

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Prozákaznická struktura tarifu IDS IREDO

Radovan Tyc

Bakalářská práce
2020

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2019/2020

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Radovan Tyc**
Osobní číslo: **D17090**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Téma práce: **Prozákaznická struktura tarifu IDS IREDO**
Zadávající katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Zásady pro vypracování

Úvod

1. Integrované dopravní systémy
2. Analýza tarifu IDS IREDO a ostatních vybraných tarifů
3. Návrh změn v tarifu IDS IREDO

Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **40-50 stran**
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Kateřina Pojkarová, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **31. října 2019**
Termín odevzdání bakalářské práce: **29. května 2020**

L.S.

doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

doc. Ing. Jaroslava Hyršlová, Ph.D.
vedoucí katedry

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 26. 5. 2020

Radovan Tyc

Rád bych poděkoval vedoucí práce Ing. Kateřině Pojkarové, Ph.D. za odborné vedení, vstřícnost při konzultacích a veškeré rady při zpracování bakalářské práce. Mé poděkování patří také správci tarifu IREDO Bc. Milanovi Slezákovi za poskytnutí konzultací.

ANOTACE

Bakalářská práce je zaměřená na prozákaznickou strukturu integrovaného dopravního systému IREDO. Teoretická část práce je věnována obecné charakteristice integrovaných dopravních systémů. Praktickou částí práce je analýza tarifu integrovaného dopravního systému IREDO a následné návrhy možných změn v něm. Práce obsahuje analýzu dalších dvou vybraných dopravních systémů z České republiky pro porovnání poskytovaných služeb. Pro potřebu získání názoru cestujících na tarif IREDO práce zahrnuje dotazník, který spolu s osobním názorem autora tvoří základ pro navrhované změny v tomto tarifu.

KLÍČOVÁ SLOVA

integrovaný dopravní systém, IREDO, jízdenka, jízdné, tarif, veřejná hromadná doprava

TITLE

IDS IREDO Tariff Structure for customer

ANNOTATION

This bachelor thesis is focused on integrated transportation system IREDO. The theory part is dedicated to general characteristics of integrated transportation systems. Practical part analyses the integrated transportation system IREDO and its tariff. There is a further analysis and comparison of two different transportation systems in the Czech Republic and their service offer. For the purpose of customers feedback regarding the IREDO tariff the special questionnaire was conducted. The potential changes in the tariff system were suggested based on this questionnaire results together with authors' observations.

KEYWORDS

integrated transportation system, IREDO, ticket, fare, tariff, public transport

OBSAH

ÚVOD	11
1 INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY	12
1.1 Vymezení pojmu IDS.....	12
1.1.1 Charakteristika IDS	12
1.1.2 Znaky IDS	12
1.1.3 Základní principy IDS.....	13
1.2 Historie IDS	14
1.2.1 Historie v zahraničí	14
1.2.2 Historie v České republice	14
1.3 Subsystemy IDS.....	14
1.3.1 Individuální doprava	15
1.3.2 Regionální hromadná doprava	15
1.3.3 Městská hromadná doprava.....	15
1.4 Postup vytváření IDS	15
1.4.1 Výběr vhodného území pro vytvoření IDS	15
1.4.2 Základní vývojové etapy	16
1.4.3 Strategie vývojové etapy IDS.....	16
1.4.4 Organizátor IDS	16
1.5 IDS v České republice.....	17
1.5.1 Pražská integrovaná doprava (PID).....	17
1.5.2 Středočeská integrovaná doprava (SID).....	17
1.5.3 Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje (IDS JK)	18
1.5.4 Integrovaná doprava Plzeňska (IDP).....	18
1.5.5 Integrovaný dopravní systém Karlovarského kraje (IDOK)	18
1.5.6 Doprava Ústeckého kraje (DÚK).....	18
1.5.7 Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje (IDOL)	19
1.5.8 Integrovaný dopravní systém Královehradeckého a Pardubického kraje (IREDO)	19
1.5.9 Východočeský dopravní integrovaný systém (VYDIS).....	19
1.5.10 Veřejná doprava Vysočiny (VDV).....	19
1.5.11 Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK)	20
1.5.12 Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK).....	20
1.5.13 Zlínská integrovaná doprava (ZID).....	20

1.5.14	Dopravní systém Zlínského kraje (DSZK).....	20
1.5.15	Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje (ODIS).....	20
1.6	IDS v zahraničí.....	21
1.6.1	IDS v Hamburku	21
1.6.2	IDS v Bratislavě	21
1.7	Třístupňový model	22
1.8	Tarifní IDS	23
1.8.1	Tarifní integrace	23
1.8.2	Jednotné (plošné) tarify.....	23
1.8.3	Výkonové tarify	23
1.9	Přínosy IDS pro jednotlivé účastníky.....	24
1.9.1	Přínosy pro cestující	24
1.9.2	Přínosy pro dopravce.....	24
1.9.3	Přínosy pro objednatele dopravy.....	25
2	ANALÝZA TARIFU IDS IREDO A OSTATNÍCH VYBRANÝCH TARIFŮ	26
2.1	Vznik IDS IREDO	26
2.2	OREDO s.r.o.	26
2.3	Tarif IDS IREDO	27
2.3.1	Tarifní zóny.....	27
2.3.2	Kategorie cestujících.....	27
2.3.3	Druhy jízdného.....	28
2.3.4	Jednoduché jízdné	29
2.3.5	Síťové jízdné	29
2.3.6	Vícedenní jízdné.....	29
2.3.7	Přeprava zavazadel, psů a jízdních kol.....	30
2.3.8	Přirážky a poplatky	30
2.3.9	Jízdní doklady	31
2.4	MHD v IDS IREDO	31
2.5	Bezkontaktní čipová karta IREDO.....	31
2.5.1	Vydání karty.....	32
2.5.2	Platnost karty.....	32
2.5.3	BČK IREDO + In Karta.....	32
2.6	Mobilní aplikace IDS IREDO	33
2.7	Analýza tarifu Pražské integrované dopravy (PID)	33

2.7.1	Kategorie cestujících.....	33
2.7.2	Tarifní pásma	34
2.7.3	Krátkodobé jízdné	34
2.7.4	Dlouhodobé jízdné	36
2.7.5	Přeprava zavazadel, psů a jízdních kol.....	37
2.7.6	SMS jízdenka	37
2.7.7	Karta Lítačka.....	37
2.7.8	Mobilní aplikace PID Lítačka	38
2.7.9	Pokuty a přirážky	38
2.8	Analýza tarifu IDS Jihomoravského kraje	39
2.8.1	Kategorie cestujících.....	39
2.8.2	Tarifní zóny.....	39
2.8.3	Univerzální jízdné	39
2.8.4	Turistické jednodenní jízdné	40
2.8.5	Jednorázové jízdné	40
2.8.6	Předplatné jízdné.....	41
2.8.7	Přeprava zavazadel, psů a jízdních kol.....	42
2.8.8	SMS jízdenky	42
2.8.9	Čipové karty v IDS JMK.....	42
2.8.10	Mobilní aplikace IDS JMK POSEIDON	43
2.9	Dotazníkové šetření tarifu IDS IREDO	43
2.9.1	Využívání veřejné hromadné dopravy	43
2.9.2	Využívání tarifu IDS IREDO.....	44
2.9.3	Využívání internetových stránek a aplikace.....	46
2.9.4	Charakteristika respondentů.....	48
3	NÁVRH ZMĚN V TARIFU IDS IREDO	49
3.1.1	Vylepšení webových stránek OREDO.cz	49
3.1.2	Nové funkce pro aplikaci IDS IREDO.....	50
3.1.3	Zavedení univerzálního jízdného	51
3.1.4	Zavedení ročního jízdného	54
3.1.5	Zařazení dalších MHD	57
3.1.6	Lepší propagace tarifu IDS IREDO	57
3.1.7	Propagace BČK IREDO.....	59
3.1.8	Cena jízdného v tarifu IDS IREDO.....	59

ZÁVĚR.....	62
POUŽITÁ LITERATURA.....	64
SEZNAM TABULEK.....	70
SEZNAM OBRÁZKŮ.....	71
SEZNAM ZKRATEK.....	72
SEZNAM PŘÍLOH.....	73

ÚVOD

V současné době je téma týkající se integrovaných dopravních systémů, což jsou systémy veřejné hromadné dopravy na daném území, velice aktuální, s ohledem na stále se zvyšující počet vozidel na silnicích a zhoršující se dopravu ve městech. I z toho důvodu se nabízí příležitost věnovat vyšší pozornost propagaci dopravních systémů, se snahou docílit snížení podílu individuální automobilové dopravy. V neposlední řadě hraje důležitou roli ekologický aspekt a dopad na celkový stav životního prostředí.

V teoretické části práce bude kromě základních informací k integrovaným dopravním systémům krátce zmapována jejich historie, různé modely fungování v České republice i zahraničí, jejich tvorba a také formát tarifů.

Popsány budou také klíčové benefity pro uživatele, které se přímo provazují s praktickou částí práce. V té se autor bude věnovat podrobné analýze tarifu IREDO, s důrazem na nabízené jízdné a jeho další aspekty, jako je například čipová karta IREDO, zapojené MHD do systému a mobilní aplikace.

Pro porovnání bude provedena i stručná analýza dalších dvou systémů fungujících v České republice, a to systému Pražské integrované dopravy a integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje.

Stěžejní součástí praktické části práce budou výstupy z dotazníkového šetření, které poskytne vhled zejména do vnímání uživatelů systému. Získaná data budou jedním z podkladů pro následný návrh změn v systému IREDO.

Cílem práce je navrhnout změny v tarifu IREDO za účelem zaujmout nové potenciální cestující a také zatraktivnit celý systém. Návrhová část práce bude obsahovat doporučené změny v tarifu IREDO. Návrhy budou závislé na výsledcích dotazníkového šetření a jejich následné analýze.

V práci bude využita, kromě již zmíněného dotazníkového šetření, také odborná konzultace s odborníkem ze společnosti OREDO s.r.o.

1 INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY

Autor Zelený (2007, s. 263) uvádí, že „základním cílem integrovaného dopravního systému je vytvoření a zajištění takového systému hromadné osobní dopravy jak na území města, tak i jeho zájmovém území, který při daných ekonomických možnostech uspokojí optimálním způsobem dopravní potřeby obyvatel a návštěvníků celého regionu.“

1.1 Vymezení pojmu IDS

Integrovaný dopravní systém (dále jen IDS) je zajištění dopravní obslužnosti (dále jen DO) určitého území veřejnou hromadnou dopravou (regionální, městskou, železniční). Samotná doprava je realizována autobusy, vlaky, metrem, trolejbusy, tramvajemi apod.

1.1.1 Charakteristika IDS

Integrovaný dopravní systém spojuje jednotlivé druhy veřejné hromadné dopravy (dále jen VHD), jako jsou linkové autobusy, městská hromadná doprava (dále jen MHD) a železnice (Drdla, 2014). Jak uvádí Široký a kolektiv (2007), IDS funguje jako jeden celek s účelem uspokojit potřeby zákazníků dané oblasti při použití pouze jednoho společného dokladu. Autor dále zmiňuje, že do IDS jsou zapojeni jednotliví dopravci z regionu, a tak tvoří síť, která je pro zákazníky atraktivní.

1.1.2 Znaky IDS

Jak uvádí autoři Mojžíš, Graja a Vančura (2008), základními znaky IDS jsou:

- **Jednotný odbavovací systém**

Odbavovací systém je složen z jednotlivých nástrojů pro odbavení cestujících a to tak, aby byl provázaný mezi jednotlivými druhy dopravy v rámci IDS. Aby mohli dopravci sbírat data o činnosti systému, musí mít každý zákazník svůj náležitě označený doklad.

- **Jednotný přepravní řád a jednotné přepravní podmínky**

- **Jednotný tarifní systém**

Systém je realizován tak, že cestující si zakoupí jízdní doklad (jízdenku), například na nádraží, nebo v daném dopravním prostředku, a doklad musí být uznán i v případě přestupu mezi dopravními prostředky, či dopravci zapojenými do IDS. Samozřejmostí je uznání výhod u časových jízdenek, nebo výhod pro důchodce, osoby ZTP, osoby ZTP/P, studenty atd.

- **Jednotný informační systém**

Informační systém nabízí informace cestujícím o jednotlivých spojích, ceně, možnosti předprodeje, rezervaci, koupi místenek, značení vozidel, značení zastávek atd.

- **Racionalizace přepravních a dopravních toků a výkonů**

1.1.3 Základní principy IDS

Podle autorů Mojžíše, Graji a Vančury (2008) patří mezi základní principy IDS následující:

- **Princip cestujícího**

IDS je systém, který je konstruován podle potřeb cestujícího, který stojí na pomyslném vrcholu celé pyramidy.

- **Princip systému**

Princip spočívá v tom, že systém veřejné hromadné dopravy musí být pro cestujícího atraktivní, přehledný a jednoduchý. Dále je zapotřebí, aby byla zajištěna dostatečná taktová, či intervalová doprava a dobrá návaznost linek pouze s nezbytnými přestupy.

- **Princip alternativy**

Silniční komunikace jsou v dnešní době velice přeplněné dopravními prostředky, a to má za následek zničené komunikace a stále se zhoršující životní prostředí. Princip alternativy znamená, že pokud alespoň část lidí, kteří využívají individuální automobilovou dopravu (dále jen IAD), začne využívat služby IDS, tak z komunikací ubude určité procento automobilů.

- **Princip jednoho jízdního dokladu**

Tento princip se zakládá na tom, že zákazníkovi neboli cestujícímu při svém přemístění z bodu A do bodu B, během kterého využije více dopravních prostředků nebo na sebe navazujících linek, postačí jeden jízdní doklad. Pro zákazníka je tato varianta ekonomicky výhodná.

- **Princip jednoty**

Vše, co zákazník potřebuje, jako jsou informace o ceně jízdného, o času odjezdu či příjezdu nebo samotný nákup jízdenky a odbavení, probíhá ve stejném místě.

- **Princip homogenity poskytované služby**

Každý uživatel IDS má ve své podstatě stejné nároky na služby, které IDS poskytuje.

- **Princip heterogenity nabízené služby**

IDS je souhrn služeb, z nichž jednotlivé služby poskytují jednotliví dopravci.

- **Princip řízení služeb**

IDS jako jeden celek musí mít v čele činitele, který se stará o správu a řízení celého systému. V případě IDS je tímto činitelem organizátor (viz 1.4.4).

- **Princip dělení tržeb**

Všechny tržby musí být evidovány tak, aby je bylo možné následně rozdělit mezi jednotlivé dopravce zapojené do systému a každý dostal tržby, které mu náleží.

- **Princip životního prostředí**

IDS zmírňuje dopady na životní prostředí, a to za předpokladu, že alespoň nějakí lidé upřednostní veřejnou hromadnou dopravu před IAD, a tím z komunikací ubudou automobily.

- **Princip využití dopravní sítě**

Zavedení IDS, oproti IAD, přináší efektivní využití dopravní sítě.

1.2 Historie IDS

Historie IDS sahá „pouze“ do druhé poloviny 20. století, a to z důvodu, že do té doby nebyly dopravní prostředky ani dopravní infrastruktura dostatečně rozvinuty pro zakládání a rozšiřování takových systémů. Prvním státem, kde došlo ke vzniku IDS, bylo Německo a poté následovalo Švýcarsko.

1.2.1 Historie v zahraničí

Za vznikem prvních IDS stojí prudký rozvoj automobilismu v 50. letech v západní Evropě, kvůli kterému se snížil počet cestujících ve VHD (Jareš, 2016). Autor dále zmiňuje, že velkou nevýhodou pro vznik IDS bylo hodně jednotlivých dopravců na území jednoho města a jejich konkurence mezi nimi. Tyto skutečnosti vedly ke vzniku IDS právě ve státech západní Evropy. První IDS vznikl v Hamburku v roce 1965, ale uvažováno o něm bylo již od roku 1960 (Jareš, 2016). Další IDS vznikl v Mnichově roku 1972, poté ve Stuttgartu, Curychu a dalších městech (Drápal, 2016).

1.2.2 Historie v České republice

K prvnímu zavedení na území České republiky (dále jen ČR) došlo až v roce 1992 ve Zlíně, poté následovalo zavedení v Praze v roce 1994 a dále v Ostravě v roce 1996. Další IDS vznikly v Plzni, Brně a Olomouci až po roce 2000 (Drápal, 2016).

1.3 Subsystémy IDS

Subsystémy IDS jsou tvořeny individuální dopravou, regionální dopravou a městskou hromadnou dopravou (Široký, 2007).

1.3.1 Individuální doprava

Drdla (2014) uvádí, že individuální doprava zahrnuje pěší, cyklistickou, motocyklistickou dopravu, dále IAD nebo například taxislužbu. Naopak autor Široký (2007) řadí taxislužbu do regionální hromadné dopravy. Chůze, jako druh dopravy je uvažována v případě vzdálenosti do cca 1,5 km, jinak je myšlena chůze na zastávku, při přestupu či ze zastávky (Drdla, 2014). Cyklistiku lze chápat jako formu dopravy nebo jako rekreační cyklistiku (Zelený, 2007). Za další pozitiva cyklistiky lze považovat nízkou hlučnost, absenci emisí a relativní nenáročnost z pohledu provozování a potřebné infrastruktury.

1.3.2 Regionální hromadná doprava

Regionální hromadná doprava je mezičlánek mezi MHD a více kapacitní dopravou či meziregionální hromadnou dopravou, ke kterým vykonává svoz (Široký, 2007). Dle autora do regionální hromadné dopravy spadají vozidla taxislužby, autobusy a železniční vozidla, a do meziregionální hromadné dopravy patří dálkové autobusy, rychlíky a expresní vlaky nebo letadla.

1.3.3 Městská hromadná doprava

MHD je doprava provozovaná na území daného města, případně ještě přilehlých městských částí, jejímž výsledkem je přeprava osob, zavazadel, kočárků atd. (Drdla, 2014). Autor Zelený (2007) charakterizuje MHD jako přepravu cestujících na území měst s větší rozlohou a většinou větším počtem obyvatel než 10 000. MHD je vždy linková přeprava fungující dle jízdních řádů, které má povinnost vydávat dopravce (Široký, 2007). Autor dále uvádí, že mezi dopravní prostředky spadající do MHD patří autobusy, trolejbusy, tramvaje a ve větších městech to může být metro, městská železnice, loď či lanovky.

1.4 Postup vytváření IDS

Při vytváření IDS jsou využity tři základní etapy vývoje (Mojžíš, Graja a Vančura, 2008). Těmi jsou dle autorů etapy předintegrační, zakladatelská a vyspělá, ale jde pouze o zjednodušené členění (viz 1.4.2).

1.4.1 Výběr vhodného území pro vytvoření IDS

Území, na kterém bývá vytvořen IDS, je okolo větších měst s cílem vytvořit konkurenceschopnou dopravu vzhledem k IAD (Zelený, 2007). Dle Mojžíše, Graji a Vančury (2008) nezáleží pouze na geografii území, ale i charakteru, rozsahu, kvalitě a ceně VHD na daném území. Autoři dále zmiňují, že vhodné území je závislé na funkčních plochách (bydlení,

školy, úřady, nemocnice apod.), jejich rozložení, nabídce pracovních pozic, rozloze a zalidnění daného území a kvalitě sdělování informací.

1.4.2 Základní vývojové etapy

Mojžíš, Graja a Vančura (2008) uvádí, že v předintegrační etapě dochází k uzavření smluv mezi jednotlivými subjekty IDS. Podle Zeleného (2007) jsou základními subjekty IDS cestující, obce a města, dopravci a organizátor dopravy.

Po předintegrační etapě následuje etapa zakladatelská, při které dochází k založení IDS po formální stránce a subjekty potvrzují zájem na začlenění do IDS, čímž dochází k prvnímu vymezení území (Drdla, 2014). Aby v zakladatelské etapě nebyla porušována pravidla, musí být definovány závažnosti systému (Mojžíš, Graja a Vančura, 2008).

Poslední etapa je etapa vypsělá, při které dochází ke vzniku organizátora IDS a stanovení jednotného tarifního systému (Drdla, 2014).

1.4.3 Strategie vývojové etapy IDS

Strategie je nejpodstatnější částí vývoje IDS, přičemž dochází k politickým rozhodnutím a je vymezen požadovaný cílový stav včetně cest vedoucích k dosažení tohoto stavu (Drdla, 2014). Autoři Mojžíš, Graja a Vančura (2008) uvádí, že další složkou strategie je vytvoření studie návrhu IDS, která obsahuje například: analýzu přepravních potřeb v regionu, návrh zapojení dopravců do systému, návrh určení území a organizační formy, návrh soustavy jízdních dokladů či návrh prodejního a odbavovacího systému.

1.4.4 Organizátor IDS

Organizátor je základním prvkem IDS, který disponuje organizačními i kontrolními (Mojžíš, Graja a Vančura, 2008). Autoři dále uvádí, že organizátor je společnost, kterou vytvořil kraj či obec, jejímž úkolem je obstarat potřeby daných krajů a obcí na DO. Zelený (2007) uvádí, že organizátor je založený (společnost je založena) k tomu, aby plánoval, organizoval a kontroloval, jak IDS funguje. Dále autor uvádí základní funkce organizátora, mezi které patří:

- Zabezpečení přepravní nabídky a dopravního výkonu.
- Sjednocení přepravních podmínek.
- Vypracování tarifního systému (včetně odbavovacího a informačního systému).
- Projektování linek IDS a jejich jízdních řádů atd.

Česká asociace organizátorů veřejné dopravy (©2019) sdružuje jednotlivé organizátory v ČR se záměrem rozvíjet veřejnou dopravu a vytvářet ji atraktivnější oproti IAD. Tento zdroj

poté uvádí, že mezi cíle asociace patří docílení společných podmínek pro IDS v ČR a spojení názorů jednotlivých organizátorů na problémy veřejné dopravy.

1.5 IDS v České republice

V ČR má každý kraj svůj IDS. Na území Pardubického a Královéhradeckého kraje existují dva IDS, které jsou společné pro oba kraje. Kraj Vysočina zavádí integrovanou Veřejnou dopravu Vysočiny po etapách (Svatošová, 2019). Od 1. 3. 2020 je spuštěná platnost jednotné jízdenky Veřejné dopravy Vysočiny, čím se IDS na Vysočině stal nejnovějším IDS na území ČR (ZDAR, ©2019).

1.5.1 Pražská integrovaná doprava (PID)

IDS v Praze byl založen v roce 1994. Jak uvádí PID (©2019a), tak doprava v Praze v rámci integrovaného systému je realizována za pomoci metra, tramvají, železnice, městské a příměstské autobusové linky, přívozů a v neposlední řadě do prostředků PID patří i lanová dráha na Petřín.

„Pražská integrovaná doprava je moderní integrovaný dopravní systém hromadné dopravy osob, budovaný podle doporučení Evropské unie jako komunální dopravní svaz. Rozvíjí se postupně na území hl. m. Prahy, okresů Praha-východ a Praha-západ a přilehlém území dalších okresů Středočeského kraje s rozhodujícími dopravními vztahy k hl. m. Praze.“ (PID, ©2019a).

Zdroj dále zmiňuje, že PID přednostně stojí na páteřní kolejové dopravě (metro, železnice, tramvaje), zatímco autobusová doprava je dopravou návaznou především k terminálům, které jsou stavěny u nástupních míst dopravy kolejové.

Organizátorem PID je ROPID, což je příspěvková organizace hlavního města Prahy (PID, ©2019b). PID je rozdělena na jednotlivá tarifní pásma s využitím hlavně radiálních linek (z okrajů města do centra), ale toho nelze využít na celém území Středočeského kraje, protože není možné určit radiální vazby na dané spádové město (Středočeský kraj, ©2020). Ve zdroji dále uvádí, že právě z toho důvodu je Středočeský kraj rozdělen na jednotlivé zóny a je zaveden zónový tarif, ve kterém je cena jízdného závislá na počtu projetých zón. Více o tarifu PID ve 2. kapitole.

1.5.2 Středočeská integrovaná doprava (SID)

Návrh IDS Středočeského kraje a jeho tarifu byl schválen v roce 2005 a cílem bylo zefektivnění VHD a přilákání více cestujících (Středočeský kraj, ©2020a). SID lze považovat

za specifickou také vůči geografické poloze a jejímu propojení s Pražskou integrovanou dopravou.

