: <<http://maps.google.com/maps?ll=50.10619270063535,8.705156296491623&spn=0.01,0.01&t=k&q=http://toolserver.org/~para/GeoCommons/GeoCommons-simple.kml&hl=en>>.
 20. *Gebiet und Bevölkerung – Fläche und Bevölkerung* [online]. Wiesbaden : Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2012 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de_jb01_jahrtab1.asp>.
 21. *Hesse, administrative divisions* [online]. 2012 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Hesse,_administrative_divisions_-_de_-_colored.svg#file>.
 22. *Informace o Středočeském kraji* [online]. Středočeský kraj, 2008 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://kr-stredocesky.cz/portal/stredocesky-kraj/informace-o-kraji/>>.
 23. *Integrované dopravní systémy v ČR* [online]. Ostrava : Česká asociace organizátorů veřejné dopravy [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.caovd.cz/IMG/IDS-CR.gif>>.
 24. JAREŠ, M. *IDS na severu a jihozápadě Německa* [online]. 2013 [cit. 2013-05-29]. Dostupné z WWW: <http://www.ids.zastavka.net/id-clanky/02-2007_mj.phtml>.
 25. *Krajská správa ČSÚ pro Středočeský kraj* [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/home>>.
 26. *Liniennetzplan Frankfurt am Main* [online]. 2012 [cit. 2013-05-28]. Dostupné z WWW: <http://www.traffiQ.de/fm/20/traffiQ_Liniennetzplan_2013.pdf>.

27. LIUZZO, D. *Deutschland Bundesländer Hessen* [online]. 2007 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://wikitravel.org/de/Datei:Deutschland_Bundesl%C3%A4nder_Hessen.png>.
28. *Lokale Nahverkehrsorganisationen* [online]. Frankfurt am Main : Rein-main-verkehrsverbund, 2013 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://www.rmv.de/de/Verschiedenes/Ihre_Ansprechpartner/RMV_vor_Ort/>.
29. MACKŮ, P. *Příměstské linky PID* [online]. ROPID, 2013 [cit. 2013-12-28]. Dostupné z WWW: <http://www.ropid.cz/data/Galleries/59/64/d781_3_A3_Primestske_linky_2013-10.png>.
30. MACKŮ, P. *Tarifní pásma železnice* [online]. ROPID, 2013 [cit. 2013-12-28]. Dostupné z WWW: <http://www.ropid.cz/data/Galleries/59/72/d935_3_A5_Tarifni_pasma_zeleznice_StcK_2013-10.png>.
31. *Mapa silniční a dálniční sítě Středočeského kraje* [online]. Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2013 [cit. 2013-12-28]. Dostupné z WWW: <http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/img/kraje/st.jpg>.
32. *Mapa tratí* [online]. Praha : České dráhy, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.cd.cz/stredocesky-kraj/mapa-trati/-7387/>>.
33. *Mapy a schémata PID* [online]. ROPID, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.ropid.cz/mapy/pid__s190x363.html>.
34. MARADA, M., KVĚTOŇ, V. *Rozdíly v dopravní obslužnosti v regionech českého venkova* [online]. Praha : Triada, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6470710>>.
35. MEJSTŘÍK, J. *Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání do/z hlavního města Prahy. Analýza základních charakteristik a vývoje* [online]. Praha : Útvar rozvoje hlavního města Prahy – odbor strategické koncepce, 2010 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.urm.cz/cs/clanek/301/dojizdka-a-vyjizdka-do-zamestnani-do-z-hl-m-prahy>>.
36. *Městská hromadná doprava* [online]. 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.praha.eu/jnp/cz/home/doprava_v_praze/mhd/index.html>.

