

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta právnická

Katedra veřejné správy

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Dopravní karty vydávané dopravními podniky města Prahy, Plzně a Brna (Opencard, Lítačka, Plzeňská karta, brněnský systém „elektronické šalinkarty“)

Předkládá: Martina Kotíková

Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Tomáš Louda, CSc.

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Akademický rok: 2018/2019

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Martina KOTÍKOVÁ**
Osobní číslo: **R16B0052P**
Studijní program: **B6804 Právní specializace**
Studijní obor: **Veřejná správa**
Téma práce: **Dopravní karty vydávané dopravními podniky města Prahy, Plzně a Brna (Opencard, Lítačka, Plzeňská karta, brněnský systém „elektronické šalinkarty“)**
Zadávající katedra: **Katedra veřejné správy**

Zásady pro vypracování

Bakalářská práce se bude týkat dopravních karet ve třech velkých městech ČR, konkrétně se práce zaměří na karty Lítačka a Opencard, které se používaly či stále používají v hlavním městě Praha, dále pak na Plzeňskou kartu používanou v integrované dopravě Plzeňska a na brněnskou kartu využívanou v Brně.

Cílem práce bude seznámit s teoretickými aspekty každé z karet, včetně způsobu vydávání, propagace či financování. Opomenuta nebude ani část týkající se funkce karet a výhod, které s sebou tyto karty nesou.

Bakalářská práce bude rozdělena do několika kapitol.

První kapitola se bude týkat pražských dopravních karet a bude rozdělena na dvě větší části. V první části se práce zaměří na seznámení s multifunkční čipovou kartou Opencard, používanou od roku 2006 a vydávanou Magistrátem hl. m. Prahy. Druhá část se bude věnovat kartě Lítačka, která nahradila problematickou Opencard.

V druhé kapitole se práce zaměří na Plzeňskou dopravní kartu, včetně jejího nového propojení s In kartou.

Třetí kapitola se pak dále zaměří na poslední z karet – na brněnskou kartu, spravovanou Brněnským dopravním podnikem.

Nezbytnou součástí práce bude i praktická část, která bude zpracována v kapitole čtvrté. Tato praktická část bude vypracována zejména prostřednictvím dotazníku s tannými obyvateli (v Praze a Plzni).

Rozsah bakalářské práce: **cca 40 stran**

Rozsah grafických prací:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:

viz zvláštní seznam

Vedoucí bakalářské práce: **JUDr. Tomáš Louda, CSc.**

Katedra veřejné správy

Datum zadání bakalářské práce: 31. března 2018
Termin odevzdání bakalářské práce: 31. března 2019

V Plzni dne 11. března 2019



Doc. JUDr. Jan Pauly, CSc.
děkan



JUDr. Tomáš Louda, CSc.
vedoucí katedry

PROHLÁŠENÍ

„Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Dopravní karty vydávané dopravními podniky města Prahy, Plzně a Brna (Opencard, Lítačka, Plzeňská karta, brněnský systém „elektronické šalinkarty“)" zpracovala samostatně a že jsem vyznačila prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpala způsobem pro vědeckou práci obvyklým.“

V Plzni dne

Podpis:

OBSAH

ÚVOD.....	7
1. OPENCARD A LÍTAČKA.....	8
1.1. Teoretická východiska Opencard.....	8
1.1.1. Základní informace.....	8
1.1.2. Funkce Opencard	11
1.1.3. Vydávání	13
1.1.4. Náklady.....	14
1.1.5. Propagace.....	15
1.1.6. Problémy.....	16
1.2. Teoretická východiska Lítačky.....	19
1.2.1. Základní informace	19
1.2.2. Funkce Lítačky	21
1.2.3. Vydávání	22
1.2.4. Náklady.....	24
1.2.5. Srovnání s kartou Opencard.....	25
2. PLZEŇSKÁ KARTA.....	27
2.1. Teoretická východiska Plzeňské karty	27
2.1.1. Základní informace.....	27
2.1.2. Funkce Plzeňské karty.....	30
2.1.3. Vydávání	32

2.1.4. Náklady.....	34
2.1.5. Plzeňská karta jako inovace roku.....	35
2.1.6. Propojení s In – kartou	36
3. BRNĚNSKÁ KARTA.....	39
3.1 Teoretická východiska brněnské karty	39
3.1.1. Základní informace.....	39
3.1.2. Funkce brněnské karty.....	42
3.1.3. Vydávání	44
3.1.4. Náklady.....	46
3.1.5. Ocenění „elektronické šalinkarty“.....	47
4. PRAKTICKÁ ČÁST.....	48
4.1. Praktická část týkající se Opencard a Lítačky.....	48
4.2. Praktická část týkající se Plzeňské karty.....	56
4.3. Praktická část týkající se Brněnské karty.....	62
ZÁVĚR.....	64
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ	66
SEZNAM GRAFŮ.....	81
PŘÍLOHY.....	83

ÚVOD

V České republice je běžné, že zejména větší města a obce využívají k zajištění dopravní obslužnosti na svém území městskou hromadnou dopravu. Velmi často mají obce k dispozici jednotný integrovaný systém hromadné dopravy, který garantuje jednotné tarifní podmínky. O tyto systémy se pak stará obec sama tím, že k zajištění chodu přispívá finančními prostředky. Systém hromadné integrované dopravy města pak může být dále doplněn například meziměstskou či příměstskou dopravou. I k usnadnění kooperace mezi těmito systémy slouží elektronické dopravní karty, které zavádějí zejména větší města pro své občany za účelem zjednodušení nákupu jízdních tarifů a elektronických jízdenek nebo k usnadnění propojení meziměstské, příměstské a městské hromadné dopravy. To ale není zdaleka vše, co mohou elektronické jízdenky uživateli přinést. Mnoho z nich totiž dále nabízí i spoustu slev a výhod, kterých lze po zakoupení elektronických jízdenek využívat.

Měst, která se rozhodla nabízet bezkontaktní elektronické čipové karty přibývá a není výjimkou, že ani menší města se tomuto kroku nebrání. Autorka této práce se však zaměřila na elektronické karty největších měst České republiky, a to konkrétně na pražskou Lítačku, Plzeňskou kartu a Brněnskou kartu („šalinkartu“), přičemž do této práce nebudou zahrnuty pouze stávající dopravní elektronické karty, ale zmíněna bude velmi kontroverzní karta, jejíž výdej byl sice zastaven, avšak do výčtu pražských dopravních karet patří také – Opencard.

Cílem teoretické části bude zhodnocení důvodů k zavedení elektronických čipových karet a jejich výhodnosti pro uživatele, jakožto i seznámení s funkcemi daných karet, s jejich financováním i s problémy, které jsou /nebo byly/ spojeny s užíváním elektronických karet.

Na teoretickou část práce bude dále navazovat empirická část, ve které se autorka práce bude snažit zhodnotit výhodnost dopravních karet s přihlédnutím k dotazníku, na který odpovídali respondenti v Praze a v Plzni. Dotazník v těchto zmíněných městech byl jako prostředek analýzy vybrán proto, že autorka práce pochází z okolí hlavního města Prahy a studuje v Plzni, z čehož vyplývá dobrá znalost prostředí. Část zabývající se brněnským odbavovacím systémem EOC bude vypracována zejména na základě tiskových zpráv Dopravního podniku města Brna.

1. OPENCARD A LÍTAČKA

1.1. Teoretická východiska Opencard

1.1.1. Základní informace

V závislosti na cíli práce je v rámci teoretické části vhodné nejprve zmínit základní údaje o největší české metropoli. Praha je hlavním a zároveň největším městem České republiky. Leží severně od středu České republiky a rozkládá se na 496 čtverečních kilometrech. Je krajským městem kraje Praha a zároveň i krajským městem Středočeského kraje.¹ Dle údajů Českého statistického úřadu k 1.1.2018 na území hlavního města žije celkem 1 294 513 obyvatel, čímž se Praha stává také městem s největším počtem obyvatel v České republice.² V metropolitní oblasti Prahy však žije přes 2 000 000 obyvatel.³

Praha je také významnou cestovní destinací. Udává se, že je desátým nejnavštěvovanějším městem Evropy.⁴ Hlavní město je největší kulturní metropolí celé České republiky a stalo se dokonce Evropským městem kultury pro rok 2000.⁵ Nalezneme zde mnoho divadel, muzeí, kin, galerií i další kulturní instituce. Díky své historii se stala významným světovým historickým centrem. Její historické centrum s největším hradním komplexem na světě patří od roku 1992 na seznam památek UNESCO. Mezi další významné památky se řadí Karlův most, Staroměstská radnice, Valdštejnský palác, Obecní dům, Betlémská kaple a Národní divadlo. I díky příjmům z cestovního ruchu se Praha stala hospodářským centrem České republiky.⁶ Na území hlavního města také nalezneme mnoho škol mateřských, základních, středních i vysokých, stejně jako významné evropské i české firmy. Vzhledem k tomuto, mnoho lidí do hlavního města dojíždí za studiem a za prací, především z metropolitní oblasti hlavního města.

¹ Základní informace. *Praha.eu* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z:

http://www.praha.eu/jnp/cz/co_delat_v_praze/o_praze/zakladni_informace/index.html

² Veřejná databáze: Vlastní výběr. *Vdb.czso* [online]. 18.3.2019 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z:

https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jspx?_af=home

³ Pražská metropolitní oblast. *Mapy.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z:

<https://mapy.cz/zakladni?x=14.3886526&y=50.0981767&z=9&source=area&id=31172>

⁴ Praha. *Aktualne.cz* [online]. 24.4.2014 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z:

<https://www.aktualne.cz/wiki/geografie/staty-a-mesta/praha/r~5ff7dc74cbb511e3a0a10025900fea04?redirected=1552905242>

⁵ Prague 2000. *Praha-emk2000.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.praha-emk2000.cz/>

⁶ Praha. *Aktualne.cz* [online]. 24.4.2014 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z:

<https://www.aktualne.cz/wiki/geografie/staty-a-mesta/praha/r~5ff7dc74cbb511e3a0a10025900fea04?redirected=1552905242>

Praha, jakožto hlavní město a krajské město Středočeského kraje i kraje Praha, je také významnou dopravní křižovatkou v Evropě. Hlavní město je veřejnoprávní korporací a může tak v mezích daných zákonem na svou odpovědnost a v zájmu místního obyvatelstva upravovat a spravovat podstatnou část věcí veřejných (Sládeček, 2009)⁷, samozřejmě také řízení městské dopravy prostřednictvím Dopravního podniku hl.m.Prahy. Jednotné dopravní subsystémy MHD totiž tvoří celistvou dopravní soustavu, u které je nutné stanovit jednotné jízdné. U této dopravní soustavy je však důležité, aby byla jednotně řízená, což zajišťuje již zmiňovaný Dopravní podnik hl.m.Prahy.⁸ Hlavní město disponuje rozsáhlou dopravní infrastrukturou a propracovaným systémem veřejné dopravy, do kterého jsou zařazeny mnohé dopravní prostředky jako jsou tramvaje, metro, trolejbusy autobusy, vlaky a například i lanovka.⁹ Tímto systémem je Pražská integrovaná doprava (PID), která zasahuje nejen na území Prahy, ale zahrnuje i přilehlá území - Prahu-východ, Prahu-západ, Mělník, Beroun, Příbram, Kladno, Kolín, Kutnou Horu, Benešov, Mladou Boleslav a Nymburk.¹⁰ Na území Prahy se přitom nacházejí tarifní pásma P, 0 a B. Tarifní pásmo P zahrnuje všechny prostředky dopravní obslužnosti v centru Prahy a jsou sem tedy zařazeny všechny linky metra, tramvají, městských autobusů a přívozů. Tarifní pásmo P je přitom největším pásmem v rámci Pražské integrované dopravy a je bráno jako dvojitě. Kromě vlakových a autobusových služeb totiž lidé mohou využívat také metro, tramvaje a přívozy přímo v centru, což jiná tarifní pásma tuto možnost nenabízejí. Do tarifního pásma 0 jsou zařazeny linky dojezdových příměstských autobusů a některé železniční stanice v blízkosti centra Prahy. V pásmu B jsou zahrnuty příměstské autobusy a vybrané železniční stanice v okrajových částech Prahy.¹¹ Dobrá návaznost městské integrované dopravy na ostatní dopravu, kterou je například dálková doprava, je ostatně jedním z hlavních nároků na MHD z pohledu cestujícího. (Drdla,2014)¹²

Cílem městské hromadné dopravy je zejména zajištění kvalitní dopravní obslužnosti, která, podle zákona č. 194/2010 Sb., Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, slouží k zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do

⁷ SLÁDEČEK, Vladimír. *Obecné správní právo: Obecná část*. Vydání druhé. Praha: ASPI-Wolters Kluwer, 2009, s.309, ISBN 987-80-7357-382-9.

⁸ DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy-městská hromadná doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005, s.14. ISBN 80-7194-804-7.

⁹ Městská hromadná doprava. *Praha.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.praha.cz/mesto-praha/mestska-hromadna-doprava>

¹⁰ Informace o PID. *Kr-stredocesky.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/web/doprava/informace-o-pid>

¹¹ Tarifní pásma PID. *Pid.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://pid.cz/tarifni-pojmy/tarifni-pasma-pid/1>

¹² DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2014, s. 57. ISBN 978-80-7395-787-2.

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.¹³ Dále je výhodným řešením zavedení jednotného dopravního tarifu a propojení Pražské integrované dopravy a městské hromadné dopravy i s jinými dopravními systémy a dopravci, například s Českými drahami. Tyto systémy dopravní integrace se pak zaměřují na potřeby obyvatel v integrovaných dopravních systémech a na uspokojení těchto potřeb. (Drdla, 2014)¹⁴ I proto bylo žádoucí zavést elektronické čipové karty, které by nahradily dříve používané předplatní kupóny. V rámci plánování dopravy je proces vytvoření a zavádění nových dopravních karet dlouhodobým plánováním, které se uskutečňuje v horizontu několika let. Dlouhodobé plánování je totiž zaměřeno na takové parametry dopravy, které přímo vycházejí z výsledků analýzy, zabývá se tedy mimo jiné i stanovením obecných parametrů jízdních tarifů. (Zelený, 2017)¹⁵. Inovacemi, kterými dopravní karty bezesporu jsou, se zabývá systém technologií v městské hromadné dopravě, který se soustřeďuje mimo jiné i na informovanost přepravovaných osob či na způsob placení jízdného.¹⁶ Vzniklá multifunkční karta se nazývá Opencard a stala se předchůdcem nyní používané Lítačky.

OPENCARD

Opencard je multifunkční čipovou kartou, která je nosičem jednotné identity systému veřejné dopravy v Praze a zároveň je také univerzálním elektronickým nástrojem, který slouží k zjednodušení bezhotovostních transakcí pro dopravní služby.¹⁷ Na základě právní možnosti obecného užívání byla karta přístupná pro všechny zájemce.¹⁸ Již od začátku byla Opencard součástí dlouhodobého, strategického politického plánu, který měl obohatit občany i turisty, kteří kartu využívají. Hlavním cílem při realizaci tohoto systému bylo sestavit kartu tak, aby plnila více funkcí, avšak mnohým lidem sloužila výhradně jako předplatné pro pražské MHD.

¹³ Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění zákona č. 135/2016 Sb. a zákona č. 183/2017 Sb. In: *Sbírka zákonů*. 20.5.2010.

¹⁴ DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2014, s. 169. ISBN 978-80-7395-787-2.

¹⁵ ZELENÝ, Lubomír a kolektiv. *Osobní doprava*. Praha: C.H.Beck, 2017, s.46. ISBN 978-80-7400-681-4.

¹⁶ DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy-městská hromadná doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005, s. 9. ISBN 80-7194-804-7.

¹⁷ Projekt opencard vstupuje do nové fáze a spojuje se s městskou hromadnou dopravou. *Dpp.cz* [online]. 5.8.2008 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/projekt-opencard-vstupuje-do-nove-faze-a-spojuje-se-s-mestskou-hromadnou-dopravou/>

¹⁸ HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Správní právo: Obecná část*. Vydání šesté. Praha: C.H. Beck, 2006, s. 305. ISBN 80-7179-442-2.

Karta se postupně dostávala do provozu od roku 2006, kdy ji začal používat a zavádět Magistrát hl. města Prahy.¹⁹

Opencard od počátku existence provázely velké problémy, a tak se od roku 2016 v Praze místo karty Opencard používá tzv. Lítačka. Na konci května roku 2017 vypršela platnost práv ke kartě Opencard a Magistrát hlavního města Prahy se rozhodl práva znovu neobnovit.²⁰

Ze začátku panovaly obavy z toho, aby přechod ze systému na systém nezpůsobil velké komplikace, ale Magistrát hlavního města postupně omezoval služby Opencard a díky tomu tak nezaznamenal nikdo větší komplikace při přechodu na Lítačku. Jelikož je nyní Opencard ve vlastnictví Magistrátu hl. města Prahy, musí lidé po skončení platnosti kartu vrátit na přepážku Dopravního podniku hlavního města Prahy. O povinnosti vrátit kartu Opencard ale často držitelé nevědí.

"Karty Opencard je nutné vracet, neboť je tato povinnost zakotvena ve všeobecných obchodních podmínkách. Karta je majetkem hlavního města, nikoli klienta, proto je nutné kartu vrátit." (Hofman, 2016)²¹

1.1.2.Funkce Opencard

Jak již bylo řečeno, Opencard, neboli karta Pražana, je multifunkčním systémem a má tak široké spektrum využití. Dají se na ni uložit data pro jízdné v městské hromadné dopravě či nahrát aplikace, které slouží k rozšíření možností využití Opencard i mimo sféru veřejné dopravy.

Bezpochyby nejdůležitější funkcí je předplatné pro pražskou hromadnou dopravu. Na kartu bylo možné nahrát kupóny pro odbavení v hromadné dopravě. Opencard se nyní již zakoupit nedá, dříve však bylo možné o kartu zažádat na kontaktních místech dopravního podniku nebo zakoupit přímo na e-shopu. Vydávání bylo zastaveno 1.listopadu 2018.²²

¹⁹ Opencard. *Novinky.cz: Témata* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://tema.novinky.cz/opencard>

²⁰ Praha udělala tečku za Opencard, definitivně ukončila provoz systému. *Tema.novinky.cz* [online]. 19.7.2017 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://tema.novinky.cz/openhttps://www.idnes.cz/praha/zpravy/opencard-skoncil-provoz-bem.A170719_2339697_praha-zpravy_rsrcard

²¹ Lidé musí po vypršení platnosti Opencard vrátit. Letos se to týká zhruba půl milionu Pražanů. *Domaci.ihned.cz* [online]. 9.9.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://domaci.ihned.cz/c1-65432890-lide-museji-po-vyprseni-platnosti-opencard-vratit-letos-se-to-tyka-zhruba-pul-milionu-prazanu>

²² Elektronická jízdenka. *Dpp.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/e-jizdenka/>

Další funkcí, která byla nahrána na čipové kartě, bylo výhodné parkování. Praha je téměř celá protkána zpoplatněnými parkovacími zónami. S kartou Opencard uživatelé mohli zaplatit až o několik stovek ročně méně. Levnější parkování měli lidé v oranžových a zelených (návštěvnických) zónách placeného parkování v Praze 1, 2, 3 a 7.²³ Funkce na placení parkovného stálo město 36 milionů korun, přičemž o tuto aplikaci nebyl moc velký zájem a málokdo ji využíval.²⁴

Karta má v sobě systém, který do ní ukládá data, mimo jiné také slevy. Opencard nabízela mnoho slev, například z oblasti kultury či sportu. Jednalo se například o slevy na výstavy v Obecním domě, slevy na vybrané vstupné v kině Lucerna či slevy na jízdné v taxi.

Náměstek primátora Milan Richter uvedl:

„Možnost využívat různé slevy je pro veřejnost pochopitelně velmi zajímavá. Proto jsme se rozhodli vybudovat na Opencard slevový program. Těší mě zájem, se kterým k tomu soukromé firmy přistupují. To jen podtrhuje kvalitní potenciál, který projekt Opencard představuje“ (Richter, 2010)²⁵

Karta Opencard slouží i jako členská karta v Městské knihovně v Praze. Funkce načtené na Opencard jsou shodné s obyčejnou členskou kartou do knihovny. Dříve vydané karty stále v městské knihovně platí, a to do doby vypršení platnosti v roce 2020.²⁶ I funkce knihovny se přenesla do nové karty Lítačka. Tu vydává Magistrát hl. města Prahy a pro zaktivování členského konta v knihovně je nutné na pobočce Městské knihovny předložit již zavedený členský průkaz či kartu Opencard společně s kartou Lítačka a občanským průkazem. Všechny data budou následně převedeny na kartu Lítačka. K založení nového členského průkazu, který je propojený s dopravní kartou je nutné v Městské knihovně předložit novou kartu Lítačka a zaplatit členský poplatek. Následně se data na kartě automaticky zaktivují. Vzhledem k tomu,

²³ Praha od září rozšíří modré zóny. Mapy ukazují, kde bude možné parkovat. *Domaci.ihned.cz* [online]. 22.7.2014 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://domaci.ihned.cz/c1-62543420-praha-od-zari-rozsiri-modre-zony-mapy-ukazuji-kde-bude-mozne-parkovat>

²⁴ Opencard prodělává i na parkování. Měsíčně 493 tisíc. *Tyden.cz* [online]. 4.12.2009 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.tyden.cz/rubriky/domaci/opencard-propadak-i-v-parkovani-mesicne-prodela-493tis_150649.html?showTab=nejctenejsi-3

²⁵ Opencard nabízí další slevy. *Praha.eu: Tiskové zprávy* [online]. 15.7.2010 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/opencard_nabizi_dalsi_slevy.html

²⁶ Opencard v pražské dopravě končí, město ji nezařadí do nového systému. *Idnes.cz* [online]. 12.6.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/praha/zpravy/opencard-litacka-konec-mestska-hromadna-doprava.A180612_101133_praha-zpravy_nuc

že platnost Opencard vyprší v roce 2020, již není možné propojovat členskou průkazku do knihovny s Opencard.²⁷

Na kartě Opencard je nahrán i zajímavý program „Vím, jak řídím“. Tuto službu mohou využívat všichni provozovatelé vozů, kteří se zaregistrovali pro přístup na portále praha.eu. Služba je zároveň dostupná i právnickým osobám či živnostníkům. Program zobrazuje zaregistrovaným uživatelům informace o dopravních přestupcích spáchaných na území hlavního města Prahy. Díky této aplikaci se dozví řidiči například o stavu trestných bodů na kartě, dále o přestupcích, které řeší Městská policie či o přestupcích vyřešených na místě.²⁸

1.1.3.Vydávání

O multifunkční čipovou kartu Opencard bylo možné zažádat dvěma následujícími způsoby.

Tím prvním a jednodušším způsobem bylo objednání přes internet. K objednání stačila jen fotografie do 100 kB, občanský průkaz či pas a mobilní telefon, kterým se pak elektronická objednávka potvrdila. K vyzvednutí byla karta připravena do čtrnácti dnů ve Škodově paláci v Praze. Za vydání karty se platil poplatek 100 Kč.²⁹Původně se dalo objednat doručení kurýrní službou přímo do místa bydliště, ovšem tato možnost byla následně zrušena, a to ve chvíli, kdy Praha převzala správu kartového centra od společnosti Haguess.³⁰

Druhým způsobem bylo objednání karty je objednání osobně přímo ve výdejním místě. Těch bylo několik: Můstek (stanice metra B), Anděl (metro, výstup Anděl), Hradčanská (stanice metra), Letňany (stanice metra), Roztyly (stanice metra), Dopravní podnik hlavního města Prahy (Na Bojišti 5), Škodův palác (infocentrum DP), Škodův palác (magistrát), Adria (centrum Opencard). Od 1. září 2008 se také o kartu mohlo zažádat na pobočkách Městské

²⁷ Opencard s končící platností a knihovna. *Mlp.cz* [online]. 16.3.2015 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.mlp.cz/cz/novinky/1120-opencard-s-koncici-platnosti-a-knihovna/>

²⁸ Vím, jak řídím. *Praha.eu* [online]. 31.1.2010 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/potrebuji_resit/elektronicke_sluzby/vim_jak_ridim/index.html

²⁹ Jak si zařídit Opencard? Většina práce se dá udělat přes internet. *Studentmag.cz* [online]. 9.9.2013 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.studentmag.cz/jak-si-zaridit-opencard-vetsina-prace-se-da-udelat-pres-internet/>

³⁰ Jak si zařídit výměnu Opencard. Podívejte se, co všechno musíte udělat. *Idnes.cz* [online]. 9.12.2011 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/jak-si-zaridit-vymenu-opencard-podivejte-se-na-co-nesmite-zapomenout.A111208_1697941_praha-zpravy_ab/tisk

knihovny v Praze a kontaktní místa se dále rozšířila i o úřady městských částí.³¹ Kartu bylo možné vydat i na počkání, ovšem za poplatek 250 Kč.³²

Dobít kartu bylo možné přes e-shop DPP prostřednictvím pražských validátorů, což byly dobíjecí automaty stojící ve stanicích metra. Ve validátorech se mohla také platnost kupónu prodlužovat. Dalším způsobem bylo dobití karty přímo u přepážky na nádraží.³³

1.1.4. Náklady

Předběžný rámcový plán počítal s náklady na provoz Opencard od roku 2005 do roku 2009 do výše 89,2 milionu korun. Ve skutečnosti se ale již v březnu roku 2009 vyšplhaly náklady do výše 800 miliónů korun, přičemž 504 miliónů uhradilo město, 217 až 232 vynaložil Dopravní podnik hlavního města Prahy a 40 miliónů uhradil Regionální organizátor pražské integrované dopravy. Dalších 225 miliónů mělo město vynaložit ještě do konce roku 2009, takže celkové náklady na začátku roku 2010 se pohybovaly okolo jedné miliardy korun. Již v roce 2012 byli pražští radní seznámeni s materiálem, který informoval o nákladech ve výši 1,01 miliardy korun. Tento materiál zpracoval magistrátní odbor informatiky a při sestavování vycházel zejména z magistrátního účetnictví, uzavřených smluv a usnesení rady.