Organizátorem integrované dopravy ve Středočeském kraji je IDSK (integrovaná doprava Středočeského kraje), která je v kooperaci s ROPID a jejich cílem je vytvoření společného IDS pro Prahu a Středočeský kraj (Integrovaná doprava Středočeského kraje, nedatováno). SID nabízí časové jízdenky na dobu 30-ti, 90-ti, nebo 365-ti dnů (Středočeský kraj, ©2020b).

1.5.3 Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje (IDS JK)

IDS v Jihočeském kraji byl založen v roce 2017. IDS Jihočeského kraje funguje v Českých Budějovicích a okolí a nabízí variantu časově výhodné jízdenky na 7, 30, nebo 90 dní s možností platnosti na linkové autobusy a vlaky vybraných smluvních dopravců, nebo možnost nabízející rozšíření o platnost v MHD v Českých Budějovicích (IDS Jihočeského kraje, ©2016). Dané území je rozčleněné na jednotlivé zóny, v kterých se nachází jedna či více obcí a cena jízdného se odvíjí od počtu projetých zón a od toho, na kolik dní jízdenka platí (IDS Jihočeského kraje, ©2016). Koordinátorem (organizátorem) IDS v Jihočeském kraji je Jikord s.r.o., který se jím stal v roce 2010 (Jihočeský koordinátor dopravy, ©2016).

1.5.4 Integrovaná doprava Plzeňska (IDP)

IDS v Plzeňském kraji byl založen v roce 2002. IDP rozděluje území na jednotlivé zóny (celkově je jich je 70), podle kterých se spolu s časovou platností určuje výška jízdného (Plzeňský organizátor veřejné dopravy, ©2020). Zdroj dále uvádí, že podle časové platnosti se rozlišuje jízdné s platností od 1 po 365 dní. Organizátorem IDS v Plzeňském kraji je POVED s.r.o. a byl založen v roce 2010.

1.5.5 Integrovaný dopravní systém Karlovarského kraje (IDOK)

IDS v Karlovarském kraji využívá zónový tarif s časovými jízdními doklady na 7, nebo 30 dní (IDOK, ©2020). V každé zóně se nachází určitá města, obce a přilehlé části. Cestující má právo výběru, jestli využije jízdní doklad IDOK, nebo jízdní doklad stanovený dle tarifu dopravce (kilometrický tarif) (IDOK, ©2020). Organizátor IDS Karlovarského kraje je KIDS KK p. o.

1.5.6 Doprava Ústeckého kraje (DÚK)

IDS v Ústeckém kraji byl založen v roce 2008 (Kindlová, 2008). Postupně byl rozvíjen, až byl v roce 2015 rozšířen na území celého kraje. DÚK využívá tarif zónově-relační, což znamená, že cena jízdného se odvíjí od počtu projetých zón a zároveň od vzdálenosti zón,

z čehož vyplývá, že při jízdě v jedné zóně je cena neměnná, ale při jízdě mezi zónami je jízdné propočítáno s využitím kilometrických vzdáleností (Krajský úřad Ústeckého kraje, ©2020). Dále DÚK nabízí časové jízdenky, které jsou určeny určitým násobkem základního jízdného, nabízí se na 7, 30 nebo 90 dní (Krajský úřad Ústeckého kraje, ©2020).

1.5.7 Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje (IDOL)

IDS v Libereckém kraji byl založen v roce 2009. IDOL využívá jízdní doklad, který je určen jednotlivou zónou a časovou platností s možností využití elektronického integrovaného jízdního dokladu pomocí čipové karty Opuscard, nebo neintegrovaného papírového jízdního dokladu, který je k zakoupení na pokladnách atd. (České dráhy, ©2016a). Papírové jízdní doklady slouží pouze pro jednotlivou jízdu daným spojem bez možnosti přestupu, zatímco jízdní doklad pro jednotlivou jízdu zakoupený přes Opuscard umožňuje libovolné přestupy, takže si cestující zakoupí jeden doklad pro celou cestu (IDOL, ©2016). Organizátorem IDS v Libereckém kraji je společnost KORID LK s.r.o., která byla založena 30. března 2005 (Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje, ©2018).

1.5.8 Integrovaný dopravní systém Královehradeckého a Pardubického kraje (IREDO)

IREDO je specifický tím, že je to systém fungující na území dvou krajů. IREDO je zónově-relační a časový tarif, to znamená, že území je rozděleno na zóny a cena jízdního dokladu je ovlivněna počtem projetých zón a časovou platností (OREDO, 2019). Ve zdroji je dále uvedena možnost využití časové jízdenky s platností na 7, 30, nebo 90 dní. Tarif bude více rozebrán ve 2. kapitole.

1.5.9 Východočeský dopravní integrovaný systém (VYDIS)

IDS ve Východních Čechách byl založen v roce 2002 a poté byl dále rozšiřován (Informace o městské dopravě, ©2020). Systém VYDIS by se měl v budoucnu spojit se systémem IREDO a VYDIS jako takový by zanikl (Ženatý, 2017). Dané území je rozčleněno do tarifních zón a používají se časové jízdenky na 1, 7, nebo 30 dní (České dráhy, ©2016b).

1.5.10 Veřejná doprava Vysočiny (VDV)

Kraj Vysočina byl posledním krajem v ČR bez IDS a na území Vysočiny platilo několik tarifů. ZDAR (©2019) uvádí, že VDV zahájila platnost jednotné jízdenky Veřejné dopravy Vysočina 1. 3. 2020 a zároveň začala platit stejná cena jízdného bez ohledu na dopravce. Autorka Svatošová (2020) uvádí, že místo kilometrového tarifu, který na Vysočině platil doposud, je nový tarif v rámci VDV tarif zónově relační. Na celý rok 2020 je objednávka

veřejné dopravy na území Vysočiny celkově o 8,8 % vyšší než v roce 2019, ale na určitých úsecích železnice došlo k eliminaci počtu vlaků z důvodu velmi slabé poptávky (Zelníčková, 2019).

1.5.11 Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK)

První integrace dopravy v Brně byla v roce 1989, ale již v roce 1991 byla zrušena a až v roce 1997 byl zaveden pásmový tarif (Čuma et al., 2014). Dále autor zmiňuje, že v dnešní době je místo pásmového tarifu zaveden pro integrovanou dopravu Jihomoravského kraje tarif zónový. Vznik IDS JMK je rozdělen na jednotlivé etapy a první etapa byla spuštěna 1. ledna 2004 (IDS JMK, nedatováno b). Časově výhodné jízdenky jsou ve variantách na měsíc, čtvrtletí, nebo 1 rok (IDS JMK, 2020a). Organizátorem IDS v Jihomoravském kraji je společnost KORDIS JMK a.s., která byla založena v roce 2002 (IDS JMK, nedatováno a). Více o tarifu IDS JMK v 2. kapitole.

1.5.12 Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK)

IDS v Olomouckém kraji vznikl v roce 2003 sloučením již dříve fungujících samostatných IDS v Kraji a byl nadále rozšiřován (KIDSOK ©2020). IDSOK má jako většina systémů také území rozdělené na zóny, podle kterých se určuje cena jízdného (IDSOK, 2020). Ve zdroji je informace o KOMBI zóně, což je několik zón dohromady, ve které platí stejná cena, přičemž musí být dodržena časová platnost. Organizátorem IDS v Olomouckém kraji je společnost KIDSOK p. o., která vznikla v roce 2012 (KIDSOK, ©2020).

1.5.13 Zlínská integrovaná doprava (ZID)

Tento IDS vznikl v roce 1992 a je úplně prvním v ČR (Drdla, 2008). ZID rozděluje území na jednotlivá tarifní pásma a jízdné je jednotlivé, nebo časové na různé kombinace pásem na dobu 1 měsíce či 3 měsíců (Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, ©2018).

1.5.14 Dopravní systém Zlínského kraje (DSZK)

Na území Zlínského kraje funguje plošný Tarif Zlínského kraje a je platný na území ZID pro železniční dopravu a linkovou autobusovou dopravu, ale neplatí pro MHD ve Zlíně a Otrokovicích (České dráhy, ©2016c). Ve zdroji je dále zmíněno, že tarif nabízí základní jízdné, nebo časové jízdné na 7, či 30 dní a jízdenky lze zakoupit jen v papírové podobě.

1.5.15 Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje (ODIS)

Území Moravskoslezského kraje je v rámci IDS rozděleno do jednotlivých tarifních zón a existují dvě tarifní oblasti, první oblastí je oblast REGION, ve které jsou všechny zóny mimo

ty, které jsou ve velkých městech s vlastní MHD, a druhá oblast je MĚSTO zahrnující zóny ve velkých městech s vlastní MHD zahrnující i přilehlé oblasti (ODIS, ©2018). Tarif nabízí i časové jízdenky různých délek, podle toho, jestli jde o jízdné obyčejné, zlevněné (do 18 let, studenti atd.) Organizátorem IDS v Moravskoslezském kraji je společnost KODIS s.r.o., která byla založena v roce 1995 (Koordinátor ODIS, ©2018).

1.6 IDS v zahraničí

Jak již bylo uvedeno v bodě 1.2, první IDS začaly vznikat v Německu. Téměř v každé světové metropoli existuje systém integrované dopravy. Zde budou pro ilustraci stručně přiblíženy pouze IDS v Hamburku a Bratislavě. IDS v Hamburku autor vybral, protože je úplně prvním IDS na světě. Druhý zahraniční IDS autor zvolil ten v Bratislavě z důvodu toho, abych přiblížil alespoň jeden systém na Slovensku, které je České republice geograficky i historicky velmi blízké.

1.6.1 IDS v Hamburku

IDS v Hamburku byl prvním v Německu, a dokonce prvním na světě a vznikl v roce 1965 (Drápal, 2016). Do IDS v Hamburku spadá autobusová, železniční a lodní doprava (Drápal, 2007a). Autor dále uvádí, že systém je označován HVV (Hamburger Verkehrsverbund) a integrovaným územím je město Hamburk spolu s cca. 30kilometrovým okolím.

Drápal (2007a) uvádí, že cena jízdného je stanovena pomocí rozdělení území na jednotlivá pásma a podzóny a cestující si mohou zakoupit časovou, celodenní, nebo například skupinovou jízdenku. V 70. letech 20. století došlo ke zrušení tramvajové sítě a místo tramvají jezdí pouze autobusy (Drápal, 2007b). Autor dále zmiňuje, že vedle klasických autobusů jsou zavedeny tzv. metrobusy (většinou kloubové autobusy), které obsluhují páteřní autobusové linky s krátkým intervalem (základní interval je 10 minut) a často jezdí po původních trasách tramvajové dopravy. V Hamburku se nachází velký mezinárodní přístav a autor Drápal (2007b) uvádí, že pro spojení přístavu s městem a s okolními obcemi je zřízeno několik osobních přívozů, které jsou součástí IDS HVV.

1.6.2 IDS v Bratislavě

IDS v Bratislavě byl spuštěn zavedením první etapy 1. června 2013 a od 1. listopadu 2015 byly spuštěny naráz druhá a třetí etapa (Muránsky, 2015). Autor dále uvádí, že IDS v Bratislavském kraji (IDS BK) vznikl sloučením tří systémů dohromady, kterými jsou městská

hromadná doprava v Bratislavě (Dopravní podnik Bratislava), regionální železniční doprava (Železniční společnost Slovensko) a regionální autobusová doprava (Slovak Lines).

Po spojení do IDS představují jednotný systém, který umožňuje cestovat za použití jednoho lístku v rámci těchto tří dopravců (Muránsky, 2018). Autor uvádí, že to přináší výhody pro cestující, kteří cestují občas, ale i pro ty, kteří cestují často a mají předplacené karty, které jim umožní si vybrat, jaký způsob dopravy využijí (nemusí kupovat jednotlivé lístky) v případě, že do daného cíle je možnost využít MHD, nebo například příměstský autobus (vyberou si dle aktuální situace). Cena jízdného je určována dle počtu projetych zón, to znamená, že je zde uplatňován zónový tarif (IDS BK, ©2017).

1.7 Tříúrovňový model

Autor Široký (2007) uvádí, že dle úspěšně zavedených systémů ve státech Evropské unie, je pro řízení a organizaci IDS zapotřebí právě tzv. tříúrovňový model (viz obrázek 1), který je rozdělen na následující tři úrovně, kde každá úroveň plní své úkoly:

- **První úroveň – politická**

První úroveň je úroveň politická, do níž spadají zakladatelé IDS (stát, kraj, region, město, obec) a jejich úkolem je financování IDS, vytváření charakteristik linek, vytváření jízdních řádů a tarifů.

- **Druhá úroveň – manažerská**

Manažerskou úroveň je myšlen organizátor (koordinátor) IDS, který vymezuje úkoly IDS atd. (viz. 1.4.4).

- **Třetí úroveň – realizační**

„Zde dopravci provádí dopravní a jiné výkony v souladu se zájmy koordinátora.“
(Široký, 2007, s.171).



Obrázek 1 Tříúrovňový model v integrovaných dopravních systémech (Jareš, 2016)

Zelený (2007) zmiňuje i jednodušší dvouúrovňový model, kde jde o smluvní vztah pouze mezi objednavatelem a dopravcem bez zavedení organizátora.

1.8 Tarify IDS

„Tarifem se rozumí sazebník cen za jednotlivé přepravní výkony při poskytování přepravních služeb a podmínky pro jejich použití.“ (Mojžíš, Graja a Vančura, 2008, s.77). Autoři definují dvě základní skupiny tarifů, první jsou tarify jednotné a druhé tarify výkonové.

1.8.1 Tarifní integrace

Tarifní integrací je míněno zhotovení jednotného tarifního systému (Drdla, 2014). Dále autor uvádí, že tarifní integrací je myšleno rozdělení území na jednotlivé zóny a pásma, zvolení jednotného typu tarifu, spojení jízdních dokladů a jejich akceptaci u začleněných dopravců a v neposlední řadě sjednocení tarifních a přepravních podmínek.

Dle autora Šlegra (2012) je tarifní integrace takový stav, kdy cestující VHD využívá pro celou svou cestu jednu jízdenku za jednotný tarif a při tom může využít služeb různých dopravců prostřednictvím vlaků, autobusů, dopravních prostředků MHD atd.

1.8.2 Jednotné (plošné) tarify

Jednotný tarif je takový tarif, který má nastavenou jednu cenu pro celé území nezávislou na vzdálenosti (Mojžíš, Graja a Vančura, 2008). Dále autor uvádí, že při cestování na delší vzdálenost v rámci území je pro cestujícího výhodný, ale na krátkou vzdálenost, může být relativně drahý, protože cena je stejná jako při mnohem větší vzdálenosti.

1.8.3 Výkonové tarify

U výkonových tarifů je cena jízdy spočítána vzhledem k dopravnímu výkonu, kterým je myšlena vzdálenost, nebo čas cesty atp. (Mojžíš, Graja a Vančura, 2008).

Výkonový tarif je například zónový tarif, ve kterém je území rozčleněno na jednotlivé zóny, kterými jsou např. jednotlivá města (obce s okolím), a v těchto zónách je stanovena jednotná cena (Zelený, 2007). Autor uvádí, že zónový tarif musí být zkonstruován tak, aby cestující uznávali stanovenou výši tarifu, která musí být stanovena tak, aby IDS byl atraktivnější než IAD. Dále musí být akceptována sociální únosnost, což je úroveň ceny, která když bude překročena, poptávka po IDS by se výrazně snížila.

Dalším druhem výkonového tarifu je kilometrický tarif, ve kterém je cena jízdného určena podle provozního výkonu (Mojžíš, Graja a Vančura, 2008). Autoři dále uvádí, že výhodou je zaplacení pouze za ujetou vzdálenost, ale uvádí řadu problémů, jako např. náročný

odbavovací a informační systém, proto celkově hodnotí kilometrický tarif jako nepropojitelný s jednotným tarifem IDS.

Z kilometrického tarifu vychází pásmový tarif. U něho není cena stanovena ujetou vzdáleností, ale počtem cestujícím projetých pásem, která jsou jednotlivými oddíly dopravní sítě linek (Mojžíš, Graja a Vančura, 2008). Autor Zelený (2007, s.265) uvádí, že pásmové uspořádání „z pohledu cestujících je vhodné zejména pro oblasti, kde existují silné tangenciální vazby ve vnějších pásmech a silné přepravní potřeby v centrálním městě“.

U časového tarifu je stanovena cena jízdenky, která má nastavený omezený interval např. 30, nebo 60 minut. To je výhodné pro lidi, kteří využívají hromadnou dopravu občas, ale nevýhodou může být čas strávený čekáním při přestupu, nebo čas strávený v dopravní kongesci, který se samozřejmě také započítává do intervalu (Mojžíš, Graja a Vančura, 2008).

1.9 Přínosy IDS pro jednotlivé účastníky

IDS musí mít přínosy pro všechny účastníky systému, aby je to dále vedlo k rozvoji tohoto systému (Mojžíš, Graja a Vančura, 2008).

1.9.1 Přínosy pro cestující

Autor Drdla (2014) uvádí, že pro to, aby byl IDS efektivní a ekonomicky výhodný, musí být podřízen cestujícím. Cestující je konečným spotřebitelem služby a musí být ochotný využívat a preferovat IDS, z toho důvodu mu systém musí generovat přínosy (Zelený, 2007).

Mezi přínosy dle Drdly (2014) patří:

- Atraktivní dopravní nabídka.
- Zvýšení kvality nabídky ve vedení linek a spojů.
- Zaručené standardy kvality.
- Jednotný tarifní systém.
- Jednotný prodejní a odbavovací systém.
- Jednotný informační systém.

Autoři Mojžíš, Graja a Vančura (2008) uvádí, že přínosem pro cestující je dopravní provázanost a přitažlivost systému. Mimo to zmiňují velice obdobné přínosy jako Drdla.

1.9.2 Přínosy pro dopravce

Doprováci jsou provozovateli dopravních prostředků, a tím že jsou účastníky IDS, tak mají perspektivní a stálé místo na dopravním trhu, které jim umožňuje efektivní podnikání a rozvoj z dlouhodobého hlediska (Zelený, 2007). Přínosem pro dopravce jsou jisté smluvní

vztahy s objednavateli dopravy (Drdla, 2014). Dalším přínosem může být to, že v dnešní době se čím dál více přepřehují dopravní plochy zejména v centrech měst a neustále rostou ceny parkovného, což má za následek ztraktivnění VHD.

Přínosy mohou plynout i z činností organizátora, ze kterých má dopravce prospěch a mohou to být například: rozvíjení obchodních aktivit dopravce pomocí uplatňování tarifů, zaručení úhrady dopravního výkonu, zúčtování tržeb, správa informačního systému, poradenská činnost organizátora ve věcech rozvoje a investic dopravců atd. (Drdla, 2014).

1.9.3 Přínosy pro objednavatele dopravy

Objednavatele dopravy jsou zákazníci (města a obce) a nesou odpovědnost hlavně za dopravní obslužnost daného území (Zelený, 2007).

Autor Drdla (2014) uvádí následující přínosy, které objednavatelům IDS přináší:

- Vytvoření organizátora, s kterým jedná o požadavcích týkajících se DO a tím zrychlení procesu a reakce na potřeby občanů.
- Sjednocení přístupu objednavatelů a využívání podobných rozhodovacích procesů a postupů pro zajištění DO.
- Prosazení potřeb obcí při vedení linek regionální dopravy.
- Širší, snadnější mobilitu (podporuje zaměstnanost, rozvoj obcí, život občanů).
- Možnost provozování MHD i mimo hranice města (přílehlé oblasti, obce).
- Vznik prostředí pro budování vztahů s účastníky IDS.
- Rozvoj cestovního ruchu atd.

2 ANALÝZA TARIFU IDS IREDO A OSTATNÍCH VYBRANÝCH TARIFŮ

Tato kapitola je zaměřena zejména na analýzu tarifu IDS IREDO. Dále bude analyzován tarif Pražské integrované dopravy a tarif integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. IREDO je zkratka pojmu Integrovaná REgionální DOprava a představuje integrovaný dopravní systém autobusové a železniční dopravy.

IREDO je IDS Královéhradeckého, Pardubického, zčásti i Libereckého kraje a jeho organizátorem je organizace OREDO s.r.o.

2.1 Vznik IDS IREDO

V roce 2003 byla založena společnost OREDO s.r.o., což je organizátor dopravy. Ten v témže roce vypracoval tzv. „analýzu zátěžových proudů“, aby měl informace o tom, jaká je míra a rozložení DO v Královéhradeckém kraji (OREDO, [2004]). Autor uvádí, že výsledkem této analýzy byla mapa kraje, na které byla vyznačena všechna autobusová i vlaková spojení. Organizátor zjistil několik problémů, např. špatné rozložení DO a došel k závěru, že ze stávajícího systému není možné udělat IDS, a z toho důvodu se rozhodl IDS vytvořit od začátku (OREDO, [2004]). Ve zdroji je dále uvedeno, že prvním návrhem byl v roce 2003 pilotní projekt „Broumovsko“, což byla dopravní optimalizace vedoucí k vyšší atraktivitě a k větší nabídce VHD na Broumovsku. Druhým pilotním projektem byl v roce 2004 projekt „IREDO“, který byl zaveden na Broumovsku, Policku, Hronovsku a části Náchodska s předpokladem, že bude systém zaveden v celém Královéhradeckém kraji (OREDO, 2005). Dále pokračovala dopravní optimalizace v roce 2005 na Náchodsku, Rychnovsku atd. a v následujících letech probíhala v dalších okresech Královéhradeckého kraje (OREDO, 2006). V roce 2010 vyhrála společnost OREDO výběrové řízení na funkci organizátora VHD v Pardubickém kraji, které se ujala 1. dubna 2010 (OREDO, 2012). Zdroj dále zmiňuje, že Pardubický kraj je od 1. května 2011 spoluvlastníkem společnosti OREDO (vlastní 50 % společnosti). Již v roce 2010 začala probíhat optimalizace na území Pardubického kraje a zavedení tarifu IREDO na celé území obou krajů bylo dosaženo v prosinci 2011 (OREDO, 2012).

2.2 OREDO s.r.o.

OREDO je společnost s ručením omezeným a sídlí v Hradci Králové. Byla založena 28. ledna 2003 Královéhradeckým krajem a plní funkci organizátora IDS IREDO. Než byla společnost založena, tak orgány zastupitelstva Královéhradeckého kraje, zejména výbor pro dopravu, dva roky prodiskutovaly dopravní politiku a zpracovávaly projekt analýzy a návrhu

organizace DO (OREDO, ©2020d). Dále zdroj zmiňuje, že OREDO je řízeno Valnou hromadou a funkci kontroly vykonává Dozorčí rada. Společníci společnosti jsou z 50% Pardubický a z 50% Královehradecký kraj.

2.3 Tarif IDS IREDO

Tarif IREDO je zónově-relační a časový tarif, který platí ve veřejné silniční linkové osobní dopravě, v MHD a v železniční osobní dopravě u dopravců, kteří jsou začleněni do IDS IREDO. Jednotliví dopravci musejí mít uzavřeny dohody a smlouvy se společností OREDO, aby byly zařazeny do IDS IREDO. Tento tarif určuje ceny jízdného, či přepravného a typy jízdních dokladů spolu se způsoby a pravidly jejich použití (OREDO, 2019a). Ve zdroji je dále zmíněno, že aktuální podoba tarifu IREDO byla schválena 18. 11. 2019 a v účinnost vstoupila dne 15. 12. 2019.

2.3.1 Tarifní zóny

Zóna je dané území, do kterého patří určité zastávky a stanice (autobusové i železniční). Vzdálenost mezi zónami představují tarifní jednice. Cena jízdného je stanovena právě pomocí tarifních jednic (tarifní vzdálenosti) a časové platnosti jízdního dokladu. Jízdní doklad lze zakoupit pro 0-2 tarifní jednice, nebo pro více jednic (maximálně 131 a více) podle tabulky v ceníku, přičemž je na cestujícím, v které stanici (zastávce) nástupní zóny nastoupí a v které stanici (zastávce) cílové zóny vystoupí z dopravního prostředku. Zóny v IDS IREDO jsou číslovány od 100 do 999 (OREDO, 2020). V IDS IREDO platí pravidlo, že při cestování z nástupní zóny do cílové zóny nesmí být mezi těmito zónami využity takové zóny, do kterých je jízdné z nástupní zóny dražší než jízdné do cílové zóny (OREDO, ©2020e). Tarifní mapa celého území IREDO je součástí práce jako příloha A.