37. *Metro* [online]. 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.praha.eu/jnp/cz/home/doprava_v_praze/mhd/metro/index.html>.
38. *Obrat o 180 stupňů: Nový společný systém veřejné dopravy* [online]. Praha : Magistrát hlavního města Prahy, 2013 [cit. 2014-02-21]. Dostupné z WWW: <http://www.praha.eu/jnp/cz/home/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/obrat_o_180_stupnu_novy_spolecny_system.html>.
39. *Öffentlicher Personennahverkehr* [online]. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, 2013 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://verwaltung.hessen.de/irj/HMWVL_Internet?cid=062696438fb9a18d24d3aebc3748ff27>.
40. *Páteřní autobusové linky PID* [online]. ROPID, 2013 [cit. 2013-12-28]. Dostupné z WWW: <http://www.ropid.cz/data/Galleries/59/64/d1850_3_Metrobusy_2013-07.png>.
41. *Plán dopravní obslužnosti území Středočeského kraje – zásady objednávky regionální dopravy pro období 2012 - 2016* [online]. Středočeský kraj, 2011 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/verejna-doprava/dopravni-plan.htm?pg=1>>.
42. POVŠÍK, R. *Doprava a dopravní infrastruktura – významný faktor rozvoje regionů* [online]. Praha : Institut pro veřejnou diskusi, 2010 [cit. 2013-05-26]. Dostupné z WWW: <http://www.ivd.cz/download/Robin_Povsik.pdf>.
43. *Praha ve statistikách* [online]. Praha : Prague Welcome, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.praguewelcome.cz/cs/infocentrum-b2b/info-servis/praha-ve-statistikach/>>.
44. *Představujeme ROPID* [online]. ROPID, 2011 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.ropid.cz/o-systemu/predstavujeme-ropid__s177x268.html>.
45. *Program realizace strategické koncepce hl. města Prahy na období 2009-2015* [online]. Praha : Odbor strategické koncepce ve spolupráci s odbory Magistrátu hl. m. Prahy a dalšími partnery, 2009 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.rishmp.cz/jnp/cz/dokumenty/nadrazene_strategicke_dokumenty.html>.

46. RAUTH, P. *Kreiskarte Hessen* [online]. 2003 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.rodau-odw.de/rubriken/politisch.gif>>.
47. *Regionální statistiky. Vybrané ukazatele podle krajů v roce 2010* [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/regiony_mesta_obce_souhrn>.
48. *Rhein Main Gebiet* [online]. 2013 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <<http://de.wikipedia.org/wiki/Rhein-Main-Gebiet>>.
49. *Ročenka dopravy 2011* [online]. 2011 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2011/rocenka/htm_cz/cz11_530117.html>.
50. *Schematischer Plan zur groben Orientierung* [online]. 2013 [cit. 2013-12-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.traffiq.de/fm/20/Nachtbus-Netz%20FrankfurtRheinMain%202014.pdf>>.
51. *Strategický plán hlavního města Prahy* [online]. Praha : Útvar rozvoje hlavního města Prahy, 2008 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.urm.cz/cs/strategie-rozvoje>>.
52. *Strategie podpory dopravní obsluhy území. Ná vazný dokument tzv. Dopravní politiky České republiky pro léta 2005-2013* [online]. Praha : MD ČR, 2012 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcr.cz/cs/verejna-doprava/Financi-ucast- statu/Strategie+podpory+dopravni+obsluhy.htm>>.
53. *Strategie regionálního rozvoje České republiky na roky 2007 - 2013* [online]. Praha : MMR ČR, 2008 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.mmr.cz/cs/Podpora-regionu-a-cestovni-ruch/Regionalni-politika/Koncepce-Strategie/Strategie-regionalniho-rozvoje-Ceske-republiky-na>>.
54. *Středočeská autobusová doprava – Ropid vybízí ke spolupráci* [online]. ROPID, 2011 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://www.ropid.cz/stredoceska-autobusova-doprava---ropid-vybizi-ke-spolupraci__s239x1133.html>.
55. TEMELOVÁ, J. *Nová bytová výstavba v Praze a ve Středočeském kraji po roce 2000* [online]. Praha, 2009 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.suburbanizace.cz/analyzy_03_nova_bytova_vystavba.htm>.
56. TICHÝ, J. *Dopravní obslužnost* [online]. Praha : ČVUT v Praze, Fakulta dopravní, ČSAD Praha holding a.s., 2010 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://k613.fd.cvut.cz/storage/osnovy/14_pe_03_obslužnost.pdf>.