Na projektu Opencard se od začátku podílelo několik firem, odhadem jich bylo 80. Nejvyšší zisky přitom vykazovala firma Haguess, která se stala hlavním tvůrcem. Desítky miliónů korun také dostávala firma Monet, která je hlavním dodavatelem červených plastových karet Opencard.

Roční náklady na provoz Opencard se výrazně snížily potom, co Praha počátkem roku 2011 převzala správu projektu. I tak se ale roční náklady pohybovaly okolo 60 miliónů korun.

³⁴ Provoz nové karty Lítačky je pro město finančně úspornější /více ve druhé části první kapitoly/.

Předseda pražské ODS v roce 2016 dodal:

³¹ Praha nestíhá vydávat karty OpenCard, pomoci mají knihovny i radnice. *IDnes.cz* [online]. 2.9.2008 [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/praha-nestiha-vydavat-karty-opencard-pomoci-maji-knihovny-i-radnice.A080902_152324_domaci_mam

³² Jak si zařídit Opencard? Většina práce se dá udělat přes internet. *Studentmag.cz* [online]. 9.9.2013 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.studentmag.cz/jak-si-zaridit-opencard-vetsina-prace-se-da-udelat-pres-internet/>

³³ Jak dobit Opencard?. *Prazske-metro.cz* [online]. [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: <https://www.prazske-metro.cz/jak-dobit-opencard/>

³⁴ Dražší, než jsme mysleli. Náklady na opencard překonaly miliardu. *Novinky.cz* [online]. 15.8.2012 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/domaci/276035-drazsi-nez-jsme-mysleli-naklady-na-opencard-prekonaly-miliardu.html>

"Cena za vývoj je pochopitelně nižší než u Opencard. Ale srovnávat ceny za vývoj softwaru před deseti lety a dnes je naprosto nefér. Vývoj v této oblasti je ten nejrychlejší a sráží ceny razantně dolů. Pro mě je zásadní to, že měsíční náklady jsou v podstatě totožné jako u Opencard a žádnou úsporu nepřinesou." (Humlík, 8.9.2016)³⁵

1.1.5. Propagace

Značnou část utracených peněz za projekt Opencard tvoří propagace. Do roku 2009 za ní zaplatil Magistrát hlavního města a Dopravní podnik hlavního města okolo 132 milionů korun. Dopravní podnik dále zaplatil za inzerci, která se však nakonec nikde neobjevila. Škoda v té době vyšplhala až do výše 600 tisíc korun.

Nejvíce peněz do propagace dal Dopravní podnik za reklamu, odhadem okolo 100 milionů korun. Za další tři milióny korun dal Dopravní podnik vyrobit reklamní spoty a další tři milióny korun zaplatil za jejich odvysílání. Reklama se v roce 2009 objevila i v hudební televizi, která se zaměřuje zejména na mladší populaci. Podle bývalého ředitele Asociace komunikačních agentur byla tato reklama naprosto zanedbatelná a zbytečná, protože mladé lidi, kteří tuto hudební stanici sledují problematika Opencard nezajímá. (Mikeš, 2009)

Další 3,5 miliónů korun vynaložil Dopravní podnik za reklamu na obřích LED obrazovkách. Téměř 12 miliónů korun stála také komunikační strategie a mluvčí projektu Martin Opatrný. Jen za jeho služby totiž Dopravní podnik vynaložil téměř 2 milióny korun. Tuto skutečnost v roce 2009 ostře kritizovala náměstkyně pražského primátora Markéta Reedová.³⁶

Propagační kampaň ale měla vcelku velký úspěch a široký záběr. O tom svědčí i fakt, že reklamy na elektronickou jízdenku Opencard visely na svém místě i několik měsíců po jejich nalepení. Díky propagaci si Opencard v roce 2009 pořídilo odhadem čtvrt miliónu pasažérů.³⁷

³⁵ Pořízení Lítačky stálo 8,2 milionu, měsíčně vyjde na 4,4 milionu. Úspora téměř žádná, tvrdí opozice. *Aktualne.cz* [online]. 8.9.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/naklady-na-provoz-litacky-jsou-podobne-jako-u-opencard-tvrdi/r~8f96cc8275d211e683920025900fea04/tvrdi/r~8f96cc8275d211e683920025900fea04/?redirected=1512638001>

³⁶ Opencard: propagace za 132 milionů. *Tyden.cz* [online]. 8.12.2009 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.tyden.cz/rubriky/domaci/opencard-propagace-za-132-milonu_150961.html

³⁷ Opencard na MHD bude povinná, chystají se turnikety. *Domaci.ihned.cz* [online]. 15.3.2009 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://domaci.ihned.cz/c1-35722990-opencard-na-mhd-bude-povinna-chystaji-se-turnikety>

1.1.6. Problémy

Již v roce 2009 bylo zjištěno, že celý projekt Opencard byl pro Prahu velmi nepřínosný.³⁸ Z celkových nákladů 888 miliónů korun šlo totiž téměř 419 miliónů korun firmě Haguess a celkově projekt Opencard nevykazoval žádné příjmy. Některé ze zakázek, které byly vypsány odborem informatiky MHMP, byly podle revize vypsány v rozporu se zákonem o veřejných zakázkách. Primátor Pavel Bém v roce 2009 uvedl, že město zadalo firmě e-FRACTAL s.r.o. vypracovat druhý audit a v případě potřeby objedná i třetí audit. Komora auditorů však upozorňovala, že firma e-FRACTAL s.r.o. není auditorská firma, a tak nikdo nemůže kontrolovat správnost vypracovaných auditů. Třetí audit tedy kvůli nesrovnalostem v auditu od e-FRACTAL s.r.o. vypracovala společnost APOGEO audit s.r.o. Dosud není známo, která společnost vypracovala první audit, hovoří se však o firmě NEXIA s.r.o. Všechny tři audity údajně konstatovaly, že zadávání veřejných zakázek probíhalo v souladu se zákony. Poslední dva audity zároveň konstatovaly, že je projekt Opencard progresivní, perspektivní a dlouhodobě udržitelný.

Celá aféra silně otřásla sněmovními volbami v roce 2010. Cyril Svoboda z KDU-ČSL dokonce vyzval Pavla Béma k odstoupení. Kvůli aféře také opustila městskou radu Markéta Reedová, která, jak již bylo zmíněno, silně kritizovala propagaci Opencard, a to zejména financování Martina Opatrného. Náměstek primátora Milan Richter dále v souvislosti s aférou připustil, že poklesly preference ODS.

Na podnět zastupitelky Jany Ryšlinkové se projektem Opencard začala zabývat policie. Městskému státnímu zastupitelství byl následně předložen návrh na podání obžaloby pěti lidí. Obvinění se měli dopustit mimo jiné porušování povinnosti při správě cizího majetku či porušování závazných pravidel hospodářského styku. Mezi obviněnými byl také tehdejší ředitel odboru informatiky Magistrátu hlavního města Prahy. Všichni obvinění se těchto trestných činů měli dopustit jako osoby zodpovědné za řádný průběh veřejných zakázek kartového centra Opencard. Škoda, kterou obvinění napáchali se vyšplhala až k 70 miliónům korun. V roce 2014 bylo pět úředníků Magistrátu hl. m. Prahy nepravomocně odsouzeno k podmíněným trestům a pokutám. Nejvyšší trest dostal bývalý šéf odboru informatiky Ivan Seyček. Soud mu uložil

³⁸ Audit: Karta Opencard je předražená a pro město nemá přínos. *Idnes.cz* [online]. 27.4.2015 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/praha/zpravy/podle-audit-u-je-karta-opencard-predrazena.A150427_095839_praha-zpravy_bur

tříletou podmínku, zároveň měl zaplatit škodu dva miliony korun. V roce 2013 policie obvinila 10 pražských radních pro podezření z porušení povinnosti při správě cizího majetku.

Mimo toho se karta také setkala s ostrou kritikou kvůli špatné ochraně soukromí držitelů karet. Občanské sdružení Iuridicum Remedium, které se zabývá ochranou soukromí, ostře kritizovalo projekt Opencard. Dodalo, že uživatelé karty zadávají do systému mnohé své osobní údaje. Nebezpečné je pak zejména to, že karty jsou snímatelné i ze dvou metrů a uživatel nemusí vůbec vědět, že je jeho karta právě snímána. To by také způsobit ztrátu osobních údajů. Občanské sdružení Iuridicum Remedium v návaznosti vyžadovalo zavedení nediskriminační a také anonymní karty Opencard a zároveň vymazání některých nepodstatných osobních údajů ze stávajících karty Opencard. Toto sdružení také v roce 2008 udělilo Magistrátu hlavního města Prahy Cenu pro Velkého bratra v kategorii „největší úřední slídil“.³⁹

Od 17. prosince 2008 se spustil výdej anonymní verze Opencard. Na rozdíl od běžné karty u této verze není nutné uvádět své osobní údaje. S obyčejnou kartou musel každý uživatel zadávat mimo jiné číslo svého občanského průkazu a každý musel dále poskytnout souhlas se zpracováním osobních údajů. Jak již bylo řečeno, zavedení anonymní verze bylo žádoucí, u obyčejné verze hrozilo velké nebezpečí hromadného sledování cestujících. Velkou výhodou nové, anonymní verze Opencard, je její přenositelnost. To znamená, že například firma či podnik si může pořídit několik karet bez zadávání údajů, nahrát na ně kupóny pro pražskou MHD a dle potřeby je pak může dále rozdat svým zaměstnancům, kteří podnikají v rámci své práce cesty Prahou.⁴⁰

Problémy karty Opencard však byly spojeny i s vydáváním a registrací karty. V roce 2008 nastal největší zájem o kartu Opencard. S vyšší zájmem ale nastaly také problémy při výdeji karet. Pražský magistrát v této době nestíhal vyřizovat žádosti všech cestujících a docházelo ke kolapsu vydávání. Problémy s výdeji přetrvávaly i v dalších letech.⁴¹

Podobná situace například nastala v polovině roku 2014. V tomto roce hlavní město převzalo správu Opencard od provozovatele – firmy eMoneyServices (EMS). Zaměstnanci magistrátu však nemohli zadávat do systému informace o nových zákaznících. Stávajících

³⁹ *Opencard: Opencard, In-Karta a další* [online]. [cit. 2019-03-11]. s. 8-9. Dostupné z: <https://redmine.pirati.cz/attachments/download/18/OpenCard.pdf>

⁴⁰ Anonymní opencard spuštěna. *Isvs.cz* [online]. [cit. 2019-03-01]. Dostupné z: <http://2011-2015.isvs.cz/anonymni-opencard-spustena/>

⁴¹ Praha nestíhá vydávat karty OpenCard, pomoci mají knihovny i radnice. *IDnes.cz* [online]. 2.9.2008 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/praha-nestiha-vydavat-karty-opencard-pomoci-maji-knihovny-i-radnice.A080902_152324_domaci_mam

zákazníků se kolaps netýkal. Podle tehdejší mluvčí magistrátu Petry Hrubé museli IT odborníci nejprve podrobně zanalyzovat, zda se jedná o běžnou závadu či zda bude nutné řešit vážný problém, který nastal přechodem správy Opencard na Magistrát hl.města Prahy.(Hrubá, 2014) I v této situaci bylo veřejnosti sděleno, že tuto skutečnost magistrát odhadoval, protože již dříve nestaly podobné problémy při vydávání karet či při zadávání a měnění informací. Ačkoliv se tato situace zdála jako snadno řešitelná, město, a to především magistrátní odbor IT, nevěděl, jak situaci se systémem zadávání vyřešit. Právě magistrátní odbor IT tedy kontaktoval v roce 2014 mateřskou firmu eMoneyServices a žádal ji o pomoc. Mluvčí firmy eMoneyServices Martin Opatrný dodal, že o problémech, se kterými se Opencard potýká firma EMS ví, žádost od magistrátního odboru IT také registrují, ale stále čekají na oficiální žádost o pomoc od hlavního města Prahy. Ředitel EMS se dále vyjádřil s tím, že dle jeho názoru město zasahuje do díla, které jí nepatří a se kterým neví, jak nakládat. Dále uvedl, že v době, kdy Opencard vlastnila výhradně firma eMoneyServices se sice výpadky objevovaly, ale nebyly tak dlouhé a rychle se vyřešily. Dále uvedl, že i analýza od společnosti Abbot Legal, říká, že město nemá dostatečné zkušenosti k tomu, aby samo řídilo provoz Opencard. Společně se zástupci EMS také zpochybnili práci magistrátních IT pracovníků. (Opatrný, 2014)⁴²

⁴² Vydávání opencard v Praze zkolabovalo. *E15.cz* [online]. 17.6.2014 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vydavani-opencard-v-praze-zkolabovalo-1093767?fb_comment_id=816795008332642_816805688331574#f1e831eddde6c44

1.2. Teoretická východiska Lítačky

1.2.1. Základní informace

Lítačka je nová čipová elektronická karta pro Pražskou integrovanou dopravu, kterou ve dvou verzích, anonymní a s údaji, vydává Magistrát hlavního města Prahy od 1. března 2016. Tato nová karta nahrazuje stávající kartu Opencard⁴³, jejíž vydávání bylo ukončeno a platnost Opencard skončí již v roce 2020, kdy bude plně nahrazena Lítačkou.⁴⁴ Provozovatelem karty Lítačka je pražská akciová společnost Operátor ICT, která nahradila společnost eMoneyServices provozující kartu Opencard.⁴⁵ Akciová společnost Operátor ICT je však s Pražskou integrovanou hromadnou dopravou propojena úzce i v rámci jiných projektů. Právě tato společnost totiž stojí také za multikanálovým odbavovacím systémem městské hromadné dopravy.⁴⁶

Nová karta byla představena zejména proto, že dosavadní karta Opencard registrovala velké problémy s užíváním a zejména pak s vydáváním karty. Dalším významným aspektem zavedení nové karty bylo financování. Dosavadní karta Opencard byla pro město velmi finančně náročná, avšak ani tak neplnila všechny své funkce a objevovalo se čím dál více problémů. Tyto problémy a zejména pak spor hlavního města Prahy se společností provozující Opencard vyústili k rozhodnutí města zavést novou dopravní kartu a u stávající elektronické karty zrušit výdej. V zimě roku 2016 oznámila pražská primátorka Adriana Krnáčová na tiskové konferenci vznik nové karty pod názvem Lítačka. Samozřejmostí bylo zaměstnání několika IT specialistů, kteří měli za úkol kartu připravit v co nejbližším období, aby mohla co nejdříve v plném rozsahu nahradit Opencard. Zhruba za půl roku byla karta připravena.

I příprava nové karty se však neobešla bez nevolí společnosti i členů politických stran. Například ODS a TOP 09 po tiskové konferenci vytkli primátorce Adrianě Krnáčové, že o

⁴³ Na vydání nové karty Lítačka lidé první den čekali asi 40 minut. *Pražsky.denik.cz* [online]. 1.3.2016 [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/na-vydani-nove-karty-litacka-lide-prvni-den-cekali-asi-40-minut-20160301.html

⁴⁴ Opencard v pražské dopravě končí, město ji nezařadí do nového systému. *IDnes.cz* [online]. 12.6.2018 [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/praha/zpravy/opencard-litacka-konec-mestska-hromadna-doprava.A180612_101133_praha-zpravy_nuc

⁴⁵ Změny v Lítačce. Jízdenku půjde převést na platební kartu a jiné nosiče. *Echo24.cz* [online]. 31.7.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.echo24.cz/a/StpqQ/zmeny-v-litacce-jizdenku-pujde-prevest-na-platebni-kartu-a-jine-nosice>

⁴⁶ MULTIKANÁLOVÝ ODBAVOVACÍ SYSTÉM. *Operatorict.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://operatorict.cz/multikanalovy-odbavovaci-system/>

přípravě Lítačky neinformovala zastupitelstvo.⁴⁷ Ani rada města nedala k přípravě nové karty souhlas, primátorka na operativním zasedání pouze svůj záměr oznámila. Proti nesouhlasným postojům vůči svému rozhodnutí se hájila tím, že příprava nové karty je přímo v jejích kompetencích a nepotřebuje tak souhlas zastupitelstva ani rady města.⁴⁸ Podle ČTK /Česká tisková kancelář/ s jednáním primátorky Adriany Krnáčové nesouhlasil ani její zastupitelský klub ANO. Plně informován nebyl ani Dopravní podnik hlavního města Prahy, který byl, stejně jako rada města, jen rámcově informován.⁴⁹

O novou elektronickou čipovou kartu byl velký zájem již první den, kdy byl spuštěn výdej Lítaček. Lidé měli zájem si vyměnit Opencard za Lítačku v prvním týdnu i přes to, že výměnu v té době ještě neměli zadarmo a museli za novou kartu zaplatit poplatek. Karta je vydávána na příslušných výdejních místech a je možné ji zařídit osobně či v zastoupení.⁵⁰

V počátcích vydávání nové karty se také objevovaly drobné problémy spojené se stabilizací nového systému Lítačky. Uživatelům bylo například řečeno, že při zařizování nové karty nemusí nosit svou průkazovou fotografii, jelikož si nový systém umí převzít stávající fotografii ze systému karty Opencard. I přes to ale docházelo k tomu, že nový systém fotografie neuměl načíst a tím pádem byl výdej Lítačky zpomalen.⁵¹ Rovněž systém cestujícím ukazoval mylné a matoucí informace, například ohledně začátku vydávání karet.⁵²

Ani název nové karty nebyl dobře přijat. Spousta lidí negativně hodnotila Lítačku s tím, název by v sobě měl reflektovat zdejší pražskou mluvu, a to tento název údajně nesplňuje.⁵³ Sama primátorka Adriana Krnáčová po oznámení zavedení nové karty v lednu roku 2016 přislíbila, že nechá vytvořit skupinu odborníků na český jazyk, která vytvoří vhodné varianty

⁴⁷ Praha už má náhradu za miliardovou opencard. Tajně připravila Lítačku. *Lidovky.cz* [online]. 25.1.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/domov/hn-praha-ma-pripravenou-nahradu-za-opencard.A160125_074040_in_domov_ELE

⁴⁸ Systém pro Lítačku zapne Praha na konci února. Poběží na něm i Opencard. *Lidovky.cz* [online]. 11.2.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/byznys/doprava/system-pro-litacku-zapne-praha-na-konci-unora-pobezi-na-nem-i-opencard.A160210_154127_in-doprava_pave

⁴⁹ TOP 09: Lítačka neexistuje. Je to pouze mediální výstup Krnáčové. *Lidovky.cz* [online]. 25.1.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/domov/top-09-litacka-neexistuje-je-to-pouze-medialni-vystup-krnacove.A160126_160909_in_domov_ELE

⁵⁰ O Lítačku je v Praze zájem. *Praha.eu* [online]. 9.3.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/potrebuji_resit/litacka/aktuality/o_litacku_je_v_praze_zajem.html

⁵¹ Lítačka má problém, neumí nahrát fotografii z opencard. *Tyden.cz* [online]. 10.3.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.tyden.cz/rubriky/domaci/litacka-ma-problem-neumi-nahrat-fotografii-z-opencard_375560.html

⁵² Praha má na webu o Lítačce neaktuální informace. *Vz24.cz* [online]. 1.3.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.vz24.cz/clanky/praha-ma-na-webu-o-litacce-neaktualni-informace/>

⁵³ Je to tramvajenka, ne lítačka! Pražané se bouří proti Krnáčové. *Echo24.cz* [online]. 25.1.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://echo24.cz/a/ijyj2/je-to-tramvajenka-ne-litacka-prazane-se-bouri-proti-krnacove>

názvů pro novou kartu.⁵⁴ Několik vybraných názvů se posléze zveřejnilo na sociálních sítích a dále se sledovalo, jaký název bude mít u společnosti největší kladný ohlas. Mezi nabízenými názvy byla Lítačka, green card, tramvajenka, pražáčka, PID, bémovka, krndačka.⁵⁵ Dvouslovné názvy byly rovnou z výběru vyloučeny, jelikož byly moc dlouhé a nepraktické. Název „tramvajenka“ byl vyloučen kvůli tomu, že karta bude sloužit ve všech prostředcích hromadné dopravy, nikoliv jen v tramvaji. Obdobný názor byl i na kartu Lítačka, kdy se lidé na sociálních sítích shodli, že název „Lítačka“ představuje spíše leteckou dopravu, což pražské hromadné dopravě odporuje. V údajném průzkumu, který si Praha zadala se pro název „Lítačka“ vyslovilo přes padesát procent dotazovaných. Podle vyjádření primátorčina poradce Marka Prchala průzkum proběhl velmi důkladně monitorováním všech sítí. (Prchal, 2016) Po tomto výsledku bylo rozhodnuto, že novým názvem karty se stává Lítačka.⁵⁶

1.2.2. Funkce Lítačky

Elektronická čipová karta Lítačka navazuje na svou předchůdkyni Opencard i co se týče nabídky slev a různých funkcí. Jak již bylo zmíněno, Lítačka slouží primárně jako elektronická čipová karta pro pražskou hromadnou dopravu a dají se na ni nahrát dopravní kupony. V roce 2018 byl také nově spuštěn odbavovací systém Pražské integrované dopravy, díky němuž se mohou cestující pohybovat v pásmech PID s jednou dopravní kartou. Jízdní kupóny lze nahrát na Lítačku, do In-Karty či využít bezkontaktní platební kartu.⁵⁷ Lítačka však nabízí svým uživatelům například i rozšířený slevový program a další výhody.

Slevový program se vztahuje zejména na sportovní a kulturní akce a lze díky ní výrazně ušetřit na vstupném. Oficiální webová stránka Lítačky nabízí zlevněné vstupné pro děti i

⁵⁴ Krndačka, Šňupačka i Lítačka. Název nové karty pro pražskou MHD vyvolává posměch. *Magazin.aktualne.cz* [online]. 26.1.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://magazin.aktualne.cz/kuriozity/litacka-to-je-neco-jako-behavka-chceme-tramvajenku-rozciluji/r~29844c50c40f11e59c4a002590604f2e/>

⁵⁵ Expertka na češtinu: Lítačka není pro označení karty ideální Zdroj: https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/expertka-na-cestinu-litacka-neni-pro-oznaceni-karty-idealni-20160224.html. *Prazsky.denik.cz* [online]. 24.2.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/expertka-na-cestinu-litacka-neni-pro-oznaceni-karty-idealni-20160224.html

⁵⁶ Nová karta MHD v Praze se bude jmenovat Lítačka. *Prazsky.denik.cz* [online]. 23.2.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/nova-karta-mhd-v-praze-se-bude-jmenovat-litacka-20160223.html

⁵⁷ PID LÍTAČKA OD 27.8.2018. *Pid.cz* [online]. 25.8.2018 [cit. 2019-03-17]. Dostupné z: <https://pid.cz/pid-litacka-od-27-8-2018/>

dospělé do pražské zoologické zahrady, zrcadlového labyrintu v Líbeznici a nabízí také například zlevněné vstupné se slevou až 50 % na kulturní veletrhy.⁵⁸

Další funkce, která je nahrána na elektronickou čipovou kartu je /stejně jako u Opencard/ průkazka do Městské knihovny v Praze. Novinkou ale je, že se Lítačka dá použít i v pražských bibliobusech. V minulosti bylo možné oproti tomu zařídit Lítačku i v některých pražských knihovnách, to však již bylo zrušeno. Pokud chce uživatel Lítačky kartu používat i jako průkazku do knihovny, stačí zajít do knihovny, kde se držitelům do Lítačky nahraje stávající průkazka do knihovny. Jediné, co se změní, bude číslo čtenářského průkazu. Toto nahrání nebylo zpoplatněno. Při změně Lítačky se ovšem stávající nahraný průkaz do knihovny nestává součástí nové Lítačky. V tomto případě je nutné si nahrání průkazu opět vyřídit v některé knihovně. Čtenářský průkaz, který je součástí Lítačky, je i levnější než klasický čtenářský průkaz používaný odděleně.⁵⁹

Na rozdíl od Opencard mají držitelé Lítačky možnost si pomocí karty dobít svůj elektromobil. I v tomto případě je však nutné předem vyřídit propojení Lítačky a elektromobilu. Poté, co se v systému připojí sériové číslo vozidla a kód Lítačky, mohou držitelé karty na odběrných místech svůj elektromobil dobít.⁶⁰

Lítačka se používá i na základních školách. Je možné propojit dopravní kartu se školní kartou, což usnadní žákům vstup do budovy školy či přístup k elektronickým bakalářům. Na kartu je pak dále možný například výdej obědů. Tato funkce byla zavedena proto, aby děti nemuseli nosit více karet, když dojíždějí veřejnou dopravou.⁶¹

1.2.3. Vydávání

Zařídit novou Lítačku lze, obdobně jako u Opencard, dvěma způsoby.

Prvním, pro mnohé pohodlnějším způsobem, je objednání Lítačky přímo na webových stránkách Lítačky. Po registraci bude nová karta zaslána poštou. Tyto webové stránky však také nabízí další možnosti, například se k nové Lítačce dají nahrát jiné karty. V tomto případě web

⁵⁸ Slevy a výhody s Lítačkou. *Pidlitacka.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.pidlitacka.cz/articles/benefits>

⁵⁹ Používejte Lítačku jako průkazku do knihovny. *Pidlitacka.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.pidlitacka.cz/article/36>

⁶⁰ S Lítačkou můžete nabít elektromobily v síti PREpoint. *Pidlitacka.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.pidlitacka.cz/article/37>

⁶¹ Získejte Lítačku pro své dítě jednoduše ve škole. *Pidlitacka.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.pidlitacka.cz/article/38>

nabízí nahrání In-karty od Českých drah či například platebních karet, které pak slouží jako identifikátor pro potřebu jízdného a kuponů v rámci Pražské integrované dopravy.