2.3.2 Kategorie cestujících

Podle OREDO (2019a) jsou cestující rozděleni do jednotlivých kategorií dle věku, či zdravotních dispozic. Rozdělení je následující:

- **Osoby od 0 let do 18 let** (děti a mládež do 18 let).
- **Žáci a studenti od 18 let do 26 let** (studentské 18 let až 26 let).
- **Osoby 18+.**
- **Senioři 65+.**
- **Osoby ZTP, ZTP/P**, tj. kategorie cestujících, kteří mají nějaké zdravotní postižení a dle zvláštních předpisů jsou jim udělovány určité výhody.

2.3.3 Druhy jízdného

OREDO (2019) stanovuje druhy jízdného takto:

- **Základní (obyčejné) jízdné**

Základní jízdné využívají ti, kteří nemají právo, nebo nejsou schopni prokázat právo na zlevněné, či snížené jízdné, tak jak je určeno ve smluvních přepravních podmínkách (dále jen SPP) a podmínkách tarifu IREDO.

- **Zlevněné (zvláštní) jízdné**

Toto jízdné je určeno dle výměru Ministerstva financí ČR. Ten, kdo ho chce využít, musí prokázat, že na něj má právo podle SPP a podmínek tarifu IREDO. Zlevněné jízdné je přepočítáno ze základního jízdného. Osoba, která chce cestovat za zlevněné jízdné, musí předložit nějaký doklad prokazující její právo na takové jízdné (průkaz ZTP, žákovský průkaz atd.).

Jízdné pro kategorii cestujících do 18 let je ve výši maximálně 25 % z hodnoty základního jízdného. Děti, kterým je méně než 6 let, mohou cestovat zdarma, ale musí být v doprovodu osoby starší 10 let, která musí mít platný jízdní doklad a může dělat doprovod maximálně dvěma dětem do 6 let.

Osoby z kategorie žáci a studenti od 18 do 26 let cestují také maximálně za 25 % z hodnoty základního jízdného. Pro uplatnění tohoto práva musí předložit žákovský průkaz nebo průkaz ISIC.

Lidé starší 65let také platí maximálně 25 % ze základního jízdného a pro uznání práva na zvláštní jízdné musejí předložit občanský průkaz, nebo jiný doklad s fotografií, jménem a datem narození.

Další skupina lidí, která má právo na zvláštní jízdné, jsou rodiče, kteří dojíždí za svým postiženým, nebo dlouhodobě nemocným dítětem do příslušného zdravotnického, či sociálního zařízení. Takové zvláštní jízdné platí ze zóny nejbližší bydliště rodičů, do zóny nejbližší danému zařízení a v ceníku je označeno jako „poloviční“.

- **Snížené jízdné**

Stejně jako u zlevněného jízdného je povinností prokázat právo na využití podle SPP a podmínek tarifu IREDO. Snížené jízdné je bezplatné jízdné ve vnitrostátní veřejné linkové autobusové dopravě na území IDS IREDO, které se vztahuje na členy Českého svazu PTP (Technických pomocných praporů), Konfederace polických vězňů, Českého svazu bojovníků za svobodu a Československé obce legionářské.

2.3.4 Jednoduché jízdné

Jednoduché jízdné v tarifu IREDO se dělí na tři skupiny.

První skupina je jízdné obyčejné (základní), pro které je cena stanovena podle počtu tarifních jednic IREDO a v případě platby z elektronické peněženky na bezkontaktní čipové kartě IREDO (dále jen BČK IREDO) je cena nižší než při platbě hotově.

Druhou skupinou jsou děti a mládež do 18 let, studenti 18 až 26 let, osoby 65+, osoby ZTP a ZTP/P. Cena je opět stanovena podle počtu tarifních jednic IREDO. Platba může proběhnout hotově, nebo přes elektronickou peněženku (ta je levnější, ale ne pro všechny počty jednic). V ceně je zohledněna minimálně 75% poskytovaná sleva platná v ČR.

Třetí skupina je jízdné poloviční, které je platné pro přepravu psů a pro rodiče, jejichž děti jsou dlouhodobě umístěny ve zdravotnickém, sociálním či jiném zařízení (OREDO, 2019a). Cena je přesně polovina z částky obyčejného jízdného. Celý ceník jednoduchého jízdného v tarifu IREDO je přílohou B této práce.

2.3.5 Síťové jízdné

Síťová jízdenka má platnost jeden den a lze ji využít ve všech spojích, které jsou začleněny do IREDO. Síťová jízdenka je určena pro: jednu osobu, skupinu až do 5 osob, psa, jízdní kolo nebo spoluzavazadlo. Všechny druhy existují v papírové podobě a pouze síťová jízdenka pro jednu osobu, či pro skupinu do 5 osob může být nahrána na kartu IREDO. Ceník síťového jízdného v tarifu IREDO je součástí práce jako příloha C.

2.3.6 Vícedenní jízdné

Vícedenní jízdenky v tarifu IREDO existují na 7, 30 a 90 dní. Jízdenky jsou pouze v elektronické podobě a mohou být nahané na kartě IREDO, nebo na In Kartě s aplikací IREDO (OREDO, 2019b). Vícedenní jízdenka může být zakoupena pro obyčejné jízdné, nebo pro děti a mládež do 18 let a pro studenty od 18 do 26 let.

U 7denního jízdného je cena spočítána jako 8násobek jednoduchého jízdného placeného z elektronické peněženky. Pro 30denní jízdné je to 28násobek a pro 90denní jízdné 80násobek. Ceník vícedenního jízdného v tarifu IREDO je přílohou D této práce.

V případě, když by chtěla osoba vícedenní jízdenku vrátit, tak může požadovat návratek z nevyužití části jízdenky (OREDO, 2019a). Zdroj dále zmiňuje, že storno poplatků je 15 % z ceny vícedenní jízdenky a částka, která bude osobě vrácena, se počítá dle následujícího vzorce:

$$c_n = \frac{d_z - 2d}{d_c} \times p_j \quad [\text{Kč}] \quad (1)$$

Kde: c_n = navracená částka [Kč]
 d_z = počet zbývajících nevyužitých dnů platnosti jízdenky [den]
 d = den [den]
 d_c = celkový počet dnů platnosti jízdenky [den]
 p_j = cena jízdenky [Kč]

2.3.7 Přeprava zavazadel, psů a jízdních kol

Přeprava zavazadel v IDS IREDO je zpoplatněna poplatkem, který je 6 Kč (viz tabulka 1) a má stejnou platnost jako cestujícího jízdenka (OREDO, 2019a). Zdroj dále zmiňuje, že přeprava zavazadel ve vlacích je prováděna dle podmínek jednotlivých dopravců.

Zdarma mohou být přepravována zavazadla, která se dají uložit pod či nad sedadlem a zavazadla ve tvaru kvádrů do rozměru 20 x 30 x 50 cm, ve tvaru válce do maximální délky 150 cm a průměru 10 cm, nebo ve tvaru desky do rozměru 80 x 100 cm (OREDO, 2019a). Dále mohou být zdarma přepravovány kočárky, invalidní vozíky a nákupní tašky na kolečkách.

Psi jsou přepravovány za „Poloviční“ jízdné (vodící psi zdarma), nebo v boxu (i ostatní zvířata) do rozměru 20 x 30 x 50 cm zdarma (OREDO, 2019a).

Pokud chce cestující přepravit jízdní kolo, tak musí zaplatit poplatek 20 Kč uvedený v tabulce 1.

2.3.8 Přírážky a poplatky

Tabulka 1 obsahuje přírážky a poplatky, které musí cestující v daném případě uhradit dle SPP a podmínek tarifu IREDO.

Tabulka 1 Přírážky a poplatky v tarifu IREDO

1. Přírážka za porušení SPP IREDO	100 Kč
2. Manipulační přírážka za prodej jízdního dokladu IDS IREDO ve vlaku po nástupu v obsazené stanici	40 Kč
3. Přírážka k jízdnému při nepředložení platného jízdního dokladu IDS IREDO - v případě zaplacení na místě ve vozidle	1 500 Kč 750 Kč
4. Přírážka k jízdnému při nepředložení platného průkazu k doložení nároku na slevu „Student 18 až 26 let“, nebo průkazu k doložení věku - v případě doložení	1000 Kč 100 Kč
5. Poplatek za přepravu jízdního kola – jedním spojem (určeným autobusem)	20Kč
6. Poplatek za přepravu spoluzavazadla	6 Kč

Zdroj: OREDO (2019b)

2.3.9 Jízdní doklady

Zdroj OREDO (2019a) uvádí několik typů jízdních dokladů IDS IREDO:

- Jednoduchá neintegrováná papírová jízdenka neumožňující žádný přestup.
- Jednoduchá neintegrováná papírová jízdenka umožňující přestup mezi železničními spoji jednoho dopravce.
- Jednoduchá částečně integrovaná papírová jízdenka s QR kódem, která je přestupní mezi všemi železničními dopravci v IDS IREDO.
- Jednoduchá neintegrováná papírová jízdenka pro jízdu ze zastávky prvního autobusového spoje do zastávky návazného spoje, který je uskutečňován stejným vozem.
- Jednoduchá integrovaná jízdenka na kartě IREDO.
- Integrovaná časová síťová jízdenka na kartě IREDO.
- Integrovaná časová vícedenní jízdenka na kartě IREDO.
- Průkaz opravňující cestujícího k přepravě.
- Služební průkaz kontrolora provozních standardů při provádění své činnosti (u Českých drah neplatí jako jízdní doklad).
- Jízdní doklad dle tarifu dopravce (v případě, že je nástupní, nebo cílová stanice (či obě) mimo území IDS IREDO).

2.4 MHD v IDS IREDO

Do IDS IREDO jsou dle OREDO (©2020f) zařazeny následující MHD:

- MHD Dvůr Králové nad Labem
- MHD Chrudim
- MHD Moravská Třebová
- MHD Náchod
- MHD Přelouč
- MHD Rychnov nad Kněžnou
- MHD Týniště nad Orlicí
- MHD Vrchlabí

2.5 Bezkontaktní čipová karta IREDO

BČK IREDO je v platnosti od 1. září 2013. Existují dva typy a to osobní, nebo anonymní BČK IREDO. Osobní BČK IREDO slouží k nahrání jízdních dokladů na 7, 30, nebo 90 dní a papírová jízdenka se v tomto případě vůbec nevydává (OREDO, ©2020a). Zdroj dále zmiňuje

přestupní jízdenky, které jsou vydávány jen v elektronické formě na kartu IREDO. Při zakoupení jízdního dokladu, je mu zároveň vystaven doklad o zaplacení, pomocí kterého je možné vyřídit pozdější reklamaci. Na osobní kartě jsou zapsány údaje o vlastníkovi karty, a naopak na anonymní kartě nejsou žádné osobní údaje. Pro kontrolu jízdního dokladu na kartě IREDO slouží terminál řidiče autobusu, vlakového průvodčího, nebo revizora. Dále slouží BČK IREDO jako elektronická peněženka k placení jízdného. BČK IREDO stojí 150 Kč, a to jak osobní, tak anonymní.

2.5.1 Vydání karty

Osoba, která chce kartu IREDO, musí podat žádost na kontaktních místech IDS IREDO, nebo lze žádost vyřídit i na pokladnách Českých drah (dále jen ČD), v Královehradeckém i Pardubickém kraji, nebo online na stránkách společnosti OREDO s.r.o. (OREDO, ©2020a). Osoba žádající o vydání karty IREDO musí předložit občanský průkaz (dále jen OP), či rodný list. V případě, že je žadateli méně než 15 let a nemá vlastní OP, tak musí být předložen OP zákonného zástupce, je-li v něm žadatel zapsán. K žádosti o osobní kartu IREDO musí být přidána fotografie o rozměrech 35 x 45 mm. BČK IREDO je následně vystavena do dvou týdnů od podání žádosti.

2.5.2 Platnost karty

Karta je platná 6 let od založení a datum platnosti karty IREDO se udává na zadní straně karty. Pokud vyprší platnost a osoba má zájem o novou kartu, tak provede žádost a odevzdá starou kartu. V případě, že zájem o novou kartu nemá, tak pouze odevzdá tu starou a může zažádat o vyplacení peněz, které na ni byly nahané. Odevzdané karty musí být dopraveny společnosti OREDO s.r.o., která zodpovídá za likvidaci karet a osobních údajů jejich vlastníků (OREDO, ©2020b).

2.5.3 BČK IREDO + In Karta

Pokud je osoba vlastníkem In Karty od ČD, tak si může zažádat o nahrání aplikace IREDO na tuto kartu zdarma u pokladen ČD (OREDO, ©2020c). Zdroji dále uvádí, že aplikaci IREDO na In Kartě lze využít pouze pro vícedenní jízdní doklady IREDO, a to pro jízdné základní, do 18 let, nebo studentské od 18 do 26 let. Naopak aplikaci IREDO nelze využít pro tarif jízdného ZTP, ZTP/P a Osoba 65+. Dále lze využít In Kartu jako elektronickou peněženku, ale platit se s ní mohou jen jízdní doklady v tarifu Českých drah, nikoliv jízdní doklady IREDO.

Tato „spolupráce“ karet je možná i opačným způsobem. Tudíž jestliže má osoba kartu IREDO, může bezplatně požádat u pokladen ČD o nahrání aplikace In Karta na kartu IREDO

(OREDO, ©2020c). Zdroj dále zmiňuje, že pro cestujícího to znamená benefit, pokud cestuje ve vlaku ČD, má totiž možnost využít jízdné stanovené zvoleným tarifem ČD, např. IN 25, IN 50 atd. Cestující může kartu IREDO využít jako elektronickou peněženku, ale je mu to umožněno jen na zaplacení jízdenky tarifu IREDO, nikoliv na jízdenky tarifu ČD, které je nutné zaplatit hotově.

2.6 Mobilní aplikace IDS IREDO

Tato aplikace existuje i ve verzi pro počítač, nikoliv jen pro mobilní telefon. Stáhnout ji lze do mobilních telefonů s operačním systémem Android, nebo iOS. Aplikace umožňuje vyhledání jízdní řádů, sledování pohybu autobusů, či vlaků, nebo například informaci o aktuálním zpoždění spoje. Dále lze vyhledat určitou zastávku a podívat se na odjezdy z této zastávky. Aplikace uživateli umožňuje přidat si spoj do záložky „Oblíbené“. V tomto případě, pokud cestující využívá nějaký spoj opakovaně, nemusí spoj znovu hledat, ale pouze se podívá do dané záložky a zjistí aktuální informace.

2.7 Analýza tarifu Pražské integrované dopravy (PID)

Dále je analyzován tarif Pražské integrované dopravy. Tento tarif byl vybrán, protože PID patří mezi první IDS na území ČR a funguje v největším městě ČR. Zároveň je IDS v Praze na vysoké úrovni a některé poznatky by mohly být využity v IDS IREDO. PID je zaměřena na MHD, a to zejména na kolejovou dopravu, ale samozřejmě je zastoupena i autobusová doprava.

2.7.1 Kategorie cestujících

PID (©2020a) rozlišuje následující kategorie cestujících:

- **Děti do 6 let.**
- **Děti od 6 do 15 let.**
- **Junioři od 15 do 18 let a studenti od 18 do 26 let.**
- **Dospělí od 18 do 65 let.**
- **Senioři od 60 do 65 let** (na území Prahy poloviční jízdné).
- **Senioři od 65 do 70 let.**
- **Senioři od 70 let.**
- **Osoby ZTP, ZTP/P**, tj. kategorie cestujících, kteří mají nějaké zdravotní postižení a dle zvláštních předpisů jsou jim udělovány určité výhody.
- **Doprovod dítěte do 3 let**, tato osoba má právo využít kteroukoliv linku na území Prahy zdarma, po předložení jednoho z těchto dokladů: průkaz PID „Dítě do 3 let“, občanský

průkaz, nebo cestovní pas dítěte. Výjimkou jsou vlaky, ve kterých přeprava zdarma neplatí.

- **Občan v hmotné nouzi**, to je například invalida třetího stupně, senior pobírající sociální dávky z důvodu hmotné nouze, nebo senior pobírající invalidní důchod místo starobního důchodu. Tito lidé mají nárok na cestování na území Prahy za zvýhodněné jízdné po předložení průkazky PID pro občana v hmotné nouzi.

2.7.2 Tarifní pásma

Území Prahy je rozděleno na pásma P, 0, B. Tarifní pásma PID na území Prahy jsou zobrazené na obrázku v příloze E této práce. Středočeský kraj je rozdělen na pásma 1 až 9 (PID, ©2020d), což je zobrazeno na obrázku v příloze F této práce. Zdroj zmiňuje, že území Prahy lze chápat jako kompaktní tarifní oblast, ale jednotlivá pásma Prahy mají velkou roli při cestování na území Prahy + Regionu.

PID (©2020d) rozděluje pásma následovně:

- **Pásmo P** (bráno jako dvě tarifní pásma) – obsahuje všechny linky metra, tramvají, městských autobusů, přívozů, lanovou dráhu na Petřín a určité železniční stanice i zastávky v centru.
- **Pásmo 0** – obsahuje dojezdové části příměstských autobusových linek a určité železniční stanice i zastávky v okolí centra.
- **Pásmo B** – obsahuje části příměstských autobusových linek a určité železniční stanice i zastávky na okraji města.
- **Pásma 1-9** – obsahují stanice i zastávky příměstských autobusových linek a vlaků PID. Rozlišení toho, do kterého pásma stanice či zastávka patří, je určeno dle jízdního řádu jednotlivých linek.

Pásmování v Praze je provedeno podle jednotlivých linek (nikoliv územně), takže zastávka může být pro jednu linku v jiném pásmu než pro linku druhou (PID, ©2020d). Zdroj dále zmiňuje, že na území Regionu (Středočeský kraj) je pásmování územní, ale zřídka se může stát, že je zastávka také ve více pásmech a při téhle situaci se musí cestující rozhodnout, které pásmo je pro něj lepší.

2.7.3 Krátkodobé jízdné

Krátkodobé jízdné je nutné rozlišit na dvě skupiny. První je jízdné na území Prahy a druhé na území Prahy + Regionu (Středočeský kraj).

Jednoduché jízdné na území Prahy je platné na všech linkách PID, vyjma linky AE (dále jen Airport Express), která má speciální jednorázové jízdné (PID, ©2020b). Zdroj uvádí, že platnost jízdenky omezuje jen čas a cestující může libovolně přestupovat. Jsou ve variantách na 30 minut, 90 minut, 24 hodin a 72 hodin. Jízdenku je možné zakoupit pro dospělou osobu (v tomto případě od 15 do 70 let), pro dítě (od 6 do 15 let) a pro seniora s průkazkou PID (od 60 do 70 let). Ceník jednoduchého jízdného na území Prahy je součástí práce jako příloha G. Dítě ve věku od 6 do 10 let má přepravu zdarma, za předpokladu, že se prokáže některým z příslušných dokladů např. osobním průkazem s fotografií, průkazkou PID, žákovským průkazem atd. (PID, ©2020a). Pokud se takovým dokladem neprokáže, musí zaplatit jízdné „Dítě“. Dále je uvedeno, že děti od 10 do 15 let mají přepravu také zdarma, pokud se prokáží čipovou kartou registrovanou v systému PID Lítačka, nebo průkazem PID. Pokud se neprokáže jedním z těchto dokladů, tak má možnost se prokázat jiným dokladem s uvedeným věkem, ale musí zaplatit jízdné „Dítě“ a v případě, že nemá žádný doklad, musí zaplatit jízdné „Dospělý“ (PID, ©2020a). Pro děti od 6 do 15 let ani pro seniory od 60 do 70 let není k dispozici varianta na 72 hodin. Děti do 6 let mají jízdné zdarma, ale musí být v doprovodu osoby starší 10 let (PID, ©2020a).

Jednoduché jízdné na území Prahy + Regionu je také platné na všech linkách PID, kromě linky AE a dalších výjimek, které jsou vždy označeny (PID, ©2020c). Ve zdroji je zmíněna platnost jízdenky, která je ovlivněna časem a počtem pásem. Jízdenku lze zakoupit jako „Plnocennou“ (osoby od 18 do 65 let), nebo jako „Zvýhodněná“ (děti od 6 do 15 let, studenti od 18 do 26 let a senioři nad 65 let), což je jízdné se slevou 75 %, za předpokladu, že má osoba příslušný doklad k potvrzení práva na slevu. Děti od 6 do 15 let nemusejí předkládat žádný doklad pro prokázání věku, ale u dítěte od 10 do 15 let může být požadován doklad v případě nějakých pochybností (PID, ©2020a). Zdroj dále uvádí, že osoby z kategorie junior od 15 do 18 let i student od 18 do 26 let mají nárok na jízdné se slevou 75 %, ale junior musí prokázat věk např. občanským průkazem, pasem, žákovským průkazem atd. a student musí prokázat status studenta např. průkazem ISIC, žákovským průkazem či kartou atd. (PID, ©2020a). Senioři od 65 let mají také nárok na slevu 75 % po předložení občanského průkazu, či pasu (PID, ©2020a). Ceník jednoduchého jízdného na území Prahy + Regionu je přílohou H této práce. Zdarma má právo cestovat dítě do 6 let v doprovodu osoby starší 10 let, senior starší 70 let (potřeba občanský průkaz) a osoby ZTP či ZTP/P (potřeba průkaz).

2.7.4 Dlouhodobé jízdné

Dlouhodobé jízdné, stejně jako krátkodobé, je rozděleno na jízdné na území Prahy a jízdné na území Prahy + Regionu.

Dlouhodobé jízdné na území Prahy je také, jako krátkodobé, platné pro všechny linky, kromě AE (PID, ©2020b). Dlouhodobé jízdné je možné si předplatit na měsíc, čtvrtletí, 5 měsíců, nebo 1 rok. Pokud si chce cestující pořídit dlouhodobé jízdné, tak musí mít čipovou kartu (Lítačku), nebo průkazku PID (PID, ©2020b). Tyto jízdenky lze koupit pro dospělé osobu od 18 do 60 let, juniora od 15 do 18 let, studenta od 18 do 26 let, nebo pro seniora od 60 do 65 let. Osoba, která chce zakoupit jednu ze zvýhodněných variant, musí mít k dispozici jeden z potřebných dokladů (stejně jako u krátkodobého jízdného). Děti do 15 let a senioři nad 65 let mají dopravu zdarma, za stejných podmínek jako u krátkodobého jízdného. Předplatné jízdné může být přenosné i nepřenosné. Ceník dlouhodobého nepřenosného jízdného pro území Prahy je přílohou Ch a ceník dlouhodobého přenosného jízdného pro území Prahy přílohou I této práce. Možnost pořízení přenosného jízdného je pouze na území Prahy, a nikoliv v Regionu (PID, ©2020e).

V případě nepřenosného jízdného jde o jízdné pro jednu určitou osobu, která musí, v případě zájmu o něj, poskytnout osobní údaje spolu s fotografií (PID, ©2020e).

Naopak u přenosného jízdného nejsou uvedeny žádné osobní údaje ani fotografie a může být využíváno více lidmi (ovšem ne v jeden okamžik), nebo osobou, která nechce podat osobní údaje (PID, ©2020e). Zdroj dále zmiňuje, že přenosné jízdné je dražší než nepřenosné jízdné.

Dlouhodobé jízdné je platné pouze na území Regionu mimo Prahu, na rozdíl od krátkodobého (jednoduchého) jízdného, které platí pro území Prahy + Regionu. Předplacené jízdenky mají platnost v příměstských autobusech a vlacích, které patří do IDS PID (PID, 2020c). Jízdenky jsou „Plnocenné“ (osoby od 18 do 65 let), nebo „Zvýhodněné“ (děti od 6 do 18 let, studenti do 26 let a senioři od 65 do 70 let) a jejich cenu ovlivňuje časová platnost spolu s počtem pásem, pro které je jízdenka určena. Časová platnost může být měsíc, čtvrtletí, nebo rok. Ceník dlouhodobého plnocenného jízdného pro území REGIONU je přílohou J a ceník dlouhodobého zvýhodněného jízdného pro území REGIONU přílohou K této práce. Zdarma má právo cestovat, stejně jako u krátkodobého jízdného, dítě do 6 let v doprovodu osoby starší 10 let, senior starší 70 let a osoby ZTP či ZTP/P. Nárok na zvýhodněné jízdné, či jízdné zdarma musí daná osoba prokázat jedním z dokladů (stejně jako u krátkodobého jízdného).