57. *Územní plán hlavního města Prahy* [online]. Praha : Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2009 [cit. 2014-03-21]. Dostupné z WWW: <http://www.uppraha.cz/uploads/assets/textova-cast/oduvodneni//DilA-sirsi_vztahy_1_2.pdf>.
58. *Verkehr* [online]. Frankfurt am Main : Stadt Frankfurt am Main, 2013 [cit. 2013-05-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=2814>>.
59. *Verkehr in Hessen* [online]. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, 2013 [cit. 2013-05-27]. Dostupné z WWW: <http://verwaltung.hessen.de/irj/HMWVL_Internet?cid=4491810b05557b0b0efd905cddf6a604>.
60. VICHTA, F. *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a vliv jeho aplikace na objednávku veřejné dopravy* [online]. Ústí nad Labem, 2010 [cit. 2013-05-29]. Dostupné z WWW: <http://www.kr-ustecky.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1656163>.
61. *Všeobecné informace o Středočeské integrované dopravě* [online]. Středočeský kraj, 2013 [cit. 2013-05-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/stredoceska-integrovana-doprava/>>.
62. *Výběrové šetření pracovních sil* [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/vykazy/vykazy.nsf/i/vyberove_setreni_pracovnich_sil>.
63. *Vývoj bytové výstavby ve Středočeském kraji v letech 1998-2007* [online]. Praha : ČSÚ, 2013 [cit. 2013-01-10]. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/krajkapitola/13-2107-08-1998_az_2007-12>.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 137 ze dne 14. března 2006 o veřejných zakázkách ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2006. Dostupné z WWW: <<http://www.podnikatel.cz/zakony/zakon-c-137-2006-sb-o-verejnych-zakazkach/uplne/>>.
2. ČESKO. Zákon č. 194 ze dne 1. července 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 65. Dostupné z WWW: <<http://www.podnikatel.cz/zakony/zakon-o-verejnych-sluzbach-v-preprave-cestujicich-a-o-zmene-dalsich-zakonu/f4096857/>>.

SEZNAM ZKRATEK

- B+R – bike and ride (= možnost zaparkovat kolo)
- ČD – České dráhy
- ČSAD – Československá státní autobusová doprava (od roku 1994 zprivatizovány)
- ČSSD – Česká strana sociálně demokratická
- DPP – Dopravní podnik hlavního města Prahy
- IDS – integrovaný dopravní systém
- K+R – kiss and ride (= možnost krátkého zaparkování za účelem vystoupení spolujezdce při sdílených jízdách)
- KLID – Kladenská linková integrovaná doprava
- MD – Ministerstvo dopravy
- MHD – městská hromadná doprava
- NiO - Nahverkehr in Offenbach
- NUTS – nomenklatura územních statistických jednotek
- NVV – Nordhessische VerkehrsVerbund
- ODS – Občanská demokratická strana
- ORP – obec s rozšířenou působností
- P+R – park and ride (= zaparkuj a jed’)
- PAD – příměstská autobusová doprava
- PID – pražská integrovaná doprava
- RegG – Regionalisierungsgesetz
- RMV – Rhein-Main-Verkehrsverbund
- ROPID – Regionální organizátor pražské integrované dopravy
- SID – Středočeská integrovaná doprava
- VGF – Verkehrsgesellschaft Frankfurt