Druhým způsobem je zařízení Lítačky přímo na kontaktních místech Dopravního podniku hlavního města Prahy. Standardní lhůtou pro vyřízení karty je 14 dnů. Po uplynutí této lhůty je karta připravena k odběru na výdejních místech nebo je možné nechat kartu zaslat poštou za poplatek. Dopravní podnik však nabízí i expresní odběr, jehož cena je pak ale vyšší oproti standardnímu postupu. I v případě Lítačky bude zákazník k vyřízení potřebovat průkaz totožnosti, barevnou průkazovou fotografii, hotovost a vyplněný formulář, který lze vyplnit až na místě či předem stáhnout a vyplnit.⁶²

Jízdní tarify či předplacené kupony lze pak dále na kartu nahrát po přihlášení na webové stránky Lítačky, na e-shopu Dopravního podniku Praha či v Zákaznickém centru ve Škodově paláci.⁶³

V případě bezplatné výměny Lítačky je nutné dodržet stanovené lhůty. Zařídít výměnu lze 2 měsíce před koncem platnosti a až 30 dní po konci platnosti. Pokud nebude dodržena tato lhůta, není možná bezplatná výměna. Při zařizování se postupuje obdobně jako při nové Lítačce. Je pouze nutné donést na kontaktní místo Dopravního podniku hlavního města Prahy také starou kartu Opencard, bez tohoto není možné bezplatné převedení. Stávající kupony a jízdné z karty Opencard budou pak následně ihned přehrány do nové karty Lítačky.⁶⁴

V září roku 2018 se však objevily první vážnější problémy s vydáváním a nahráváním kuponů na kartě. Začaly se množit stížnosti na webový portál Lítačky i na mobilní aplikaci, kde se dají kupóny zakoupit a nahrát na kartu. Banka sice peníze za jízdné uživatelům z bankovního účtu odečetla, avšak dané jízdné se na kartu nenahrálo. Docházelo tak k velkým problémům při kontrole jízdného. Cestující tak mnohdy dostali pokutu za nezaplacené jízdné i přes to, že kupóny zakoupili přes webový portál či mobilní aplikaci.⁶⁵

⁶² Objednání Lítačky nyní pohodlně přes internet. *Dpp.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/objednani-litacky-nyni-pohodlne-pres-internet/>

⁶³ 1. Chcete svoji první kartu - nemáte Lítačku ani Opencard. *Karta.litacka.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://karta.litacka.cz/1-chcete-svoji-prvni-kartu-nemate-me-ani-opencard>

⁶⁴ 3. Chcete si vyměnit končící Opencard / skončila vám platnost Lítačky. *Karta.litacka.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://karta.litacka.cz/2-chcete-si-vymenit-koncici-opencard-skoncila-vam-platnost>

⁶⁵ Nová Lítačka, nové problémy. Na kartu se cestujícím stále nenačítají kupony. *Lidovky.cz* [online]. 12.9.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/byznys/doprava/nova-litacka-ma-problemy-s-nactenim-kuponu-pid-veri-ze-bude-vse-fungovat-behem- nekolika-dnu.A180911_163643_in-doprava_pkk -

1.2.4. Náklady

U předchozí pražské karty Opencard se zaznamenaly vysoké náklady při zavádění i měsíčních provozních nákladech. Podle posledního auditu vyšla karta Opencard na 1,7 miliardy korun.⁶⁶

Jedním z hlavních důvodů pro zavedení nové elektronické čipové karty a zřízení nového provozního systému, byly právě náklady, které město při provozu Opencard muselo vynaložit. V březnu roku 2016 tak vznikla nová karta, která již od začátku svého vydávání, zaregistrovala mnohem menší výdaje na provoz. Náklady na pořízení nové karty se pohybovaly okolo 5 % z pořizovací ceny předchozí karty Opencard a činily okolo 8,2 milionu korun.⁶⁷ Výrazně město ušetřilo také na měsíčních nákladech za provoz nové karty. Tyto náklady se ze začátku vydávání v roce 2016 pohybovaly okolo 4,4 milionu korun. I přes to, že Lítačka byla v měsíčních nákladech o 12% levnější než předchozí Opencard⁶⁸, opoziční zastupitelé výši nákladů kritizovali. Tvrdili, že i když došlo k větší úspoře finančních prostředků, tak stále nejsou měsíční náklady dostatečně nízké.⁶⁹

Již v první polovině roku 2018 však klesly měsíční náklady na 3,7 miliónu korun. Pražská primátorka Adriana Krnáčová v souvislosti s tím kladně hodnotila zejména to, že Lítačku řídí město, prostřednictvím své akciové společnosti Operator ICT. Vzhledem k tomuto faktu má město přístup ke všem informacím o nákladech na provoz Lítačky a je tak možné tyto náklady evidovat a případně snižovat. Další výhodou shledává pražská primátorka také v tom, že nedochází k problémům s vydáváním karet a licencemi, které dříve provázely provoz Opencard.⁷⁰

⁶⁶ Opencard definitivně končí. Praha nechá projekt za 1,7 miliardy v tichosti zmizet v zapomnění. *Info.cz* [online]. 12.6.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.info.cz/praha/opencard-definitivne-konci-praha-necha-projekt-za-1-7-miliardy-v-tichosti-zmizet-v-zapomneni-32018.html>

⁶⁷ Lítačka slaví dva roky hladkého provozu. V létě přibudou další možnosti platby jízdného. *Praha.eu* [online]. 1.3.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/litacka_slavi_dva_roky_hladkeho_provozu.html

⁶⁸ Měsíční provoz Lítačky je o dvanáct procent levnější než Opencard. Úspory budou ještě vyšší, tvrdí primátorka. *Domaci.ihned.cz* [online]. 8.9.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://domaci.ihned.cz/c1-65431120-mesicni-provoz-litacky-je-o-dvanact-procent-levnejsi-nez-opencard-uspory-budou-jeste-vyssi-tvrdi-primatorka>

⁶⁹ Náklady na provoz Lítačky jsou podobné jako u opencard, tvrdí opozice. *Lidovky.cz* [online]. 8.9.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/byznys/doprava/litacka-je-mesicne-jen-o-12-procent-levnejsi-nez-opencard-zjistila-analyza.A160908_113056_in-doprava_pave

⁷⁰ Lítačka slaví dva roky hladkého provozu. V létě přibudou další možnosti platby jízdného. *Praha.eu* [online]. 1.3.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/litacka_slavi_dva_roky_hladkeho_provozu.html a

V druhé polovině roku 2018 klesly měsíční náklady na provoz kartového centra již na 3,2 milionu korun.⁷¹ Na konci srpna roku 2018 radní hlavního města Prahy schválili dodatek ke smlouvě, na základě kterého, se sníží měsíční náklady na provoz ještě o 100 000 Kč. Nově tehdy měsíčně vyjde Lítačka hlavní město na 3,085 miliónu korun. Důvodem tohoto snížení je možnost nahrát jízdní kupóny na platební karty či na In-kartu od Českých drah. Ze stanic metra tím pádem zmizí i validátory městské hromadné dopravy, kde se Lítačky aktivovali. To vše nahradí mobilní aplikace Lítačky a e-shop. Také díky tomuto kroku Praha v budoucnosti ušetří na nákladech za měsíční provoz Lítačky.⁷²

1.2.5. Srovnání s kartou Opencard

Jak již bylo zmíněno, hlavními výhodami Lítačky oproti kartě Opencard je její finanční úspornost. Vzhledem k tomu, že má město přímo přístup k provozu Lítačky, může regulovat roční i měsíční náklady. U karty Opencard tak byly náklady několikanásobně vyšší než u Lítačky. U karty Opencard bylo navíc nezávislým auditem zjištěno, že celý projekt je pro město od počátku nevýhodný, jelikož zisky jdou soukromé firmě Haguess a další sedmi firmám. I následující audity zjistily chaos v řízení a také to, že bylo vyplaceno několik milionů právě soukromým firmám. To odstartovalo rozsáhlou mediální kauzu ohledně karty Opencard.

I karta Lítačka se od počátku potýkala s problémy, avšak nikoliv s tak vážnými jako u karty Opencard. U Lítačky se jednalo především o kritiku členů politických stran, kteří reagovali na to, že město Lítačku pořídilo bez otevřeného výběrového řízení. Novou pražskou dopravní kartu kritizoval i mluvčí společnosti eMoneyServices, která dříve provozovala Opencard. Vyjádřil obavu z toho, že Praha novou dopravní kartou nevyřeší problémy spojené s kartou Opencard jako jsou dluhy, škody a zmatky. Naopak, hlavní město se bude muset vypořádat s většími výdaji, jelikož bude zároveň řídit projekt Lítačky a projekt Opencard, až do jeho zrušení v roce 2020.⁷³

Dalším problémem je, že klíčové části softwaru Lítačky městu nepatří. Uzavřená smlouva s XT-Card sice neomezuje počet vydaných karet, avšak zásadně upravuje přístup

⁷¹ Opencard definitivně končí. Praha ji nezařadí do nového systému. *Zpravy.aktualne.cz* [online]. 12.6.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/doprava/opencard-definitivne-konci-praha-ji-nezaradi-do-noveho-syste/r~87d9919c6e1d11e89f2fac1f6b220ee8/>

⁷² Praha zaplatí o 100.000 Kč měsíčně méně za provoz lítačky. *Vz24.cz* [online]. 30.8.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.vz24.cz/clanky/praha-zaplati-o-100-000-kc-mesicne-mene-za-provoz-litacky/>

⁷³ Systém pro Lítačku zapne Praha na konci února. Poběží na něm i Opencard. *Lidovky.cz* [online]. 11.2.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/byznys/doprava/system-pro-litacku-zapne-praha-na-konci-unora-pobezi-na-nem-i-opencard.A160210_154127_ln-doprava_pave

pracovníků dopravního podniku k softwaru Lítačky. Podobně jako u Opencard je například vyloučena možnost změny zásadních náležitostí systému pracovníkem dopravního podniku.⁷⁴

Dále se pak Lítačka setkala s menšími problémy v začátku vydávání. Byly zaznamenány například problémy při nahrávání studentských a jiných slev na kartu, díky kterých by pak mělo být nahráno zlevněné jízdné. To však zpočátku vydávání nové Lítačky nefungovalo a lidé tak museli zaplatit plnou cenu jízdného. Další problémy v systému byly nedostatečné či chybné informace ohledně cen jízdného či způsobu výdeje karet. V systému byl například, i po zavedení nové karty, uveden starý tarif, který neplatil, avšak zákazníci jej v nevědomosti koupili. Všechny tyto nedostatky se však postupem času vyřešily.⁷⁵

Další změnou oproti kartě Opencard jsou výhody, které se vážou k nové elektronické čipové kartě Lítačka. Lítačka nově spolupracuje například s pražskými základními školami. Zřejmě největší změnou však bude již zmíněná praxe při nahrávání kuponů a jízdních tarifů na Lítačku. Společně s Opencard totiž vznikly tzv. validátory, u kterých bylo možné nahrát jízdné na dopravní kartu. Tato možnost již však není možná, jelikož Dopravní podnik hlavního města Prahy začal validátory odstraňovat. Nově si tak uživatelé mohou jízdné nahrát na kartu přes mobilní aplikaci či přes webový portál Lítačky. Spolu s tím je možné nahrát kupón na jízdné u Českých drah. Hlavní město se tak snaží ve vývoji přiblížit ostatním světovým metropolím, které možnosti elektronické karty již využívají.

⁷⁴ Krnáčové Lítačka: stejný malér jako opencard. *Tyden.cz* [online]. 24.2.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.tyden.cz/rubriky/domaci/krnacove-litacka-stejny-maler-jako-opencard_373636.html

⁷⁵ Lítačka má problémy. Nové levnější kupony se neprodávají a systém trpí zásadními nedostatky. *Ctidoma.cz* [online]. 3.9.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.ctidoma.cz/doprava/2018-09-03-litacka-ma-problemy-nove-levnejsi-kupony-se-neprodavaji-system-trpi-zasadnimi>

2. PLZEŇSKÁ KARTA

2.1. Teoretická východiska Plzeňské karty

2.1.1. Základní informace

Statutární město Plzeň je po Praze, Brně a Ostravě čtvrtým největším městem v České republice. Zároveň je také druhým největším městem v Čechách a krajským městem Plzeňského kraje. I počtem obyvatel se Plzeň řadí k větším městům České republiky. Ke dni 1.1.2018 měla Plzeň, dle údajů Českého statistického úřadu, 170 936 obyvatel.⁷⁶ Počet obyvatel od konce 20.století snižoval, avšak v roce 2005 byl zaznamenán nárůst obyvatel.⁷⁷

Plzeň je také významným památkovým centrem Plzeňského kraje. Centrum města je dnes chráněno jako městská památková rezervace. V již zmiňovaném centru města stojí zřejmě největší dominanta Plzně – katedrála svatého Bartoloměje, kterou každoročně přijíždí obdivovat mnoho turistů z Čech i ze zahraničí. Mezi další významné památky Plzně patří Františkánský klášter s kostelem Nanebevzetí Panny Marie či Stará synagoga. Plzeň nabízí i další kulturní vyžití, ve městě například nalezneme několik divadel, z nichž nejznámější je městské Divadlo Josefa Kajetána Tyla.⁷⁸

V Plzni, jakožto ve krajském městě, samozřejmě nalezneme velké množství mateřských, základních, středních škol a vysokých škol, do nichž dojíždějí studenti z okolí i z jiných částí České republiky.

Všechny tyto aspekty přispěly k tomu, že se z Plzně stala významná česká metropole, ve které bylo nutné vytvořit fungující systém veřejné dopravy zahrnující více druhů dopravy pro lepší dopravní obslužnost přímo v Plzni i v jeho okolí. Dopravní obslužnost je pak, podle zákona č. 194/2010 Sb., Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, zajišťována veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou pomocí drážní osobní dopravy a veřejné linkové dopravy a jejich propojením.⁷⁹ Systémem, který se zasloužil o lepší dopravní obslužnost se v roce 2002 stala Integrovaná doprava Plzeňska (IDP). Jedná se o

⁷⁶Veřejná databáze: Vlastní výběr. *Vdb.czso* [online]. 18.3.2019 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=home>

⁷⁷ Veřejná databáze: Vlastní výběr. *Vdb.czso* [online]. 18.3.2019 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=uziv-dotaz#k=5&pvokc=43&uroven=70&w=>

⁷⁸Plzeň. *Tema.novinky.cz: Témata* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://tema.novinky.cz/plzen>

⁷⁹ Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění zákona č. 135/2016 Sb. a zákona č. 183/2017 Sb. In: *Sbírka zákonů*. 20.5.2010.

system veřejné osobní dopravy, který byl nejdříve zřízen pouze v centru města, v dalších letech se však rozšiřoval a nyní slouží i lidem v okolí do 35 km od Plzně.⁸⁰ Okolí města je třeba považovat za další významnou dopravní oblast, na které leží zdroje a cíle městské hromadné dopravy. (Drdla, 2005)⁸¹ Do systému jsou samozřejmě zahrnuty různé druhy dopravních prostředků, jako jsou tramvaje, autobusy, trolejbusy, ale například i vlaky a autobusy, jelikož Integrovaná doprava Plzeňska zahrnuje i úseky autobusových a železničních linek a spolupracuje mimo jiné s Českými drahami. V počátcích existence Integrované dopravy Plzeňska vykonávala činnosti organizátora společnost Plzeňský holding a.s., která patřila přímo městu. V roce 2007 se k integraci dopravy v plzeňské aglomeraci připojil Plzeňský kraj a na řízení IDP se začal podílet zejména Odbor dopravy a silničního hospodářství. V roce 2010 však Plzeňský kraj, spolu s městem Plzeň, založil novou společnost POVED s.r.o., který se ke dni založení stal faktickým organizátorem veřejné dopravy v Plzni⁸² a okolí a vykonává tak služby jak pro Plzeň, tak pro okolní obce, které jsou do systému Integrované dopravy Plzeňska zapojeny. Těmito obcemi jsou Třemošná (021), Plasy (022), Hromnice (025), Dolní Bělá (026), Chrást u Plzně (041), Rokycany (042), Mirošov (043), Mýto (044), Radnice (045), Šťáhlavy (061), Blovice (062), Spálené Poříčí (065), Řeňče (067), Tymákov (071), Dobřany (081), Přeštice (082), Dnešice (085), Merklín (086), Nýřany (101), Heřmanova Huť (102), Stod (103), Město Touškov (121), Plešnice (121). Integrovaná doprava Plzeňska vedle Českých drah spolupracuje také například s dopravci PROBO BUS a. s., Autobusová doprava-Miroslav Hrouda s. r. o., ČSAD autobusy Plzeň a. s.⁸³

PLZEŇSKÁ KARTA

Doprava ve městech, tedy samozřejmě i v Plzni je ve své podstatě projevem života a také potřeb občanů. (Drdla, 2005)⁸⁴ Města se pak snaží na potřeby občanů reagovat a vylepšovat systémy veřejné dopravy. K vylepšení došlo i v Plzni pomocí integrace několika systémů veřejné dopravy, ve kterých je možné využívat elektronickou čipovou kartou, nazvanou Plzeňská karta. Na tuto kartu je možné nahrát předplatné časové jízdné a využívat ji na všech

⁸⁰ Plzeňsko a doprava. *Cvtpenzen.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.cvtpenzen.cz/doprava/>

⁸¹ DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy-městská hromadná doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005, s.16. ISBN 80-7194-804-7.

⁸² Radní schválili nové smlouvy zajišťující provoz Integrované dopravy Plzeňska. *Regionplzen.cz* [online]. 3.4.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.regionplzen.cz/zpravodajstvi/radni-schvalili-nove-smlouvy-zajistujici-provoz-integrované-dopravy-plzenska-142598/>

⁸³ *Integrovaná doprava Plzeňska* [online]. str. 5 [cit. 2019-03-18]. s.5-6. Dostupné z: file:///C:/Users/Martina%20Kot%C3%ADkov%C3%A1/Downloads/INTEGROVANA_DOPRAVA_PLZENSKA_od_01042012.pdf

⁸⁴ DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy-městská hromadná doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005, s.11. ISBN 80-7194-804-7.

linkách a spojích, které jsou začleněny do Integrované dopravy Plzeňska. Na Plzeňské kartě má držitel zanesenou délku platnosti, to znamená, že obdobně jako u jiných dopravních karet, je možné na Plzeňskou kartu nahrát více druhů jízdních tarifů – roční, šestiměsíční, měsíční či volné, u kterých si zákazník sám zvolí počet dní platnosti předplatného. Dále je to také elektronická peněženka, která slouží k platbě jednotlivého jízdného z automatů na výdej jízdenek nazvaných Cardman⁸⁵, které jsou umístěny v dopravních prostředcích veřejné dopravy Plzeňska.⁸⁶

Město Plzeň se řadí k prvním českým metropolím, které čipové dopravní karty v rámci svého dopravního systému zavedly. Plzeňská karta byla vytvořena již v roce 2004⁸⁷ a podle ředitele Plzeňských městských dopravních podniků Michala Krause měla karta sloužit ke zjednodušení pohybu ve městě a zároveň měla svým uživatelům přinést spoustu dalších výhod (Kraus, 2006). Na počátku své existence byla karta vydávána zcela zdarma, avšak díky nově načteným bonusovým službám, které karta obsahuje, je nyní vydání karty za poplatek.⁸⁸ Město Plzeň se opřelo o zkušenosti společnosti Mastercard a na principu této karty vznikla Plzeňská dopravní karta. Plzeňská karta se přitom nesetkala se žádnými většími problémy, které provázely například pražskou kartu Opencard. Přinesla navíc obdobné výhody jako nabízí pražské dopravní karty, v některých službách zmíněné pražské karty dokonce předčí. Například ve srovnání s Opencard, nemusí pro dobítí předplatného na Plzeňské karty uživatelé používat validátory, k dobítí postačí bankomat České spořitelny. Tato služba je výhodná pro uživatele karet, ale i pro město, vezmeme-li v potaz finanční náročnost provozu pražských validátorů. Současná podoba Plzeňské karty je však komfortnější i pro revizory. Ti při kontrole cestujících totiž nemusejí používat speciální přístroj pro načtení předplatného, ale stačí jim speciálně upravený mobilní telefon, který přes službu GPS dané předplatné jízdného na kartě načte.

V roce 2014 město Plzeň registrovalo přes 300 000 vydaných karet, z nichž alespoň polovina je aktivně používána.⁸⁹

⁸⁵ LIŠKA, Ondřej. *85 let autobusové dopravy v Plzni*. Praha: Nadatur spol., 2014, s. 51. ISBN 978-80-7270-043-1.

⁸⁶ Moderní obec-Plzeňská karta je multifunkčním médiem [online]. Dostupné z <https://moderniobec.cz/plzenska-karta-je-multifunkcnim-mediem/>

⁸⁷ O projektu. *Plzenskakarta.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.plzenskakarta.cz/o-nas/o-projektu/>

⁸⁸ Plzeň už elektronickou kartu nabízí, jiná města o ní uvažují. *Moderniobec.cz* [online]. 1.11.2006 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://moderniobec.cz/plzen-uz-elektronickou-kartu-nabizi-jina-mesta-o-ni-uvazuji/>

⁸⁹ Plzeňská karta, vzor pro Prahu. *Euro.cz* [online]. 30.6.2014 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.euro.cz/archiv/plzenska-karta-vzor-pro-prahu-1097230>

2.1.2. Funkce Plzeňské karty

Plzeňská karta se od začátku snažila přiblížit co nejvíce dopravním kartám v jiných světových metropolích. Příkladem pro Plzeň mohla být i Bratislava, kde se v projektu dopravní karty spojily různé bankovní domy a bratislavská karta je tak vydávána ve standardu platební karty, která s sebou přináší i různé přidané funkce. I Plzeň nabízí ke své dopravní kartě spoustu benefitů. 90

Plzeňská karta je od počátku své existence multifunkčním médiem a nabízí tak dvě hlavní funkce. První z nich je funkce odbavovací, která slouží pro městskou hromadnou dopravu v Plzni. V rámci této funkce mohou cestující zakoupit předplatné jízdné pro vnitřní zónu (001 Plzeň) a vnější zónu. Plzeňský dopravní podnik také nabízí slevy na jízdném či bezplatné jízdné, které platí například pro držitele průkazu ZTP, držitele průkazu ZTP/P, pro osobu, u které tak určí zákon, pro strážníky městské policie Plzeň ve stejnokroji a jiné. Zlevněné předplatné dále pak platí například pro studenty ve věku od 18 do 26 let, pro osoby ve věku 6 až 18 let, pro cestující starší 65 let, pro válečné veterány či pro osoby, které pobírají okamžitou pomoc v mateřství nebo jsou na mateřské či rodičovské dovolené.⁹¹ Mimo předplatného jízdného je možné Plzeňskou kartu využívat také jako elektronickou peněženku, která slouží k platbě jednotlivých jízdenek ve vozích PMDP.

Jak již bylo uvedeno, Plzeňská karta však neslouží pouze jako prostředek v městské hromadné dopravě, avšak obsahuje i rezervační subsystém⁹², který s sebou přinesl i spoustu dalších bonusových funkcí a slev, které se k Plzeňské kartě vážou.⁹³

Od října 2018 spustilo město Plzeň nový projekt, který je určen pro lidi ve věku od 55 let. Plzeňské městské dopravní podniky se totiž spojily se službou Senior Pas, která pak seniorům nabízí řadu slev a výhod. Pro využívání výhod je potřeba pouze na kontaktních místech Plzeňských městských dopravních podniků nechat propojit stávající Plzeňskou kartu se službou Social Pas. Toto spojení je první svého druhu v České republice a město Plzeň tak doufá, že právě toto je cesta k otevření dveří k nové škále služeb, které uživatelé dopravní karty přivítají a ocení. Propojení karty se službou Social Pas nabízí zejména slevy zaměřující se na

⁹⁰ Plzeňská karta, vzor pro Prahu. *Euro.cz* [online]. 30.6.2014 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.euro.cz/archiv/plzenska-karta-vzor-pro-prahu-1097230>

⁹¹ Ceníky. *Plzenskakarta.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.plzenskakarta.cz/ceniky/>

⁹² Moderní obec-Plzeňská karta je multifunkčním médiem [online]. Dostupné z <https://moderniobec.cz/plzenska-karta-je-multifunkcnim-mediem/>

⁹³ Využití karty. *Plzenskakarta.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.plzenskakarta.cz/plzenska-karta/vyuziti-karty/>

zdravotnictví, lázeňství, cestování, ubytování či stravování. Služeb Senior Pas využívá již přes 300 000 lidí a stále se rozrůstá.⁹⁴

Plzeňské městské dopravní podniky však nabízejí i slevy zaměřené na studenty v rámci spojení multifunkční dopravní Plzeňské karty a mezinárodního identifikačního průkazu studenta ISIC. Toto spojení je možné již od roku 2006 a nabízí tak možnost dvojího využití bez nutnosti vlastnění dvou různých karet. Držitelé této propojené karty z ní tedy mohou čerpat slevy spojené s kartou ISIC, a přitom ji mohou využívat v městské hromadné dopravě jako čipovou dopravní kartu. Tyto výhody mohou čerpat všichni žáci a studenti základních, střední, středních odborných, vyšších odborných a vysokých škol, starších 15 let. Platnost Plzeňské karty je neomezená, avšak platnost ISIC karty je pouze 16 měsíců.⁹⁵

Plzeňská karta nabízí i výhody a slevy, které se nepojí k žádné jiné kartě či členství a lze jich využívat pouze s platnou Plzeňskou kartou. Tento Bonusový program Plzeňské karty byl spuštěn již v roce 2009. Hlavní myšlenkou při bylo rozšířený možností při používání Plzeňské karty i mimo sféru veřejné dopravy v Plzni. Bonusový program je tak nahráný přímo na kartě a není nutné další kooperace s jinými systémy. Je možné čerpat slevy nejen u partnerů Plzeňských městských dopravních podniků na území města Plzeň, ale nyní je možné využít Bonusového programu i v lokalitě Národní park Bavorský les. Jedná se o slevy na vstupné do Divadla Josefa Kajetána Tyla v Plzni, o slevy ve vybraných autoškolách či obchodech. Dále Bonusový program nabízí slevy na ubytování v Bavorském lese či slevy na vstupné do vybraných zábavních areálů.⁹⁶

Plzeňská karta mimo Bonusový program nabízí i další výhody. Stejně jako u pražské Opencard a Lítačky, je možné ji použít i jako čtenářský průkaz, a to v Knihovně města Plzně a ve Studijní a vědecké knihovně Plzeňského kraje. Slouží i jako nástroj pro platby parkovného na území města Plzně. Poslední, avšak neméně významnou funkcí je, že Plzeňská karta slouží i jako přístupová, docházková a stravovací karta.⁹⁷ K zajištění této funkce je však nutné, aby

⁹⁴Plzeňská karta se spojila se Senior Pasy, nabízí řadu slev. *Plzensky.denik.cz* [online]. 1.10.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://plzensky.denik.cz/zpravy_region/plzenska-karta-se-spojila-se-senior-pasy-nabizi-radu-slev-20181001.html

⁹⁵Multifunkční Plzeňská karta ISIC. *Isic.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.isic.cz/multifunkcni-plzenska-karta-isic/>

⁹⁶Co je Bonusový program?. *Plzenskakarta.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.plzenskakarta.cz/bonusovy-program/co-je-bonusovy-program/>

⁹⁷Využití karty. *Plzenskakarta.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.plzenskakarta.cz/plzenska-karta/vyuziti-karty/>

jednotlivé společnosti začaly Plzeňskou kartu využívat dle vlastního uvážení jako identifikátor ve svých systémech.⁹⁸

2.1.3. Vydávání

Na rozdíl od pražských dopravních čipových karet, nelze u Plzeňské karty vytvořit objednávku karty elektronicky přes webové stránky Plzeňských městských dopravních podniků. Pro pořízení nové karty je nutné, aby se žadatelé dostavili do Zákaznických center PMDP na Denisově nábřeží či Klatovské třídě nebo navštívili některá z prodejních míst, která nabízejí službu „příjem žádosti o vydání nové Plzeňské karty“. Děti do 15 let zastupují při žádosti o novou kartu jejich zákonní zástupci, kteří musí na kontaktních místech předložit rodný list či občanský průkaz dítěte. Je možné zažádat o novou kartu i v zastoupení, v tom případě je však vždy nutná ověřená plná moc.