2.7.5 Přeprava zavazadel, psů a jízdních kol

Přeprava zavazadel a psů v metru, tramvajích, autobusech, na lanové dráze a na přívozech je prováděna podle smluvních přepravních podmínek PID a přeprava ve vlacích PID dle smluvních přepravních podmínek jednotlivých dopravců (PID, ©2020f).

Zavazadlo, za které se musí zaplatit, je takové zavazadlo, které přesáhne rozměry 25x45x70 cm. Cena přepravy je 16 Kč pro území Prahy i pro Region a ve vlacích je cena dle dopravce. Pro zaplacení této částky je potřeba zakoupit 16korunovou jízdenku, která má stejnou platnost jako jízdenka cestujícího (PID, ©2020f). Zdroj uvádí, že v případě, kdy má cestující vícedenní jízdenku, má právo na přepravu jednoho zavazadla/psa (podléhající platbě) zdarma (kromě vlaků PID). Zavazadla (včetně boxů na zvířata), která mají velikost do stanoveného rozměru, jsou přepravována zdarma.

Pes může být přepravován v boxu, nebo na vodítku s náhubkem. Jízdné pro psa na území Prahy je zdarma, pouze ve vlacích je nutné zaplatit 16 Kč (pokud má cestující doklad PID) (PID, ©2020f). Dále zdroj uvádí, že přeprava psa na území Regionu je zdarma, pokud je v boxu (rozměr do 25x45x70 cm), nebo když má cestující jízdenku na 24 hodin a více (mimo vlaky). Jestliže je box větší, nebo cestující nemá jízdenku na 24 hodin a více, tak je jízdné pro psa stanoveno na 16 Kč (PID, ©2020f). Následně je ve zdroji zmíněno, že přeprava ostatních zvířat může probíhat pouze v boxu, a to do rozměru 25x45x70 cm zdarma a při větším rozměru za 16 Kč.

Jízdní kola na území Prahy jsou přepravována zdarma a je to povoleno v metru, vlacích, vybraných tramvajích a autobusové lince 147 (PID, ©2020ch). Zdroj dále uvádí přepravu jízdních kol v regionu, kde je lze přepravovat za poplatek, a to jedině v cyklobusu (16 Kč), nebo vlacích (dle dopravce).

2.7.6 SMS jízdenka

Pro možnost zakoupení jízdenky přes SMS je potřeba, aby cestující měl povolené Premium SMS u operátora a byl na místě s mobilním signálem (Dopravní podnik hlavního města Prahy, ©2020). Zdroj dále zdůrazňuje, že SMS jízdenka je platná jen v pásmu P (nikoliv v pásmu 0 a B ani ve vlacích PID) a je přestupní. Princip zakoupení spočívá v zaslání určitého textu na telefonní číslo 902 06 a poté přijetí SMS. Následně už může cestující nastoupit do dopravního prostředku. Ceník SMS jízdného pro MHD na území Prahy je přílohou L této práce.

2.7.7 Karta Lítačka

Karta Lítačka je čipová karta, která je v platnosti od 1. března 2016 a průběžně dochází k jejím dalším inovacím. Lítačka slouží primárně jako průkaz v Pražské MHD a dále ji lze

používat jako průkaz v Městské knihovně v Praze (Magistrát hlavního města Prahy, ©2020). Dále lze Lítačku použít jako kartu pro nabíjení elektromobilu u dobíjecích stanic PRE Point (PID lítačka, nedatováno). Lítačka může být osobní či anonymní. Na osobní kartě jsou uvedeny osobní údaje s fotografií vlastníka, který jediný může tuto kartu využívat (Magistrát hlavního města Prahy, ©2020). Zdroj dále uvádí, že na anonymní kartě se žádné údaje neuvádí a tím pádem je přenosná, tzn. může ji využívat více lidí, ale ne současně. Pokud by cestující nechtěl Lítačku (např. z důvodu vlastnictví již mnoha jiných karet), tak může využít jako nosič jízdenky svou platební kartu či In Kartu ČD (PID lítačka, 2018). Ani na jedné z karet nebudou nahrány údaje o jízdě, protože ty se spolu s fotografií nahrávají do systému PID lítačka a zobrazí se revizorovi po načtení karty na čtecím zařízení (PID lítačka, 2018).

2.7.8 Mobilní aplikace PID Lítačka

Tuto aplikaci lze stáhnout na mobilní telefon s operačním systémem Android, nebo iOS. V aplikaci mají uživatelé možnost zakoupení jednotlivých jízdních dokladů PID a potřebují k tomu mobilní telefon a platební kartu (PID, ©2020g). Zdroj uvádí, že při tomto zakoupení jízdenky nevzniká žádná přírážka a jízdenky jsou platné na celém území Prahy i Středočeského kraje. Přímo v aplikaci uživatel vidí, jaké má zakoupené krátkodobé i dlouhodobé jízdenky. Aplikace dále nabízí a zobrazuje jízdní řády, aktuální zpoždění, blízké odjezdy ze zadané zastávky, záložku „Oblíbené“, záložku „Historie“, mapu parkovišť spolu s kapacitou a volnými místy, mapu prodejných míst, mapu všech zastávek, aktuality PID, změny v dopravě atd.

2.7.9 Pokuty a přírážky

Pokuty a přírážky uvedené v tabulce 2 musí cestující uhradit v případě nedodržení pravidel, nebo SPP PID. Cestující má možnost je uhradit na místě, nebo do 15 dnů v doplňkové pokladně, přičemž pokud to neudělá, tak jsou předány inkasní společnosti k vymáhání (PID, ©2020h).

Tabulka 2 Pokuty a přírážky v PID

1. Při neprokázání se platným jízdním dokladem – základní přírážka - v případě, že je zaplácena na místě, nebo do 15 dnů od kontroly	1500 Kč 800 Kč
2. Za znečištění, poškození vozidla či zařízení dopravce, ohrožení bezpečnosti, plynulosti, nebo jiné porušení SPP PID	400 Kč
3. Při nezaplacení jízdného za zavazadlo či psa – základní přírážka - v případě, že je zaplácena na místě, nebo do 15 dnů od kontroly	200 Kč 100 Kč
4. Při zapomenutí časové jízdenky	50 Kč

Zdroj: Zpracováno dle PID (©2020h)

2.8 Analýza tarifu IDS Jihomoravského kraje

Druhým vybraným tarifem je tarif IDS Jihomoravského kraje, který byl vybrán, protože nabízí zajímavé možnosti, jako například univerzální jízdné, nebo časové jízdné na rok. Organizátorem IDS v Jihomoravském kraji je akciová společnost KORDIS JKM, a.s. Tarif IDS JMK se vztahuje na tramvaje, trolejbusy, autobusy, osobní i spěšné vlaky a určité rychlíky, které jezdí v úsecích spadajících do tarifu (IDS JMK, 2020a).

2.8.1 Kategorie cestujících

IDS JMK (nedatováno d) rozděluje kategorie cestujících na následující:

- **Děti do 6 let.**
- **Děti od 6 do 15 let.**
- **Mládež od 15 do 18 let.**
- **Studenti do 26 let.**
- **Základní** (ty osoby, které nemají, nebo nedokáží prokázat nárok na slevu)
- **Důchodci do 65 let.**
- **Důchodci od 65 do 70 let.**
- **Důchodci od 70 let.**
- **Osoby ZTP, ZTP/P.**

2.8.2 Tarifní zóny

Zóny v IDS JMK jsou rozděleny na vnitřní zóny a vnější zóny. Mezi vnitřní patří pouze zóny 100 a 101, které pokrývají území města Brno, a každá vnější zóna obsahuje několik obcí, nebo velké město (IDS JMK, nedatováno b). Mapa zobrazující zóny v IDS JMK je součástí práce jako příloha M. Počet zón, pro které je jízdenka určena, ovlivňuje spolu s časovou platností cenu jízdného. V IDS JMK existují i tzv. úseky. IDS JMK (nedatováno d, s. 3) uvádí, že úsek je „*soubor zastávek ležící na trase jedné nebo více linek.*“ IDS JMK má v nabídce jízdenku na jeden, nebo dva úseky.

2.8.3 Univerzální jízdné

Univerzální jízdenka má 24 polí, které cestující postupně využívá (IDS JMK nedatováno e). Ve zdroji je uvedeno, že cena základní univerzální jízdenky je 156 Kč a zlevněné univerzální jízdenky 39 Kč. Zdroj dále uvádí, že cestující, který ji chce využívat, musí vědět, přes kolik zón cestuje (pro kolik zón jízdenku potřebuje), a podle tabulky na jízdence zjistit, kolika polím to odpovídá. Tento počet polí musí cestující odpočítat na volných polích jízdenky a poslední z nich nechat označit. Univerzální jízdenky mají v tabulce uvedenou zónovou

platnost a příslušnou časovou platnost, přičemž při cestování přes více než 10 zón si cestující musí vždy označit 12. pole. V případě, že by na jízdence již nebyl potřebný počet polí, je možné si koupit novou, na staré označit poslední pole a na nové dopočítat chybějící počet polí a poté označit. Univerzální jízdenky lze koupit na pokladnách ČD, na prodejních místech dopravního podniku města Brna, v prodejnách některých dopravců a v některých trafikách (IDS JMK, nedatováno c).

2.8.4 Turistické jednodenní jízdné

Jednodenní jízdenky slouží k volnému cestování po území IDS JMK (IDS JMK, nedatováno c). Tyto jízdenky existují ve třech variantách. První varianta je platná v zónách 100 a 101, což znamená město Brno. Druhá varianta je naopak platná pro všechny ostatní zóny, tudíž mimo město Brno. Třetí varianta platí na celém území IDS JMK. Ceník turistického jednodenního jízdního je přílohou O této práce. Pokud je nepracovní den, tak na jednu jednodenní jízdenku mohou cestovat dvě osoby, kterým je více než 15 let a v doprovodu mohou mít až tři osoby do 15 let (IDS JMK, nedatováno c). Zdroj dále zmiňuje, kde se jednodenní turistické jízdenky dají koupit, a to na pokladnách ČD, v automatech na jízdenky, nebo u řidičů regionálních autobusů.

2.8.5 Jednorázové jízdné

Jednorázové jízdenky jsou nepřestupní, přestupní, univerzální, nebo prodávané u řidiče a lze je zakoupit jako „Základní“ (bez nároku na slevu), „Zlevněné A“ (dítě do 15 let, studenti do 26 let, důchodci nad 65 let, osoby ZTP, ZTP/P, pes, zavazadlo), nebo „Zlevněné B“ (osoby do 18 let, studenti do 26 let, důchodci nad 65 let) (IDS JMK, 2020a). Zdroj dále uvádí, že jízdenky „Zlevněné A“ nelze použít pro cestování se začátkem a koncem jízdy v zónách 100 a 101, linkou 1 až 99. Pro cestování všemi linkami slouží jízdenky „Zlevněné B“.

Nepřestupní jízdenky existují pro 1 úsek, 2 úseky, 2 zastávky ve vlaku, nebo pro 2 zóny na 10 minut. Úsekové jízdenky neplatí v zónách 100 a 101 (IDS JMK, 2020a). Ve zdroji je dále zmíněno, že jízdenka pro 2 zastávky ve vlaku platí v jedné, či dvou zónách na 30 minut a jízdenka pro 2 zóny na 10 minut je platná pouze v autobusech (všechny zóny kromě 100, 101 a 575).

Přestupní jízdenky lze zakoupit pro 2 až 10 zón (při více než 10 zónách už je jízdenka neomezená) a každé variantě přísluší určitá časová platnost, přičemž maximální je 180 minut. Speciální přestupní jízdenkou je doplatek za 1 zónu, který se využívá při kombinaci jízdních dokladů (IDS JMK, 2020a).

Jízdenky prodávané u řidiče lze zakoupit jako „Základní“ s platností na 2 zóny a 15 minut s možností přestupu, nebo jako „Zlevněné“ (pouze pro děti od 6 do 15 let, držitele zvláštního ročního kupónu, zavazadla, psy) s platností na 3 zóny a 90 minut s možností přestupu (IDS JMK, 2020a).

Univerzální jízdenky jsou popsány v kapitole 2.7.3. Celý ceník jednorázového jízdného v IDS JMK je přílohou P této práce.

2.8.6 Předplatné jízdné

Tarif IDS JMK nabízí předplatné jízdenky, které mohou být nepřenositelné či přenosné. Nepřenositelné jízdné je rozděleno na cestování po Brně a cestování mimo Brno, přičemž časová platnost jízdenek pro obě možnosti je měsíc, čtvrtletí, nebo rok (IDS JMK, 2020a).

Předplatné jízdenky pro cestování po Brně lze zakoupit pro kategorie „Základní“, „Děti od 6 do 15 let“, „Děti od 15 do 18 let a studenti do 26 let“, „Důchodci do 65 let“, nebo pro „Osoby od 65 do 70 let“ (IDS JMK, 2020a). Zdroj dále uvádí, že zónová platnost jízdenek může být pro zóny 100 a 101, nebo pro zóny 100 a 101 + až 8 zón, případně bez omezení pro úplně všechny zóny IDS JMK. Ceník předplatného jízdného v IDS JMK pro území Brna je součástí práce jako příloha Q.

Předplatné jízdenky pro cestování mimo Brno lze zakoupit pro kategorie „Základní“, „Děti od 6 do 18 let, studenti do 26 let a osoby nad 65 let“, nebo pro „Důchodci do 65 let“ (IDS JMK, 2020a). Ve zdroji je zmíněno, že jízdenka může mít zónovou platnost až 10 zón, nebo úsekovou platnost pro 1, či 2 úseky a dále má cestující možnost si k jízdence přikoupit kupón na 1 zónu mimo Brno, nebo kupón pro jakoukoliv 1 zónu. Ceník předplatného jízdného v IDS JMK pro území mimo Brno je součástí práce jako příloha R.

IDS JMK nabízí také zvláštní předplatné roční jízdenky s platností v zónách 100 a 101 pro kategorie „Důchodci do 70 let“, „Děti od 6 do 10 let“, „Osoby starší 70 let“, nebo „Doprovod dítěte do 3 let“ a s platností pro všechny zóny pro kategorie „Doprovod dítěte do 3 let“, „Osoby starší 70 let“, nebo „Osoby ZTP, ZTP/P“ (IDS JMK, 2020a). Ceník zvláštního ročního předplatného v IDS JMK je přílohou S této práce.

Zdroj IDS JMK (nedatováno a) uvádí, že přenosné jízdenky lze zakoupit jako „Základní“, nebo „Zlevněné“ a mohou mít platnost:

- Jednodenní pro všechny zóny, všechny zóny kromě 100 a 101, vybrané zóny, nebo pro zóny 100 a 101.
- Třídenní pro vybrané zóny.
- Pětidenní pro všechny zóny, nebo pro zóny 100 a 101.

- Čtrnáctidenní pro zóny 100 a 101.
- Měsíční pro zóny 100 a 101.

Ceník přenosného předplatného jízdného v IDS JMK je součástí této práce jako příloha T.

Nárok na zvýhodněné, či zlevněné jízdné je potřeba doložit patřičnými doklady podle kategorie.

2.8.7 Přeprava zavazadel, psů a jízdních kol

Zavazadla, která jsou v IDS JMK přepravována zdarma nesmí přesáhnout rozměry 20 x 30 x 50 cm, nebo 100 x 80 x 5 cm, nebo u válce délku 150 cm a průměr 10 cm (IDS JMK, 2020a). Dále lze zdarma přepravovat kočárek, box s malým zvířetem, lyže, sánky, koloběžku atp. Pokud zavazadlo přesáhne uvedený rozměr, tak musí být zaplacená jednorázová či univerzální jízdenka „Zlevněná A“, nebo předplacená přenosná jízdenka „Zlevněná“, jejichž ceny jsou stanoveny v ceníku tarifu (IDS JMK, 2020b).

Přeprava psa, který není v boxu, je zpoplatněna (mimo vodící/asistenční psy) a cestující musí zaplatit jednorázovou jízdenku z kategorie „Zlevněné A“, nebo předplacenou přenosnou jízdenku kategorie „Zlevněné“ (IDS JMK, 2020b). Zdroj uvádí ještě možnost využití univerzální „Zlevněné“ jízdenky, kterou musí cestující označit stejně jako svou jízdenku.

Pro přepravu jízdního kola je potřeba zaplatit jednodenní jízdenku v ceně 70 Kč s platností pro všechny zóny, nebo využít univerzální jízdenku kategorie „Zlevněné A“ (IDS JMK, 2020b). Ve zdroji je zmíněno, že pro přepravu jízdního kola lze využít i SMS jízdenku, či zakoupit jízdenku v aplikaci IDS JMK POSEIDON.

2.8.8 SMS jízdenky

Tarif IDS JMK nabízí možnost SMS jízdenek pouze v zónách 100 a 101 (město Brno). Cestující si jí může zakoupit jako „Základní“, což je jediná možná varianta. Časová platnost SMS jízdenek je 20 minut, 45 minut, nebo 24 hodin a nejsou platné ve vlacích. Ceník SMS jízdného v IDS JMK pro území Brna je přílohou U této práce.

2.8.9 Čipové karty v IDS JMK

Čipové karty v IDS JMK mohou sloužit jako elektronická peněženka, ale pouze u dopravce, který kartu vystavil (IDS JMK, 2020a). Zdroj uvádí další využití čipových karet, a to jako nosič vícedenního jízdného, které pro určité zóny existuje pouze v elektronické

podobě. Dále lze čipové karty využít k prokázání nároku na přepravu zdarma, ale opět pouze pro některé zóny.

2.8.10 Mobilní aplikace IDS JMK POSEIDON

Aplikaci lze stáhnout do mobilního telefonu, který má operační systém Android, iOS, nebo Windows (pouze starší verze aplikace). V aplikaci IDS JMK POSEIDON uživatel může nahlédnout do jízdních řádů, najít konkrétní spoj, zkontrolovat zpoždění, zjistit cenu jízdného, zjistit přes jaké zóny spoj jede, najít konkrétní zastávku a zobrazit nejbližší odjezdy atd. Hlavní výhodou je možnost založení účtu a zakoupení peněžitě zvýhodněné jízdenky přímo v aplikaci (IDS JMK, nedatováno d). Pokud cestující využívá nějaký spoj opakovaně, může si jej přidat do sekce Oblíbené a ušetřit tak čas při příštím hledání.

2.9 Dotazníkové šetření tarifu IDS IREDO

Tato kapitola je věnována dotazníku, který se týká tarifu IDS IREDO. Otázky byly zaměřeny na využívání veřejné hromadné dopravy, využívání tarifu, webových stránek a aplikace IDS IREDO. Dotazník byl vzhledem k situaci a nouzovému stavu v ČR k dispozici pouze online ve dnech od 23. března 2020 do 27. března 2020 a vyplnilo ho 209 respondentů. Celý dotazník je součástí práce jako příloha V.

2.9.1 Využívání veřejné hromadné dopravy

První otázka byla zaměřena na to, zda respondenti někdy využili veřejnou hromadnou dopravu (VHD) na území Královéhradeckého, či Pardubického kraje (území IREDO). ANO odpovědělo 192 (91,9 %) respondentů, a naopak NE odpovědělo 17 (8,1 %) respondentů.

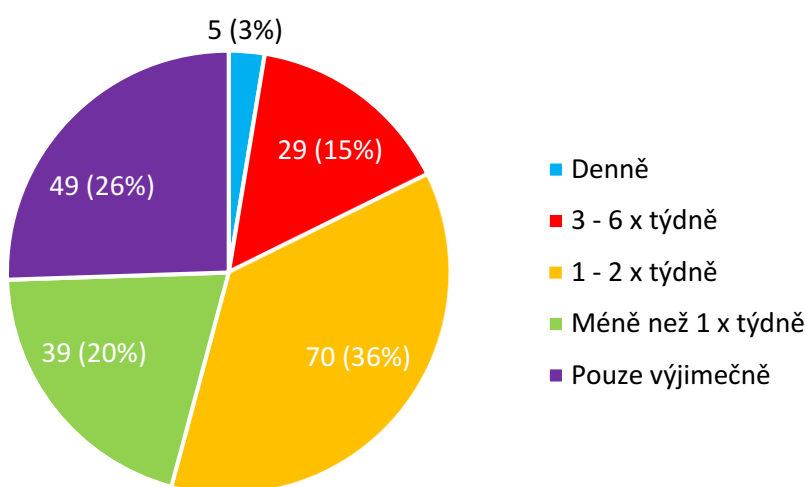
Pokud respondent zvolil NE (tudíž nikdy nevyužil), tak byl přesměrován na otázku, co by jej přilákalo k využívání veřejné hromadné dopravy. Tato otázka byla dobrovolná a otevřená (vlastní odpověď respondenta), ale i přesto na ní odpovědělo 14 respondentů ze 17, a to následovně:

- 5 respondentů uvedlo, že neexistuje nic, co by je přilákalo k využívání VHD.
- 3 respondenti uvedli, že by je k využívání VHD přilákalo více spojů z vesnic do zaměstnání, či do měst.
- 3 respondenti uvedli, že by je využívání VHD přilákalo jízdné zdarma.
- 2 respondenti uvedli, že by je přilákalo k využívání VHD (resp. že by začali využívat VHD), pokud by nevlastnili auto.

- 1 respondent uvedl, že neexistuje nic, co by ho přilákalo k využívání VHD v aktuální situaci, a to především z důvodu nemoci COVID – 19.

Po této otázce byl dotazník ukončen, protože následující otázky jsou určeny respondentům, kteří alespoň jednou VHD na území IREDO využili.

V případě, že respondent odpověděl na první otázku ANO, tak se dostal na otázku, která zjišťovala, jak často respondent využívá VHD na území IREDO. K této otázce se dostalo 192 respondentů. Celkem bylo 5 možností, z kterých musela být vybrána pouze 1, a spolu s odpověďmi jsou zobrazeny na obrázku číslo 2.



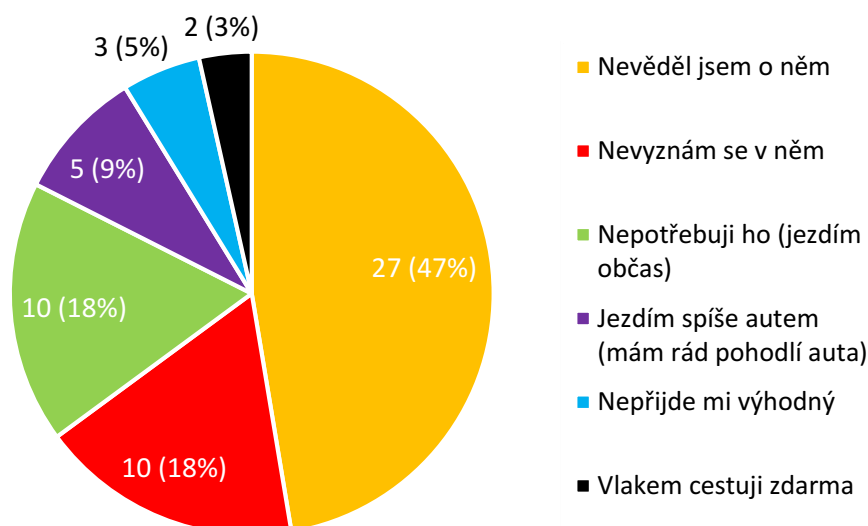
Obrázek 2 Využívání veřejné hromadné dopravy (autor)

Další otázka se ptala na to, v jakém kraji respondent bydlí, zda v Královéhradeckém, Pardubickém, nebo jiném. Cílem bylo zjistit, kolik z lidí využívajících VHD na území IREDO na tomto území také bydlí a kolik lidí jsou např. turisté, studenti atd. Na území IREDO bydlí 150 respondentů (78,1 %) resp. 95 (49,5 %) z nich v Pardubickém kraji a 55 (28,6 %) v Královéhradeckém kraji. Poslední možnost, že bydlí v jiném kraji, uvedlo 42 (21,9 %) respondentů.