SEZNAM TABULEK A OBRÁZKŮ

Seznam tabulek

Tabulka 1: Celková dojíždka a vyjíždka za prací do/z hl. města Prahy	11
Tabulka 2: Dojíždka do zaměstnání z krajů ČR.....	12
Tabulka 3: Počet dojíždějících osob z vybraných okresů Středočeského kraje do Prahy	13
Tabulka 4: Velikostní skupiny obcí ve Středočeském kraji v letech 2002 - 2011	16
Tabulka 5: IDS v jednotlivých krajích ČR.....	28
Tabulka 6: Dopravní obsluha veřejnou autobusovou dopravou - hl. m. Praha.....	30
Tabulka 7: Ceny jízdenek v regionu (pásma 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, popř. P, 0, B)	31
Tabulka 8: Předpokládaný harmonogram zavádění IDS ve Středočeském kraji.....	35
Tabulka 9: Podíl zaintegrovaných tratí ČD v ČR - vývoj.....	35
Tabulka 10: Vládní obvody, okresy a okresní města spolkové země Hesensko.....	45
Tabulka 11: Porovnání geografických, demografických a politických podmínek IDS ..	56

Seznam obrázků

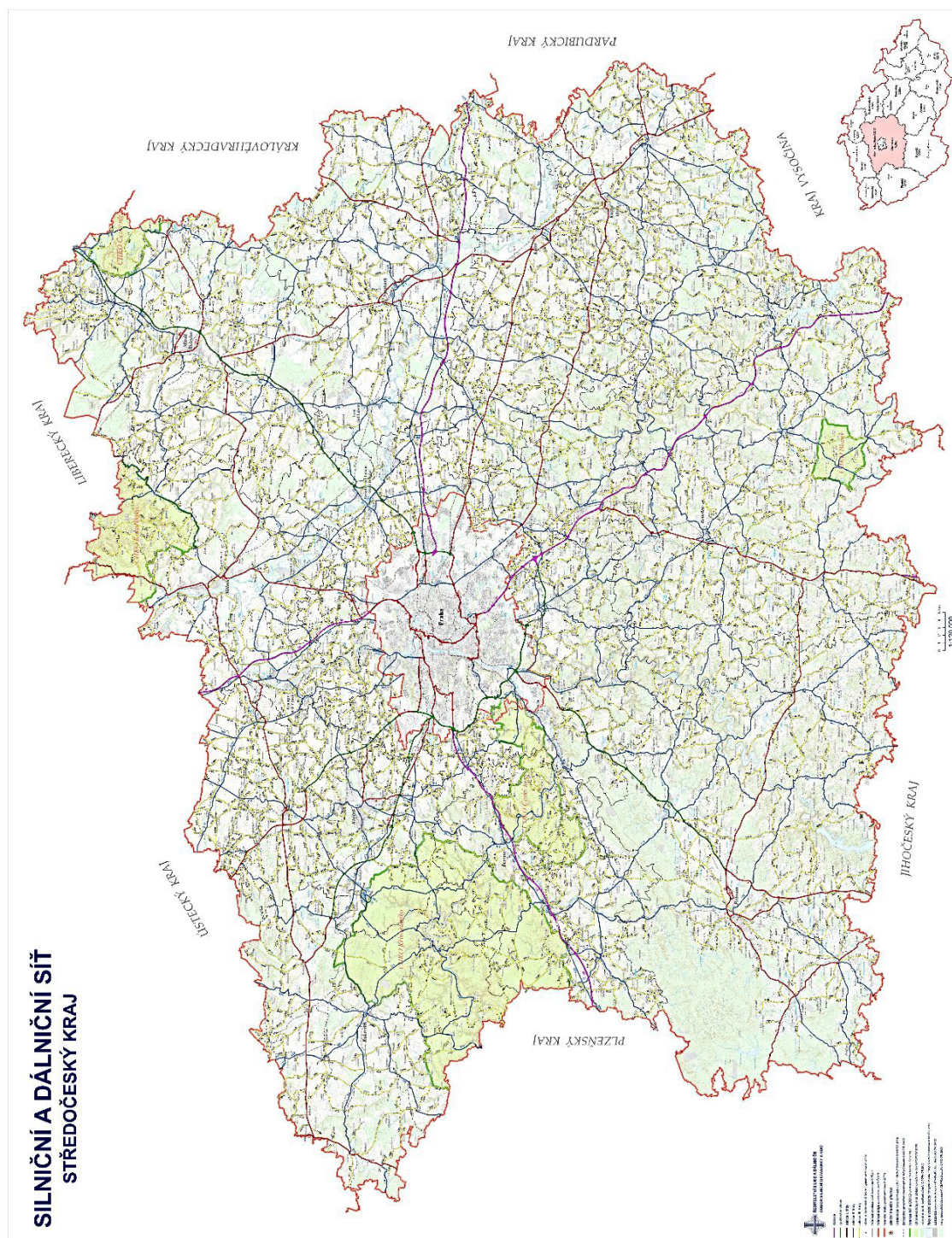
Obrázek 1: Mapa územně samosprávných celků Středočeského kraje.....	14
Obrázek 2: Mapa okresů Středočeského kraje	15
Obrázek 3: Schéma železniční sítě ve Středočeském kraji	18
Obrázek 4: Mapa intenzity bytové výstavby v Praze a Středočeském kraji v letech 2004 - 2007	22
Obrázek 5: Počet dokončených bytů na 1000 obyvatel ve Středočeském kraji v letech 1998 - 2007	23
Obrázek 6: Mapa ČR - IDS	29
Obrázek 7: Mapa systémů IDS s účastí ČD	36
Obrázek 8: Mapa umístění Hesenska v Německu.....	42
Obrázek 9: Mapa Spolkové země Hesensko a její členění	43
Obrázek 10: Mapa Spolkové země Hesensko a její členění (okresy a okresní města) ...	44
Obrázek 11: Město Frankfurt am Main (Frankfurt nad Mohanem).....	48
Obrázek 12: Schéma řízení veřejné dopravy na regionální úrovni v Německu.....	50