Žadatelé dále musí v Zákaznických centrech či na prodejních místech předložit vyžadované dokumenty a doklady, bez nichž by nebylo vydání nové karty možné. Těmito náležitostmi jsou průkazová fotografie žádajícího o rozměrech 35 mm x 45 mm, vyplněná žádost o vydání nové Plzeňské karty, souhlas s Obchodními podmínkami pro vydání a používání Plzeňské karty, platná legitimace (pas či občanský průkaz) a případně také doklad o nároku na slevu.⁹⁹ Následně je karta zhotovena a připravena k vyzvednutí na určeném prodejním místě či v Zákaznických centrech. Vydání karty je však zpoplatněno. Je možné vydání v běžném režimu do deseti dnů, dále expresní vydání do 48 hodin či vydání na počkání.¹⁰⁰ Možné je také posláni karty prostřednictvím České pošty přímo do rukou žadatele. V tomto případě žadatel v žádosti zvolí doručení do vlastních rukou. Tato služba je pak samozřejmě také zpoplatněna a řídí se platným ceníkem České pošty. Případné nabití Plzeňské karty je pak již možné na webových stránkách, konkrétně v e-shopu Plzeňské karty, kde držitel může zakoupit předplatné jízdné či dobít elektronickou peněženku pro nákup jízdného ve vozech PMDP.¹⁰¹

V roce 2015 bylo Plzeňskými městskými dopravními podniky oznámeno, že se plánuje výměna zastaralých Plzeňských karet, které byly vydány mezi lety 2004 až 2011. Jedná se o

⁹⁸ Změna systému Plzeňské karty. *Pmdp.cz: Tiskové zprávy* [online]. 11.2.2014 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.pmdp.cz/pro-media/tiskove-zpravy/doc/zmena-systemu-plzenske-karty-1134/newsitem.htm>

⁹⁹ Pořízení karty. *Plzenskakarta.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.plzenskakarta.cz/plzenska-karta/porizeni-karty/>

¹⁰⁰ Ceník karet. *Plzenskakarta.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.plzenskakarta.cz/plzenska-karta/cenik-karet/>

¹⁰¹ Pořízení karty. *Plzenskakarta.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.plzenskakarta.cz/plzenska-karta/porizeni-karty/>

karty, jejichž celkový počet by měl být 198 000, přičemž 113 000 je jich aktivních.¹⁰² Plzeňské městské dopravní podniky uvedly, že důvod výměny je především technologický. Původní čipy MIFARE standard, které byly součástí zastaralých karet, již nesplňovaly požadavky, které byly na plzeňský systém dopravních karet kladeny. Bylo tedy nutné stávající karty vyměnit za novou verzi karet, které již obsahovaly modernizovaný čip MIFARE DESFire EV1, jenž všechny kladené požadavky splňuje. Dalším, druhotným důvodem byla podoba stávajících karet. Při vydávání prvních karet v roce 2004 byla totiž v obchodních podmínkách deklarována životnost karty na 7 let. Tedy je zřejmé, že některé starší karty již svou vymezenou životnost přesáhly, dokonce byly používány o tři roky déle, než bylo původně zamýšleno. Výměna karet začala probíhat v únoru roku 2015, přičemž každé období, kdy byly karty vydávány, bylo označeno číselnou řadou, aby mohly být karty vyměňovány postupně. Držitelé karet pak byli prostřednictvím informačních kanálů vyzváni k výměně v určitém časovém období, aby byla zajištěna plynulost výměny karet.¹⁰³ Výměna karty je zpoplatněna a to částkou 170 Kč. Původně představený projekt přitom sliboval výměnu karet zadarmo nebo s částečným příspěvkem od města. Nakonec se však město rozhodlo, že výměna karty bude zcela hrazena držitelem karty. To se setkalo s nevolí občanů i politických členů. Kriticky reagovala například opoziční strana TOP 09, která uvedla, že radní před volbami slibovali výměnu karet s částečným příspěvkem města, k čemuž však nedošlo. TOP 09 vyslovila názor, že vedení města chce přenést na občany náklady spojené s výměnou, což je nepřijatelné. V ceníku poskytovatele, kterým je Plzeňský městský dopravní podnik, je totiž uvedeno, že případná duplikace karty z důvodu poškození nezaviněného držitelem karty, je zcela zdarma. Výměnu karty zastupitelé označovali za obdobný případ, jelikož ani za nutnost výměny karty nenesou držitelé karet zodpovědnost. Dle jejich názoru tedy měl Plzeňský městský dopravní podnik společně s městem postupovat podle stanovených podmínek. Plán města vyvolal v západočeské metropoli mezi občany diskuzi, a dokonce proti němu byla sestavena petice.¹⁰⁴

¹⁰² Plánovaná výměna Plzeňských karet. *Pmdp.cz: Tiskové zprávy* [online]. 19.11.2014 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.pmdp.cz/pro-media/tiskove-zpravy-archiv/archiv-2014/doc/planovana-vymena-plzenskych-karet-1457/newsitem.htm>

¹⁰³ ¹⁰³ Bude se za výměnu Plzeňské karty platit? Spor teď hýbe Plzní. *Ct24.ceskatelevize.cz* [online]. 2.12.2014 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/1006694-bude-se-za-vymenu-plzenske-karty-platit-spor-ted-hybe-plzni>

¹⁰⁴ Platba výměny Plzeňské karty vyvolává vášnivé diskuse, na straně lidí je i opozice. *Qap.cz* [online]. 25.11.2014 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.qap.cz/object/platba-vymeny-plzenske-karty-vyvolava-vasnive-diskuse-na-strane-lidi-je-i-opozice-64474>

2.1.4. Náklady

Projekt Plzeňské karty je od počátku jeho zavedení finančně nenáročný. Podle výsledků auditu, které byly představeny veřejnosti v roce 2009, se uvádí, že zavedení i celý provoz Plzeňské karty stál tolik, co pouhé služby a marketing spojené se zavedením pražské karty Opencard. Kompletní provoz a zavedení Plzeňské karty tedy vyšel na 240 milionů korun, což je trojnásobně méně než u Opencard. Plzeňská karta přitom nabízela stejné služby jako Opencard.¹⁰⁵ Ani náklady na provoz se pražské kartě Opencard nevrátily, oproti tomu roční výnosy města Plzně se pohybují okolo 6 milionů korun. Město vydělává zejména na vydávání a výměně karet, ale také na provizích z peněžních transakcí a z poplatků, které jsou městu odváděny za využívání slev.¹⁰⁶ Podle auditu, který byl v roce 2009 vytvořen, náklady na jednu kartu Opencard činí 2380 Kč, zatímco u Plzeňské karty se náklady na jednu kartu pohybují okolo 1042 Kč.¹⁰⁷

Vzhledem k finanční výhodnosti Plzeňské karty se některé česká města rozhodla využívat Plzeňskou kartu i na svém území. K tomuto kroku se v roce 2015 rozhodlo i významné lázeňské město Karlovy Vary. Držitelé Plzeňské karty díky tomu mohou jednoduše na kartu nahrát předplacený tarif pro Karlovy Vary a pohybovat se po městě bez problémů a bez nutnosti vlastnění další karty či kupónů. Šlo o první případ, kdy se s Plzeňskou kartu propojil systém veřejné dopravy v jiném městě. V minulosti bylo možné propojení dvou odlišných karet, avšak držitelé v těchto případech nemohli čerpat veškeré slevy, které druhá karta nabízí. V případě propojení Karlovarské a Plzeňské karty však lidé mohou využívat všech slev.¹⁰⁸

V roce 2015 zájem o propojení dvou dopravních systémů veřejné dopravy projevila i Praha. O zprostředkování služeb plynoucích z propojení Opencard a Plzeňské karty představitelé Plzeňských městských dopravních podniků jednali, avšak nakonec k propojení nedošlo, jelikož Praha představila vlastní projekt nové karty Lítačky. Plzeň má ovšem zájem i nadále spolupracovat s jinými městy a jednat o spojení s jinými systémy, a to zejména proto,

¹⁰⁵ Jen marketing Opencard stál tolik, co celý provoz karty v Plzni. *Lidovky.cz* [online]. 27.11.2009 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/domov/jen-marketing-opencard-stal-tolik-co-cely-provoz-karty-v-plzni.A091127_143541_ln_domov_mev

¹⁰⁶ Služby Opencard stály tolik, co celý provoz Plzeňské karty. *Ct24.ceskatelevize.cz* [online]. 27.11.2009 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/1370611-služby-opencard-staly-tolik-co-cely-provoz-plzenske-karty>

¹⁰⁷ ¹⁰⁷ Jen marketing Opencard stál tolik, co celý provoz karty v Plzni. *Lidovky.cz* [online]. 27.11.2009 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/domov/jen-marketing-opencard-stal-tolik-co-cely-provoz-karty-v-plzni.A091127_143541_ln_domov_mev

¹⁰⁸ Karlovarská a Plzeňská karta se propojují. *Ct24.ceskatelevize.cz* [online]. 12.3.2015 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/1511170-karlovarska-a-plzenska-karta-se-propojuji>

že by v závislosti na to došlo ke zlevnění celého systému Plzeňské karty. Za propojení dvou systémů a čerpaní výhod z Plzeňské karty by totiž město inkasovalo od připojeného systému finance.¹⁰⁹

2.1.5. Plzeňská karta jako inovace roku

Plzeňská karta jako multifunkční médium se od začátku jejího vydávání setkávala s kladným přijetím od veřejnosti. Držitelé, ale i politici hodnotili zejména její ekonomickou nenáročnost a praktičnost. Město, v čele s Plzeňskými městskými dopravními podniky, se přesto snažilo Plzeňskou kartu vylepšovat, aby mohla konkurovat elektronickým čipovým kartám z jiných evropských metropolí. Tuto snahu ocenili roku 2015 v maďarské Budapešti, kdy byla Plzeňským městským dopravním podnikům, konkrétně vedoucímu úseku Plzeňské karty, předána cena v mezinárodní soutěži Quality Innovation of the Year za nejlepší inovaci roku v kategorii veřejného a neziskového sektoru. V každé zemi organizuje soutěž zprostředkovatel, zpravidla se jedná o společnost, která podporuje kvalitu a inovace ve veřejné správě. V České republice se jedná o Českou společnost pro jakost. Plzeňskou inovaci, jako vítěze kategorie, určila mezinárodní odborná porota.

Oceněna byla zejména aplikace pro dobíjení Plzeňské čipové karty prostřednictvím bankomatů České spořitelny. K radosti Plzeňských městských dopravních podniků se propojení bankomatů a Plzeňské karty setkal s kladným přijetím. Přes 40 % transakcí s Plzeňskou kartou se realizuje právě přes bankomaty České spořitelny. Zhruba 90 bankomatů tak v roce 2013 nahradilo samoobslužné zóny pro dobíjení jízdného. Držitelé karet si tak mohou svou elektronickou čipovou kartu nabít v bankomatech ve 35 městech České republiky. Do budoucna se plánuje propojení i s ostatními bankomaty jiných bank, které by dobíjení po přiložení karty měly zvládnout také.

Tato prestižní cena byla velkým úspěchem pro Plzeňské městské dopravní podniky. Systém propojení dopravní karty s bankomaty je v České republice ojedinělý. Plzeňským úspěchem se inspirovala pražská Lítačka, u které sice nejde dobít předplatné u bankomatů vybraných bank, avšak lze nosič karty Lítačka přenést přímo na platební kartu.¹¹⁰

¹⁰⁹Plzeňská karta by mohla nahradit Opencard, prodat ji Praze však nelze. *IDnes.cz* [online]. 27.1.2015 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/plzen/zpravy/plzenska-karta-se-libi-i-praze.A150127_2134680_plzen-zpravy_mav

¹¹⁰Plzeňská karta získala cenu za inovaci roku. *Elogistika.info* [online]. 20.1.2015 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.elogistika.info/plzenska-karta-ziskala-cenu-za-inovaci-roku/>

2.1.6. Propojení s In – kartou vydávanou společností České dráhy

K jedinečnému a v České republice zatím ojedinělému propojení Plzeňské karty s jiným systémem veřejné dopravy došlo v listopadu roku 2017, kdy byla představena kooperace Plzeňských městských dopravních podniků s českou národní železniční společností České dráhy. Bezkontaktní čipová karta, která se v rámci této kooperace s Plzeňskou kartou spojila, se nazývá In-Karta.¹¹¹ Tato karta vydávaná společností České dráhy byla zavedena v roce 2006 a lze na ní, obdobně jako u Plzeňské karty, pomocí čtečky do čipu karty nahrávat data pro využívání služeb Českých drah. Karta tak slouží jako nosič slev pro zakoupení jízdného i jako elektronická peněženka.¹¹² In-Karta je v České republice vydávána ve dvou variantách – jako zákaznická a služební karta.¹¹³ V roce 2006 se stala výhercem v soutěži Big Brother Awards, která se zaměřuje zejména na problematiku narušování soukromí.¹¹⁴

Jedinečná interoperabilita systému plzeňské hromadné dopravy a železniční dopravní dopravy umožňuje odbavení ve vozech PMDP s In-Kartou od českého železničního dopravce a zároveň také odbavení ve vozech Českých drah pomocí Plzeňské karty. V praxi to znamená, že cestující Českých drah, kteří jsou zároveň držiteli propojené Plzeňské karty, nemusí pro jízdu vlakem zakoupit jízdenky Českých drah, ale při pohybu v rámci Integrované dopravy Plzeňska jim stačí předplacená propojená karta.¹¹⁵ Do programu IDP jsou zařazeny všechny osobní i spěšné vlaky na linkách: Plzeň hl.n. – Žihle (trať 160), Kralovice u Rakovníka – Čistá (trať 162), Plzeň hl.n. – Mariánské lázně (trať 170), Plzeň hl.n. – Rokycany – Kařez (trať 170), Rokycany – Nezvěstice (trať 175), Chrást u Plzně – Radnice (trať 176), Pňovany zastávka – Bezručovice (trať 177), Svojsín – Bor (trať 178), Plzeň hl.n. – Domažlice – Česká Kubice (trať 180), Nýřany – Heřmanova Huť (trať 181), Poběžovice – Staňkov (trať 182), Plzeň hl.n. – Klatovy – Železná Ruda Alžbětín (trať 183), Planá u mariánských Lázní – Tachov – Domažlice (trať 184), Domažlice – Horažďovice předměstí (trať 185), Plzeň hl.n. – Horažďovice předměstí

¹¹¹ Novinka! Jedinečné propojení Plzeňské karty a In Karty. *Pmdp.cz* [online]. 17.11.2017 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.pmdp.cz/o-nas/aktualne/doc/novinka-jedinecne-propojeni-plzenske-karty-a-in-karty-2224/newsitem.htm>

¹¹² In Karta. *Cd.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.cd.cz/jizdne/in-karta/default.htm?gclid=EAIaIQobChMIILUx5CM4QIViIjVCh2KpAV4EAAYASAAEgJENPD_BwE

¹¹³ Zaměstnanecká In Karta. *Ceskedrahy.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/kariera/zamestnanecke-vyhody/-5173/>

¹¹⁴ VÍTĚZOVÉ CEN VELKÉHO BRATRA ZA ROK 2006: Nebezpečná nová technologie. *Bigbrotherawards.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://bigbrotherawards.cz/vitezove-cen-velkeho-bratra-za-rok-2006/>

¹¹⁵ Propojení funkcí In Karty a Plzeňské karty. *Cd.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/cd-v-regionech/plzensky-kraj/aktuality/-29695/>

(trať 190), Nepomuk – Kasejovice (trať 191).¹¹⁶ Zároveň se propojením zajistila kompatibilita elektronických peněženek u obou systémů a je tak možné nahrát finanční prostředky na propojenou kartu a tyto prostředky dále využívat u obou systémů veřejné dopravy. Držitelé Plzeňské karty či In Karty s logem MAPready tak mohou jednoduše své karty propojit pomocí registrace v Zákaznickém centru PMDP či na jakémkoliv přeprážce Českých drah v České republice. K registraci je nutné předložit vyplněnou žádost o propojení stávající karty s druhým systémem.¹¹⁷ Držitelé po této registraci nepotřebují dvě odlišné karty, avšak stačí jedna, což je výhodné i v případě, že by propojená karta byla držiteli odcizena. V případě ztráty, kdy držitel požádá o duplikát, systém sám rozpozná propojení s druhým systémem i nahrané slevy či výhody a následně na duplikát tyto slevy znovu nahraje.¹¹⁸

Na propojení obou kartových systémů pracovali odborníci přes dva roky. Podle hejtmana Plzeňského kraje Josefa Bernarda je kooperace velkým a výrazným krokem k plánovanému vylepšení veřejné dopravy v Plzeňském kraji.¹¹⁹

České dráhy uvedli, že podobné propojení plánují i v jiných krajích, ten Plzeňský je zatím první. S nabídkami k podobné spolupráci se železniční dopravce dlouhodobě setkával, avšak Plzeň byla z českých měst první, která disponuje pokročilým systémem veřejné dopravy a kvalitní čipovou kartou. Kooperace s Plzeňskými městskými dopravními podniky se Českým dráhám osvědčila a dokázala, že propojení dvou systémů veřejné dopravy je možné a je finančně výhodné jak pro propojované systémy, tak pro zákazníky, kteří díky tomu ušetří spoustu peněz. Plzeňská karta zároveň splňuje všechny standardy a požadavky na ní kladené a je lidmi velmi využívána. Proto se stala velmi kvalitním nosičem jízdných dokladů Českých drah.¹²⁰ Podobný systém je zaveden i v Moravskoslezském kraji, kde ale funguje pouze jednostranně. Ostravská dopravní karta zde funguje i jako nosič jízdného ve vozech Českých drah, držitelé In-karty však s touto kartou do vozů ostravské veřejné dopravy nemohou.¹²¹

¹¹⁶IDP – Integrovaná doprava Plzeňska. *Cd.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/scripts/detail.php?pgid=1456>

¹¹⁷ Novinka! Jedinečné propojení Plzeňské karty a In Karty. *Pmdp.cz* [online]. 17.11.2017 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.pmdp.cz/o-nas/aktualne/doc/novinka-jedinecne-propojeni-plzenske-karty-a-in-karty-2224/newsitem.htm>

¹¹⁸ Propojení funkcí In Karty a Plzeňské karty. *Cd.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/cd-v-regionech/plzensky-kraj/aktuality/-29695/>

¹¹⁹ Pro jízdu vlakem i městskou hromadnou dopravou stačí už jen jedna karta. *IDnes.cz* [online]. 8.11.2017 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/plzen/zpravy/plzenska-karta-in-karta-pmdp-hromadna-doprava-vlak.A171108_151756_plzen-zpravy_vb

¹²⁰ Propojení funkcí In Karty a Plzeňské karty. *Cd.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/cd-v-regionech/plzensky-kraj/aktuality/-29695>

¹²¹ Průlom v nákupu jízdenek. Plzeňská karta se spojila s In Kartou. *Zdopravy.cz* [online]. 9.11.2017 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/prulom-v-nakupujizdenek-plzenska-karta-se-spojila-s-in-kartou-4094/>

České dráhy se nad sebou v posledních letech musely vlivem konkurence zamyslet a v rámci konkurenčního boje zavedly celou řadu zlepšení, mimo jiné i spojení tarifu s Plzeňskou kartou. I přes to, že se České dráhy díky zlepšením zasloužily o posunutí standartu kvality železniční dopravy blíže k západoevropským zemím, lidé stále vnímají značku České dráhy spíše negativně.¹²²

¹²² DRÁBEK, Michal. *Výuka železniční a veřejné dopravy na středních školách: Metodická příručka*. Praha: Centrum pro studium vysokého školství, 2015, s. 7. ISBN 978-80-86302-52-2.

3. BRNĚNSKÁ KARTA

3.1 Teoretická východiska brněnské karty

3.1.1. Základní informace

Statutární město Brno je se svou rozlohou 230,22 km² druhým největším městem České republiky. Podle dat Českého statistického úřadu ke dni 1.1.2018 je také druhým největším městem České republiky s ohledem na počet obyvatel, jejichž celkový počet se při posledním sběru dat vyšplhal na 379 527.¹²³ V Brněnské metropolitní oblasti, která je vymezena na základě analýzy funkčních vztahů (dojíždění za prací, dojíždění za studiem, migrační vztahy, hromadná doprava), žije zhruba 600 000 obyvatel. Tato metropolitní oblast Brna je tvořena 167 obcemi včetně jádrové části – Brna. Metropolitní oblast byla vymezena v roce 2011 při Sčítání lidí, domů a bytů. V případě Brna, jakožto krajského města Jihomoravského kraje a zároveň největšího města Moravy, je patrné, že bezesporu dominuje v počtu lidí, kteří do města dojíždějí za prací či do školy. V případě studia se dá usuzovat, že nejvíce studentů dojíždí za vysokou školou, kterých je v Brně několik. Mezi nejznámější patří například Janáčkova akademie múzických umění v Brně, Masarykova univerzita, Mendelova univerzita v Brně, Veterinární a farmaceutická univerzita Brno či Vysoké učení technické v Brně. V Brně nalezneme mnoho středních škol či základních škol, do kterých žáci a studenti také dojíždějí, avšak v případě těchto škol nebude dominance dojíždění tak vysoká, jelikož i v ostatních větších městech v okolí Brna tyto nižší vzdělávací instituty nalezneme. Z obcí v metropolitní oblasti Brna zhruba 50% obyvatel dojíždí do krajského města, které nabízí větší počet volných pracovních míst.¹²⁴

Brno je také významným kulturním střediskem Jihomoravského kraje, ve městě působí mnoho divadel, muzeí, kin. Mimo to zde nalezneme zoologickou zahradu, která se svou rozlohou řadí k největším zoologickým zahradám v České republice.¹²⁵ Královské město Brno však oplývá i řadou památek i zajímavých míst, za zmínku stojí například hrad a pevnost

¹²³ Veřejná databáze: Vlastní výběr. *Vdb.czso* [online]. 18.3.2019 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=home>

¹²⁴ INTEGROVANÁ STRATEGIE ROZVOJE BRNĚNSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI PRO UPLATNĚNÍ NÁSTROJE INTEGROVANÉ ÚZEMNÍ INVESTICE (ITI). *Brno.cz* [online]. str. 24 [cit. 2019-03-18]. s. 24-29. Dostupné z: https://www.brno.cz/fileadmin/user_upload/sprava_mesta/Strategie_pro_Brno/dokumenty/ISR_BMO_ITI.pdf

¹²⁵ Město plně kontrastů. *Pruvodcebrnem.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.pruvodcebrnem.cz/brno>

Špilberk, Katedrála svatého Petra a Pavla, Bazilika Nanebevzetí Panny Marie či Vila Tugendhat, která je ojedinělým architektonickým dílem a díky tomu byla v roce 2001 zapsána na seznam světového dědictví UNESCO.¹²⁶

V Brně, obdobně jako v jiných krajských či větších městech, je fungující systém hromadné dopravy nezbytností. Pro tento účel slouží Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje, který zahrnuje městskou hromadnou dopravu Brna i okolních měst.¹²⁷ Historie brněnské městské hromadné dopravy sahá až do roku 1869, kdy byl v Brně zahájen provoz koněspřežné dráhy. Od té doby se systém brněnské MHD postupně rozšiřoval a zdokonaloval.¹²⁸ Na brněnské místní komunikaci sloužící především místní dopravě na území města (Novák, 2011)¹²⁹ dnes jezdí 12 linek tramvají, 46 denních a 11 nočních linek městských autobusů a 12 linek trolejbusů.¹³⁰

V Brně v rámci městské hromadné dopravy dominuje zejména tramvajová doprava. Dopravní podnik města Brna přitom v dnešní době disponuje přibližně 320 tramvajemi, které jezdí na dvanácti linkách.¹³¹ O tom, že tramvajová doprava hraje v krajském městě Jihomoravského kraje prim svědčí i fakt, že bývá mnohdy přetížena. S ohledem na velkou přetíženost tramvajové dopravy se již delší dobu uvažuje o vybudování tzv. brněnském kolejovém diametru, tedy o vybudování podpovrchové tramvaje a brněnského metra. Tento projekt je však finančně i realizačně náročný, a proto se předpokládá, že jeho vybudování bude trvat několik let, stejně jako tomu bylo u pražského metra.¹³² Mimo brněnského kolejového diametru je také v plánu prodloužení některých tramvajových linek, doposud poslední změnou bylo v roce 2008 prodloužení tratě v Královo Poli.¹³³

¹²⁶ Památky v Brně. *Pamatkybrno.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.pamatkybrno.cz/>

¹²⁷ INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE. *Idsjmk.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/>

¹²⁸ Historie MHD v Brně. *Bmhd.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.bmhd.cz/historie/historie.php>

¹²⁹ NOVÁK, Radek, Lubomír ZELENÝ, Petr PERNICA a Petr KOLÁŘ. *Přepravní, zásilatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011, s. 91. ISBN 978-80-7357-735-3.