2.9.2 Využívání tarifu IDS IREDO

První otázka týkající se tarifu IDS IREDO byla zaměřena na to, zda ho respondent někdy využil. 133 (69,3 %) respondentů odpovědělo ANO a 59 (30,7 %) odpovědělo NE.

Když respondent odpověděl NE, tak byl dotazován, z jakého důvodu ho nikdy nevyužil. Možnost NE uvedlo 59 dotazovaných a na tuto otázku, která byla dobrovolná, odpovědělo 57 z nich. Celkem byly 4 možnosti odpovědi. První tři byly předepsané a čtvrtá byla možnost *jiný důvod*, kde měl respondent možnost volné odpovědi. Po této otázce byl dotazník ukončen, protože následující otázky byly určeny respondentům, kteří tarif IDS IREDO alespoň jednou využili. Výsledky této otázky zobrazuje obrázek číslo 3.



Obrázek 3 Důvody nevyužití tarifu IDS IREDO (autor)

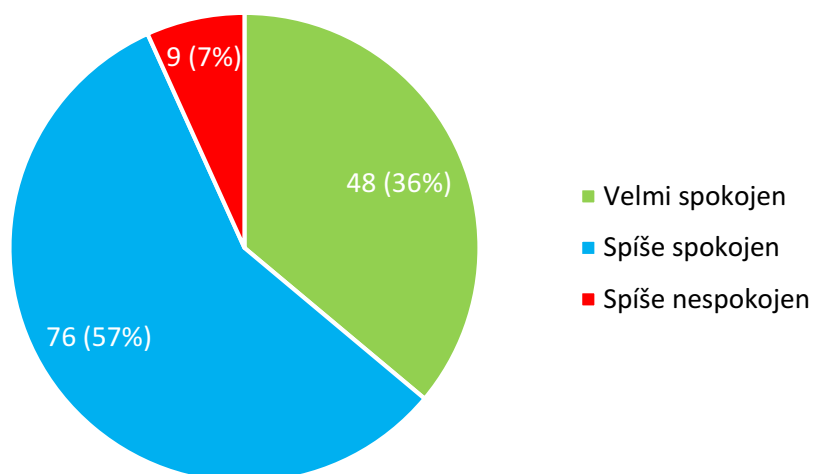
Respondenti, kteří odpověděli ANO, byli tázáni, jaký typ jízdenek v tarifu IDS IREDO využili. Možné odpovědi byly pouze dvě, a to jednoduché jízdenky, které uvedlo 101 (75,9 %) respondentů, či vícedenní jízdenky a tuto možnost uvedlo 32 (24,1 %) respondentů. Další otázka již automaticky reagovala na výběr jedné z variant.

Pokud byla vybrána varianta využití vícedenní jízdenky, tak následovala otázka, jestli je respondent spokojen s nabízenými variantami vícedenních jízdenek (tj. 7denní, 30denní a 90denní jízdenka). Z 32 respondentů je 28 (87,5 %) spokojených s nabízenými variantami a pouze 4 (12,5 %) respondenti jsou nespokojeni.

Respondenti, kteří jsou nespokojeni s nabízenými variantami, byli požádáni, aby uvedli, kolika denní jízdenku by v tarifu IDS IREDO uvítali. Odpověď byla dobrovolná a byla získána od 3 respondentů, z nichž dva by uvítali roční vícedenní jízdenku a jeden nedefinoval přesné období, ale uvedl, že by uvítal jízdenku na delší období, než jaká jsou nabízena.

Jestliže respondent uvedl, že využívá jednoduché jízdenky, tak byl dotázán, jakým způsobem jednoduché jízdenky platí. První možnost byla v hotovosti/platební kartou, což uvedlo 93 (92,1 %) respondentů a druhá možnost byla, že je platí z elektronické peněženky na BČK IREDO a to uvedlo 8 (7,9 %) respondentů. To vypovídá o tom, že respondenti nemají velké povědomí o BČK IREDO a nevyužívají jí, i přesto, že nabízí slevu na jednoduché jízdné.

Další otázka se týkala spokojenosti respondentů s cenou jízdného v tarifu IDS IREDO. Tato otázka byla už opět společná pro všechny respondenty, kteří uvedli, že již někdy využili tarif IDS IREDO. Respondent měl na výběr ze 4 možností: velmi spokojen, spíše spokojen, spíše nespokojen a velmi nespokojen. Možnost velmi nespokojen neuvedl žádný respondent a zastoupení u dalších možností je uvedeno na obrázku číslo 4.



Obrázek 4 Spokojenost respondentů s cenou jízdného (autor)

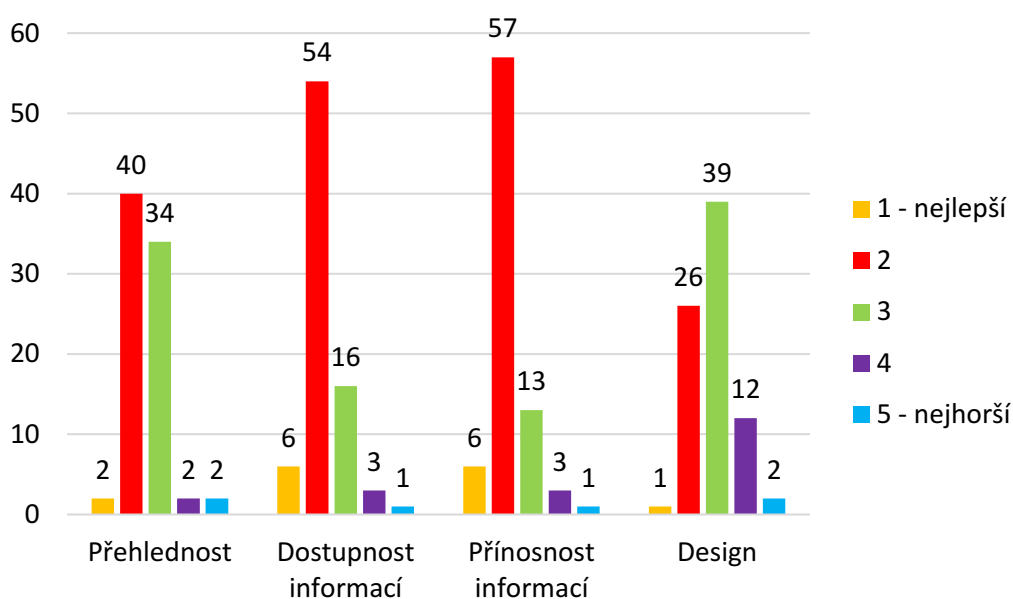
Pokud respondent odpověděl spíše nespokojen, nebo velmi nespokojen, tak byl požádán o stručné sdělení důvodu, proč je s cenou nespokojen. Z 9 lidí, kteří odpověděli, že jsou spíše nespokojeni, napsalo 8 důvod. Tento důvod byl předvídatelný a všichni napsali ve své podstatě to samé. Tímto důvodem je podle respondentů vysoká cena jízdného.

2.9.3 Využívání internetových stránek a aplikace

Nejdříve byli respondenti dotázáni, jestli někdy navštívili webové stránky IDS IREDO (IREDO.cz). Opět byli dotazováni všichni respondenti, kteří někdy využili tarif IDS IREDO

a z nich 80 (60,2 %) uvedlo, že navštívili webové stránky a 53 (39,8 %) uvedlo, že stránky dosud nenavštívili.

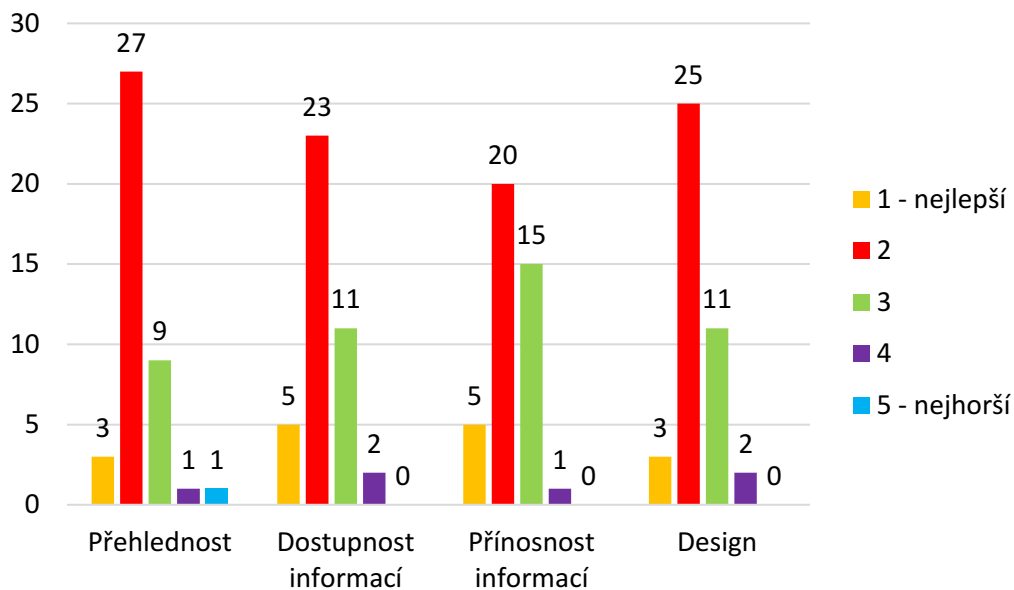
Ti, co uvedli, že webové stránky alespoň jednou navštívili, poté hodnotili přehlednost webových stránek, dostupnost informací, přínosnost informací a design webových stránek pomocí stupnice 1 až 5 (viz legenda na obrázku číslo 5), jako ve škole. Hodnocení od všech 80 respondentů je znázorněno na obrázku číslo 5. U jednotlivých sloupců je vždy uvedeno, kolik respondentů tuto možnost zvolilo.



Obrázek 5 Hodnocení webových stránek OREDO.cz (autor)

Dále následovala otázka, zda respondent někdy využil aplikaci IDS IREDO. Z celkem všech 133 respondentů, odpovědělo 41 respondentů (30,8 %) ANO a 92 (69,2 %) NE.

Pokud respondent odpověděl, že někdy využil aplikaci IDS IREDO, byl následně vyzván k ohodnocení přehlednosti aplikace, dostupnosti informací, přehlednosti informací a designu aplikace známkami 1 až 5 jako ve škole (viz legenda na obrázku číslo 6). Obrázek číslo 6 znázorňuje odpovědi všech 41 respondentů tak, že u jednotlivých sloupců je uvedeno, kolik z nich tuto známku udělilo.

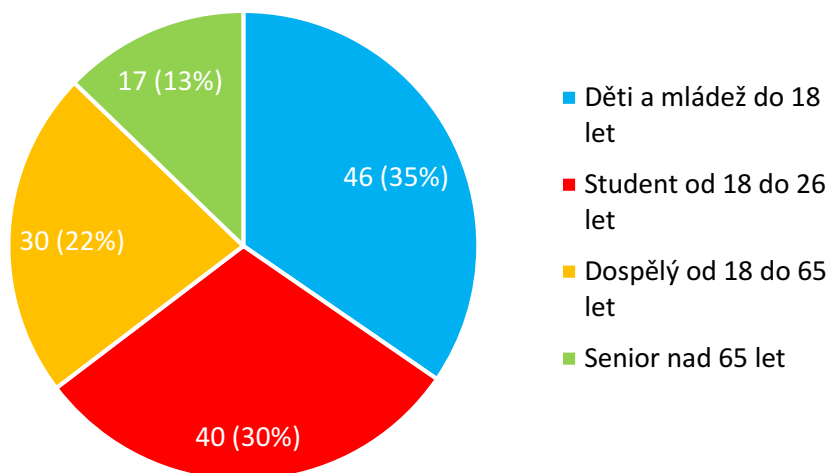


Obrázek 6 Hodnocení aplikace IDS IREDO (autor)

2.9.4 Charakteristika respondentů

Hlavní obecnou otázkou na uživatele tarifu IDS IREDO bylo, zda jsou muž, nebo žena. Dotazníkového šetření se zúčastnilo 73 (54,9 %) žen a 60 (45,1 %) mužů.

Poslední otázkou dotazníku bylo, do které kategorie respondent patří. Celkem bylo následujících 5 možností: děti a mládež do 18 let, student od 18 do 26 let, dospělý od 18 do 65 let (pokud nepatřil do skupiny student od 18 do 26 let), senior nad 65 let a ZTP, či ZTP/P. Rozdělení respondentů do kategorií ilustruje obrázek číslo 7.



Obrázek 7 Kategorie respondentů (autor)

3 NÁVRH ZMĚN V TARIFU IDS IREDO

Tato kapitola se zabývá možnými návrhy změn v tarifu IDS IREDO a také vylepšením webových stránek a aplikace. Změny jsou navrhovány na základě dotazníkového šetření, po vzoru jiných IDS a dle osobních návrhů autora práce.

3.1.1 Vylepšení webových stránek OREDO.cz

Respondenti měli v dotazníku ohodnotit přehlednost, dostupnost informací, přínosnost informací a design webových stránek OREDO.cz. Celkem 133 respondentů uvedlo, že již někdy využili tarif IREDO a hodnocení webových stránek provedlo 80 respondentů (60,2 % z těch, kteří někdy využili tarif IREDO).

Nejhůře hodnoceným kritériem byl design, který získal průměrnou známku 2,85. Design webových stránek neuchvátí, a proto by bylo přínosem navrhnout hezčí, atraktivnější a na první pohled zajímavé webové stránky. Pro uživatele, kteří webové stránky navštíví, je design první věc, kterou vidí a také hodnotí. S designem souvisí i ostatní tři kritéria, protože jedině dohromady tvoří webové stránky, které mohou uživateli něco nabídnout.

Přehlednost webových stránek respondenti ohodnotili průměrnou známkou 2,53. Po zobrazení úvodní stránky si uživatel okamžitě všimne, že webové stránky nejsou úplně přehledné. Například když uživatel najede kurzorem na nějakou možnost z hlavního menu, nerozbalí se další nabídka, ale uživatel musí zvolenou možnost z menu rozkliknout, aby došlo k přesměrování na danou webovou stránku. Poté se uživatel musí podívat zpět do menu, kde je pod vybranou možností zobrazena další nabídka. Zároveň s návrhem nového designu webových stránek, by mělo dojít k jejich zpřehlednění, což by mohlo vést ke zvýšení jejich návštěvnosti a využitelnosti.

Dalším kritériem byla dostupnost informací, která byla ohodnocena průměrnou známkou 2,24. Průměrná známka by mohla být lepší, jelikož všechny potřebné informace webové stránky skutečně obsahují. Dalo by se předpokládat, že někteří uživatelé nemohli všechny informace nalézt a hodnotili toto kritérium horší známkou, což souvisí hlavně s přehledností webových stránek.

Posledním kritériem byla přínosnost informací a ta byla hodnocena průměrně známkou 2,2. Opět by mohlo toto kritérium získat lepší průměrnou známku, protože informace zveřejněné na webových stránkách poskytnou uživatelům přesně to, co mají, a jsou srozumitelné.

Z celkového hodnocení webových stránek respondenty tedy vyplývá, že by měly být vytvořeny nové webové stránky, které by měly získat atraktivní design a zároveň být přehledné a intuitivní při hledání informací. Dle autora práce, který je i běžným uživatelem internetu i občasným uživatelem VHD, lze považovat za inspirativní např. webové stránky Pražské integrované dopravy, protože tyto působí hned na první dojem uživatelsky přívětivě a jsou celkově srozumitelné a přehledné. Pro vytvoření nových webových stránek by společnost OREDO s.r.o. měla využít služeb zkušené profesionální společnosti zabývající se touto činností. Zadavatel, v tomto případě OREDO s.r.o., by musel vypsát výběrové řízení na vytvoření nových webových stránek. Ve výběrovém řízení by měly být stanoveny konkrétní požadavky na webové stránky např. účel webových stránek, cílová skupina návštěvníků, obsah webových stránek atd. Zadavatel by si určil hlavní kritérium či kritéria (např. cena, vzhled, přehlednost), podle kterých by filtroval následné nabídky od společností a vybral pro něho nejlepší nabídku.

3.1.2 Nové funkce pro aplikaci IDS IREDO

Otázka týkající se aplikace IDS IREDO byla také součástí dotazníku a respondenti měli ohodnotit přehlednost, dostupnost informací, přínosnost informací a design aplikace. Kritéria byla hodnocena relativně pozitivně, průměrnými známkami v rozmezí 2,24 až 2,29, což není oproti hodnocení webových stránek takový rozdíl. V případě aplikace by autor volil místo nového designu spíše rozšíření o nové funkce, protože aplikace se stále vyvíjí a je důležité, aby nabízela zajímavé možnosti využití. To by mohlo zvýšit počet dostupných informací a možností a také zlepšit přínosnost aplikace pro uživatele.

Jak již bylo uvedeno, aplikace by měla být rozšířena o další nové funkce, protože ve verzi, ve které je aktuálně k dispozici, nabízí pouze vyhledání spoje a informace o něm, přičemž aplikace jiných IDS umožňují např. také zakoupení jízdenek, zobrazení mapy prodejních míst jízdenek či parkovišť P + R (parkoviště s návazností na VHD) atd.

Jednou z nových funkcí aplikace IDS IREDO by mohla být možnost zakoupení jízdního dokladu přímo v aplikaci, přičemž by se to týkalo jednoduchého i vícedenního jízdního. Úhradu za jízdenku by bylo možné provést platební kartou, pomocí vyplnění údajů z karty, nebo by si uživatel založil v aplikaci svůj zákaznický účet, na který by si převedl peníze z bankovního účtu a poté s nimi platil za jízdenky. Po zaplacení by byla taková jízdenka v elektronické podobě nahrána do záložky „Jízdenky“ na daném účtu. Tuto funkci by jistě ocenilo mnoho cestujících, protože chytré telefony se dnes stávají každodenní součástí života

a dokáží lidem ušetřit čas např. při používání bankovních účtů, nebo vyhledávání informací, a tudíž by mohly také pomoci ke snadnějšímu a pohodlnějšímu cestování v IDS IREDO.

Druhou novou funkcí by mohla být záložka „Historie“, kterou obsahuje například aplikace PID Lítačka. Aplikace IDS IREDO sice nabízí záložku „Oblíbené“, ale do té si musí uživatel konkrétní spoj přidat manuálně. Záložka „Historie“ by automaticky evidovala již hledané spoje, které by v ní zůstávaly do té doby, než by je uživatel sám vymazal. Pro uživatele by to bylo výhodné, protože i pokud by si spoj nepřidali mezi oblíbené, tak by při příštím vyhledávání mohli ušetřit čas a vybrat některý z již dříve zjišťovaných spojů.

3.1.3 Zavedení univerzálního jízdného

Po vzoru IDS JMK, který nabízí univerzální jízdenku, by mohla být taková jízdenka zavedena i v IDS IREDO. Cena univerzálního jízdného by musela být spočítána tak, aby byla oproti jednoduchému jízdnému alespoň o něco výhodnější. Dále by musela být sestavena přehledná tabulka, podle které by cestující zjistil, kolik polí na jízdence musí označit. Tabulka by udávala, pro kolik tarifních jednic a na jaký čas je jízdenka platná při označení určitého počtu polí na jízdence. Samozřejmě by musel být proveden průzkum, zda by cestující měli o takovou formu jízdenky zájem. Do systému IREDO by bylo také zapotřebí zavést označovací strojky (označovače) univerzálních jízdenek. Celý tento proces spolu se zavedením univerzálního jízdného do praxe by musel být prověřen z ekonomického hlediska, aby bylo zjištěno, zda by se společností OREDO s.r.o. univerzální jízdenka finančně vyplatila.

Autor práce provedl návrh ceny univerzálního jízdného pro jednotlivé kategorie a také tabulky pro přepočtení tarifních jednic na počet polí na jízdence. Přepočtová tabulka je součástí práce jako příloha W. Návrh realizoval podle svého osobního názoru s přihlédnutím ke skutečnosti, jakým způsobem je to provedeno v IDS JMK u univerzální jízdenky. Také bylo provedeno srovnání ceny jednotlivých jednoduchých jízdenek s cenou při použití univerzální jízdenky s označenou stejnou platností. Ceny univerzálního jízdného přepočtené na jednotlivé jízdenky s danou platností byly zaokrouhleny na desítky haléřů. Srovnání je k dispozici v tabulce číslo 3.

Tabulka 3 Srovnání univerzálního a jednoduchého jízdného

Počet tarifních jednic IREDO	Časová platnost jízdenky	OBYČEJNÉ		Děti a mládež do 18 let	
				Studentské 18 až 26 let	
				OSOBA 65+	
				ZTP, ZTP/P	
		Typ jízdenky		Typ jízdenky	
		Jednoduchá	Univerzální	Jednoduchá	Univerzální
0 – 2	60 minut	10 Kč	7,20 Kč	2 Kč	1,80 Kč
3 – 3	60 minut	12 Kč	7,20 Kč	3 Kč	1,80 Kč
4 – 4	60 minut	14 Kč	7,20 Kč	3 Kč	1,80 Kč
5 – 6	120 minut	16 Kč	14,50 Kč	4 Kč	3,60 Kč
7- 8	120 minut	18 Kč	14,50 Kč	4 Kč	3,60 Kč
9 – 10	120 minut	20 Kč	14,50 Kč	5 Kč	3,60 Kč
11 – 12	180 minut	24 Kč	21,70 Kč	6 Kč	5,40 Kč
13 – 14	180 minut	26 Kč	21,70 Kč	6 Kč	5,40 Kč
15 – 16	180 minut	28 Kč	21,70 Kč	7 Kč	5,40 Kč
17 – 18	180 minut	30 Kč	21,70 Kč	7 Kč	5,40 Kč
19 – 20	180 minut	32 Kč	29 Kč	8 Kč	7,30 Kč
21 – 25	180 minut	36 Kč	29 Kč	9 Kč	7,30 Kč
26 – 30	180 minut	42 Kč	36,20 Kč	10 Kč	9,10 Kč
31 – 35	240 minut	48 Kč	43,40 Kč	12 Kč	10,90 Kč
36 – 40	240 minut	54 Kč	50,70 Kč	13 Kč	12,70 Kč
41 – 45	240 minut	60 Kč	57,90 Kč	15 Kč	14,50 Kč
46 – 50	240 minut	64 Kč	57,90 Kč	16 Kč	14,50 Kč
51 – 55	240 minut	68 Kč	65,10 Kč	17 Kč	16,30 Kč
56 – 60	240 minut	76 Kč	72,40 Kč	19 Kč	18,10 Kč
61 – 70	300 minut	88 Kč	86,90 Kč	22 Kč	21,70 Kč
71 – 80	300 minut	100 Kč	94,10 Kč	25 Kč	23,50 Kč
81 – 90	300 minut	110 Kč	101,30 Kč	27 Kč	25,30 Kč
91 – 100	300 minut	120 Kč	115,80 Kč	30 Kč	29 Kč
101 – 110	360 minut	130 Kč	123 Kč	32 Kč	30,80 Kč
111 – 120	360 minut	140 Kč	137,50 Kč	35 Kč	34,40 Kč
121 – 130	360 minut	150 Kč	144,80 Kč	37 Kč	36,20 Kč
131 -	360 minut	160 Kč	152 Kč	40 Kč	38 Kč

Zdroj: Autor

Dále byl navržen způsob placení za univerzální jízdenky s odůvodněním, proč byla zvolena právě taková možnost. Univerzální jízdenku by si cestující mohli zakoupit na pokladnách ČD, ve vybraných prodejních místech a ve vybraných prodejnách tiskovin. Cestující by za univerzální jízdenku mohli zaplatit v hotovosti, nebo platební kartou. Platba prostřednictvím elektronické peněženky na BČK IREDO by ale možná nebyla. Je to zamýšleno proto, že univerzální jízdenka by byla vhodná a výhodná pro někoho, kdo cestuje v IDS IREDO jen občas a chce přesto cestovat výhodněji, ale zároveň si není jistý, zda by se mu vyplatila investice do BČK IREDO (150 Kč).