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha I	Mapa silniční a dálniční sítě Středočeského kraje	72
Příloha II	Metrobusy PID	73
Příloha III	Příměstské linky PID	74
Příloha IV	Železnice v PID	75
Příloha V	Linky S-Bahn, U-Bahn a regionální dopravy ve Frankfurtu nad Mohanem a jeho okolí	76
Příloha VI	Veškerá železniční doprava IDS RMV	77
Příloha VII	Noční autobusová doprava ve Frankfurtu a jeho okolí	78
Příloha VIII	Linky tramvají, S-Bahn a U-Bahn ve Frankfurtu na Mohanem a jeho okolí	79

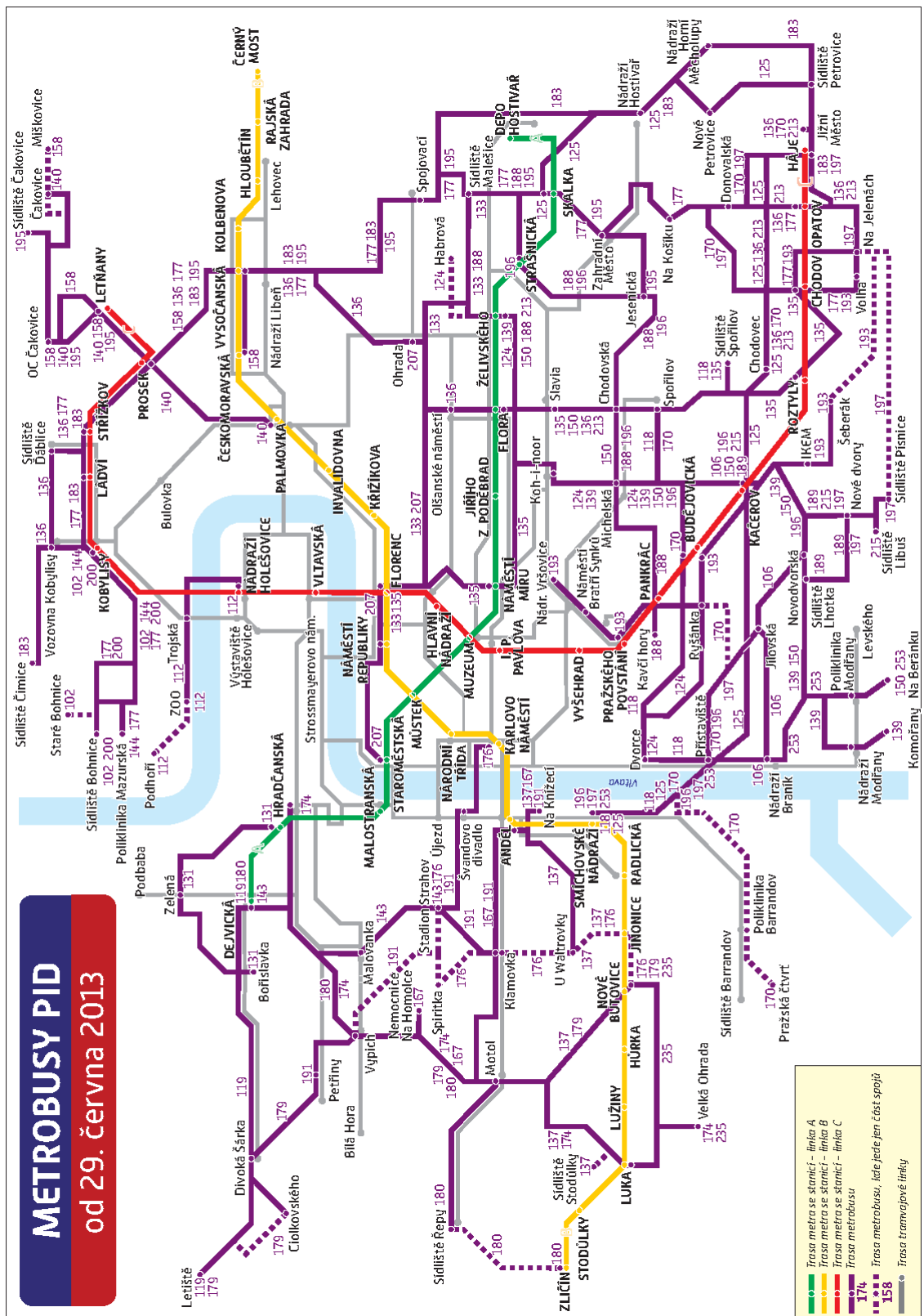
PŘÍLOHY