¹³⁰ Jízdní řády linkové. *Dpmb.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.dpmb.cz/cs/jizdni-rady-linkove/0>

¹³¹ Přehled současného vozového parku. *Bmhd.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.bmhd.cz/evidence-dpmb/prehled.php>

¹³² Brněnské metro může být levnější a kratší. Zelení chtějí podzemní tramvaj místo železnice. *Zpravy.aktualne.cz* [online]. 23.7.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/doprava/brnenske-metro-muze-byt-levnejsi-a-kratsi-zeleni-chteji-podz/r~44ec09ac8e6e11e88a270cc47ab5f122/>

¹³³ PRODLOUŽENÍ TRAMVAJOVÉ TRATI K TECHNOLOGICKÉMU PARKU V KRÁLOVĚ POLI. *Encyklopedie.brna.cz* [online]. 17.5.2008 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://encyklopedie.brna.cz/home-mmb/?acc=profil_udalosti&load=1882

I Brno, stejně jako ostatní velká města v České republice, disponuje svou elektronickou čipovou kartou, tzv. šalinkartou. Systém elektronické šalinkarty vznikl k 1. lednu 2017 a stal se tak nosičem předplatného jízdného na území Brna. Na kartu se dají nahrát nepřenositelné předplatní jízdenky pro tarifní zóny 100 a 101, které využívají cestující základní, děti, studenti a senioři do 70 let, nebo roční přenosné jízdenky. Nově je také možné zakoupit přenosné předplatní jízdenky s platností 2-30 dnů. Lidé, kteří nechtějí využívat služeb elektronické čipové karty přitom mohou cestovat s papírovým předplatným, tzv. papírovou šalinkartou, která sloužila jako nosič předplatného jízdného v době, kdy nebylo možné využívat elektronickou čipovou kartu.¹³⁴ Při představení nového projektu elektronické šalinkarty se k nové bezkontaktní kartě vyjádřil i primátor města Brna pan Petr Vokřál, který uvedl:

„Usilujeme o to, abychom lidem nabídli chytrá řešení komunikace s městem a s jeho institucemi. Současně nechceme nikomu nutit žádné nové kartičky. Identifikace cestujícího v tomto připravovaném e-shopu bude navázána na platební kartu, kterou jsou lidé zvyklí mít stále u sebe. Postupně tento systém nabídne také možnost nákupu jednorázových jízdenek, ale také možnost vstupů do kulturních zařízení či na sportoviště tak, aby lidé měli všechno snadno pohromadě na jedno místě a mohli s městem pohodlně komunikovat elektronicky.“ (Petr Vokřál)¹³⁵

Elektronická šalinkarta se může nahrát na bezkontaktní platební kartu cestujícího, jak uvedl primátor města Brna, nebo na anonymní kartu, která je k dostání na pobočkách Dopravního podniku města Brna. Hlavním cílem Města Brna a Dopravního podniku města Brna při sestavování elektronické šalinkarty bylo ušetření času při nákupu jízdenek do vozů DPMB a zjednodušení systému kontrol. Vzorem pro vytvoření nové karty pro odbavování ve vozech veřejné dopravy byla pak zejména pražská karta Opencard, která cestujícím nabízela i jiné výhody a nesloužila pouze jako nosič dopravních kupónů.¹³⁶

O elektronický nosič byl od jeho zavedení velký zájem veřejnosti. Již v prvních dnech od zavedení elektronické karty navštívily Dopravní podnik města Brna stovky lidí se záměrem pořídit si novou kartu. Lidé však zprvu upřednostňovali koupit nové anonymní bezkontaktní karty, kam by nahráli předplatné jízdné, což projekt elektronické šalinkarty také nabízí. Tento

¹³⁴ Elektronické odbavování cestujících. *Dpmb.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.dpmb.cz/cs/novinky/117>

¹³⁵ Novinka v placení jízdného: elektronická šalinkarta!. *Šalina-brno.cz* [online]. [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: <https://www.salina-brno.cz/novinky/1360-novinka-v-placeni-jizdneho-elektronicka-salinkarta>

¹³⁶ Jihomoravskou šalinkartu nahradí čipová karta. Za vzor má i Opencard. *IDnes.cz* [online]. [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/brno/zpravy/papirove-salinkarty-nahradi-elektronicke-karty.A120403_1758601_brno-zpravy_kol

zájem pramenil zejména z toho, že lidé byli z počátku k používání bezkontaktních platebních karet jako nosiče předplatného skeptičtí. Lidé se obávali zejména zneužití jejich karty prostřednictvím falešných revizorů, kteří by mohli z karet při kontrole převést peníze cestujících. Mluvčí dopravního podniku Barbora Lukšová však uvedla, že revizoři budou označeni běžným způsobem, a tak není nutné se zneužití obávat. Zároveň uklidnila veřejnost tím, že pokud by přeci jen k zneužití došlo, tak dopravní podnik ihned dokáže zjistit, na jaký účet by pak peníze z karty byly převedeny. Dopravní podnik má totiž ve všech svých vozech nainstalované kamery, pomocí kterých by pak bylo dohledání snadné (Barbora Lukšová, 2017).¹³⁷ Systém elektronické šalinkarty je pak dále také zabezpečen na základě běžných bankovních standardů. Nikdo tak nebude moci načíst citlivé údaje z karty, jako je číslo karty, platnost či kontrolní kód. Číslo karty bude po přiložení zašifrováno do zakódovaného čísla, který se nazývá TOKEN. Dopravní podnik pak bude pracovat pouze s tímto zakódovaným číslem, žádná další data nebudou dostupná. K dispozici tedy budou pouze informace o zakoupeném předplatném či informace o nároku na slevu pro předplatné.¹³⁸ Po zavedení systému elektronické šalinkarty se však žádné zneužití osobních dat z platebních karet nekonalo, a tak se podstatně zvýšil počet cestujících, kteří přešli na sjednocení předplatného kupónu a platební karty. Zájem o toto propojení vyplývá především z toho, že je pro cestující praktičtější využívat pouze jednu kartu. Předplatné se dá nahrát na jakoukoliv platební kartu, avšak pouze v případě má-li v sobě zabudovaný bezkontaktní čip, pomocí kterého pak revizor předplatné z karty načte. Starší platební karty, které nemají možnost bezkontaktního snímání, použít nelze.¹³⁹

3.1.2. Funkce brněnské karty

Brněnská elektronická šalinkarta slouží, na rozdíl od dopravních karet z jiných měst, pouze jako elektronická peněženka a nosič předplatného jízdného pro odbavení ve vozech DMPB. Elektronickou šalinkartu však lze používat i s platební nálepkou, kterou lidé dostanou k platební kartě, nebo s NFC mobilem, který pak podporuje funkci elektronické peněženky.¹⁴⁰

¹³⁷ Brňané nakupují jízdenky online. Platební karty ale revizorům ukazovat nechťejí. *Info.cz* [online]. [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: <https://www.info.cz/cesko/brnane-nakupuji-jizdenky-online-platebni-karty-ale-revizorum-ukazovat-nechteji-2562.html>

¹³⁸ Novinka v placení jízdného: elektronická šalinkarta!. *Šalina-brno.cz* [online]. [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: <https://www.salina-brno.cz/novinky/1360-novinka-v-placeni-jizdneho-elektronicka-salinkarta>

¹³⁹ Brňané nakupují jízdenky online. Platební karty ale revizorům ukazovat nechťejí. *Info.cz* [online]. [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: <https://www.info.cz/cesko/brnane-nakupuji-jizdenky-online-platebni-karty-ale-revizorum-ukazovat-nechteji-2562.html>

¹⁴⁰ Brněnská e-šalinkarta: co Prahu stálo 665 milionů, v Brně zvládli ani ne za dva. *Svetchytre.cz* [online]. 14. května 2018 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z <https://www.svetchytre.cz/a/iPr4p/brnenska-e-salinkarta-co-prahu-stalo-665-milionu-v-brne-zvladli-ani-ne-za-dva#GQbdZ20rUGPDQjej.99>

Vzhledem k tomu, že se systém začal zavádět až v roce 2017, tak jde o novinku, u které je potřeba prověřit zejména funkčnost její hlavně funkce – nahrání předplatného a elektronické peněženky. Do budoucna však není vyloučeno zavedení bonusových výhod, které by mohly být na kartě nahrány. Pan Jaromír Holec, ředitel společnosti Kordis, která je provozovatelem regionální integrované dopravy na jižní Moravě k problematice bonusových výhod již v roce 2010 avizoval, že do budoucna by bylo výhodné zavést i jiné funkce, které budou propojeny s elektronickou šalinkartou. Uvedl, že k zavedení je nutné nejprve podstoupit proces prověření funkčnosti karty i samotného systému. (Holec, 2010)¹⁴¹.

I přes to, že karta prozatím nenabízí žádné další funkce a slevy, obyvatelé Brna možnost nahrazení klasických kupónů za elektronickou šalinkartu oceňují. Přispívá k tomu i fakt, že Magistrát města Brna poskytl obyvatelům města, kteří řádně zaplatili poplatek za odpad, slevu na roční jízdné. Klasický papírový roční kupón vyjde cestující na 4 750 Kč, zatímco stejné jízdné s elektronickou šalinkartou stojí 3 325 Kč. Držitelé elektronické šalinkarty tedy ušetří 1 425 Kč.

Město Brno také nabízí využití městského programu „BRNOPAS“. V rámci tohoto programu je možné získat turistickou kartu, která se nahraje na platební kartu. Posléze je možné využívat mnoho slev, se kterými získají lidé například slevy na vstupném. Do tohoto programu je zahrnuta řada institucí a památek v Brně, přesný seznam je dohledatelný na webových stránkách www.brnoid.cz. BRNOPAS je vyvinut tak, aby se přizpůsobil délce návštěvy města, tzn. délce pobytu, při kterém chtějí lidé slevy čerpat. Je možné objednat jednodenní či vícedenní. Všechny tyto slevy jsou však opět za poplatek. Dopravní městský podnik Brno sice s programem BRNOPAS spolupracuje, avšak sám slevy negarantuje.¹⁴² V tomto případě tak lze shledat výrazné odlišnosti v porovnání s jinými dopravními kartami. Zatímco například Plzeňská karta, resp. Plzeňské městské dopravní podniky, nabízí slevy a výhody spojené s kartou, brněnská elektronická šalinkarta v současnosti žádné bonusové slevy nezajišťuje. Z tohoto porovnání je tak zřejmé, že držitelé Plzeňské karty mohou dále ušetřit i v jiných institucích, se kterými dopravní podniky spolupracují, zatímco držitelé šalinkarty se musejí registrovat do programu BRNOPAS, v rámci kterého, mohou slevy čerpat, avšak až po zakoupení slevového kupónu.

¹⁴¹ Jízdenky nahradí čipové karty, zaplatit jízdné půjde i z domu. *IDnes.cz* [online]. 29. ledna 2010 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/brno/zpravy/jizdenky-nahradi-cipove-karty-zaplatit-jizdne-pujde-i-z-domu.A100129_1326996_brno_bor

¹⁴² Turistická karta BRNOPAS. *Brno iD* [online]. [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: <https://www.brnoid.cz/cs/tic#cms>

3.1.3. Vydávání

Jak již označení „elektrická šalinkarta“ napovídá, kartu lze aktivovat pouze elektronicky. K zaktivování však žadatel potřebuje nejprve vytvořit účet na webové stránce města www.brno.cz. Při registraci je nutné do systému zadat veškeré vyžadované osobní údaje o žadateli včetně jedinečného emailu, který je vázán na žadatele. Dále je nutné určit, jaká karta bude sloužit jako nosič elektronické šalinkarty. Do systému lze nahrát jakákoliv bezkontaktní platební karta, se kterou se bude budoucí držitel karty prokazovat ve vozech DPMB. K určení této karty je potřeba číslo platební karty a její platnost. Posledním krokem je nahrání fotografie žadatele, to však pouze v případě, bude-li žadatel využívat nepřenositelné jízdenky, které jsou vázány pouze na jednu osobu a které jsou ověřovány právě na základě fotografie. Tuto fotografii pak nenalezneme na platební kartě, ale načte ji revizor v systému až při kontrole jízdného. Po nahrání fotografie je registrace hotova. Jak již bylo zmíněno, mnoho lidí však preferuje spíše používání anonymní bezkontaktní karty, kterou lze získat za poplatek na Kontaktním místě DPMB či v trafice. V tomto případě dopravní podnik nabízí pomoc při registraci.¹⁴³ V sídle Dopravního podniku města Brna v Novobranské ulici je pro tyto účely zřízeno Kontaktní centrum. V tomto centru pracovníci dopravního podniku žadatelům o kartu pomohou s registrací a s obsluhou karty. Toho jistě využívají zejména starší lidé, kteří nemají přístup k internetu či nevládní platební kartu. Právě obtížná registrace je někdy veřejností kritizována.¹⁴⁴

Pokud se však žadatel rozhodne nevyužít pomoci dopravního podniku a registraci vytvoří sám, musí dále po zaregistrování zakoupit jízdenku. DPMB nabízí základní roční, čtvrtletní, měsíční jízdenky. Po zvolení jízdného musí dále držitel označit zadanou platební kartu, na kterou chce jízdné nahrát. Následně je nutné zvolit, jakým způsobem bude platba za jízdné provedena – pomocí platební karty či bankovního tlačítka. Ačkoliv dopravní podnik uvádí, že vytvoření elektronické šalinkarty je jednoduché a následnou obslužnost karty lze provádět elektronicky, není tomu tak. Po zaregistrování a provedení platby se totiž držitel musí dostavit nejméně jednou na pobočku dopravního podniku z důvodu ověření osobních údajů. Toto ověření lze provést do 21 dnů od registrace v systému. Lze tak opět shledat nevýhodu v porovnání s jinými dopravními kartami, kde ověření nutné není. Oproti tomu u elektronické šalinkarty není povinnost vyzvednout si dopravní kartu na pobočce dopravního podniku či platit

¹⁴³ Elektronické odbavování cestujících. *Dpmb.cz* [online]. [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: <https://www.dpmb.cz/cs/novinky/117>

¹⁴⁴ DPMB došly speciální karty pro šalinkarty. Lidé odmítají používat platební karty. *Brněnský deník.cz* [online]. 2.1.2017 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: https://brnensky.denik.cz/zpravy_region/dpmb-dosly-specialni-karty-pro-salinkarty-lide-odmitaji-pouzivat-platebni-karty-20170102.html

peníze navíc za zaslání karty domů. Jak již bylo řečeno, jízdné se nahrává přímo na bezkontaktní platební kartu či na anonymní bezkontaktní kartu.

V případě, že držitel karty má zároveň právo na uplatnění slevy z jízdného, je povinen se nárokem na slevu prokázat. Nárok prokáže společně s ověřením osobních údajů na pobočce dopravního podniku. Zakoupení jízdného je však možné až po řádném prověření. Tyto slevy platí například pro studenty, pro invalidní důchodce, pro seniory do 70 let či pro osobu, která cestuje jako doprovod s dítětem do 3 let. Prověření se provádí jednou ročně u studentů a invalidních důchodců. U seniorů do 70 let stačí ověření při registraci.¹⁴⁵ Senioři, kteří přesáhli věkovou hranici 70 let cestují zdarma, avšak tato skupina nemůže využívat elektronickou šalinkartu a nadále se musí prokazovat kupónem opravňujícím k bezplatnému využívání městské hromadné dopravy.¹⁴⁶

Někteří studenti jsou ale zproštěni povinnosti prokázat nárok na slevu na pobočce dopravního podniku. Tisková zpráva dopravního podniku ze dne 11. ledna 2018 uvádí, že na základě spolupráce dopravního podniku s Masarykovou univerzitou /MU/ a Vysokým učení technickým /VUT/ lze ověřit nárok na slevu online elektronicky bez nutnosti návštěvy dopravního podniku. Vedoucí tarifního odboru dopravního podniku Vít Prýgl uvedl:

„Po založení uživatelského účtu a jeho ověření se (v případě věkové kategorie 18–26 let) zobrazí v profilu uživatele nabídka na automatické ověřování statusu studenta. Po zvolení příslušné školy zadá student školní identifikátor. Nárok na slevu se online ověří a v nabídce jízdenek se zobrazí studentské jízdenky, které je možno ihned zakoupit.“ (Prýgl, 2018)¹⁴⁷

Možnost čerpání studentské slevy bez nutnosti prokázání nároku na pobočce vznikla zejména v návaznosti na události v roce 2017. V tomto období se výrazně navýšily počty zfalšovaných potvrzení o studiu, kterými se lidé prokazovali na pobočce dopravního podniku. Studentská šalinkarta je o polovinu levnější než klasické roční jízdné bez nároku na slevu ze zaplaceného poplatku za odpad. Mnoho lidí se tak rozhodlo potvrzení o studiu zfalšovat.

¹⁴⁵ Elektronické odbavování cestujících. *Dpmb.cz* [online]. [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: <https://www.dpmb.cz/cs/novinky/117>

¹⁴⁶ Novinka v placení jízdného: elektronická šalinkarta!. *Salina-brno.cz* [online]. [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: <https://www.salina-brno.cz/novinky/1360-novinka-v-placeni-jizdneho-elektronicka-salinkarta>

¹⁴⁷ EOC nabízí ověření studentské slevy online. *Tisková zpráva DPMB* [online]. [cit. 2019-03-11]. s.1. Dostupné z: file:///C:/Users/Martina%20Kot%C3%ADkov%C3%A1/Downloads/2018_01_11.pdf

Dopravní podnik již v roce 2015 musel čelit několika zfalšovaným potvrzením, avšak v dalších letech se počty těchto činů výrazně navýšili.¹⁴⁸

3.1.4. Náklady

Pro vytvoření uceleného názoru o elektronické šalinkartě je bezesporu důležité zhodnocení finanční náročnosti zavedení a provozu tohoto systému. Dopravní podnik převzal iniciativu nad správou záležitostí okolo elektronické systému. Učinil tak možná i proto, aby se poučil z chyb hlavního města, kde dopravní podnik ani Magistrát hlavního města Prahy neměl kontrolu nad procesem zavádění či řízení Opencard. Dopravní podnik města Brna se také rozhodl, že úkolem sestavení nového systému nepověří pouze jednoho dodavatele, jak tomu často bývá u dopravních karet v jiných městech, ale pro každou část systému vybere jiného dodavatele – tedy dodavatele pro vlastní modulární e-shop, platební bránu, takzvanou tokenizaci, hardwarové vybavení, dopravní zúčtovací centrum, revizorské čtečky i jiné části projektu. Podle vyjádření mluvčí dopravního podniku Barbory Lukšové bylo toto rozhodnutí klíčové, jelikož zajistilo naprostou nezávislost na dodavatelích a zároveň ušetření finančních prostředků. (Lukšová, 2018)

Samotné zavedení nového systému pak také nebylo příliš nákladné, stálo okolo 2 miliónů korun. Z toho vyšel software a hardware na jeden milión korun a zbylé finanční prostředky se využily na související náklady jako jsou projektová příprava, poradenské služby a vybavení kontaktního centra. Pro lepší souvislost je dobré dát elektronickou šalinkartu opět do porovnání s pražskou Opencard. Finanční prostředky na vytvoření systému Opencard se totiž vyšplhaly až k 655 miliónům korun a další miliardu stál provoz a řízení kartového centra Opencard.¹⁴⁹

Z tiskové zprávy Dopravního podniku města Brna ze dne 15. února 2017 pak vyplývá, že o elektronickou šalinkartu byl velký zájem. Za necelé dva měsíce od zavedení systému dopravní podnik registroval 25.589 nových karet a cca 100 mil. Kč za zakoupené předplatné jízdné. Za toto dané období pak dopravní podnik prodal celkem 10.400 anonymních bezkontaktních karet, které jsou k dostání za poplatek. Ačkoliv i díky zakoupeným anonymním bezkontaktním kartám se dopravnímu podniku vracejí finanční výnosy, vedoucí tarifního oddělení DPMB Vít Prýgl kladně hodnotí, že lidé spíše využívají vlastní bezkontaktní platební karty:

¹⁴⁸ Falešných studentů přibývá. Dopravní podnik v Brně zpřísňuje kontroly. *IDnes.cz* [online]. 1.9.2017 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/brno/zpravy/studenti-dopravni-podnik-brno-salinkarty-falesna-potvrzeni.A170831_348926_brno-zpravy_dh

¹⁴⁹ Brněnská e-šalinkarta: co Prahu stálo 665 milionů, v Brně zvládli ani ne za dva. *Svetchytre.cz* [online]. 14. května 2018 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z <https://www.svetchytre.cz/a/iPr4p/brnenska-e-salinkarta-co-prahu-stalo-665-milionu-v-brne-zvladli-ani-ne-za-dva#GQbdZ20rUGPDQjej.99>

„Téměř dvě třetiny zákazníků tedy preferují jako nosič jízdenky vlastní bankovní kartu. Náš záměr dát veřejnosti na výběr mezi vlastní a anonymní kartou byl tedy jednoznačně správný. Lidé preferují méně karet v peněžence.“ (Prýgl, 2017)¹⁵⁰

Ve výroční zprávě Dopravního podniku města Brna je pak uvedeno, že i přes zavedení nového systému elektronické šalinkarty v roce 2017, se dopravní podnik nemusel vypořádat s horší finanční situací. Z grafů týkající se ekonomické činnosti dopravního podniku například vyplývá, že rok 2017 byl pro dopravní podnik dokonce ekonomicky výhodnější než rok 2016. I výroční zpráva za rok 2017 je tak důkazem toho, že zavedení nového systému elektronické šalinkarty včetně řízení a obsluhy tohoto systému nebylo pro dopravní podnik finančně náročné a nehospodárné.¹⁵¹

3.1.5. Ocenění „elektronické šalinkarty“

Stejně jako Plzeňská karta, i systém EOC (elektronické odbavování cestujících) získal ocenění, a to konkrétně na Veletrhu chytrých řešení pro města a obce Urbis smart city fair pro rok 2017. Do soutěže se přihlásilo celkem 15 návrhů, z nichž 14 splnilo požadované podmínky soutěže. Sedmičlenná porota pak každý z návrhů navštívila v jejich unikátních expozicích, kde se s návrhy seznámila a zhodnotila je. Na základě podrobného seznámení s návrhy se porota rozhodla ocenit Dopravní podnik města Brna a jeho nový systém EOC. Vyzdviženo bylo především to, že tento systém splňuje principy chytrého města, tedy otevřenost, modularitu, odpovědnost či efektivitu. Kladně hodnocena byla také přidaná hodnota systému bez zbytečně vysokých nákladů¹⁵² a zejména to, že systém neuchovává citlivé údaje o cestujících, jelikož žádné z těchto údajů dopravní podnik nepotřebuje znát při kontrole jízdného.¹⁵³

Pro dopravní podnik, potažmo pro celé město Brno je výhra na veletrhu velmi důležitým impulsem. Generální ředitel DPMB Miloš Havránek uvedl, že se výhra na veletrhu stala také výzvou a závazkem do budoucna. O tom, že systém elektronického odbavování má potenciál do budoucna svědčí i fakt, že se do systému elektronické šalinkarty zapojilo již několik desítek tisíc lidí. (Havránek, 2017)¹⁵⁴

¹⁵⁰ Elektronické odbavování cestujících. *Tiskové zprávy DPMB* [online]. 15.2.2017 [cit. 2019-03-11]. s.1-2. Dostupné z: file:///C:/Users/Martina%20Kot%C3%ADkov%C3%A1/Downloads/TZ_17_02_2017.pdf

¹⁵¹ VÝROČNÍ ZPRÁVA 2017. *Výroční zpráva* [online]. [cit. 2019-03-01]. s.20. Dostupné z: <file:///C:/Users/Martina%20Kot%C3%ADkov%C3%A1/Downloads/vz2017.pdf>

¹⁵² Zlatá medaile veletrhu URBIS zná vítěze. *Bvv.cz* [online]. 27.4.2017 [cit. 2019-03-01]. Dostupné z: <https://www.bvv.cz/urbis/aktuality/zlata-medaile-veletrhu-urbis-zna-viteze/>

¹⁵³ První Zlatá medaile veletrhu URBIS zůstává „doma“. *Bvv.cz* [online]. 28.4.2017 [cit. 2019-03-01]. Dostupné z: <https://www.bvv.cz/urbis/aktuality/prvni-zlata-medaile-veletrhu-urbis-zustava-/>

¹⁵⁴ První Zlatá medaile veletrhu URBIS zůstává „doma“. *Bvv.cz* [online]. 28.4.2017 [cit. 2019-03-01]. Dostupné z: <https://www.bvv.cz/urbis/aktuality/prvni-zlata-medaile-veletrhu-urbis-zustava-/>

4. PRAKTICKÁ ČÁST

Karty pro odbavování v hromadné dopravě jsou inovací ve veřejné správě a slouží zejména občanům pro snazší obsluhu ve vozech MHD. Důležitou částí problematiky dopravních karet je tak hodnocení a názory držitelů karet. Tímto hodnocením se zabývá čtvrtá – empirická kapitola bakalářské práce.

Prostředkem analýzy jsou dva dotazníky, které byly autorkou práce sestaveny pro držitele pražských dopravních karet a pro držitele Plzeňské karty. Na základě odpovědí dotazovaných respondentů pak bude sestavena analýza, která se zaměří na zpětnou vazbu od držitelů karet, tedy na to, jak jsou s kartami lidé spokojeni. Z výsledků analýzy je pak dále možné vymezit oblasti, které by bylo dobré zlepšit – např. služby dopravních podniků, cenová dostupnost tarifů apod.

Praktická část zabývající se brněnským systémem EOC (elektronická šalinkarta) se zaměří zejména na tiskové zprávy Dopravního podniku města Brna. Část týkající se brněnského systému měla být původně vypracována na základě rozhovoru s pracovníkem zmiňovaného dopravního podniku, avšak vzhledem k pracovní vytíženosti pracovníků nemohl být tento postup při hodnocení využit.