Například při cestě autobusem z Chrudimi do Pardubic stojí jednoduché obyčejné jízdné na této trase placené hotově 20 Kč a stejné jízdné placené z elektronické peněženky BČK IREDO 18 Kč. To jsou 2 Kč rozdíl, ale při ceně 150 Kč za pořízení BČK IREDO by to znamenalo, že se investice do pořízení vrátí až poté, když cestující absolvuje tuto trasu 75krát.

Na stejné trase, ale při použití jednoduchého jízdného pro děti a mládež do 18 let, pro studenty od 18 do 26 let, pro osoby 65+ a pro ZTP je cena jízdného 5 Kč v hotovosti a při platbě z elektronické peněženky BČK IREDO 4,50 Kč. Rozdíl mezi cenami je tedy 50 haléřů a pro návrat investice do pořízení BČK IREDO by bylo zapotřebí absolvovat tuto trasu 300krát.

Pro cestující, kteří cestují na kratší trase a rozdíl mezi cenou jízdenky placené v hotovosti a jízdenkou placenou z elektronické peněženky na BČK IREDO je malý, nebo pro ty cestující, kteří cestují skutečně jen občas, by byla univerzální jízdenka výhodná. Každá jízda s použitím univerzální jízdenky by byla levnější než cena jednoduchého jízdného, což by znamenalo úsporu peněz pro cestující od začátku využívání, a ne až po nějaké době, jako je tomu u jednoduchých jízdenek placených z elektronické peněženky na BČK IREDO.

Univerzální jízdenka byla navržena tak, aby obsahovala 21 polí, které cestující postupně označuje, podle toho pro kolik tarifních jednic jízdenku potřebuje. Počet polí, které musí označit, zjistí z převodové tabulky, která by byla uvedena na univerzální jízdence i online na webových stránkách, aby si případně cestující mohl zjistit dopředu počet polí pro svou jízdu.

Cena univerzální jízdenky pro kategorii obyčejné jízdné byla stanovena na 152 Kč při platbě hotově. Tato cena je vypočítána z ceny jednoduchého obyčejného jízdného při platbě hotově pro 131 a více tarifních jednic, která činí 160 Kč. Od ceny 160 Kč je odečteno 8 Kč jako sleva, aby byla univerzální jízdenka cenově výhodnější. Zvolená sleva činí 8 Kč také proto, aby cena byla sudá a dělitelná čtyřmi pro výpočet ceny jízdenky pro kategorie děti a mládež do 18 let, studenti 18 až 26 let, osoby 65+ a osoby ZTP, což 152 Kč je.

Pro kategorie děti a mládež do 18 let, studenti 18 až 26 let, osoby 65+ a ZTP byla cena univerzální jízdenky vypočtena na 38 Kč. Sleva 8 Kč resp. 2 Kč se přímo projeví, pokud cestující využije univerzální jízdenku pro 131 a více tarifních jednic. Jestliže cestující využije univerzální jízdenku na jízdné, které může v rámci jedné univerzální jízdenky využít více než 1krát, tak celková sleva oproti jednoduchému jízdnému bude vyšší.

Důvod, proč je cena univerzálního jízdného stanovena z ceny jednoduchého jízdného pro 131 a více tarifních jednic je odvozen od toho, že univerzální jízdenka je navržena tak, aby odpovídala ekvivalentu jedné jízdenky s platností pro 131 a více tarifních jednic.

Cestující by mohl univerzální jízdenku vyčerpat celou, například pokud by cestoval právě na vzdálenost 131 a více tarifních jednic, nebo třeba při cestování na vzdálenost 36 až 40 tarifních jednic, což odpovídá 7 polím a jízdenka by mu tak stačila přesně na tři cesty.

Druhá možnost je, že by cestujícímu na univerzální jízdence zbyla nevyužitá pole, která pro danou cestu nestačí. Například pokud cestující potřebuje jízdenku s platností 56 až 60 tarifních jednic, která odpovídá 10 polím, tak ji v rámci univerzální jízdenky může využít 2krát, ale jedno pole na univerzální jízdence zůstane nevyužité. V případě, že cestujícímu na univerzální jízdence zůstanou volná pole, která mu již pro vybranou cestu nestačí, tak si zakoupí novou univerzální jízdenku a zbylá pole odpočítá od potřebných polí na nové jízdence. Tento způsob je stejný jako nabízí IDS JMK, protože jiný způsob, jak nepřipravit cestujícího o možnost využití celé univerzální jízdenky neexistuje.

3.1.4 Zavedení ročního jízdného

Tarif IDS IREDO nabízí jízdné na 7, 30 a 90 dní, ale dle dotazníkového šetření by cestující uvítali jízdné na delší období. Dva respondenti uvedli konkrétně roční jízdné, které některé IDS v ČR nabízejí, např. IDS JMK a PID. Pod pojmem roční jízdné je myšleno jízdné, které je platné 365 dní. Dle autora práce by bylo zajímavé zavést i jízdné na půl roku, resp. na 180 dní.

V případě zavedení jízdného na 365 dní či na 180 dní, by mohla být jeho forma, stejně jako již u nabízeného vícedenního jízdného, elektronická, nebo by jej šlo zakoupit v aplikaci, pokud by byla tato možnost zavedena (viz 3.1.2). Jízdné na 365 dní i jízdné na 180 dní by bylo k dispozici pro obyčejné jízdné, pro děti a mládež do 18 let a pro studenty od 18 do 26 let.

Cena vícedenního jízdného, které tarif IREDO nabízí, je spočítána jako několikanásobek jednoduchého jízdného (viz 2.3.6) a stejným způsobem autor provedl výpočet cen jízdného na 180 a 365 dní.

Pokud by bylo zavedeno jízdné na 180 dní, tak by to mohl být konkrétně 156násobek jednoduchého jízdného. K tomuto násobku autor práce dospěl propočítáním toho, jaký násobek jednoduchého jízdného zaplatí cestující, když si zakoupí 2krát po sobě 90denní jízdenku. Cena 90denního jízdného je spočítána jako 80násobek jednoduchého jízdného, tudíž při zakoupení dvou jízdenek po sobě cestující zaplatí 160násobek jednoduchého jízdného. Aby mělo smysl zavést jízdné na 180 dní, tak musí být jeho cena výhodnější než v případě dvou jízdenek na 90 dní. Dále musí být dodrženo, že násobek je číslo dělitelné čtyřmi, aby bylo snadné vypočítat cenu jízdného pro děti a mládež do 18 let, studenty od 18 do 26 let, osoby 65+ a osoby ZTP

a nedocházelo k tomu, že bude cena desetinné číslo. Tento poznatek byl získán po konzultaci se společností OREDO s.r.o. Navrhnutý ceník jízdného na 180 dní je uveden v tabulce číslo 4.

Tabulka 4 Ceník jízdného na 180 dní

Počet tarifních jednic IREDO	Časová platnost jízdenky	Vícedenní jízdné	
		180denní jízdné	
		OBYČEJNÉ (156násobek jednoduchého el. jízdného)	Děti a mládež do 18 let
		Studentské 18 až 26 let	
		platba hotově nebo z EP	platba hotově nebo z EP
		povinný nosič BČK IREDO	povinný nosič BČK IREDO
0 – 2	60 minut	1 248 Kč	312 Kč
3 – 3	60 minut	1 560 Kč	390 Kč
4 – 4	60 minut	1 872 Kč	468 Kč
5 – 6	120 minut	2 184 Kč	546 Kč
7- 8	120 minut	2 496 Kč	624 Kč
9 – 10	120 minut	2 808 Kč	702 Kč
11 – 12	180 minut	3 432 Kč	858 Kč
13 – 14	180 minut	3 744 Kč	936 Kč
15 – 16	180 minut	4 056 Kč	1 014 Kč
17 – 18	180 minut	4 368 Kč	1 092 Kč
19 – 20	180 minut	4 680 Kč	1 170 Kč
21 – 25	180 minut	5 304 Kč	1 326 Kč
26 – 30	180 minut	6 240 Kč	1 560 Kč
31 – 35	240 minut	6 864 Kč	1 716 Kč
36 – 40	240 minut	7 800 Kč	1 950 Kč
41 – 45	240 minut	8 736 Kč	2 184 Kč
46 – 50	240 minut	9 360 Kč	2 340 Kč
51 – 55	240 minut	9 984 Kč	2 496 Kč
56 – 60	240 minut	11 232 Kč	2 808 Kč
61 – 70	300 minut	12 792 Kč	3 198 Kč
71 – 80	300 minut	14 664 Kč	3 666 Kč
81 – 90	300 minut	16 224 Kč	4 056 Kč
91 – 100	300 minut	17 784 Kč	4 446 Kč
101 – 110	360 minut	19 032 Kč	4 758 Kč
111 – 120	360 minut	20 592 Kč	5 148 Kč
121 – 130	360 minut	22 152 Kč	5 538 Kč
131 -	360 minut	23 712 Kč	5 928 Kč

Zdroj: Autor

V případě zavedení jízdného na 365 dní by mohla být cena spočítána jako 300násobek. K získání tohoto násobku bylo propočítáno, jaký násobek jednoduchého jízdného zaplatí cestující, pokud si zakoupí 4krát v roce 90denní jízdenku (jízdné na 360 dní), což odpovídá

320násobku. Pro zajímavost je spočítáno i to, jaký násobek jednoduchého jízdného by cestující zaplatil, pokud by bylo zavedeno jízdné na 180 dní, což by byl 312násobek. Také musí být splněno to, že je násobek dělitelný čtyřmi. Pro atraktivitu a výhodnost jízdného na 365 dní je navrhovaná cena spočítána právě jako 300násobek jednoduchého jízdného. Toto jízdné by bylo výhodné pro lidi, kteří cestují VHD téměř každý den. Navrhovaný ceník ročního jízdného je uveden v tabulce číslo 5.

Tabulka 5 Ceník jízdného na 365 dní

Počet tarifních jednic IREDO	Časová platnost jízdenky	Více denní jízdné	
		Roční jízdné (365denní)	
		OBYČEJNÉ (300násobek jednoduchého el. jízdného)	Děti a mládež do 18 let
		Studentské 18 až 26 let	
		platba hotově nebo z EP	platba hotově nebo z EP
		povinný nosič BČK IREDO	povinný nosič BČK IREDO
0 – 2	60 minut	2 400 Kč	600 Kč
3 – 3	60 minut	3 000 Kč	750 Kč
4 – 4	60 minut	3 600 Kč	900 Kč
5 – 6	120 minut	4 200 Kč	1 050 Kč
7- 8	120 minut	4 800 Kč	1 200 Kč
9 – 10	120 minut	5 400 Kč	1 350 Kč
11 – 12	180 minut	6 600 Kč	1 650 Kč
13 – 14	180 minut	7 200 Kč	1 800 Kč
15 – 16	180 minut	7 800 Kč	1 950 Kč
17 – 18	180 minut	8 400 Kč	2 100 Kč
19 – 20	180 minut	9 000 Kč	2 250 Kč
21 – 25	180 minut	10 200 Kč	2 550 Kč
26 – 30	180 minut	12 000 Kč	3 000 Kč
31 – 35	240 minut	13 200 Kč	3 300 Kč
36 – 40	240 minut	15 000 Kč	3 750 Kč
41 – 45	240 minut	16 800 Kč	4 200 Kč
46 – 50	240 minut	18 000 Kč	4 500 Kč
51 – 55	240 minut	19 200 Kč	4 800 Kč
56 – 60	240 minut	21 600 Kč	5 400 Kč
61 – 70	300 minut	24 600 Kč	6 150 Kč
71 – 80	300 minut	28 200 Kč	7 050 Kč
81 – 90	300 minut	31 200 Kč	7 800 Kč
91 – 100	300 minut	34 200 Kč	8 550 Kč
101 – 110	360 minut	36 600 Kč	9 150 Kč
111 – 120	360 minut	39 600 Kč	9 900 Kč
121 – 130	360 minut	42 600 Kč	10 560 Kč
131 -	360 minut	45 600 Kč	11 400 Kč

Zdroj: Autor

3.1.5 Zařazení dalších MHD

Do IDS IREDO jsou zařazeny pouze některé MHD z Královéhradeckého a Pardubického kraje, ale stále jich mnoho zařazeno není. Podle osobního názoru autora práce by zařazení všech MHD do IDS IREDO mohlo přilákat mnoho nových lidí k využívání tarifu IDS IREDO a celkově by se VHD stala atraktivnější a pohodlnější pro cestující, protože by mohli cestovat s jedním jízdním dokladem např. již ze svého bydliště. Do IDS IREDO nejsou zařazeny ani MHD v krajských městech, což může být pro cestující nevýhodou, protože do Pardubic a Hradce Králové cestuje mnoho lidí do práce, do školy, na nákupy atd.

Do IDS IREDO by měla být zařazena minimálně MHD právě v Pardubicích a Hradci Králové (ideálně ovšem všechny nezařazené MHD). OREDO (©2020f) uvádí, že nezařazenými MHD do IDS IREDO jsou následující:

- MHD Hradec Králové
- MHD Jičín
- MHD Kostelec nad Orlicí
- MHD Litomyšl
- MHD Pardubice
- MHD Polička
- MHD Trutnov
- MHD Ústí nad Orlicí
- MHD Špindlerův Mlýn
- MHD Žamberk

3.1.6 Lepší propagace tarifu IDS IREDO

Tarif IDS IREDO by měl být více propagovaný. V dotazníku odpovědělo 59 lidí (30,7 %), že nikdy nevyužili tarif IDS IREDO, a na otázku proč ho nikdy nevyužili, odpovědělo 27 (47,4 %) z nich, že o něm vůbec nevěděli.

Z toho důvodu by měla být vytvořena kvalitní reklama tarifu IDS IREDO. Jedním typem reklamy by mohla být internetová reklama, která by vystihovala hlavní přednosti tarifu. Zvolení formy internetové reklamy by bylo na zvážení společnosti OREDO s.r.o., ale dle autora by mohla být vhodná video reklama, nebo více běžná bannerová reklama.

Vytvoření video reklamy od společnosti, která si tím zabývá, stojí desítky tisíc korun až statisíce korun (v případě televizních reklam, reklam s najatými herci atd.) Video reklama je ale velice účinná, protože v krátké době předá sledujícímu mnoho informací bez hledání. Při

zavedení video reklamy by bylo ideální ji umístit na úvodní webovou stránku a také jí sdílet např. na sociálních sítích atp.

Cena vytvoření banneru je v řádu tisíc Kč a je ovlivněna zejména společností vyhotovující banner a složitostí zpracování. Největší cenovou položkou u bannerové reklamy je její následné umístění na webových stránkách a cena se odvíjí od způsobu platby. Platba může být za počet zobrazení banneru, poté za počet prokliků přes banner, nebo za dané časové období. Velice se liší cena jednotlivých způsobů v závislosti na konkrétních webových stránkách, jejich prestiži atd. Pro umístění bannerové reklamy existuje několik systémů, které jsou schopny následně bannery umístit např. podle klíčových slov, témat, zájmů, nebo je umístit na konkrétní webové stránky. Banner by měl být vytvořen ve více verzích a na webových stránkách se v různých intervalech střídát. Výběr webových stránek by měl být takový, aby bylo osloveno co nejvíce potenciálních nových cestujících. Autor práce by zvolil umístění banneru na webové stránky, které souvisí s tarifem IREDO např.:

- oficiální webové stránky jednotlivých zapojených MHD
- online deník.cz pro jednotlivé regiony Pardubického a Královéhradeckého kraje
- portály s tipy pro turisty (např. turistika.cz, kudyznudy.cz) atd.

Pokud by nebyly stanoveny konkrétní webové stránky, tak by mohl být využitý nějaký ze systémů pro umístění banneru a cílit jej tak na konkrétní uživatele internetu. Cílení by mohlo být zaměřeno např. podle:

- místa (uživatelé z Pardubického a Královéhradeckého kraje)
- zájmů (uživatelé vyhledávající VHD na území IREDO, uživatelé vyhledávající tipy na výlety atp. na území IREDO)
- předchozí návštěvy (uživatelé, kteří již danou webovou stránku v minulosti navštívili)

Dalším typem reklamy na tarif IREDO by mohla být reklama na dopravních prostředcích, ideálně na těch v MHD, protože by se dostala k velkému počtu lidí. Účinnost této reklamy by byla vyšší, pokud by do IDS IREDO byly zařazeny další MHD, zejména MHD Pardubice a Hradec Králové, protože tam by se reklama dostala k velkému počtu lidí. Reklama na dopravních prostředcích může být realizována formou polepení celého dopravního prostředku, nebo jen formou polepení určitého místa např. zadní okno u autobusu. Cena takové reklamy je závislá právě na velikosti polepu a také na časovém období, po které bude dopravní prostředek polepen danou reklamou (v řádu tisíc až statisíc Kč).

Další forma reklamy by mohla být rádiová reklama neboli reklamní spot na regionálních rádiových stanicích. Regionální rádiová stanice Pardubického kraje je Český rozhlas Pardubice

a Královehradeckého kraje Český rozhlas Hradec Králové. Odvysílání reklamního spotu v délce 30 vteřin stojí 300 Kč bez DPH na Českém rozhlasu Pardubice respektive 420 Kč na Českém rozhlasu Hradec Králové (Český rozhlas, 2018). Cílovou skupinou této reklamy v regionálních rádiích by byly právě obyvatelé Pardubického a Královehradeckého kraje (území IREDO).

3.1.7 Propagace BČK IREDO

U jednoduchých jízdenek všech kategorií je rozdíl v ceně, podle toho, zda cestující provede platbu hotově, nebo z elektronické peněženky na BČK IREDO. V dotazníku byla otázka, která se týkala právě toho, jakým způsobem cestující platí za jednoduché jízdenky.

Celkem 101 respondentů uvedlo, že využili jednoduché jízdenky v tarifu IREDO. Z nich 93 (92,1 %) odpovědělo, že za ně zaplatili v hotovosti a pouhých 8 (7,9 %) elektronickou peněženkou na BČK IREDO. Přitom při platbě z elektronické peněženky by zaplatili méně než při platbě hotově, ale na druhou stranu si cestující musí spočítat, jak často využívá tarif IREDO a zda by se mu to vyplatilo, protože pořízení BČK IREDO stojí 150 Kč.

I přes to, by dle autora měla být BČK IREDO více propagována, protože o ní většina lidí zřejmě neví a části z nich by se placení s ní jistě vyplatilo. Propagace BČK IREDO by mohla být spojena s internetovou, či rádiovou reklamou tarifu IREDO (pokud by byla vytvořena), což by společnosti OREDO s.r.o. ušetřilo náklady na další reklamu. Atraktivitu BČK IREDO by jistě zvýšila nižší cena za její pořízení, která by dle autora byla adekvátní ve výši 50 až 100 Kč. Dále by BČK IREDO mohla nabízet nějaký slevový program např. slevy na vstupenky do různých institucí na území IREDO, to by ovšem záleželo na vzájemné spolupráci mezi společnostmi OREDO s.r.o. a danými institucemi.

3.1.8 Cena jízdného v tarifu IDS IREDO

Dotazník obsahoval mimo jiné také otázku, zda jsou cestující spokojeni s cenou jízdného v tarifu IREDO. Celkem 124 respondentů (93,2 %) odpovědělo, že jsou s cenou velmi spokojeni či spíše spokojeni, ale 9 respondentů (6,8 %) uvedlo, že jsou s cenou spíše nespokojeni. Poté byli tázáni, z jakého důvodu jsou nespokojeni, a 8 z nich uvedlo, že jim cena přijde vysoká. S vysokou pravděpodobností to byli respondenti, kteří nemají nárok na zvýhodněné jízdné, protože děti a mládež do 18 let, studenti do 26 let, osoby nad 65 let a ZPT mají 75% slevu na jízdné.

Cena obyčejného jízdného, a to jednoduchého i vícedenního, v tarifu IREDO by podle autora práce měla být snížena. Prvním důvodem ke snížení ceny jsou právě odpovědi respondentů na otázku týkající se ceny jízdného a druhým důvodem je, že pokud se osoba

rozhoduje, zda upřednostní VHD před IAD, tak je cena jedním z nejdůležitějších aspektů. Snižování ceny je uvažováno především ve smyslu, že nižší cena přiláká více cestujících k využívání tarifu IREDO. Další důvody, proč snížit ceny jízdného, a tak „přinutit“ lidi, aby upřednostnili VHD před IAD, jsou například znečištěné ovzduší, přeplněné vozovky, plná parkoviště a celkově se zhoršující životní prostředí. Upřednostnění VHD před IAD je princip alternativy, což je jeden ze základních principů IDS. Pokud by se tak stalo, znamenalo by to, že při stejných nákladech by bylo prodáno více jízdenek a tržby by se tak mohly vyrovnat stavu před snížením ceny.

Byl proveden návrh snížení cen jízdného v tarifu IREDO na základě autorovi představy a konzultace se společností OREDO s.r.o. Nejdříve bylo spočítáno snížené jednoduché jízdné, protože snížené vícedenní jízdné poté vychází právě z jednoduchého jízdného.

Cena jízdného byla snížena o 10 až 20 %, přičemž 20% snížení bylo využito pouze u jednoduchého jízdného s platností 0 až 2 tarifní jednice a představovalo pokles ceny z 10 Kč na 8 Kč. Bylo to zapříčiněno tím, že tarif IREDO využívá u jednoduchého obyčejného jízdného sudé čísla cen, tudíž nemohlo být aplikováno 10% snížení, protože by došlo k poklesu ceny na 9 Kč. Společnost OREDO s.r.o. se maximálně snaží o to, aby byly ceny dělitelné čtyřmi a tím pádem odpadla v co největším množství případů nutnost zaokrouhlování jízdného pro děti a mládež do 18 let, studenty od 18 do 26 let, osoby 65+ a osoby ZTP. Samozřejmě to nejde u všech cen, proto musí být některé ceny zlevněného jízdného zaokrouhleny a pokud k tomu dojde, tak jsou zaokrouhleny na celé čísla dolů. Všechny tyto informace byly získány po konzultaci se společností OREDO s.r.o. U ostatních cen jednoduchého obyčejného jízdného již bylo snížení menší než 20 %. Především u cen nižších hodnot se snížení pohybovalo okolo 15 %, ale v některých případech bylo aplikováno i přesně 10% snížení. O tom, o kolik procent bude cena snížena, rozhodovalo právě to, aby bylo číslo sudé a pokud možno dělitelné čtyřmi. Následně byla od vypočtených cen odečtena sleva, která je poskytována při platbě z elektronické peněženky na BČK IREDO.

Dalším krokem bylo vypočítání sníženého jízdného pro děti a mládež do 18 let, studenty od 18 do 26 let, osoby 65+ a osoby ZTP. To bylo realizováno tak, že byly ceny jednoduchého obyčejného jízdného vydělené čtyřmi, tudíž vyšlo 25 % z obyčejného jízdného, což odpovídá 75% slevě poskytované státem. Poté bylo spočítáno poloviční jízdné, které odpovídá přesně polovině ceny jednoduchého obyčejného jízdného, protože jsou využity pouze sudá čísla cen. Navrhnutý ceník sníženého jednoduchého jízdného je součástí práce jako příloha X.

Následně bylo spočítáno snížené vícedenní jízdné. Vícedenní jízdné v tarifu IREDO se počítá jako násobek ceny jednoduchého obyčejného jízdného placeného z elektronické

peněženky na BČK IREDO. Tento násobek je konstruován tak, aby byl dělitelný čtyřmi, právě kvůli výpočtu vícedenního jízdného pro děti a mládež do 18 let, studenty od 18 do 26 let, osoby 65+ a osoby ZTP. Cílem snížení ceny vícedenního jízdného je podpora prodeje těchto jízdenek. Do vícedenního jízdného není zahrnováno autorem navrhované půlroční a roční jízdné, ale pouze stávající nabízené varianty na 7, 30 a 90 dní. Navrhnutý ceník vícedenního sníženého jízdného je k dispozici v příloze Y.

ZÁVĚR

Teoretická část zmapovala tvorbu, komplexitu, ale i přínosy a nevýhody integrovaných dopravních systémů v ČR i zahraničí. Pozornost byla věnována také tarifům a jejich členění a možnostmi kombinací.

Tyto vstupy byly využity při tvorbě dotazníku pro kvantitativní analýzu, které se zúčastnilo 209 respondentů. V daném vzorku byli lidé, kteří tarif IREDO využívají, i ti, kteří z různých důvodů dávají přednost jiným druhům dopravy. Ze všech lidí, kteří odpověděli, že tarif IDS IREDO využívají, ho více než polovina využívá alespoň 1x za 14 dní.