Příloha I: Mapa silniční a dálniční sítě Středočeského kraje¹¹⁹



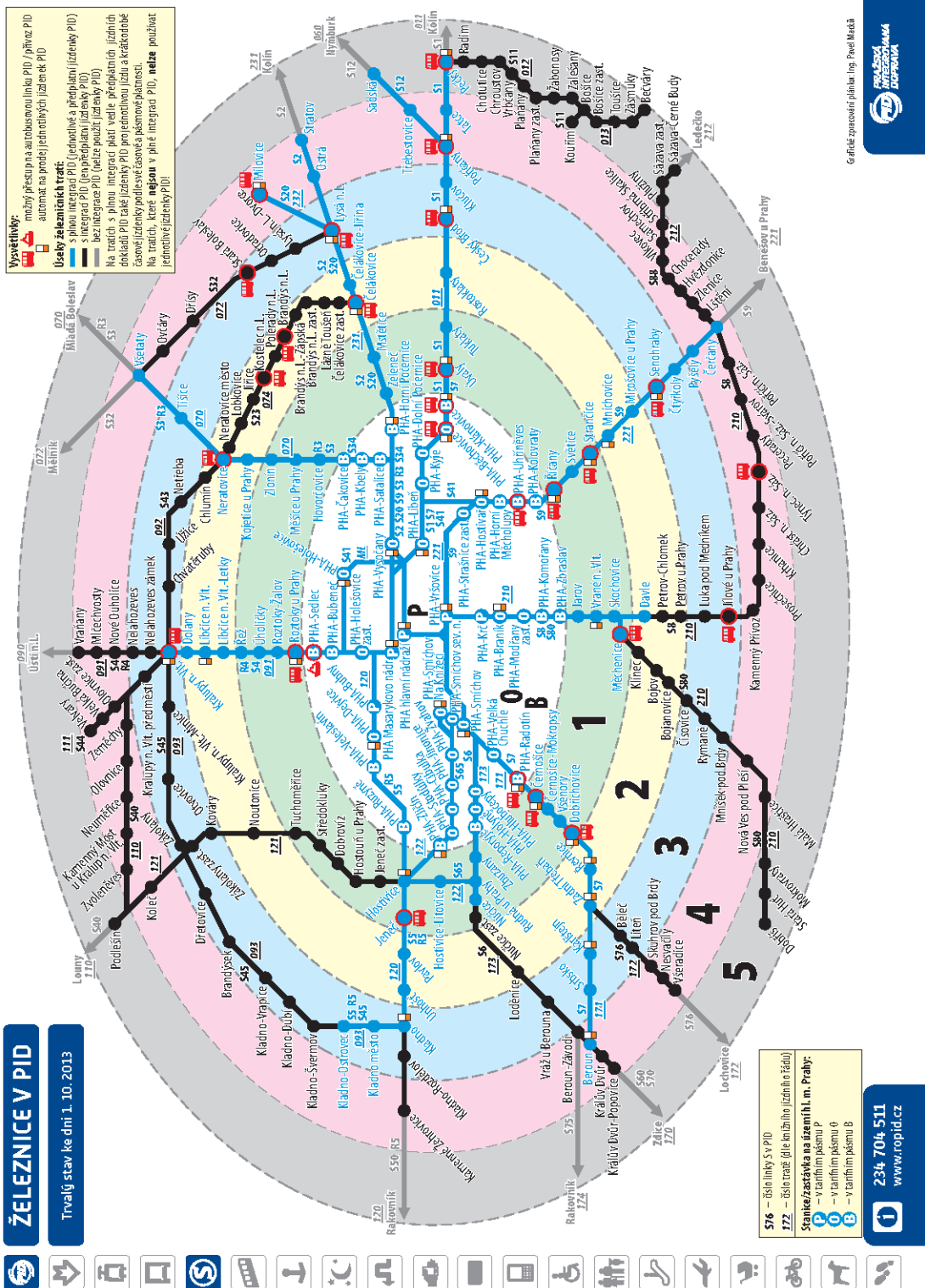
¹¹⁹ Mapa silniční a dálniční sítě Středočeského kraje [online]. Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2013 [cit. 2013-12-28]. Dostupné z WWW: <http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/img/kraje/st.jpg>.

Příloha II: Metrobusesy PID¹²⁰



¹²⁰ Páteřní autobusové linky PID [online]. ROPID, 2013 [cit. 2013-12-28]. Dostupné z WWW: <http://www.ropid.cz/data/Galleries/59/64/d1850_3_Metrobusesy_2013-07.png>.