4.1. Praktická část týkající se Opencard a Lítačky

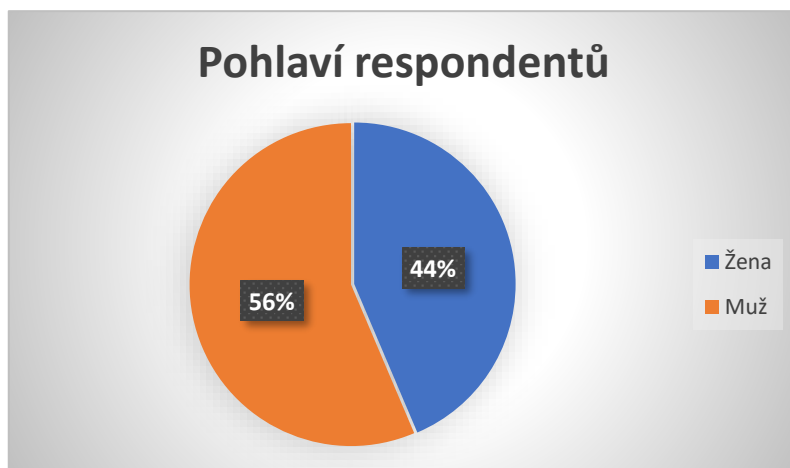
V rámci praktické části, která se zabývá kartami Opencard a Lítačka, byl sestaven jeden dotazník. Tento dotazník byl primárně určen pro respondenty, kteří kdysi vlastnili kartu Opencard či jsou držiteli karty Lítačka. Na základě přímého či zprostředkovaného (elektronického) kontaktu mezi dotazovatelem a respondenty došlo ke sběru dat, které budou následně využity jako prostředek analýzy. Hlavním cílem výzkumu bylo zjistit, jak jsou občané spokojeni nebo nespokojeni s jimi využívanými dopravními kartami, popřípadě se službami dopravních podniků. Dílčím cílem výzkumu je také formulování návrhů a opatření ke zlepšení kvality, které se odrážejí od nespokojenosti a výtek občanů.

V rámci dotazníkového šetření odpovídali respondenti na celkem 12 otázek, z nichž jedna otázka byla otevřená a nepovinná. Na další jednu otázku pak respondenti odpovídali pouze v případě souhlasu v předchozí otázce, jednalo se tedy také o nepovinnou otázku. Škála nabízených odpovědí byla různá, u dvou z otázek měli respondenti na výběr až ze čtyř odpovědí, u ostatních ze dvou či tří odpovědí. Dotazníkové šetření probíhalo od konce roku 2018 do poloviny března 2019. Na dotazník odpovědělo celkem 55 respondentů. Do

dotazníkového šetření byly také zahrnuty otázky na pohlaví, věk a přibližné místo bydliště dotazovaných. Úplné znění dotazníku je vloženo do přílohy č.1, na konci bakalářské práce.

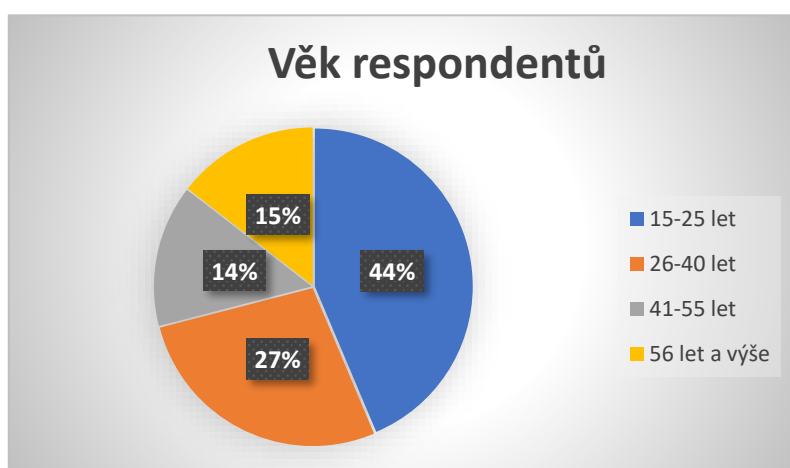
Výsledky výzkumu

Graf č. 1 - Složení zkoumaného souboru z hlediska pohlaví respondentů.



Otázka číslo 1 se týkala složení zkoumaného souboru z hlediska pohlaví respondentů. Dle přiloženého grafového znázornění je patrné, že složení mužů a žen bylo skoro stejné. Do dotazníkového šetření se zapojilo více mužů, konkrétně 56 % (31 mužů). Procento zapojených žen pak činilo 43 % (24 žen). Téměř vyrovnaná procenta složení podle pohlaví respondentů jsou při šetření výhodou, vzhledem k tomu, že se zkoumaný soubor týká obou pohlaví, nikoliv pouze jednoho.

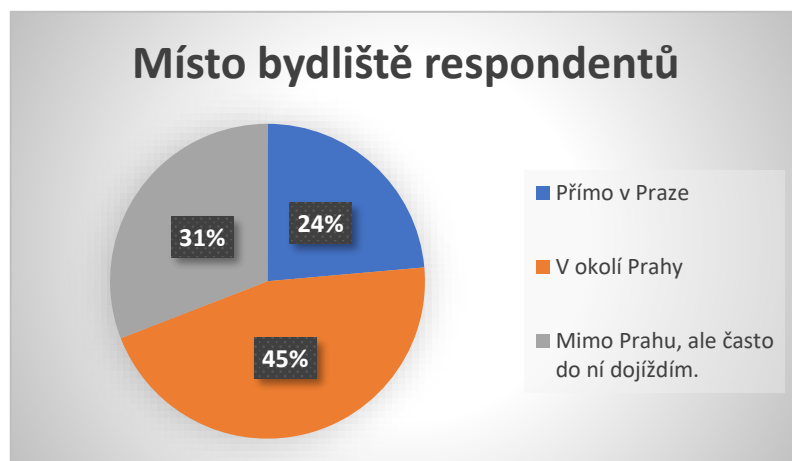
Graf č.2 – Složení zkoumaného souboru z hlediska věkové kategorie respondentů.



Navazující otázka číslo 2 se zabývala složením zkoumaného souboru z hlediska věkové kategorie respondentů. Podle sběru odpovědí je zřejmé, že nejvíce dotazovaných respondentů

patří do věkové kategorie 15–25 let, konkrétně 24 lidí. Další tři věkové kategorie jsou výsledkově poměrně vyrovnané, 15 respondentů patří do věkové kategorie 26–40 let, po osmi respondentech je ve věkových kategoriích 41–55 let a 56 let a výše.

Graf č.3 – Složení zkoumaného souboru z hlediska místa bydliště respondentů.



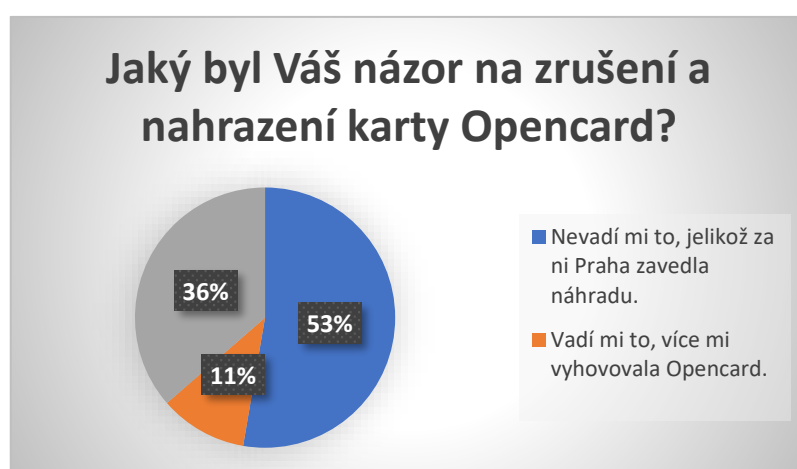
Třetí grafické znázornění představuje zkoumaný soubor z hlediska bydliště respondentů. Toto určení je pro analýzu velmi důležité, neboť znázorňuje, kteří z respondentů bydlí přímo v Praze a kteří ne. U obyvatel Prahy se pak dá dále předpokládat, že karty více využívali /či využívají/ i jinak než jako nosič jízdného vzhledem k tomu, že instituce, které tyto bonusové služby nabízejí jsou většinou na území hlavního města Prahy. Celkem 24 %, což představuje 13 respondentů žije na území hlavního města Prahy, dalších 45 % (25 respondentů) žije do 10 km od Prahy, tedy v okolí hlavního města. Zbývajících 31 % (17 respondentů) uvedlo, že žijí mimo Prahu, ale často do hlavního města dojíždějí.

Graf č.4 – Složení zkoumaného souboru z hlediska názorů respondentů na zavedení karty Opencard



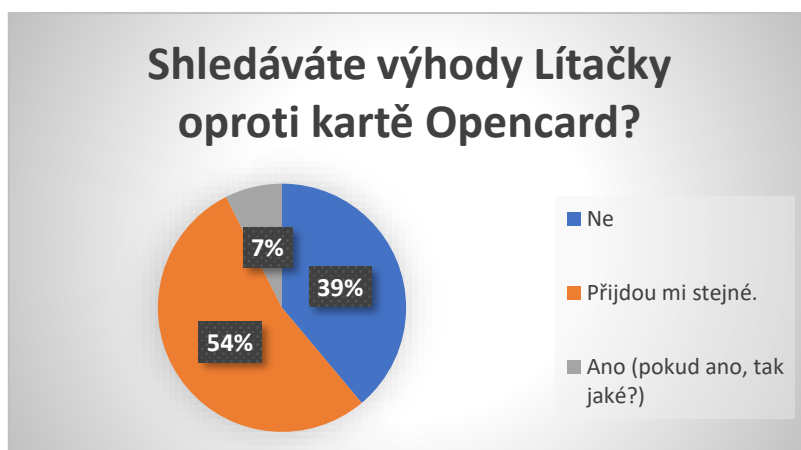
Otázka číslo 4 byla první z teoretických otázek zaměřených na dopravní kartu, konkrétně se týkala Opencard a názoru dotazovaných respondentů na zavedení této karty. Respondenti měli na výběr ze tří odpovědí. Vzácná shoda nastala u prvních dvou odpovědí, které vybralo shodně 20 respondentů. Zbývajících 27,3 %, což představuje 15 respondentů vybralo třetí možnost. Sběr těchto odpovědí je pro zhodnocení celého dotazníkového šetření důležitý, jelikož poukazuje na to, že velká část respondentů byla s kartou spokojena, a dokonce využívala různých slev a funkcí, které se ke kartě vázaly.

Graf č.5 – Složení zkoumaného souboru z hlediska názoru respondentů na zrušení a nahrazení karty Opencard.



Pátá otázka obsahově navazovala na předchozí, čtvrtou otázku. Respondenti byli dotazováni, zda jim vadí zrušení a nahrazení Opencard. Výměna karet mohla být pro cestující nepříjemná, vzhledem k tomu, že v rámci několika let se v hlavním města vystřídaly rovnou dvě dopravní karty, jejichž zařízení jistě stálo čas cestujících. Ze sběru odpovědí však vyplývá, že velké části respondentů nedělala výměna problémy a s novou kartou jsou spokojeni. 53 %, což představuje 29 respondentů odpovědělo, že jim zrušení Opencard nevadilo, jelikož za ni Praha zavedla náhradu. Do menšiny patřilo 11 % respondentů, kteří uvedli, že jim zrušení vadilo a více jim vyhovovala karta Opencard. Zbývajících 36 %, což je 20 respondentů, vyjádřilo názor, že je daná problematika nezajímá a nemají k ní co říci.

Graf č.6 - Složení zkoumaného souboru z hlediska názoru respondentů na výhody karty Lítačka oproti kartě Opencard.



Otázka číslo 6 byla první otázkou, kde respondenti mohli více projevit své názory prostřednictvím částečně otevřených odpovědí. Pokud respondenti uvedli, že shledávají výhody Lítačky oproti kartě Opencard, měli dále uvést, o jaké výhody se jedná. Tuto možnost označili 4 respondenti, což je 7 % dotazovaných. Pouze 3 lidé pak napsali, jaké výhody shledávají. První z těchto tří respondentů vyjádřil názor, že Opencard nebyla otevřená novým pásmům, jako Lítačka, i když se o nich hovořilo. Druhý respondent uvedl, že předtím Opencard neměl, takže to, že nyní cestuje s Lítačkou, je samo o sobě výhodou. Třetí respondent jako výhodu uvedl parkování. Vzhledem k tomu, že nebyla funkce platby za parkování na Lítačku nahrána se lze domnívat, že dotazovaný myslel funkci vyhledávání volných parkovacích míst. 39 % (21 respondentů) souhlasili s názorem, že Lítačka nepřinesla žádnou výhodu. Většina respondentů, konkrétně 54 % uvedlo, že karty jsou stejné.

Graf č.7 - Složení zkoumaného souboru z hlediska názoru respondentů na finanční výhodnost pořízení karty.



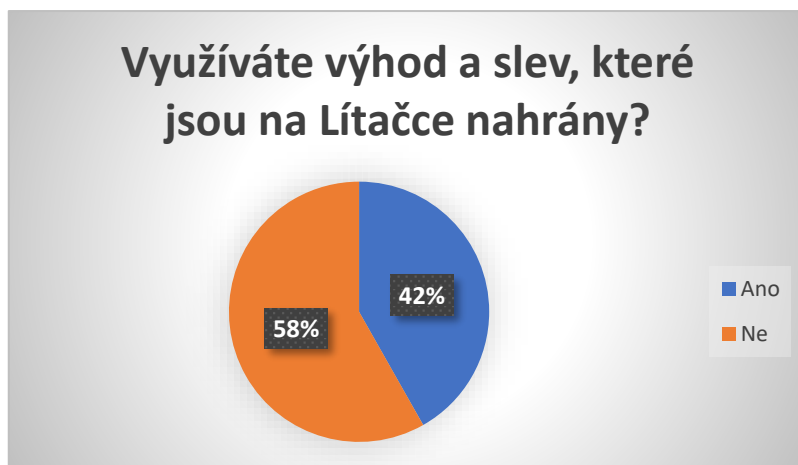
Otázka číslo 7 se týkala zhodnocení finanční výhodnosti karty oproti běžnému kupónovému /papírovému/ jízdnému. 56 %, což představuje 31 respondentů uvedlo, že se jim pořízení pražské karty vyplatilo, protože klasické jízdné stojí více než předplatné. Dalších 18 % respondentů souhlasilo s tím, že se jim pořízení karty finančně nevyplatilo, avšak využívají i jiných bonusových služeb, které se vážou ke kartě. U těchto respondentů lze pak předpokládat, že městskou hromadnou dopravou příliš necestují. Zbýlých 26 % respondentů uvedlo, že se cena klasického jízdného a předplatného vyrovná.

Graf č.8 - Složení zkoumaného souboru z hlediska názorů respondentů na používání karty Opencard mimo dopravní sféru.



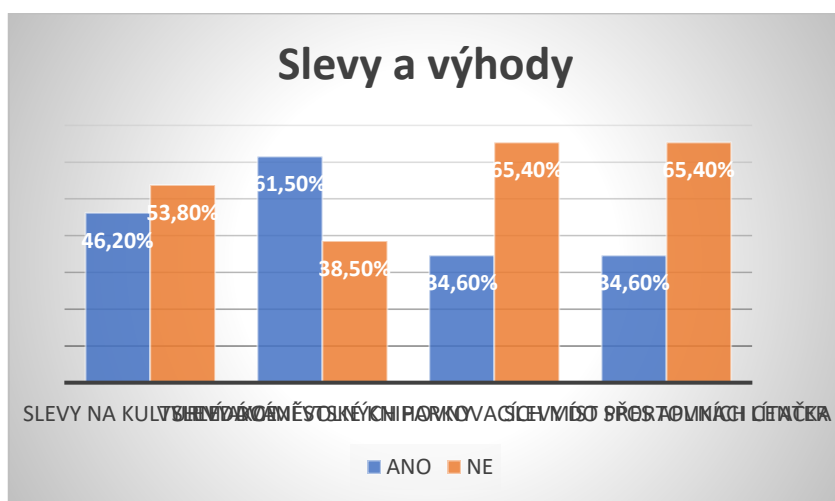
V rámci osmé otázky byli respondenti dotazováni, zda používali kartu Opencard i mimo sféru dopravy. Jakožto multifunkční karta totiž měla nabízet další bonusové funkce. 74 % respondentů uvedlo, že kartu využívali pouze jako předplatné pro pražskou MHD. Zbývajících 26 %, což představuje 13 respondentů, používali kartu i jinak než předplatné. Po označení této odpovědi pak měli respondenti dále uvést, jakým způsobem kartu využívali. Této možnosti využilo pouze 8 respondentů, z nichž jedna odpověď musela být z analýzy vyřazena pro její nepřesnost. Dotazovaní z těchto otevřených odpovědích nejčastěji uváděli, že kartu využívali jako průkazku do knihovny. Jeden respondent využíval kartu v rámci ČD. Další jeden dotazovaný cestující používal kartu při platbě parkovného.

Graf č.9 - Složení zkoumaného souboru z hlediska názorů respondentů na využívání výhod a slev, které jsou na Lítačce nahrány.



Cílem deváté otázky bylo, zda respondenti využívají nějaké bonusové funkce a slevy, které se vážou ke kartě Lítačka. Kladně odpovědělo 42 % respondentů, což představuje 23. Zbývající dotazovaní žádné bonusové služby nevyužívají.

Graf č.10 - Složení zkoumaného souboru z hlediska odpovědí respondentů na využívané služby.



Otázka číslo 10 byla nepovinná, respondenti ji vyplnili pouze v případě, že v předchozí otázce zvolili za odpověď možnost „ANO“. Z grafického znázornění je patrné, že nejvíce lidí využívá Lítačku jako průkazku do knihovny. Tato výhoda byla oblíbená i u Opencard, viz. předchozí otázky. Nejméně lidí využívá službu na vyhledávání volných parkovacích míst před aplikací Lítačka a slevy do sportovních center.

Graf č.11 - Složení zkoumaného souboru z hlediska názorů respondentů na aféru okolo karty Opencard.



Poslední povinná otázka se týkala aféry okolo karty Opencard, která byla velmi probíraná například v médiích či v tisku. Cílem této otázky bylo by zhodnotit míru informovanosti respondentů. 47 %, což představuje celkem 26 respondentů kauzu sledovalo. 29 %, což je konkrétně 16 respondentů uvedlo, že kauzu nesledovali, ačkoliv byli držiteli této karty. Zbývajících 24 % respondentů aféra nezajímala.

Poslední otázka nabízela nepovinnou a otevřenou možnost odpovědi. Respondenti v této odpovědi uváděli svoje názory a připomínky k tématu dopravních karet. Této možnosti využilo celkem 9 lidí. Z těchto respondentů dva uvedli, že kladně hodnotí zejména rozšíření působnosti Lítačky do jiných pásem PID. Další respondenti kladně hodnotí zejména funkčnost Lítačky v MHD, což je její hlavní funkcí. Další dva dotazovaní uvedli, že o slevách, které se vážou ke kartám nevědí. Poslední respondent o slevách ví, avšak nežije hlavním městem, a tak slevy nevyužívá.

Závěrečné zhodnocení a doporučení

Měření spokojnosti cestujících je jedním ze základních kritérií pro vyhodnocení kvality poskytovaných služeb, které nabízejí dopravní karty. Cílem práce byla analýza teoretických poznatků ze sběru dat prostřednictvím dotazníkového šetření.

Prostor pro zlepšení kvality služeb shledávám zejména v nedostatečné informovanosti cestujících, kteří mnohdy ani nevědí, že se k dopravním kartám vážou slevy či bonusy. Tyto výhody by přitom mohly ušetřit finanční náklady cestujících ve vybraných institucích. Zejména

díky otevřeným odpovědím respondentů je patrné, že jsou se systémem Lítačky v pražské MHD spokojeni.

Závěrem této analýzy bych chtěla poznamenat, že dopravní podnik by se měl průběžně zabývat zlepšením kvality svých služeb a snažit se o zlepšení řízení systému dopravních karet. Vzorem mohou být i jiné světové metropole, které tyto systémy neustále vylepšují a kladou důraz na hodnocení cestujících.

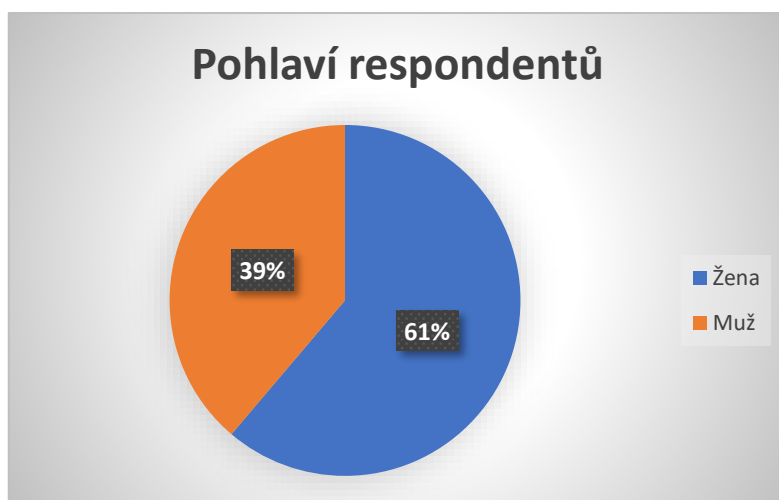
4.2. Praktická část týkající se Plzeňské karty

Stejně jako u praktické části zabývající se pražskými kartami, i empirická část o Plzeňské kartě bude vypracována na základě jednoho dotazníku. Tento dotazník byl vytvořen pouze pro cestující, kteří využívají plzeňskou dopravní kartu.

Dotazníkové šetření zabývající se Plzeňskou dopravní kartou obsahuje celkem 10 otázek, z nichž 3 otázky jsou, stejně jako u dotazníku pro pražské karty, osobní a vztahují se k pohlaví, věku a bydliště respondentů. Zbýlých 7 otázek se pak zabývá přímo dopravní kartou, popřípadě Plzeňskými městskými dopravními podniky. Dotazník zahrnuje otázky otevřené i uzavřené, stejně jako otázky, které jsou nepovinné. Škála odpovědí byla různá, u některých otázek bylo na výběr až ze čtyř možností, u další ze tří a dvou. Dotazováno bylo celkem 67 respondentů a výzkum probíhal od konce roku 2018 do poloviny března 2019. Úplné znění dotazníku je vloženo do přílohy č.2, na konci bakalářské práce.

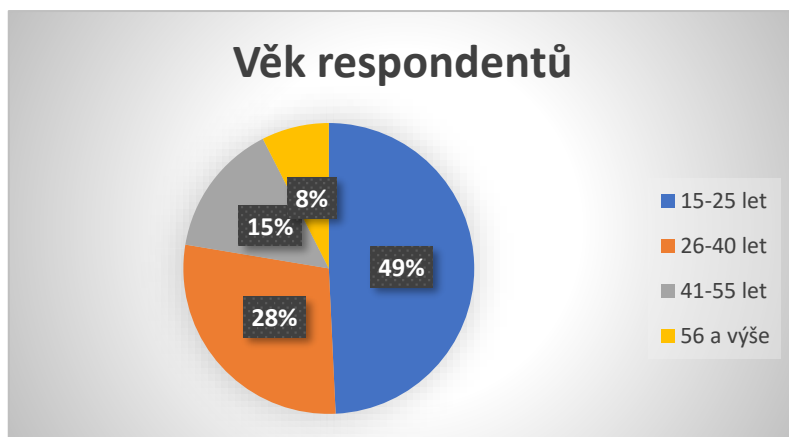
Výsledky výzkumu

Graf č. 12 - Složení zkoumaného souboru z hlediska pohlaví respondentů.



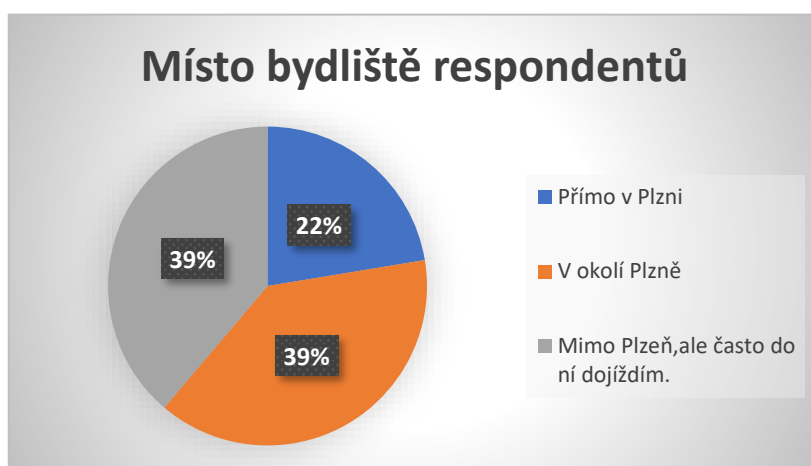
Z grafického znázornění je patrné, že v případě respondentů, kteří používají Plzeňskou kartu, převládají ženy. Celkem 41 žen odpovídalo na sestavený dotazník, mužů přitom bylo pouhých 26. I zde je možné kladně hodnotit poměrně vyrovnaný podíl mezi ženami a muži z hlediska komplexnosti odpovědí od obou pohlaví.

Graf č.13 – Složení zkoumaného souboru z hlediska věkové kategorie respondentů



Cílem druhé otázky bylo zjistit věkovou kategorii dotazovaných respondentů. Odpovědi pak poslouží komplexnosti analýzy. Je možné předpokládat, že mladší lidé jsou vybaveni lepšími technickými schopnostmi, a tak jim například dělá menší problém platba elektronickou peněženkou ve vozech MHD. I v tomto sběru odpovědí převládala skupina mladších respondentů. Celkem 49 %, což představuje 33 respondentů spadá do věkové kategorie 15-25 let, dalších 28 % (tedy 19 respondentů) patří do věkové kategorie 26-40 let. Věková kategorie 41-55 let sčítá dohromady 10 respondentů, což je 15 % z celkového počtu. Nejméně početnou kategorií je 56 let a výše, kam spadá celkem 5 lidí, což je 8 % všech respondentů.

Graf č.14 – Složení zkoumaného souboru z hlediska místa bydliště respondentů.