Cílem práce bylo navrhnout takové změny v tarifu IREDO, díky kterým zaujme nové potenciální cestující a také bude atraktivně celý systém. Z odpovědí respondentů i vlastního pozorování autora je vnímáno, že zlepšení uživatelské přívětivosti, intuitivnosti a designu webových stránek by mohlo být pro tarif IREDO velkým přínosem. Autor navrhuje zaměřit se především na webové stránky jako na celek a vytvořit tak jejich novou verzi včetně dalších funkcí přidružené aplikace, což by mohlo přinést jejich vyšší návštěvnost a zpřehlednění pro uživatele. Na základě odpovědí respondentů bylo dále navrženo rozšíření vícedenního jízdného o roční jízdné a autor navíc navrhl i jízdné na půl roku. Součástí je také navržení univerzálního jízdného po vzoru integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Bylo předloženo několik návrhů na propagaci tarifu IREDO.

V závěru praktické části je také navržena případná revize cen jízdného, nicméně na základě výstupů z dotazníkového šetření bylo zjištěno, že převážná část cestujících je s tarifem spíše spokojena. Hlavním důvodem k návrhu revize cen jízdného je přilákání nových cestujících k využívání tarifu IREDO. Autor by pro definitivní stanovisko k úpravě ceníku doporučil podrobnější analýzu celkového přínosu a finančních dopadů pro takovou úpravu.

Celkové hodnocení IDS IREDO je na základě zpětné vazby jeho uživatelů spíše pozitivní, přičemž zejména cenová politika a nastavení ceníku bylo více než 90 % účastníků dotazníku hodnoceno kladně. Tématem k případnému dalšímu zkoumání zůstává aktuální vytížení jednotlivých spojů, tedy i možný dopad veškerých budoucích zlepšení na případný komfort cestujících a další aspekty (např. z důvodu přetížení některých spojů v případě nárůstu počtu cestujících atp.).

Závěrem lze konstatovat, že integrované dopravní systémy je vhodné kontinuálně zlepšovat s ohledem na udržitelnost dopravy ve městech, s čímž souvisí i stav ovzduší a další. V neposlední řadě dochází i k častému přetížení parkovacích ploch ve městech, což jsou integrované dopravní systémy schopny alespoň částečně řešit. Dalším faktem je, že veřejnou

hromadnou dopravu využívají lidé cestující za prací, a proto by zlepšení dopravních systémů a jejich tarifů mohlo vést i k větší flexibilitě v přístupu k pracovním příležitostem v regionech.

POUŽITÁ LITERATURA

- Česká asociace organizátorů veřejné dopravy, z.s. [online], ©2019. Ostrava: ČAOVD [cit. 2020-01-10]. Dostupné z: <http://caovd.cz/>
- ČESKÉ DRÁHY, ©2016a. IDOL – Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje. *České dráhy* [online]. Praha: České dráhy [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/typy-jizdenek/regionalni-jizdenky-ids/-26636/>
- ČESKÉ DRÁHY, ©2016b. VYDIS – Východočeský dopravní integrovaný systém. *České dráhy* [online]. Praha: České dráhy [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/typy-jizdenek/regionalni-jizdenky-ids/-26647/>
- ČESKÉ DRÁHY, ©2016c. ZID – Zlínská integrovaná doprava. *České dráhy* [online]. Praha: České dráhy [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/typy-jizdenek/regionalni-jizdenky-ids/-26654/>
- ČESKÝ ROZHLAS, 2018. Reklamní časy a ceníky pro regionální stanice Českého rozhlasu. In: *Český rozhlas* [online]. Praha: Český rozhlas, 27. prosince 2018 [cit. 2020-05-11]. Dostupné z: <https://informace.rozhlas.cz/sites/default/files/documents/c3247a21490545133be3f72c3d8b6b63.pdf>
- ČUMA, Libor et al., 2014. *10 let IDS JMK: 2004-2014*. 2. vydání. Brno: KORDIS JMK. ISBN 978-80-260-6885-3.
- DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, ©2020. SMS jízdné. *Dopravní podnik hlavního města Prahy* [online]. Praha: Dopravní podnik hlavního města Prahy [cit. 2020-03-18]. Dostupné z: <https://www.dpp.cz/jizdne/sms-jizdenka>
- DOPRAVNÍ SPOLEČNOST ZLÍN-OTROKOVICE, ©2018. Integrovaný systém ZID. *Dopravní společnost Zlín-Otrokovice* [online]. Zlín: Dopravní společnost Zlín-Otrokovice [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: <https://www.dszo.cz/integrovaný-system-zid/>
- DRÁPAL, Filip, 2007a. Hamburk - úvod. In: *Zastavka.net* [online]. ©2020 Zastavka.net, říjen 2007 [cit. 2020-01-20]. Dostupné z: <http://www.zastavka.net/fd-svet/hamburk1.phtml>
- DRÁPAL, Filip, 2007b. Hamburk – autobusy a lodě. In: *Zastavka.net* [online]. ©2020 Zastavka.net, říjen 2007 [cit. 2020-01-20]. Dostupné z: <http://www.zastavka.net/fd-svet/hamburk3.phtml>
- DRÁPAL, Filip, 2016. Rozdělení integračních opatření. In: *Zastavka.net* [online]. ©2020 Zastavka.net, 2016 [cit. 2020-01-14]. Dostupné z: <http://www.zastavka.net/id-prednasky/>
- DRDLA, Pavel, 2008. IDS v České republice – srovnání a zvláštnosti. *PERNER'S CONTACTS* [online]. Univerzita Pardubice, 2008, 3, 5, 74 [cit. 2020-02-20]. ISSN 1801-674X. Dostupné z: http://pernerscontacts.upce.cz/12_2008/drdla1.pdf
- DRDLA, Pavel, 2014. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera. ISBN 978-80-7395-787-2.

IDOK, ©2020. Základní informace o IDOK. *IDOK* [online]. Karlovy Vary: IDOK [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: <https://www.idok.info/idok>

IDOL, ©2016. Časté dotazy. *IDOL* [online]. Liberec: KORID [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: <http://www.iidol.cz/stranky/27:caste-dotazy.html>

IDS BK, ©2017. O systéme. *IDS BK* [online]. Bratislava: IDS BK [cit. 2020-01-20]. Dostupné z: <https://www.idsbk.sk/system/>

IDS JIHOČESKÉHO KRAJE, ©2016. Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje. *IDS Jihočeského kraje* [online]. České Budějovice: Alistra.cz [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: <http://www.idsjk.cz/ids-jihoceskeho-kraje/>

IDS JMK, 2020a. Ceník jízdného integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. In: *IDS JMK* [online]. Brno: Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje, 1. ledna 2020 [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/tarif.aspx>

IDS JMK, 2020b. Tarif integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. In: *IDS JMK* [online]. Brno: Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje, 1. ledna 2020 [cit. 2020-03-24]. Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/tarif.aspx>

IDS JMK, nedatováno a. Stručně o KORDIS JMK. *IDS JMK* [online]. Brno: Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/onas.aspx>

IDS JMK, nedatováno b. Stručně o IDS JMK. *IDS JMK* [online]. Brno: Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/strucne.aspx>

IDS JMK, nedatováno c. Univerzální jízdenka. *IDS JMK* [online]. Brno: Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje [cit. 2020-03-24]. Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/univerzalni.aspx>

IDS JMK, nedatováno d. Poseidon. *IDS JMK* [online]. Brno: Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje [cit. 2020-03-24]. Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/poseidon.aspx>

IDS JMK, nedatováno e. Všechny mapy. *IDS JMK* [online]. Brno: Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/plany.aspx>

IDSOK, 2020. Tarif integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. In: *IDSOK* [online]. nedatováno IDSOK, 1. 4. 2020 [cit. 2020-04-03]. Dostupné z: <https://www.idsok.cz/wp-content/uploads/2020/04/Tarif-platn%C3%BD-od-1.4.2020.pdf>

INFORMACE O MĚSTSKÉ DOPRAVĚ, ©2020. Městská doprava v Hradci Králové. *Informace o městské dopravě* [online]. [s. 1.]: Informace o městské dopravě [cit. 2020-01-30]. Dostupné z: <https://www.doprava.cx/hradec.php>

Integrovaná doprava Středočeského kraje [online], nedatováno. Praha: IDSK [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: <https://www.idsk.cz/>

JAREŠ, Martin, 2016. *Integrovaná doprava v praxi: jedna jízdenka, jeden tarif, jeden jízdní řád, jedna síť*. Praha: Česká technika – nakladatelství ČVUT. 192 s. ISBN 978-80-01-05896-1.

JIHOČESKÝ KOORDINÁTOR DOPRAVY, ©2016. O nás. *Jihočeský koordinátor dopravy* [online]. České Budějovice: Jikord [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: <http://www.jikord.cz/o-nas/>

KIDSOK, ©2020. O nás. *KIDSOK* [online]. Olomouc: Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje [cit. 2020-02-20]. Dostupné z: <https://www.kidsok.cz/o-nas/>

KINDLOVÁ, Veronika, 2008. Ústecký kraj začíná zavádět integrovaný dopravní systém. In: *Krajský úřad Ústeckého kraje* [online]. ©2020 Krajský úřad Ústeckého kraje, 18. dubna 2008 [cit. 2020-03-1]. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/vismo/dokumenty2.asp?id_org=450018&id=1527135&p1=84858&p3=0

KOORDINÁTOR ODIS, ©2018. O společnosti. *Koordinátor ODIS* [online]. Ostrava: Koordinátor ODIS. [cit. 2020-02-20]. Dostupné z: <https://www.kodis.cz/cz/dopravni-infocentra/o-spolecnosti/87/o-spolecnosti.html>

Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje [online], ©2018. Liberec: KORID [cit. 2020-01-25]. Dostupné z: <http://www.korid.cz/>

KRAJSKÝ ÚŘAD ÚSTECKÉHO KRAJE, ©2020. Doprava Ústeckého kraje – Tarif a přepravní podmínky – Tarif a ceník. *Krajský úřad Ústeckého kraje* [online]. Ústí nad Labem: Krajský úřad Ústeckého kraje [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: <https://www.kr-ustecky.cz/tarif-a-cenik/ds-99089/p1=206500>

MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, ©2020. O kartě. *Magistrát hlavního města Prahy* [online]. Praha: Magistrát hlavního města Prahy [cit. 2020-03-18]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/potrebuji_resit/litacka/o_karte/index.html

MOJŽÍŠ, Vlastislav, Milan GRAJA a Pavel VANČURA, 2008. *Integrované dopravní systémy*. Praha: Powerprint. ISBN 978-80-904011-0-5.

MURÁNSKY, Samo, 2015. Cestovanie v IDS BK od 1.11.2015: Základné otázky a odpovede. In: *imhd.sk* [online]. ©2020 imhd.sk, 25. října 2015 [cit. 2020-01-20]. Dostupné z: <https://imhd.sk/ba/doc/sk/14822/Cestovanie-v-IDS-BK-od-1-11-2015-Zakladne-otazky-a-odpovede>

MURÁNSKY, Samo, 2018. Cestovanie v IDS BK: Základné otázky a odpovede. In: *imhd.sk* [online]. ©2020 imhd.sk, 24. března 2018 [cit. 2020-01-20]. Dostupné z: <https://imhd.sk/ba/doc/sk/17337/17337>

ODIS, ©2018. Tarifní oblasti. *KODIS* [online]. Ostrava: KODIS [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: <https://www.kodis.cz/cz/dopravni-infocentra/jizdne/cenik-jizdneho/85/tarifni-oblasti.html>

OREDO, [2004]. Zpráva o činnosti Oredo s.r.o. v roce 2003. *OREDO s.r.o.* [online]. [cit. 2020-02-19]. Dostupné z: <http://www.oredo.cz/data/prilohy/1/ea332245422319ab16abdae24c7fadc4.pdf>

OREDO, ©2020a. Čipová karta IREDO. *OREDO*. [online]. Hradec Králové: OREDO [cit. 2020-02-11]. Dostupné: <http://www.oredo.cz/cipova-karta-iredo-1/>

OREDO, ©2020b. Platnost BČK IREDO. *OREDO*. [online]. Hradec Králové: OREDO [cit. 2020-02-11]. Dostupné: <http://www.oredo.cz/bck-iredo-a-konec-platnosti/>

OREDO, ©2020c. Karta IREDO + In Karta. *OREDO*. [online]. Hradec Králové: OREDO [cit. 2020-02-12]. Dostupné: <http://www.oredo.cz/karta-iredo-in-karta/>

OREDO, ©2020d. Společnost OREDO. *OREDO*. [online]. Hradec Králové: OREDO [cit. 2020-02-12]. Dostupné: <http://www.oredo.cz/zpravy-z-oreda/>

OREDO, ©2020e. Tarifní kalkulátor IREDO. *OREDO*. [online]. Hradec Králové: OREDO [cit. 2020-02-14]. Dostupné: <http://www.oredo.cz/tarifni-kalkulator-jizdneho/>

OREDO, ©2020f. Tarifní výjimky a MDH v IREDO. *OREDO*. [online]. Hradec Králové: OREDO [cit. 2020-04-03]. Dostupné: <http://www.oredo.cz/vyjimky/>

OREDO, 2005. OREDO zpráva o činnosti v roce 2004. In: *OREDO s.r.o.* [online]. Hradec Králové: OREDO, 3. ledna 2005 [cit. 2020-02-19]. Dostupné z: <http://www.oredo.cz/data/prilohy/1/0bcfda0ee54972063a4640ac98387dbc.pdf>

OREDO, 2006. OREDO zpráva o činnosti v roce 2005. In: *OREDO s.r.o.* [online]. Hradec Králové: OREDO, 3. ledna 2006 [cit. 2020-02-19]. Dostupné z: <http://www.oredo.cz/data/prilohy/1/4f31d1982e8261459b0f7758efaf3a7.pdf>

OREDO, 2012. OREDO zpráva o činnosti v letech 2010-2011. In: *OREDO s.r.o.* [online]. Hradec Králové: OREDO, srpen 2012 [cit. 2020-02-19]. Dostupné z: <http://www.oredo.cz/data/prilohy/1/29330252af3b9e126107d59d4d58c0ee.pdf>

OREDO, 2019a. Tarif integrovaného dopravního systému IREDO. In: *OREDO* [online]. ©2020 OREDO, 16. prosince 2019 [cit. 2020-02-03]. Dostupné z: <http://www.oredo.cz/data/prilohy/1/2d0ca856130635142e29258d60bcf1b4.pdf>

OREDO, 2019b. Ceník jízdného IREDO. In: *OREDO s.r.o.* [online]. Hradec Králové: OREDO, 2. prosince 2019 [cit. 2020-02-19]. Dostupné z: <http://www.oredo.cz/data/prilohy/1/0651125c6f8da9a14847e89727b89c1c.pdf>

OREDO, 2019c. Tarifní mapy IREDO. In: *OREDO* [online]. Hradec Králové: OREDO, 13. prosince 2019 [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: <http://www.oredo.cz/tarifni-mapy-iredo/>

OREDO, 2020. Seznam zón IDS IREDO. In: *OREDO* [online]. ©2020 OREDO, 12. února 2020 [cit. 2020-02-14]. Dostupné z: <http://www.oredo.cz/data/prilohy/1/11f41d57faa2ecaef3d066138bb52d11.pdf>

PID lítačka, 2018. Nechcete nosit mnoho karet v peněžence? Nahrajte si jízdné na platební kartu. In: *PID lítačka* [online]. Praha: PID lítačka, 27. srpna 2018 [cit. 2020-03-19]. Dostupné z: <https://www.pidlitacka.cz/article/3>

PID lítačka, nedatováno. O mně. *PID lítačka* [online]. Praha: PID lítačka [cit. 2020-03-18]. Dostupné z: <https://karta.litacka.cz/>

PID, ©2019a. O systému. *PID* [online]. Praha: Pražská integrovaná doprava [cit. 2019-12-30]. Dostupné z: <https://pid.cz/o-systemu/>

- PID, ©2019b. O organizaci. *PID* [online]. Praha: Pražská integrovaná doprava [cit. 2019-12-30]. Dostupné z: <https://pid.cz/o-organizaci/>
- PID, ©2020a. Slevy. *PID* [online]. Praha: Pražská integrovaná doprava [cit. 2020-03-11]. Dostupné z: <https://pid.cz/slevy/>
- PID, ©2020b. Cestování po Praze. *PID* [online]. Praha: Pražská integrovaná doprava [cit. 2020-03-11]. Dostupné z: <https://pid.cz/praha/>
- PID, ©2020c. Příměstské cestování. *PID* [online]. Praha: Pražská integrovaná doprava [cit. 2020-03-11]. Dostupné z: <https://pid.cz/primestske-cestovani/>
- PID, ©2020d. Tarifní pásma PID. *PID* [online]. Praha: Pražská integrovaná doprava [cit. 2020-03-11]. Dostupné z: <https://pid.cz/tarifni-pojmy/tarifni-pasma-pid/>
- PID, ©2020e. Přenosné předplatné jízdné. *PID* [online]. Praha: Pražská integrovaná doprava [cit. 2020-03-11]. Dostupné z: <https://pid.cz/tarifni-pojmy/prenosne-predplatne-jizdne/>
- PID, ©2020f. Přeprava zavazadel a psů. *PID* [online]. Praha: Pražská integrovaná doprava [cit. 2020-03-11]. Dostupné z: <https://pid.cz/zavazadla-a-psi/>
- PID, ©2020g. Mobilní aplikace PID. *PID* [online]. Praha: Pražská integrovaná doprava [cit. 2020-03-16]. Dostupné z: <https://pid.cz/mobilni-aplikace/>
- PID, ©2020h. Pokuty. *PID* [online]. Praha: Pražská integrovaná doprava [cit. 2020-03-19]. Dostupné z: <https://pid.cz/tarifni-pojmy/pokuty/>
- PID, ©2020ch. Cyklisté v PID. *PID* [online]. Praha: Pražská integrovaná doprava [cit. 2020-03-19]. Dostupné z: <https://pid.cz/prakticke-informace/cykliste-v-pid/>
- PLZEŇSKÝ ORGANIZÁTOR VEŘEJNÉ DOPRAVY, ©2020. Předplatné IDP. *Plzeňský organizátor veřejné dopravy* [online]. Plzeň: Plzeňský organizátor veřejné dopravy [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: <https://www.poved.cz/cz/predplatne-idp/>
- STŘEDOČESKÝ KRAJ, ©2020a. Všeobecné informace o Středočeské integrované dopravě. *Středočeský kraj* [online]. Praha: Krajský úřad [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/web/doprava/informace-o-sid>
- STŘEDOČESKÝ KRAJ, ©2020b. Tarif jízdného SID. *Středočeský kraj* [online]. Praha: Krajský úřad [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/web/doprava/tarif-sid>
- SVATOŠOVÁ, Jitka a Pavel BARTOŠ, 2019. Veřejná doprava Vysočiny bude zaváděna etapově. In: *Velkomeziříčsko* [online]. ©2020 Velkomeziříčsko, 15. listopadu 2019 [cit. 2020-01-12]. Dostupné z: <https://www.velkomeziricsko.cz/zpravy/6764-verejna-doprava-vysociny-bude-zavadena-etapove>
- SVATOŠOVÁ, Jitka, 2020. Cestování regionální dopravou od března s novou jízdenkou a v novém tarifu. In: *Kraj Vysočina* [online]. ©2020 Kraj Vysočina, 18. února 2020 [cit. 2020-01-16]. Dostupné z: <https://www.kr-vysocina.cz/cestovani-regionalni-dopravou-od-brezna-s-novou-jizdenkou-a-v-novem-tarifu/d-4099766/p1=95634>

ŠIROKÝ, Jaromír, 2007. *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7194-983-1.

ŠLEGR, Petr, 2012. Tarifní integrace. In: *Efektivní doprava* [online]. ©2020 Efektivní doprava, 9. září 2012 [cit. 2020-01-14]. Dostupné z: <http://www.efektivnidoprava.info/tarifni-integrace/>

ZDAR, ©2019. VDV – Veřejná doprava Vysočiny v platnosti od 1. 3. 2020. *ZDAR* [online]. Žďár nad Sázavou: ZDAR [cit. 2020-01-12]. Dostupné z: <https://www.zdar.cz/vdv-verejna-doprava-vysociny-v-platnosti-od-1-3-2020/>

ZELENÝ, Lubomír, 2007. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI. ISBN 978-80-7357-266-2.

ZELNÍČKOVÁ, Ilona, 2019. Vlaky z Vysočiny ponesou nová jména Sauvignon, Renaissance a Horácký expres. In: *iDNES.cz* [online]. ©2020 iDNES.cz, 25. listopadu 2019 [cit. 2020-01-16]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/jihlava/zpravy/vysocina-doprava-zeleznice-cd-drahy-grafikon-rad.A191123_516134_jihlava-zpravy_epsal

ŽENATÝ, Josef, 2017. Dopravní systém VYDIS je drahý. Dětem do 15 let se nevyplatí vůbec. In: *Hradec.rozhlas* [online]. ©2020 Hradec.rozhlas, 25. září 2017 [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: <https://hradec.rozhlas.cz/dopravni-system-vydis-je-drahy-detem-do-15-let-se-nyyplati-vubec-6117572>

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1	Přirážky a poplatky v tarifu IREDO	30
Tabulka 2	Pokuty a přirážky v PID.....	38
Tabulka 3	Srovnání univerzálního a jednoduchého jízdného	52
Tabulka 4	Ceník jízdného na 180 dní	55
Tabulka 5	Ceník jízdného na 365 dní	56

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1	Tříúrovňový model v integrovaných dopravních systémech.....	22
Obrázek 2	Využívání veřejné hromadné dopravy	44
Obrázek 3	Důvody nevyužití tarifu IDS IREDO.....	45
Obrázek 4	Spokojenost respondentů s cenou jízdného	46
Obrázek 5	Hodnocení webových stránek OREDO.cz.....	47
Obrázek 6	Hodnocení aplikace IDS IREDO	48
Obrázek 7	Kategorie respondentů	48

SEZNAM ZKRATEK

AE	Airport Express
ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
DO	Dopravní obslužnost
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
ISIC	International Student Identity Card
MHD	Městská hromadná doprava
OP	Občanský průkaz
QR	Quick Response
SMS	Short message service
SPP	Smluvní přepravní podmínky
VHD	Veřejná hromadná doprava
ZTP	Zvlášť těžce postižení
ZTP/P	Zvlášť těžce postižení/průvodce

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Tarifní mapa IREDO

Příloha B Ceník jednoduchého jízdného v tarifu IDS IREDO

Příloha C Ceník síťového jízdného v tarifu IDS IREDO

Příloha D Ceník vícedenního jízdného v tarifu IDS IREDO

Příloha E Tarifní pásma PID v Praze

Příloha F Tarifní pásma PID v REGIONU (Středočeský kraj)

Příloha G Ceník krátkodobého jízdného v PID pro území Prahy

Příloha H Ceník krátkodobého jízdného v PID pro území REGIONU (Středočeský kraj) a Prahy

Příloha Ch Ceník dlouhodobého nepřenosného jízdného v PID pro území Prahy

Příloha I Ceník dlouhodobého přenosného jízdného v PID pro území Prahy

Příloha J Ceník dlouhodobého plnocenného jízdného pro území REGIONU (Středočeský kraj) a Prahy

Příloha K Ceník dlouhodobého zvýhodněného jízdného pro území REGIONU (Středočeský kraj) a Prahy

Příloha L Ceník SMS jízdného pro MDH v Praze

Příloha M Zóny v IDS JMK

Příloha N Ceník univerzálního jízdného v IDS JMK

Příloha O Ceník jednodenního jízdného v IDS JMK

Příloha P Ceník jednorázového jízdného v IDS JMK

Příloha Q Ceník předplatného jízdného v IDS JMK pro území Brna

Příloha R Ceník předplatného jízdného v IDS JMK pro území mimo Brno

Příloha S Ceník zvláštního ročního předplatného v IDS JMK pro uvedené území

Příloha T Ceník přenosného předplatného jízdného v IDS JMK

Příloha U Ceník SMS jízdného v IDS JMK pro území Brna

Příloha V Dotazník IDS IREDO

Příloha W Přepočtová tabulka pro univerzální jízdné

Příloha X Ceník navrhovaného zlevněného jednoduchého jízdného

Příloha Y Ceník navrhovaného zlevněného vícedenního jízdného

Příloha A Tarifní mapa IREDO

TARIFNÍ MAPA IREDO

PROSIM HLASTE PŘEDEM:

Nahrání nového jízdního dokladu na kartu /
Jízdní doklad již uložený na kartě.
U jízdy s přestupem doporučujeme nahlásit
číslo cílové tarifní zóny, urychlíte tím
odbavení.