Příloha IV: Železnice v PID¹²²



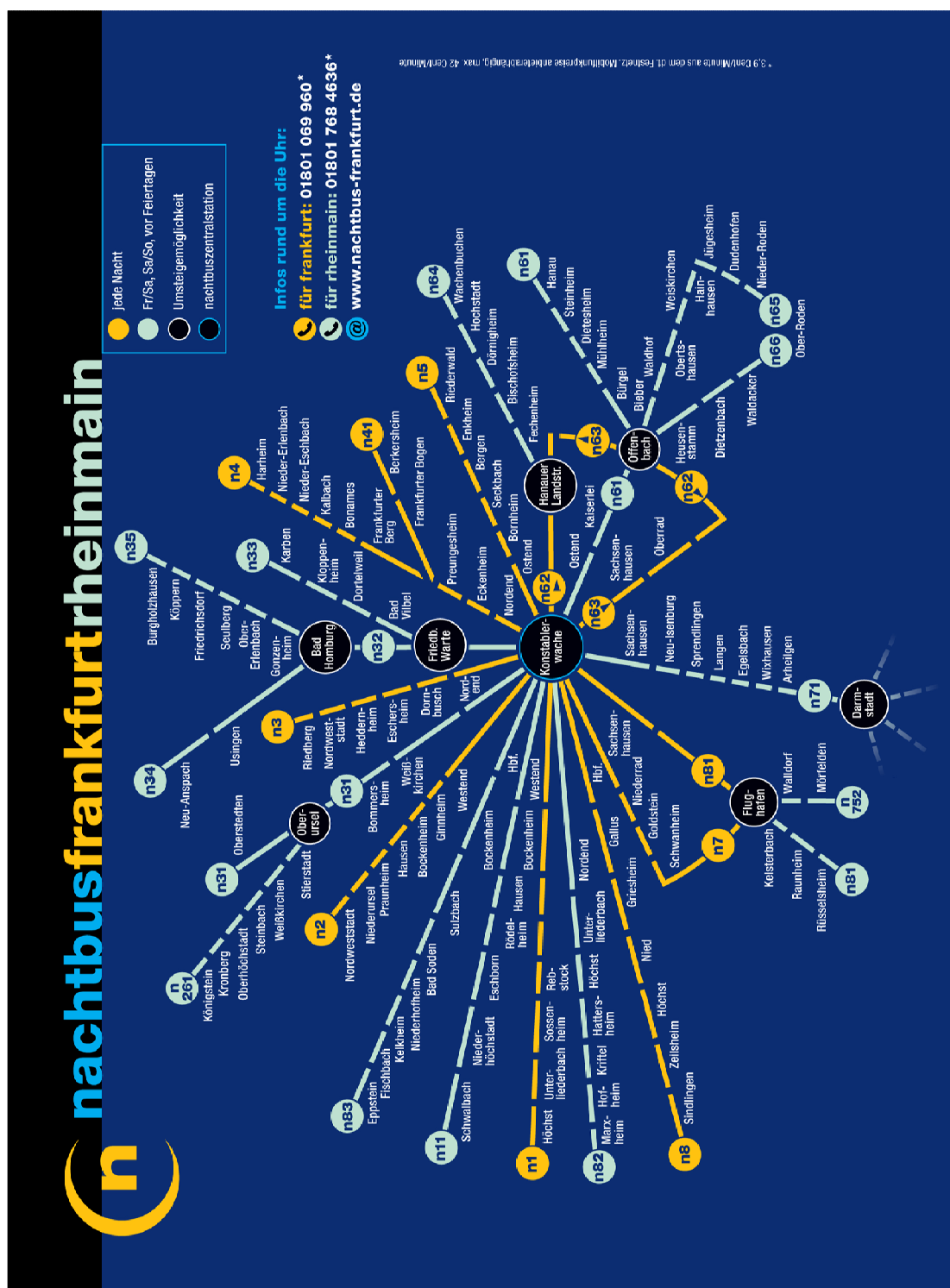
¹²² MACKŮ, P. *Tarifní pásma železnice* [online]. ROPID, 2013 [cit. 2013-12-28]. Dostupné z WWW: <http://www.ropid.cz/data/Galleries/59/72/d935_3_A5_Tarifni_pasma_zeleznice_StcK_2013-10.png>.

Příloha VI: Veškerá železniční doprava IDS RMV¹²⁴



¹²⁴ Alle Regionalbahnlinien und S-Bahn-Linien im RMV-Gebiet [online]. 2012 [cit. 2013-05-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.rmv.de/linkableblob/en/49386-59859/data/rmv-schienennetzplan.pdf>>.

Příloha VII: Noční autobusová doprava ve Frankfurtu a jeho okolí¹²⁵



¹²⁵ Schematischer Plan zur groben Orientierung [online]. 2013 [cit. 2013-12-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.traffiq.de/fm/20/Nachtbus-Netz%20FrankfurtRheinMain%202014.pdf>>.