Třetí otázka se zaměřila na místo bydliště respondentů. Tyto data je dobré vědět k lepšímu zhodnocení toho, kdo kartu využívá častěji, protože přímo v Plzni nebo v okolí bydlí. Je možné usuzovat, že respondenti, kteří do Plzně občas dojíždějí za prací či školou, kartu natolik nevyužívají. Shodně 39 respondentů označilo za správnou druhou a třetí odpověď. 26 dotazovaných tedy uvedlo, že žije v okolí Plzně /do 10 km od Plzně/ a dalších 26 respondentů žije mimo Plzeň, ale často do ní dojíždějí. Zbývajících 22 % respondentů žije přímo v Plzni.

Graf č. 15 - Složení zkoumaného souboru z hlediska názorů respondentů na Plzeňskou kartu.



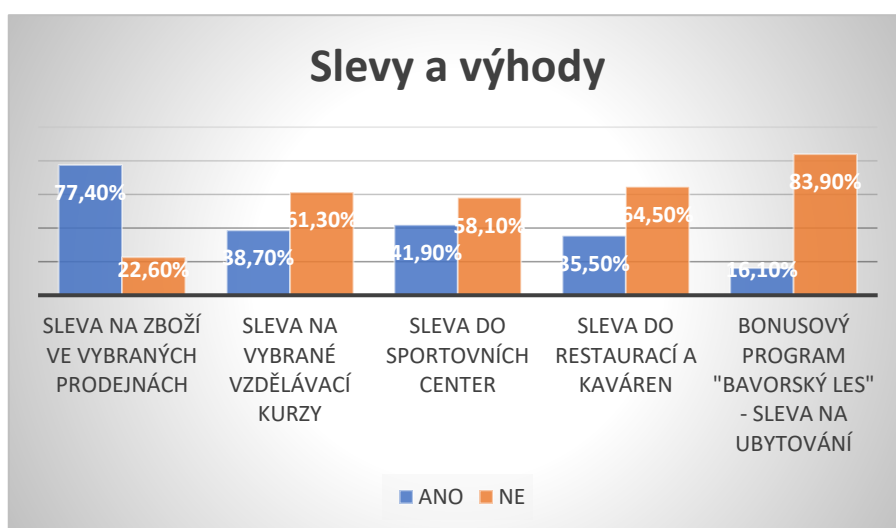
Čtvrtá otázka dotazníkového šetření se zabývá názorem respondentů na Plzeňskou kartu. Respondenti mohli odpovídat prostřednictvím uzavřených či otevřených odpovědí. V případě zaškrtnutí poslední odpovědi byli vyzváni k vyplnění otevřené odpovědi. Této možnosti využil pouze jeden z dotazovaných, který představuje 1,5 % všech respondentů. Tento dotazovaný uvedl, že někdy selhává nahrání jízdného na kartu. Většina z respondentů, konkrétně 84 % (56 dotazovaných) však uvedlo, že jim karta vyhovuje a její zavedení je dobrou volbou. Zbývajících 15 % respondentů si myslí, že by karta mohla být více proracovanější a mohla by přinášet více výhod.

Graf č. 16 - Složení zkoumaného souboru z hlediska názorů respondentů na slevy, které jsou spojeny s Plzeňskou kartou.



Cílem otázky číslo 5 je zjistit, kolik lidí využívá slev, které nabízí dopravní podnik. Ze šetření je patrné, že většina dotazovaných o výhodách ví, z toho 31 % respondentů uvedlo, že slevy využívají. Dalších 61 % dotazovaných slevy nevyužívá, i když o nich ví. Pouze 8 % respondentů o slevách neví. Je tak možné kladně hodnotit dopravní podnik, který cestující o možných slevách informuje. Na následující otázku respondenti odpovídají pouze v případě, že u této otázky označili odpověď „ANO“.

Graf č. 17 - Složení zkoumaného souboru z hlediska názorů respondentů na využívané slevy



Na šestou otázku odpovídali respondenti pouze v tom případě, když v předchozí otázce uvedli, že využívají slev, které jsou na kartě nahrány. Podle grafu je patrné, že lidé nejvíce využívají slev, které nabízejí vybrané prodejny na své zboží. Nejmenší zájem je pak o program „Bavorský les“. Je ale možné usuzovat, že nízký počet procent u tohoto programu pramení

zejména z toho, že mnoho respondentů doposud nemělo možnost tyto slevy v Bavorském lese využít.

Graf č.18 – Složení zkoumaného souboru z hlediska názoru respondentů na finanční výhodnost pořízení karty.



Sedmá dotazníková otázka se zaměřila na zhodnocení výhodnosti Plzeňské karty oproti klasickým jízdenkám. Celkem 70 %, což představuje 47 respondentů uvedlo, že se jim pořízení Plzeňské karty vyplatilo, jelikož za klasické papírové či SMS jízdné by zaplatili více. Dalším 13 % /9 dotazovaným/ se pořízení karty finančně nevyplatí, ale využívají i výhod, které karta přináší. 17 % z celkového počtu respondentů uvedlo, že se pořízení a používání karty finančně vyrovná používání klasických jízdenek.

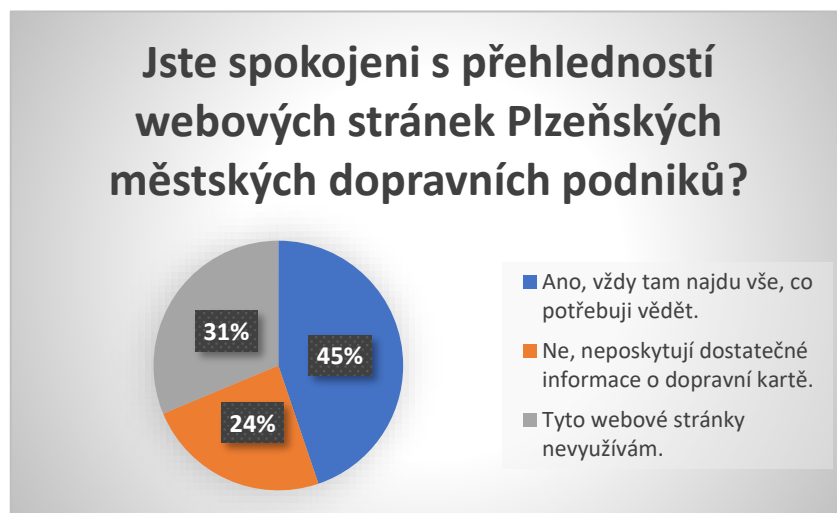
Graf č.19 – Složení zkoumaného souboru z hlediska názoru respondentů na propojení Plzeňské karty a In-Karty.



Osmá otázka v dotazníkovém šetření se zaměřuje na nové propojení Plzeňské karty a In-Karty od Českých drah. Cílem této otázky je zhodnocení toho, kolik cestujících využívá

tohoto propojení, které může cestujícím výrazně ušetřit finanční náklady na dopravu. Z grafu je zřejmé, že většina cestujících, kteří cestují v pásmu Integrované dopravy Plzeňska, možnost propojení využívají. Pouze 18 % z celkového počtu respondentů uvedlo, že karty propojeny nemají, i když cestují v rámci zóny. Zbývající respondenti spojení nevyužijí, jelikož necestují v rámci pásma IDP.

Graf č.20– Složení zkoumaného souboru z hlediska názoru respondentů na přehlednost webových stránek Plzeňských městských dopravních podniků.



Na základě odpovědí na 9 otázku dotazníku lze vyvodit, že jsou cestující spíše s webovými stránkami spokojeni a kladně hodnotí dostatek informací, které jsou a těchto stránkách obsaženy. 31 % dotazovaných uvedlo, že webové stránky nepoužívá. Je tak možné, že tito cestující využívají jiný zdroj informací, například pobočku Plzeňských městských dopravních podniků. 24 % respondentů není s webovými stránkami spokojeno vzhledem k nedostatečným informacím o dopravní kartě.

Poslední, desátá otázka byla prostorem k dobrovolnému vyjádření názorů a připomínek k Plzeňské kartě. Této možnosti využilo 6 respondentů, avšak jedna odpověď musela být pro neurčitost vyřazena. Zbývajících 5 respondentů například uvedlo, že jsou s kartou spokojeni a přehlednost webových stránek Plzeňských městských dopravních podniků hodnotí kladně, i když nějaké informace je nutno dohledat ještě na stránkách Českých drah. Jeden z respondentů vyjádřil názor, že ačkoliv on sám je s těmito webovými stránkami spokojen, domnívá se, že pro starší lidi bude orientace na těchto webových stránkách náročnější. Poslední dotazovaný respondent uvedl, že se setkal s problémem při kontrole jízdného, při které se revizorovi nenačetl zaplacený tarif.

Závěrečné zhodnocení a doporučení

Jak vyplývá z výsledků dotazníkového šetření, cestující jsou s Plzeňskou kartou i službami Městských dopravních podniků spokojeni. V porovnání s výsledky dotazníkového šetření zaměřující se na pražské karty, respondenti neměli mnoho výtek k systému Plzeňské karty. Kladně hodnotili zejména její funkčnost ve vozech MHD nebo i nové propojení Plzeňské karty a In-Karty od Českých drah. Respondenti byli také informováni o slevách, které karta nabízí.

I přes dobré výsledky dotazníkového šetření je ale nutné dále rozvíjet systém Plzeňské karty. Dopravnímu podniku bych tedy doporučila zaměřit se na oblast komunikace s cestujícími, ať už prostřednictvím zlepšení přehlednosti webových stránek či prostřednictvím lepší komunikace úředníků s klienty. Úředníci by v tomto případě měli mít dostatečné odborné znalosti, které pak mohou srozumitelně předat zejména starším lidem, kteří tento osobní kontakt využívají proto, že mnohdy nemají přístup k internetu.

4.3. Praktická část týkající se „elektronické šalinkarty“

Empirická část věnující se brněnskému systému EOC (elektronická šalinkarta) měla být vypracována na základě rozhovoru s pracovníkem dopravního podniku. Jak již bylo řečeno, tento postup nemohl být při vypracování použit, neboť mi na základě emailové komunikace s Dopravním podnikem města Brna bylo sděleno, že z kapacitních důvodů není tato spolupráce možná. Kopie emailu od pracovníka dopravního podniku je vložena do přílohy č.3. Při analýze spokojenosti cestujících tedy jsou využity zejména tiskové zprávy dopravního podniku.

Ačkoliv Dopravní podnik města Brna nemá k dispozici výsledky průzkumu spokojenosti cestujících s elektronickou šalinkartou, podle tiskových zpráv dopravního podniku lze usuzovat, že jsou lidé s novým systémem elektronického odbavování spokojeni. Podle tiskové zprávy ze dne 10.ledna 2017 je zájem Brňanů o elektronickou šalinkartu velký. Již za první týden fungování nového systému elektronického nákupu šalinkarty využilo přes 12 tisíc Brňanů. Většina z nich pak požádala o roční kupón pro zóny 100 + 101, protože právě pro tento kupón poskytuje město příspěvek ve výši 1425 Kč. Tento příspěvek pak získají ti Brňané, kteří mají zaplacený poplatek za komunální odpad. Náměstek primátora Martin Ander uvedl, že zájem o elektronické jízdenky je velký a značí, že lidé této nové technologii věří a chtějí využívat časové výhody, které elektronická šalinkarta přináší. Zároveň zmínil, že již za první týden fungování systému o příspěvek na šalinkartu požádalo celkem 5 000 lidí. Vzhledem k velkému zájmu pak musel být posílen tým úředníků, kteří tento příspěvek vyřizují. (Ander,

2017)¹⁵⁵ Tisková zpráva ze dne 9.ledna 2019 se zaměřuje na vzrůstající počet Brňanů, kteří mají účet Brno ID, přes který lze nejen zakoupit jízdenky, ale i získat slevy. Vzhledem k množství cestujících, kteří tento účet využívají, se město Brno rozhodlo nabízet elektronicky i další výhody. Od jara 2018 je například možné uhradit přes účet Brno ID pokuty Dopravnímu podniku města Brna. Náměstek primátorky Tomáš Koláčný uvedl, že město chce do budoucna pracovat na stále lepší verzi účtu Brno ID, aby bylo Brno minimálně v České republice leaderem ve zjednodušování a digitalizaci. (Koláčný, 2019)¹⁵⁶

¹⁵⁵ Zájem Brňanů o elektronickou šalinkartu je velký. Magistrát vyřizuje tisíce žádostí o příspěvek. *Brno.cz: Tiskové zprávy DPMB* [online]. 15.2.2017 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: <https://www.brno.cz/brno-aktualne/tiskovy-servis/tiskove-zpravy/a/zajem-brnanu-o-elektronickou-salinkartu-je-velky-magistrat-vyrizuje-tisice-zadosti-o-pr/>

¹⁵⁶ Již 86 tisíc Brňanů má svůj online účet Brno iD. Pět tisíc z nich se zúčastnilo vánoční soutěže. *Brno.cz: Tiskové zprávy DPMB* [online]. 9.1.2019 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: <https://www.brno.cz/brno-aktualne/tiskovy-servis/tiskove-zpravy/a/jiz-86-tisic-brnanu-ma-svuj-online-ucet-brno-id-pet-tisic-z-nich-se-zucastnilo-vanocni-souteze/>

ZÁVĚR

Bakalářská práce je rozdělena na dvě části – na teoretickou a praktickou. Součástí teoretické části jsou pak tři kapitoly, jejichž cílem bylo seznámení s teoretickými aspekty pražských karet (Opencard a Lítačka), Plzeňské karty a EOC systému. Vzhledem k tomu, že každá z karet úzce spolupracuje s integrovanými systémy dopravy v regionu, je do teoretické části také zahrnut i komplexní pohled na území, kde se karty využívají. V teoretické části jsou dále zmíněny například náklady na zavedení a provoz karet či problémy, které jsou práce s využíváním spojeny. Opomenuty nejsou ani bonusové služby, jejichž zhodnocení se věnuje i poslední kapitola.

Čtvrtá kapitola se zaměřila na hodnocení a názory cestujících na dopravní karty. Prostředkem analýzy byly dva dotazníky, které byly sestaveny pro cestující využívající pražské karty a pro cestující s Plzeňskou kartou. Na základě sběru odpovědí z těchto dotazníků byla pak sestavena analýza zaměřující se na zpětnou vazbu od cestujících. Následně byly vymezeny možnosti zlepšení systémů. Součástí empirické kapitoly je i praktická část zaměřující se na systém elektronické šalinkarty, která je vypracována zejména na základě oficiálních tiskových zpráv Dopravního podniku města Brna.

RESUMÉ

This bachelor thesis deals with still increasing usage of urban transport cards which are being introduced in greater czech cities by city transport companies as an inovation. Authoress of the thesis has focused on three types of cards specifically on Prague “Lítačka”, “Pilsen card” and “šalinkarta” used in Brno. Very controversial and thanks to it’s affairs infamous Opencard is also reminded in the thesis.

First more comprehensive part of the thesis deals with description of cards. Due to fact that each card has it’s own unique system and also closely cooperates with integrated transport system in each region was needed to implement a complex view on those regions into the thesis. This theoretical part is also dealing with card implementation and usage costs, problems bounded up with using urban transport cards and bonus services offered to cardholders, for example combining urban public transport system with other transport systems such as Czech Railways.

Second part deals especially with empirical evaluation of cards. Work on this part is based on two questionnaires, first one is designed for “Lítačka” and „Opencard“ cardholders and second one is designed for “Pilsen card ” cardholders. Empirical part is focused on evaluation of responses on those two questionnaires. Respondents were purposely chosen from Prague and Pilsen because authoress lives near Prague and study in Pilsen thus she has a good knowledge of ambience. Practical part dealing with EOC (“šalinkarta”) system in Brno is mainly focused on reports and official press releases of Brno City Transport Company. Panel of this part was supposed to be based on interview with a worker of the Brno City Transport Company however because of great workload of workers the authoress was not able to set up such an interview thus this procedure is not took into account in the thesis.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ

Monografie

1. DRÁBEK, Michal. *Výuka železniční a veřejné dopravy na středních školách: Metodická příručka*. Praha: Centrum pro studium vysokého školství, 2015, 16 s. ISBN 978-80-86302-52-2.
2. DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2014, 412 s. ISBN 978-80-7395-787-2.
3. DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy-městská hromadná doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005, 136 s. ISBN 80-7194-804-7.
4. HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Správní právo: Obecná část*. Vydání šesté. Praha: C.H. Beck, 2006, 861 s. ISBN 80-7179-442-2.
5. LIŠKA, Ondřej. *85 let autobusové dopravy v Plzni*. Praha: Nadatur spol., 2014, 16 s. ISBN 978-80-7270-043-1.
6. NOVÁK, Radek, Lubomír ZELENÝ, Petr PERNICA a Petr KOLÁŘ. *Přepravní, zásilatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011, 392 s. ISBN 978-80-7357-735-3.
7. SLÁDEČEK, Vladimír. *Obecné správní právo: Obecná část*. Vydání druhé. Praha: ASPI-Wolters Kluwer, 2009, 464 s. ISBN 987-80-7357-382-9.
8. ZELENÝ, Lubomír a kolektiv. *Osobní doprava*. Praha: C.H.Beck, 2017, 240 s. ISBN 978-80-7400-681-4.

Internetové zdroje

1. Anonymní opencard spuštěna. *Isvs.cz* [online]. [cit. 2019-03-01]. Dostupné z: <http://2011-2015.isvs.cz/anonymni-opencard-spustena/>
2. Audit: Karta Opencard je předražená a pro město nemá přínos. *Idnes.cz* [online]. 27.4.2015 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/praha/zpravy/podle-auditu-je-karta-opencard-predrazena.A150427_095839_praha-zpravy_bur

3. Brňané nakupují jízdenky online. Platební karty ale revizorům ukazovat nechťejí. *Info.cz* [online]. [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: <https://www.info.cz/cesko/brnane-nakupuji-jizdenky-online-platebni-karty-ale-revizorum-ukazovat-nechteji-2562.html>
4. Brněnská e-šalinkarta: co Prahu stálo 665 milionů, v Brně zvládli ani ne za dva. *Svetchytre.cz* [online]. 14. května 2018 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z <https://www.svetchytre.cz/a/iPr4p/brnenska-e-salinkarta-co-prahu-stalo-665-milionu-v-brne-zvladli-ani-ne-za-dva#GQbdZ20rUGPDQjej.99>
5. Brněnské metro může být levnější a kratší. Zelení chtějí podzemní tramvaj místo železnice. *Zpravy.aktualne.cz* [online]. 23.7.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/doprava/brnenske-metro-muze-byt-levnejsi-a-kratsi-zeleni-chteji-podz/r~44ec09ac8e6e11e88a270cc47ab5f122/>
6. Bude se za výměnu Plzeňské karty platit? Spor teď hýbe Plzní. *Ct24.ceskatelevize.cz* [online]. 2.12.2014 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/1006694-bude-se-za-vymenu-plzenske-karty-platit-spor-ted-hybe-plzni>
7. Ceník karet. *Plzenskakarta.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.plzenskakarta.cz/plzenska-karta/cenik-karet/>
8. Ceníky. *Plzenskakarta.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.plzenskakarta.cz/ceniky/>
9. Co je Bonusový program?. *Plzenskakarta.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.plzenskakarta.cz/bonusovy-program/co-je-bonusovy-program/>

10. DPMB došly speciální karty pro šalinkarty. Lidé odmítají používat platební karty. *Brněnský deník.cz* [online]. 2.1.2017 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: https://brnensky.denik.cz/zpravy_region/dpmb-dosly-specialni-karty-pro-salinkarty-lide-odmitaji-pouzivat-platebni-karty-20170102.html
11. Dražší, než jsme mysleli. Náklady na opencard překonaly miliardu. *Novinky.cz* [online]. 15.8.2012 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/domaci/276035-drazsi-nez-jsme-mysleli-naklady-na-opencard-prekonaly-miliardu.html>
12. Elektronická jízdenka. *Dpp.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/e-jizdenka/>
13. Elektronické odbavování cestujících. *Dpmb.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.dpmb.cz/cs/novinky/117>
14. Elektronické odbavování cestujících. *Tiskové zprávy DPMB* [online]. 15.2.2017 [cit. 2019-03-11]. 2 s. Dostupné z: file:///C:/Users/Martina%20Kot%C3%ADkov%C3%A1/Downloads/TZ_17_02_2017.pdf
15. EOC nabízí ověření studentské slevy online. *Tisková zpráva DPMB* [online]. [cit. 2019-03-11]. 2 s. Dostupné z: file:///C:/Users/Martina%20Kot%C3%ADkov%C3%A1/Downloads/2018_01_11.pdf
16. Expertka na češtinu: Lítačka není pro označení karty ideální Zdroj: https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/expertka-na-cestinu-litacka-neni-pro-oznaceni-karty-idealni-20160224.html. *Pražský deník.cz* [online]. 24.2.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/expertka-na-cestinu-litacka-neni-pro-oznaceni-karty-idealni-20160224.html
17. Falešných studentů přibývá. Dopravní podnik v Brně zpříšňuje kontroly. *IDnes.cz* [online]. 1.9.2017 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/brno/zpravy/studenti-dopravni-podnik-brno-salinkarty-falesna-potvrzeni.A170831_348926_brno-zpravy_dh
18. Historie MHD v Brně. *Bmhd.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.bmhd.cz/historie/historie.php>

19. Chcete si vyměnit končící Opencard / skončila vám platnost Lítačky. *Karta.litacka.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://karta.litacka.cz/2-chcete-si-vymenit-koncici-opencard-skoncila-vam-platnost>
20. Chcete svoji první kartu - nemáte Lítačku ani Opencard. *Karta.litacka.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://karta.litacka.cz/1-chcete-svoji-prvni-kartu-nemate-me-ani-opencard>
21. IDP – Integrovaná doprava Plzeňska. *Cd.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/scripts/detail.php?pgid=1456>
22. In Karta. *Cd.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.cd.cz/jizdne/in-karta/default.htm?gclid=EAIaIQobChMIILUx5CM4QIViIjVCh2KpAV4EAAAYASA AEgJENPD_BwE
23. Informace o PID. *Kr-stredocesky.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/web/doprava/informace-o-pid>
24. *Integrovaná doprava Plzeňska* [online]. [cit. 2019-03-18]. 66 s. Dostupné z: file:///C:/Users/Martina%20Kot%C3%ADkov%C3%A1/Downloads/INTEGROVAN A_DOPRAVA_PLZENSKA_od_01042012.pdf
25. INTEGROVANÁ STRATEGIE ROZVOJE BRNĚNSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI PRO UPLATNĚNÍ NÁSTROJE INTEGROVANÉ ÚZEMNÍ INVESTICE (ITI). *Brno.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. 283 s. Dostupné z: https://www.brno.cz/fileadmin/user_upload/sprava_mesta/Strategie_pro_Brno/dokumenty/ISR_BMO_ITI.pdf
26. INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE. *Idsjmk.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/>
27. Jak dobít Opencard?. *Prazske-metro.cz* [online]. [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: <https://www.prazske-metro.cz/jak-dobit-opencard/>
28. Jak si zařídit Opencard? Většina práce se dá udělat přes internet. *Studentmag.cz* [online]. 9.9.2013 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.studentmag.cz/jak-si-zaridit-opencard-vetsina-prace-se-da-udelat-pres-internet/>
29. Jak si zařídit výměnu Opencard. Podívejte se, co všechno musíte udělat. *Idnes.cz* [online]. 9.12.2011 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z:

- https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/jak-si-zaridit-vymenu-opencard-podivejte-se-na-co-nesmite-zapomenout.A111208_1697941_praha-zpravy_ab/tisk
30. Je to tramvajenka, ne lítačka! Pražané se bouří proti Krnáčové. *Echo24.cz* [online]. 25.1.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://echo24.cz/a/ijyj2/je-to-tramvajenka-ne-litacka-prazane-se-bouri-proti-krnacove>
 31. Jen marketing Opencard stál tolik, co celý provoz karty v Plzni. *Lidovky.cz* [online]. 27.11.2009 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/domov/jen-marketing-opencard-stal-tolik-co-cely-provoz-karty-v-plzni.A091127_143541_In_domov_mev
 32. Jihomoravskou šalinkartu nahradí čipová karta. Za vzor má i Opencard. *IDnes.cz* [online]. [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/brno/zpravy/papirove-salinkarty-nahradi-elektronicke-karty.A120403_1758601_brno-zpravy_kol
 33. Jízdenky nahradí čipové karty, zaplatit jízdné půjde i z domu. *IDnes.cz* [online]. 29. ledna 2010 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/brno/zpravy/jizdenky-nahradi-cipove-karty-zaplatit-jizdne-pujde-i-z-domu.A100129_1326996_brno_bor
 34. Jízdní řády linkové. *Dpmb.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.dpmb.cz/cs/jizdni-rady-linkove/0>
 35. Již 86 tisíc Brňanů má svůj online účet Brno iD. Pět tisíc z nich se zúčastnilo vánoční soutěže. *Brno.cz: Tiskové zprávy DPMB* [online]. 9.1.2019 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: <https://www.brno.cz/brno-aktualne/tiskovy-servis/tiskove-zpravy/a/jiz-86-tisic-brnanu-ma-svuj-online-ucet-brno-id-pet-tisic-z-nich-se-zucastnilo-vanocni-souteze/>
 36. Karlovarská a Plzeňská karta se propojují. *Ct24.ceskatelevize.cz* [online]. 12.3.2015 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/1511170-karlovarska-a-plzenska-karta-se-propojuji>
 37. Krnáčové Lítačka: stejný malér jako opencard. *Tyden.cz* [online]. 24.2.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.tyden.cz/rubriky/domaci/krnacove-litacka-stejny-maler-jako-opencard_373636.html
 38. Krndačka, Šňupačka i Lízačka. Název nové karty pro pražskou MHD vyvolává posměch. *Magazin.aktualne.cz* [online]. 26.1.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z:

<https://magazin.aktualne.cz/kuriozity/litacka-to-je-neco-jako-behavka-chceme-tramvajenku-rozciluji/r~29844c50c40f11e59c4a002590604f2e/>

39. Lidé musí po vypršení platnosti Opencard vrátit. Letos se to týká zhruba půl milionu Pražanů. *Domaci.ihned.cz* [online]. 9.9.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://domaci.ihned.cz/c1-65432890-lide-museji-po-vyprseni-platnosti-opencard-vratit-letos-se-to-tyka-zhruba-pul-milionu-prazanu>
40. Lítačka má problém, neumí nahrát fotografii z opencard. *Tyden.cz* [online]. 10.3.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.tyden.cz/rubriky/domaci/litacka-ma-problem-neumi-nahrat-fotografii-z-opencard_375560.html
41. Lítačka má problémy. Nové levnější kupony se neprodávají a systém trpí zásadními nedostatky. *Ctidoma.cz* [online]. 3.9.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.ctidoma.cz/doprava/2018-09-03-litacka-ma-problemy-nove-levnejsi-kupony-se-neprodavaji-system-trpi-zasadnimi>
42. Lítačka slaví dva roky hladkého provozu. V létě přibudou další možnosti platby jízdného. *Praha.eu* [online]. 1.3.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/litacka_slavi_dva_roky_hladkeho_provozu.html
43. Měsíční provoz Lítačky je o dvanáct procent levnější než Opencard. Úspory budou ještě vyšší, tvrdí primátorka. *Domaci.ihned.cz* [online]. 8.9.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://domaci.ihned.cz/c1-65431120-mesicni-provoz-litacky-je-o-dvanact-procent-levnejsi-nez-opencard-uspory-budou-jeste-vyssi-tvrdi-primatorka>
44. Město plné kontrastů. *Pruvodcebrnem.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.pruvodcebrnem.cz/brno>
45. Městská hromadná doprava. *Praha.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.praha.cz/mesto-praha/mestska-hromadna-doprava>
46. Moderní obec-Plzeňská karta je multifunkčním médiem [online]. Dostupné z <https://moderniobec.cz/plzenska-karta-je-multifunkcnim-mediem/>
47. Multifunkční Plzeňská karta ISIC. *Isic.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.isic.cz/multifunkcni-plzenska-karta-isic/>
48. MULTIKANÁLOVÝ ODBAVOVACÍ SYSTÉM. *Operatorict.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://operatorict.cz/multikanalovy-odbavovaci-system/>

49. Na vydání nové karty Lítačka lidé první den čekali asi 40 minut. *Pražský.denik.cz* [online]. 1.3.2016 [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/na-vydani-nove-karty-litacka-lide-prvni-den-cekali-asi-40-minut-20160301.html
50. Náklady na provoz Lítačky jsou podobné jako u opencard, tvrdí opozice. *Lidovky.cz* [online]. 8.9.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/byznys/doprava/litacka-je-mesicne-jen-o-12-procent-levnejsi-nez-opencard-zjistila-analyza.A160908_113056_ln-doprava_pave
51. Nová karta MHD v Praze se bude jmenovat Lítačka. *Pražský.denik.cz* [online]. 23.2.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/nova-karta-mhd-v-praze-se-bude-jmenovat-litacka-20160223.html
-
52. Nová Lítačka, nové problémy. Na kartu se cestujícím stále nenačítají kupony. *Lidovky.cz* [online]. 12.9.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/byznys/doprava/nova-litacka-ma-problemy-s-nactenim-kuponu-pid-veri-ze-bude-vse-fungovat-behem-nekolika-dnu.A180911_163643_ln-doprava_pkk
53. Novinka v placení jízdného: elektronická šalinkarta!. *Salina-brno.cz* [online]. [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: <https://www.salina-brno.cz/novinky/1360-novinka-v-placeni-jizdneho-elektronicka-salinkarta>
54. Novinka! Jedinečné propojení Plzeňské karty a In Karty. *Pmdp.cz* [online]. 17.11.2017 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.pmdp.cz/o-nas/aktualne/doc/novinka-jedinecne-propojeni-plzenske-karty-a-in-karty-2224/newsitem.htm>
55. O Lítačku je v Praze zájem. *Praha.eu* [online]. 9.3.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/potrebuji_resit/litacka/aktuality/o_litacku_je_v_praze_zajem.html
56. O projektu. *Plzenskakarta.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.plzenskakarta.cz/o-nas/o-projektu/>
57. Objednání Lítačky nyní pohodlně přes internet. *Dpp.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/objednani-litacky-nyni-pohodlne-pres-internet/>

58. Opencard definitivně končí. Praha ji nezařadí do nového systému. *Zpravy.aktualne.cz* [online]. 12.6.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/doprava/opencard-definitivne-konci-praha-ji-nezaradi-do-noveho-syste/r~87d9919c6e1d11e89f2fac1f6b220ee8/>
59. Opencard definitivně končí. Praha nechá projekt za 1,7 miliardy v tichosti zmizet v zapomnění. *Info.cz*[online]. 12.6.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.info.cz/praha/opencard-definitivne-konci-praha-necha-projekt-za-1-7-miliardy-v-tichosti-zmizet-v-zapomneni-32018.html>
60. Opencard na MHD bude povinná, chystají se turnikety. *Domaci.ihned.cz* [online]. 15.3.2009 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://domaci.ihned.cz/c1-35722990-opencard-na-mhd-bude-povinna-chystaji-se-turnikety>
61. Opencard nabízí další slevy. *Praha.eu: Tiskové zprávy* [online]. 15.7.2010 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/opencard_nabizi_dalsi_slevy.html
62. Opencard prodělává i na parkování. Měsíčně 493 tisíc. *Tyden.cz* [online]. 4.12.2009 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.tyden.cz/rubriky/domaci/opencard-propadak-i-v-parkovani-mesicne-prodela-493tis_150649.html?showTab=nejtenejsi-3
63. Opencard s končící platností a knihovna. *Mlp.cz* [online]. 16.3.2015 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.mlp.cz/cz/novinky/1120-opencard-s-koncici-platnosti-a-knihovna/>
64. Opencard v pražské dopravě končí, město ji nezařadí do nového systému. *Idnes.cz* [online]. 12.6.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/praha/zpravy/opencard-litacka-konec-mestska-hromadna-doprava.A180612_101133_praha-zpravy_nuc
65. Opencard v pražské dopravě končí, město ji nezařadí do nového systému. *IDnes.cz* [online]. 12.6.2018 [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/praha/zpravy/opencard-litacka-konec-mestska-hromadna-doprava.A180612_101133_praha-zpravy_nuc
66. Opencard. *Novinky.cz: Témata* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://tema.novinky.cz/opencard>

67. *Opencard: Opencard, In-Karta a další* [online]. [cit. 2019-03-11]. 37 s. Dostupné z: <https://redmine.pirati.cz/attachments/download/18/OpenCard.pdf>
-
68. *Opencard: propagace za 132 milionů. Tyden.cz* [online]. 8.12.2009 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.tyden.cz/rubriky/domaci/opencard-propagace-za-132-milionu_150961.html
69. *Památky v Brně. Pamatkybrno.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.pamatkybrno.cz/>
70. *PID LÍTAČKA OD 27.8.2018. Pid.cz* [online]. 25.8.2018 [cit. 2019-03-17]. Dostupné z: <https://pid.cz/pid-litacka-od-27-8-2018/>
71. *Plánovaná výměna Plzeňských karet. Pmdb.cz: Tiskové zprávy* [online]. 19.11.2014 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.pmdp.cz/pro-media/tiskove-zpravy-archiv/archiv-2014/doc/planovana-vymena-plzenskych-karet-1457/newsitem.htm>
72. *Platba výměny Plzeňské karty vyvolává vášnivé diskuse, na straně lidí je i opozice. Qap.cz* [online]. 25.11.2014 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.qap.cz/object/platba-vymeny-plzenske-karty-vyvolava-vasnive-diskuse-na-strane-lidi-je-i-opozice-64474>
73. *Plzeň už elektronickou kartu nabízí, jiná města o ní uvažují. Moderniobec.cz* [online]. 1.11.2006 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://moderniobec.cz/plzen-uz-elektronickou-kartu-nabizi-jina-mesta-o-ni-uvazuji/>
74. *Plzeň. Tema.novinky.cz: Témata* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://tema.novinky.cz/plzen>
75. *Plzeňská karta by mohla nahradit Opencard, prodat ji Praze však nelze. IDnes.cz* [online]. 27.1.2015 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/plzen/zpravy/plzenska-karta-se-libi-i-praze.A150127_2134680_plzen-zpravy_mav
76. *Plzeňská karta se spojila se Senior Pasy, nabízí řadu slev. Plzensky.denik.cz* [online]. 1.10.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://plzensky.denik.cz/zpravy_region/plzenska-karta-se-spojila-se-senior-pasy-nabizi-radu-slev-20181001.html

77. Plzeňská karta získala cenu za inovaci roku. *Elogistika.info* [online]. 20.1.2015 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.elogistika.info/plzenska-karta-ziskala-cenu-za-inovaci-roku/>
78. Plzeňská karta, vzor pro Prahu. *Euro.cz* [online]. 30.6.2014 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.euro.cz/archiv/plzenska-karta-vzor-pro-prahu-1097230>
79. Plzeňsko a doprava. *Cvtplzen.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.cvtplzen.cz/doprava/>
80. Pořízení karty. *Plzenskakarta.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.plzenskakarta.cz/plzenska-karta/porizeni-karty/>
81. Pořízení Lítačky stálo 8,2 milionu, měsíčně vyjde na 4,4 milionu. Úspora téměř žádná, tvrdí opozice. *Aktualne.cz* [online]. 8.9.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/naklady-na-provoz-litacky-jsou-podobne-jako-u-opencard-tvrdi/r~8f96cc8275d211e683920025900fea04/?redirected=1512638001>
82. Používejte Lítačku jako průkazku do knihovny. *Pidlitacka.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.pidlitacka.cz/article/36>
83. Prague 2000. *Praha-emk2000.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.praha-emk2000.cz/>
84. Praha má na webu o Lítačce neaktuální informace. *Vz24.cz* [online]. 1.3.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.vz24.cz/clanky/praha-ma-na-webu-o-litacce-neaktualni-informace/>
85. Praha nestíhá vydávat karty OpenCard, pomoci mají knihovny i radnice. *IDnes.cz* [online]. 2.9.2008 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/praha-nestiha-vydavat-karty-opencard-pomoci-maji-knihovny-i-radnice.A080902_152324_domaci_mam
86. Praha od září rozšíří modré zóny. Mapy ukazují, kde bude možné parkovat. *Domaci.ihned.cz* [online]. 22.7.2014 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://domaci.ihned.cz/c1-62543420-praha-od-zari-rozsiri-modre-zony-mapy-ukazuji-kde-bude-mozne-parkovat>
87. Praha udělala tečku za Opencard, definitivně ukončila provoz systému. *Tema.novinky.cz* [online]. 19.7.2017 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z:

- https://tema.novinky.cz/openhttps://www.idnes.cz/praha/zpravy/opencard-skoncil-provoz-bem.A170719_2339697_praha-zpravy_rsrcard
88. Praha už má náhradu za miliardovou opencard. Tajně připravila Lítačku. *Lidovky.cz* [online]. 25.1.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/domov/hn-praha-ma-pripravenou-nahradu-za-opencard.A160125_074040_In_domov_ELE
89. Praha zaplatí o 100.000 Kč měsíčně méně za provoz lítačky. *Vz24.cz* [online]. 30.8.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.vz24.cz/clanky/praha-zaplati-o-100-000-kc-mesicne-mene-za-provoz-litacky/>
90. Praha. *Aktualne.cz* [online]. 24.4.2014 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.aktualne.cz/wiki/geografie/staty-a-mesta/praha/r~5ff7dc74cbb511e3a0a10025900fea04?redirected=1552905242>
91. Pražská metropolitní oblast. *Mapy.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=14.3886526&y=50.0981767&z=9&source=area&id=31172>
92. Pro jízdu vlakem i městskou hromadnou dopravou stačí už jen jedna karta. *IDnes.cz* [online]. 8.11.2017 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/plzen/zpravy/plzenska-karta-in-karta-pmdp-hromadna-doprava-vlak.A171108_151756_plzen-zpravy_vb
93. PRODLOUŽENÍ TRAMVAJOVÉ TRATI K TECHNOLOGICKÉMU PARKU V KRÁLOVĚ POLI. *Encyklopedie.brna.cz*[online]. 17.5.2008 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://encyklopedie.brna.cz/home-mmb/?acc=profil_udalosti&load=1882
94. Projekt opencard vstupuje do nové fáze a spojuje se s městskou hromadnou dopravou. *Dpp.cz* [online]. 5.8.2008 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/projekt-opencard-vstupuje-do-nove-faze-a-spojuje-se-s-mestskou-hromadnou-dopravou/>
95. Propojení funkcí In Karty a Plzeňské karty. *Cd.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/cd-v-regionech/plzensky-kraj/aktuality/-29695/>
96. Průlom v nákupu jízdenek. Plzeňská karta se spojila s In Kartou. *Zdopravy.cz* [online]. 9.11.2017 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/prulom-v-nakupujizdenek-plzenska-karta-se-spojila-s-in-kartou-4094/>

97. První Zlatá medaile veletrhu URBIS zůstává „doma“. *Bvv.cz* [online]. 28.4.2017 [cit. 2019-03-01]. Dostupné z: <https://www.bvv.cz/urbis/aktuality/prvni-zlata-medaile-veletrhu-urbis-zustava/>
98. Přehled současného vozového parku. *Bmhd.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.bmhd.cz/evidence-dpmb/prehled.php>
99. Radní schválili nové smlouvy zajišťující provoz Integrované dopravy Plzeňska. *Regionplzen.cz* [online]. 3.4.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.regionplzen.cz/zpravodajstvi/radni-schvalili-nove-smlouvy-zajistujici-provoz-integrované-dopravy-plzenska-142598/>
100. S Lítačkou můžete nabíjet elektromobily v síti PREpoint. *Pidlitacka.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.pidlitacka.cz/article/37>
101. Slevy a výhody s Lítačkou. *Pidlitacka.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.pidlitacka.cz/articles/benefits>
102. Služby Opencard stály tolik, co celý provoz Plzeňské karty. *Ct24.ceskatelevize.cz* [online]. 27.11.2009 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/1370611-sluzby-opencard-staly-tolik-co-cely-provoz-plzenske-karty>
103. Systém pro Lítačku zapne Praha na konci února. Poběží na něm i Opencard. *Lidovky.cz* [online]. 11.2.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/byznys/doprava/system-pro-litacku-zapne-praha-na-konci-unora-pobezi-na-nem-i-opencard.A160210_154127_ln-doprava_pave
104. Tarifní pásma PID. *Pid.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://pid.cz/tarifni-pojmy/tarifni-pasma-pid/1>
105. TOP 09: Lítačka neexistuje. Je to pouze mediální výstup Krnáčové. *Lidovky.cz* [online]. 25.1.2016 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/domov/top-09-litacka-neexistuje-je-to-pouze-medialni-vystup-krnacove.A160126_160909_ln_domov_ELE
106. Turistická karta BRNOPAS. *Brno iD* [online]. [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: <https://www.brnoid.cz/cs/tic#cms>
107. Veřejná databáze: Vlastní výběr. *Vdb.czso* [online]. 18.3.2019 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=home>

108. Veřejná databáze: Vlastní výběr. *Vdb.czso* [online]. 18.3.2019 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=uziv-dotaz#k=5&pvokc=43&uroven=70&w=>
109. Víím, jak řídím. *Praha.eu* [online]. 31.1.2010 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/potrebuji_resit/elektronicke_sluzby/vim_jak_ridim/index.html
110. VÍTĚZOVÉ CEN VELKÉHO BRATRA ZA ROK 2006: Nebezpečná nová technologie. *Bigbrotherawards.cz*[online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://bigbrotherawards.cz/vitezove-cen-velkeho-bratra-za-rok-2006/>
111. Vydávání opencard v Praze zkolabovalo. *E15.cz* [online]. 17.6.2014 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vydavani-opencard-v-praze-zkolabovalo-1093767?fb_comment_id=816795008332642_816805688331574#f1e831edde6c44
112. VÝROČNÍ ZPRÁVA 2017. *Výroční zpráva* [online]. s.20 [cit. 2019-03-01]. Dostupné z: <file:///C:/Users/Martina%20Kot%C3%ADkov%C3%A1/Downloads/vz2017.pdf>
113. Využití karty. *Plzenskakarta.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.plzenskakarta.cz/plzenska-karta/vyuziti-karty/>
114. Zájem Brňanů o elektronickou šalinkartu je velký. Magistrát vyřizuje tisíce žádostí o příspěvek. *Brno.cz: Tiskové zprávy DPMB* [online]. 15.2.2017 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: <https://www.brno.cz/brno-aktualne/tiskovy-servis/tiskove-zpravy/a/zajem-brnanu-o-elektronickou-salinkartu-je-velky-magistrat-vyrizuje-tisice-zadosti-o-pr/>
115. Základní informace. *Praha.eu* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/co_delat_v_praze/o_praze/zakladni_informace/index.html
116. Zaměstnanecká In Karta. *Ceskedrahy.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/kariera/zamestnanecke-vyhody/-5173/>
117. Získejte Lítačku pro své dítě jednoduše ve škole. *Pidlitacka.cz* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.pidlitacka.cz/article/38>
118. Zlatá medaile veletrhu URBIS zná vítěze. *Bvv.cz* [online]. 27.4.2017 [cit. 2019-03-01]. Dostupné z: <https://www.bvv.cz/urbis/aktuality/zlata-medaile-veletrhu-urbis-zna-viteze/>

119. Změna systému Plzeňské karty. *Pmdp.cz: Tiskové zprávy* [online]. 11.2.2014 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <http://www.pmdp.cz/pro-media/tiskove-zpravy/doc/zmena-systemu-plzenske-karty-1134/newsitem.htm>
120. Změny v Lítačce. Jízdenku půjde převést na platební kartu a jiné nosiče. *Echo24.cz* [online]. 31.7.2018 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.echo24.cz/a/StpqQ/zmeny-v-litacce-jizdenku-pujde-prevest-na-platebni-kartu-a-jine-nosice>

Právní předpisy

1. Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění zákona č. 135/2016 Sb. a zákona č. 183/2017 Sb. In: *Sbírka zákonů*. 20.5.2010.

SEZNAM GRAFŮ

Graf č. 1 - Složení zkoumaného souboru z hlediska pohlaví respondentů.

Graf č.2 – Složení zkoumaného souboru z hlediska věkové kategorie respondentů.

Graf č.3 – Složení zkoumaného souboru z hlediska místa bydliště respondentů.

Graf č.4 – Složení zkoumaného souboru z hlediska názorů respondentů na zavedení karty Opencard.

Graf č.5 – Složení zkoumaného souboru z hlediska názoru respondentů na zrušení a nahrazení karty Opencard.

Graf č.6 - Složení zkoumaného souboru z hlediska názoru respondentů na výhody karty Lítačka oproti kartě Opencard.

Graf č.7 - Složení zkoumaného souboru z hlediska názoru respondentů na finanční výhodnost pořízení karty.

Graf č.8 - Složení zkoumaného souboru z hlediska názorů respondentů na používání karty Opencard mimo dopravní sféru.

Graf č.9 - Složení zkoumaného souboru z hlediska názorů respondentů na využívání výhod a slev, které jsou na Lítačce nahrány.

Graf č.10 - Složení zkoumaného souboru z hlediska odpovědí respondentů na využívané služby.

Graf č.11 - Složení zkoumaného souboru z hlediska názorů respondentů na aféru okolo karty Opencard

Graf č. 12 - Složení zkoumaného souboru z hlediska pohlaví respondentů.

Graf č.13 – Složení zkoumaného souboru z hlediska věkové kategorie respondentů

Graf č.14 – Složení zkoumaného souboru z hlediska místa bydliště respondentů.

Graf č. 15 - Složení zkoumaného souboru z hlediska názorů respondentů na Plzeňskou kartu.

Graf č. 16 - Složení zkoumaného souboru z hlediska názorů respondentů na slevy, které jsou spojeny s Plzeňskou kartou.

Graf č. 17 - Složení zkoumaného souboru z hlediska názorů respondentů na využívané slevy

Graf č.18 – Složení zkoumaného souboru z hlediska názoru respondentů na finanční výhodnost pořízení karty.

Graf č.19 – Složení zkoumaného souboru z hlediska názoru respondentů na propojení Plzeňské karty a In-Karty.

Graf č.20– Složení zkoumaného souboru z hlediska názoru respondentů na přehlednost webových stránek Plzeňských městských dopravních podniků.

Dobrý den,

pokud jste v minulosti používali dopravní kartu „Opencard“ či nyní používáte pražskou kartu „Lítačku“, věnujte prosím několik minut svého času k vyplnění následujícího dotazníku.

Děkuji za odpovědi.

1. Pohlaví

- a) Žena
- b) Muž

2. Věk

- a) 15-25 let
- b) 26-40 let
- c) 41-55 let
- d) 56 let a výše

3. Žijete

- a) Přímo v Praze
- b) V okolí Prahy*
- c) Mimo Prahu, ale často do ní dojíždím

**do 10 km od Prahy*

4. Jaký byl Váš názor na zavedení karty Opencard?

Pokud jste kartu Opencard nepoužívali, označte třetí možnost.

- a) Kartu jsem využíval/a, přinesla mi spoustu výhod.
- b) Myslím, že karta s tolika funkcemi je zbytečná.

c) Nezajímám se o tuto problematiku.

5. Jaký byl Váš názor na zrušení a nahrazení karty Opencard?

a) Nevadí mi to, jelikož za ni Praha zavedla náhradu.

b) Vadí mi to, více mi vyhovovala Opencard.

c) Nezajímám se o tuto problematiku.

6. Shledáváte výhody Lítačky oproti kartě Opencard?

a) Ne

b) Přijdou mi stejné.

c) Ano (Pokud ano, prosím napište do následující volné kolonky, jaké shledáváte výhody.)

7. Vyplatí se Vám z hlediska financí pořízení Lítačky?

a) Ano, za klasické jízdenky bych zaplatil/a více.

b) Ne, ale využívám i výhod, které Lítačka přináší.

c) Finančně se to vyrovná.

8. Využívali jste kartu Opencard i jinak než jako předplatné MHD?

Pokud jste nevyužívali kartu Opencard, označte první možnou odpověď.

a) Ne

b) Ano (Pokud ano, prosím napište do následující volné kolonky, jakým způsobem jste kartu využívali.)

9. Využíváte výhod a slev, které jsou na Lítačce nahrány?

a) Ano (Vyplňte prosím otázku č.10.)

b) Ne (Otázku č. 10 prosím přeskočte.)

10. Zaškrtněte prosím, jakých výhod využíváte:

ANO

NE

Slevy na kulturní akce

Slevy do Městské knihovny

Vyhledávání volných parkovacích míst před aplikaci Lítačka

Slevy do sportovních center

11. Zajímali jste se o aféru okolo karty Opencard?

a) Ano, aféru jsem sledoval/a.

b) Ne, aféra okolo Opencard mě nezajímala, ačkoliv jsem byl/a držitelem karty.

c) Ne, o aféru jsem se nezajímal/a.

12. Prostor pro připomínky a názory na karty Opencard a Lítačka.

Dobrý den,

pokud používáte Plzeňskou dopravní kartu, věnujte prosím několik minut svého času vyplnění následujícího dotazníku.

Děkuji Vám za odpovědi.

1. Pohlaví

- a) Žena
- b) Muž

2. Věk

- a) 15-25 let
- b) 26-40 let
- c) 41-55 let
- d) 56 let a výše

3. Žijete

- a) Přímo v Plzni
- b) V okolí Plzně*
- c) Mimo Plzeň, ale často do ní dojíždím

**do 10 km od Plzně*

4. Jaký je Váš názor na Plzeňskou dopravní kartu?

- a) Zavedení této karty je dobrou volbou, vyhovuje mi.
- b) Využívám ji, ale funkce na kartě by mohly být propracovanější.
- c) Využívám ji, ale mám s ní špatné zkušenosti. (Pokud jste označili tuto odpověď, prosím napište do následující volné kolonky, jaké špatné zkušenosti s kartou máte.)

5. Využíváte slev a výhod, které jsou s kartou spojeny?

- a) Ano (Vyplňte prosím otázku č.6.)
- b) Ne (Otázku č. 6 prosím přeskočte.)

6. Zaškrtněte prosím, jakých slev a výhod využíváte:

ANO

NE

Sleva na zboží ve vybraných prodejnách

Sleva na vybrané vzdělávací kurzy

Sleva do sportovních center

Sleva do restaurací a kaváren

Bonusový program „Bavorský les“ – sleva na ubytování

7. Vyplatí se Vám z hlediska financí pořízení Plzeňské karty?

- a) Ano, za klasické jízdné bych zaplatil/a více.
- b) Ne, ale využívám i výhod, které karta přináší.
- c) Finančně se to vyrovná.

8. Využíváte spojení Plzeňské dopravní karty a In karty od ČD?

- a) Ano, je to výhodnější.
- b) Ne, toto spojení nevyužiji, protože platí jen pro zónu 001 (území města Plzně) a na území Integrované dopravy Plzeňska.
- c) Ne, ačkoliv cestuji v rámci zóny.

9. Jste spokojeni s přehledností webových stránek dopravního podniku Plzeň?

- a) Ano, vždy tam najdu vše, co potřebuji vědět.
- b) Ne, neposkytují dostatečné informace o dopravní kartě.

c) Webové stránky Dopravního podniku nevyžívám.

10. Prostor pro připomínky a názory na Plzeňskou kartu.

Příloha č. 3

Vážená slečno Kotíková,

děkujeme Vám za Váš zájem o Dopravní podnik města Brna, a.s. Podporujeme spolupráci se studenty zejména vysokých škol, a to formou práce konzultantů - našich odborných pracovníků - k diplomovým pracím s tématy, které mají přínos pro dopravní podnik. Většina těchto témat je již při zadání konzultována mezi DPMB a vedením příslušné fakulty a následně jsou osloveni vhodní studenti. Z kapacitních důvodů se však nemůžeme aktivně podílet na konzultacích a aktivním dodávání dat u seminárních a bakalářských prací a u studentských anket a průzkumů. Vzhledem k poměrně rozsáhlému systému námi poskytovaných informací o činnosti DPMB, a.s. doporučujeme pro tyto účely využít veřejné informační zdroje jako naše webové stránky, výroční zprávy DPMB, sbírku listin, registr smluv, odborné časopisy a tiskové zprávy, které DPMB několikrát za rok vydává.

S pozdravem

Bc. Tomáš Hlavenka
Odbor systémového inženýrství a strategie
Dopravní podnik města Brna, a. s.
Hlinky 64/151, 656 46 Brno
Tel.: 543 171 251
E-mail: thlavenka@dpmb.cz