Platí od 15. 12. 2019

POMŮŽEME VÁM S CESTOVÁNÍM V IDS IREDO

491 580 333
CALL CENTRUM IDS IREDO

Pracovní dny 6:00 - 21:00, ostatní dny 8:00 - 19:00

CESTUJTE S MOBILNÍ APLIKACÍ IDS IREDO

AKTUÁLNÍ POLOHA AUTOBUSŮ
A VLAKŮ V APLIKACI A TAKÉ NA:
<http://iredo.online>

VYUŽÍVÁTE VŠECH VÝHOD KARTY IREDO?

-VÝHODNĚ VICEDENNÍ (7/30/90 dní) A PŘESTUPNÍ JÍZDNÉ
-SLEVA NA JÍZDNĚ PLACENÉ KARTOU

více informací na webových stránkách
www.iredo.info

— železniční trať
— autobusové linky
12 výchozí zóna
20 obyčejné jízdné do cílové zóny (cena při platbě v hotovosti)

Tarif IREDO
platí na vyznačeném území
ve vlacích a autobusech
zapojených dopravců.

IREDO
Integrovaná REGIONÁLNÍ DOPRAVA
Královéhradeckého a Pardubického kraje

Zdroj: OREDO, 2019c

Příloha B Ceník jednoduchého jízdného v tarifu IDS IREDO

		Jednoduché jízdné					
Počet tarifních jednic IREDO	Časová platnost jízdenky	OBYČEJNÉ		Děti a mládež do 18 let		POLOVIČNÍ	
				Studentské 18 až 26 let			
				OSOBA 65+			
				ZTP, ZTP/P			
		platba		platba		platba	
		hotově	z EP	hotově	z EP	hotově	z EP
0 - 2	60 minut	10 Kč	8 Kč	2 Kč	2,00 Kč	5 Kč	4 Kč
3 - 3	60 minut	12 Kč	10 Kč	3 Kč	2,50 Kč	6 Kč	5 Kč
4 - 4	60 minut	14 Kč	12 Kč	3 Kč	3,00 Kč	7 Kč	6 Kč
5 - 6	120 minut	16 Kč	14 Kč	4 Kč	3,50 Kč	8 Kč	7 Kč
7 - 8	120 minut	18 Kč	16 Kč	4 Kč	4,00 Kč	9 Kč	8 Kč
9 - 10	120 minut	20 Kč	18 Kč	5 Kč	4,50 Kč	10 Kč	9 Kč
11 - 12	180 minut	24 Kč	22 Kč	6 Kč	5,50 Kč	12 Kč	11 Kč
13 - 14	180 minut	26 Kč	24 Kč	6 Kč	6,00 Kč	13 Kč	12 Kč
15 - 16	180 minut	28 Kč	26 Kč	7 Kč	6,50 Kč	14 Kč	13 Kč
17 - 18	180 minut	30 Kč	28 Kč	7 Kč	7,00 Kč	15 Kč	14 Kč
19 - 20	180 minut	32 Kč	30 Kč	8 Kč	7,50 Kč	16 Kč	15 Kč
21 - 25	180 minut	36 Kč	34 Kč	9 Kč	8,50 Kč	18 Kč	17 Kč
26 - 30	180 minut	42 Kč	40 Kč	10 Kč	10,00 Kč	21 Kč	20 Kč
31 - 35	240 minut	48 Kč	44 Kč	12 Kč	11,00 Kč	24 Kč	22 Kč
36 - 40	240 minut	54 Kč	50 Kč	13 Kč	12,50 Kč	27 Kč	25 Kč
41 - 45	240 minut	60 Kč	56 Kč	15 Kč	14,00 Kč	30 Kč	28 Kč
46 - 50	240 minut	64 Kč	60 Kč	16 Kč	15,00 Kč	32 Kč	30 Kč
51 - 55	240 minut	68 Kč	64 Kč	17 Kč	16,00 Kč	34 Kč	32 Kč
56 - 60	240 minut	76 Kč	72 Kč	19 Kč	18,00 Kč	38 Kč	36 Kč
61 - 70	300 minut	88 Kč	82 Kč	22 Kč	20,50 Kč	44 Kč	41 Kč
71 - 80	300 minut	100 Kč	94 Kč	25 Kč	23,50 Kč	50 Kč	47 Kč
81 - 90	300 minut	110 Kč	104 Kč	27 Kč	26,00 Kč	55 Kč	52 Kč
91 - 100	300 minut	120 Kč	114 Kč	30 Kč	28,50 Kč	60 Kč	57 Kč
101 - 110	360 minut	130 Kč	122 Kč	32 Kč	30,50 Kč	65 Kč	61 Kč
111 - 120	360 minut	140 Kč	132 Kč	35 Kč	33,00 Kč	70 Kč	66 Kč
121 - 130	360 minut	150 Kč	142 Kč	37 Kč	35,50 Kč	75 Kč	71 Kč
131 -	360 minut	160 Kč	152 Kč	40 Kč	38,00 Kč	80 Kč	76 Kč

Zdroj: OREDO, 2019b

Příloha C Ceník síťového jízdného v tarifu IDS IREDO

Jednodenní síťová jízdenka IREDO - pro jednotlivce	160 Kč
Jednodenní síťová jízdenka IREDO - pro skupinu až 5 osob libovolného věku (místo osoby je též možno přepravit psa)	350 Kč
Jednodenní síťová jízdenka IREDO - pro psa	30 Kč
Jednodenní síťová jízdenka IREDO - pro jízdní kolo (v určených autobusech)	30 Kč
Jednodenní síťová jízdenka IREDO - pro spoluzavazadlo v autobusech	10 Kč

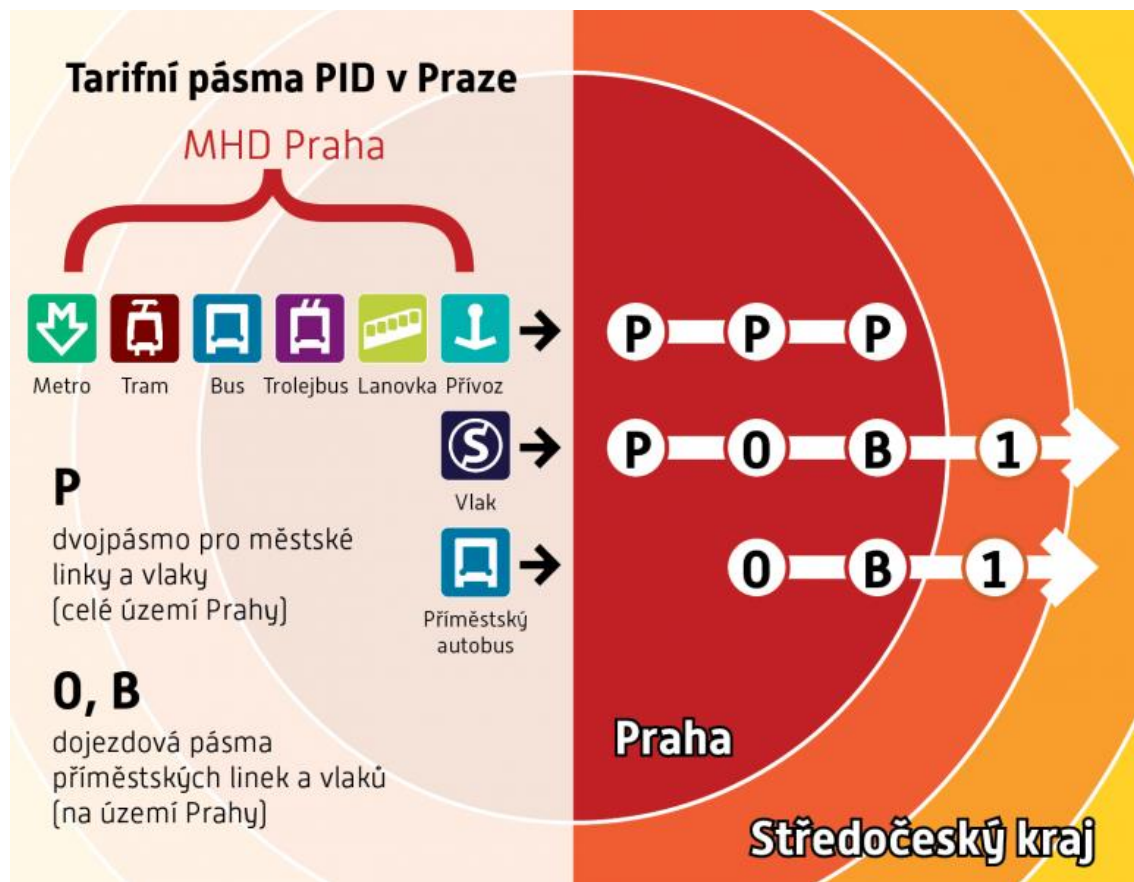
Zdroj: OREDO, 2019b

Příloha D Ceník vícedenního jízdného v tarifu IDS IREDO

Vícedenní jízdné					
7denní jízdné		30denní jízdné		90denní jízdné	
OBYČEJNÉ (8-násobek jednoduchého el. jízdného)	Děti a mládež do 18 let	OBYČEJNÉ (28-násobek jednoduchého el. jízdného)	Děti a mládež do 18 let	OBYČEJNÉ (80-násobek jednoduchého el. jízdného)	Děti a mládež do 18 let
	Studentské 18 až 26 let		Studentské 18 až 26 let		Studentské 18 až 26 let
platba hotově nebo z EP	platba hotově nebo z EP	platba hotově nebo z EP	platba hotově nebo z EP	platba hotově nebo z EP	platba hotově nebo z EP
povinný nosič BČK IREDO*	povinný nosič BČK IREDO*	povinný nosič BČK IREDO*	povinný nosič BČK IREDO*	povinný nosič BČK IREDO*	povinný nosič BČK IREDO*
64 Kč	16 Kč	224 Kč	56 Kč	640 Kč	160 Kč
80 Kč	20 Kč	280 Kč	70 Kč	800 Kč	200 Kč
96 Kč	24 Kč	336 Kč	84 Kč	960 Kč	240 Kč
112 Kč	28 Kč	392 Kč	98 Kč	1 120 Kč	280 Kč
128 Kč	32 Kč	448 Kč	112 Kč	1 280 Kč	320 Kč
144 Kč	36 Kč	504 Kč	126 Kč	1 440 Kč	360 Kč
176 Kč	44 Kč	616 Kč	154 Kč	1 760 Kč	440 Kč
192 Kč	48 Kč	672 Kč	168 Kč	1 920 Kč	480 Kč
208 Kč	52 Kč	728 Kč	182 Kč	2 080 Kč	520 Kč
224 Kč	56 Kč	784 Kč	196 Kč	2 240 Kč	560 Kč
240 Kč	60 Kč	840 Kč	210 Kč	2 400 Kč	600 Kč
272 Kč	68 Kč	952 Kč	238 Kč	2 720 Kč	680 Kč
320 Kč	80 Kč	1 120 Kč	280 Kč	3 200 Kč	800 Kč
352 Kč	88 Kč	1 232 Kč	308 Kč	3 520 Kč	880 Kč
400 Kč	100 Kč	1 400 Kč	350 Kč	4 000 Kč	1 000 Kč
448 Kč	112 Kč	1 568 Kč	392 Kč	4 480 Kč	1 120 Kč
480 Kč	120 Kč	1 680 Kč	420 Kč	4 800 Kč	1 200 Kč
512 Kč	128 Kč	1 792 Kč	448 Kč	5 120 Kč	1 280 Kč
576 Kč	144 Kč	2 016 Kč	504 Kč	5 760 Kč	1 440 Kč
656 Kč	164 Kč	2 296 Kč	574 Kč	6 560 Kč	1 640 Kč
752 Kč	188 Kč	2 632 Kč	658 Kč	7 520 Kč	1 880 Kč
832 Kč	208 Kč	2 912 Kč	728 Kč	8 320 Kč	2 080 Kč
912 Kč	228 Kč	3 192 Kč	798 Kč	9 120 Kč	2 280 Kč
976 Kč	244 Kč	3 416 Kč	854 Kč	9 760 Kč	2 440 Kč
1 056 Kč	264 Kč	3 696 Kč	924 Kč	10 560 Kč	2 640 Kč
1 136 Kč	284 Kč	3 976 Kč	994 Kč	11 360 Kč	2 840 Kč
1 216 Kč	304 Kč	4 256 Kč	1 064 Kč	12 160 Kč	3 040 Kč

Zdroj: OREDO, 2019b

Příloha E Tarifní pásma PID v Praze




Zdroj: PID, ©2020d

Příloha G Ceník krátkodobého jízdného v PID pro území Prahy

Jízdenky	Dospělý (*)	Dítě (*)	Senior (*)
90 min.	32 Kč	16 Kč	16 Kč
30 min.	24 Kč	12 Kč	12 Kč
24 hod.	110 Kč	55 Kč	55 Kč
72 hod.	310 Kč	–	–

Zdroj: PID, ©2020b

Příloha H Ceník krátkodobého jízdného v PID pro území REGIONU (Středočeský kraj) a Prahy

Počet pásem	Doba platnosti	Plnocenná (*)	Zvýhodněná (*)
2 pásma	15 min.	12 Kč 	3 Kč 
2 pásma	30 min.	18 Kč 	4 Kč 
3 pásma	60 min.	24 Kč 	6 Kč 
4 pásma	90 min.	32 Kč	8 Kč 
5 pásem	2 hod.	40 Kč	10 Kč 
6 pásem	2,5 hod.	46 Kč	11 Kč 
7 pásem	3 hod.	54 Kč	13 Kč 
8 pásem	3,5 hod.	62 Kč	15 Kč 
9 pásem	4 hod.	68 Kč	17 Kč 
10 pásem	4,5 hod.	76 Kč	19 Kč 
11 pásem	5 hod.	84 Kč	21 Kč 
12 pásem	5,5 hod.	92 Kč	neexistuje
13 pásem	6 hod.	100 Kč	neexistuje
<u>Praha + pásma 1-4</u>	24 hod.	160 Kč	neexistuje
<u>Vnější pásma 1-9</u>	24 hod.	150 Kč	37 Kč
<u>Celosíťová</u>	24 hod.	240 Kč	neexistuje

Zdroj: PID, ©2020c

Příloha Ch Ceník dlouhodobého nepřenosného jízdného v PID pro území Prahy

Kupony	Dospělý (*)	Junior (*)	Student (*)	Senior (*)
Měsíční	550 Kč	130 Kč	130 Kč	130 Kč
Čtvrtletní	1 480 Kč	360 Kč	360 Kč	360 Kč
5měsíční	2 450 Kč	–	–	–
Roční	3 650 Kč	1 280 Kč	<u>1 280 Kč</u>	1 280 Kč

Zdroj: PID, ©2020b

Příloha I Ceník dlouhodobého přenosného jízdného v PID pro území Prahy

Kupony	Cena
Měsíční (30denní)	670 Kč
Čtvrtletní (90denní)	1 880 Kč
Roční	6 100 Kč

Zdroj: PID, ©2020e

Příloha J Ceník dlouhodobého plnocenného jízdného pro území REGIONU (Středočeský kraj) a Prahy

Platnost Počet pásem	Plnocenné jízdné		
	Měsíční	Čtvrtletní	Roční
<u>1 pásmo</u>	300 Kč	760 Kč	3 010 Kč
<u>2 pásma</u>	460 Kč	1 200 Kč	4 752 Kč
<u>3 pásma</u>	700 Kč	1 800 Kč	7 128 Kč
<u>4 pásma</u>	920 Kč	2 400 Kč	9 504 Kč
<u>5 pásem</u>	1 130 Kč	3 000 Kč	11 880 Kč
<u>6 pásem</u>	1 350 Kč	3 600 Kč	14 256 Kč
<u>7 pásem</u>	1 560 Kč	4 200 Kč	16 632 Kč
<u>8 pásem</u>	1 780 Kč	4 800 Kč	19 008 Kč
<u>9 pásem</u>	2 000 Kč	5 400 Kč	21 384 Kč
<u>10 pásem</u>	2 220 Kč	6 000 Kč	23 760 Kč

Zdroj: PID, ©2020c

Příloha K Ceník dlouhodobého zvýhodněného jízdného pro území REGIONU (Středočeský kraj) a Prahy

Platnost Počet pásem	Zvýhodněné jízdné		
	Měsíční	Čtvrtletní	Roční*
<u>1 pásmo</u>	75 Kč	190 Kč	752 Kč
<u>2 pásma</u>	115 Kč	300 Kč	1 188 Kč
<u>3 pásma</u>	175 Kč	450 Kč	1 782 Kč
<u>4 pásma</u>	230 Kč	600 Kč	2 376 Kč
<u>5 pásem</u>	282 Kč	750 Kč	2 970 Kč
<u>6 pásem</u>	337 Kč	900 Kč	3 564 Kč
<u>7 pásem</u>	390 Kč	1 050 Kč	4 158 Kč
<u>8 pásem</u>	445 Kč	1 200 Kč	4 752 Kč
<u>9 pásem</u>	500 Kč	1 350 Kč	5 346 Kč
<u>10 pásem</u>	555 Kč	1 500 Kč	5 940 Kč

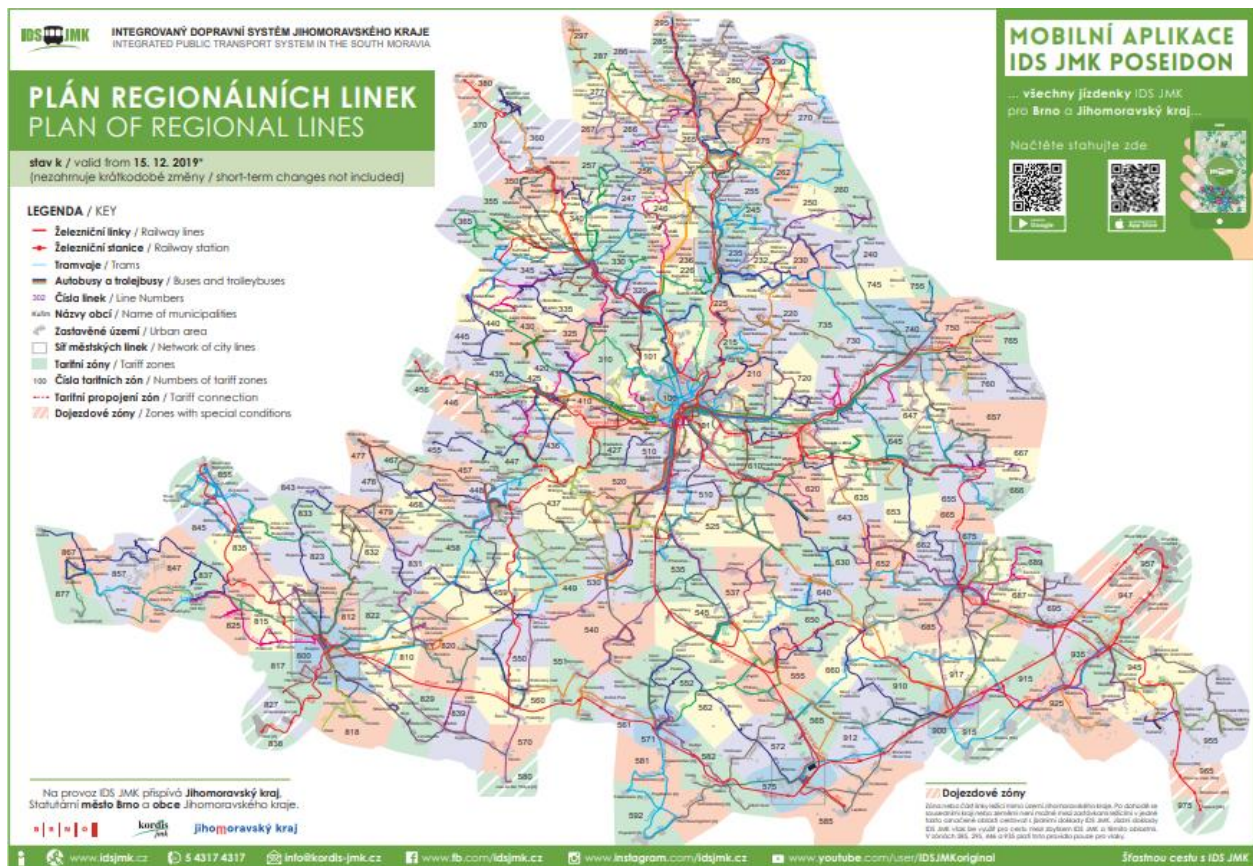
Zdroj: PID, ©2020c

Příloha L Ceník SMS jízdného pro MDH v Praze

Text do SMS zprávy	Tarif	Cena vč. DPH
DPT32	90 min.	32 Kč
DPT24	30 min.	24 Kč
DPT110	24 hod.	110 Kč*
DPT310	72 hod.	310 Kč*

Zdroj: Dopravní podnik hlavního města Prahy, ©2020

Příloha M Zóny v IDS JMK



Zdroj: IDS JMK, nedatováno e

Příloha N Ceník univerzálního jízdného v IDS JMK

Platnost zónová / časová	Počet polí na Univerzální jízdence	Cena při použití jednorázové jízdenky	Cena při použití Univerzální jízdenky	Úspora
2 zóny / 10 minut ¹	2	16,00 Kč	13,00	3,00 Kč
2 zóny / 45 minut	3	20,00 Kč	19,50	0,50 Kč
3 zóny / 90 minut	4	27,00 Kč	26,00	1,00 Kč
4 zóny / 90 minut	5	34,00 Kč	32,50	1,50 Kč
5 zón / 120 minut	6	42,00 Kč	39,00	3,00 Kč
6 zón / 120 minut	7	49,00 Kč	45,50	3,50 Kč
7 zón / 150 minut	8	56,00 Kč	52,00	4,00 Kč
8 zón / 150 minut	9	63,00 Kč	58,50	4,50 Kč
9 zón / 180 minut	10	71,00 Kč	65,00	6,00 Kč
10 zón / 180 minut	11	78,00 Kč	71,50	6,50 Kč
neomezená / 180 minut	12	86,00 Kč	78,00	8,00 Kč

Zdroj: IDS JMK, nedatováno c

Příloha O Ceník jednodenního jízdného v IDS JMK

Platnost	Základní	Zlevněné
24hodinová jízdenka pro zóny 100 + 101 (území Brna)	90 Kč	22 Kč
24hodinová jízdenka pro všechny zóny mimo zón Brna	150 Kč	37 Kč
24hodinová jízdenka pro celý IDS JMK	190 Kč	47 Kč

Zdroj: IDS JMK, nedatováno c

Příloha P Ceník jednorázového jízdného v IDS JMK

JEDNORÁZOVÉ JÍZDENKY					
Jízdenka	Počet zón	Platnost	Základní	Zlevněné A^{*1}	Zlevněné B^{*2}
Nepřestupní	1 úsek ^{*3}		10	2	2
	2 úseky ^{*3}		16	4	4
	2 zastávky ve vlaku ^{*18}		16	4	4
	2 zóny / 10 minut ^{*19}		16	4	4
Přestupní	Doplatek za 1 zónu ^{*4}		16	4	16
	2	15 / 45 minut ^{*15}	20	5	20
	2	60 minut	25	6	25
	3	90 minut	27	6	26
	4	90 minut	34	8	27
	5	120 minut	42	10	28
	6	120 minut	49	12	30
	7	150 minut	56	14	32
	8	150 minut	63	15	34
	9	180 minut	71	17	36
	10	180 minut	78	19	37
		libovolný	180 minut	86	21
Prodej u řidiče^{*9}	3	90 minut	35	25 ^{*13}	25 ^{*13}
Univerzální	dle označených polí		156	39	39

Zdroj: IDS JMK, 2020a

Příloha Q Ceník předplatného jízdného v IDS JMK pro území Brna

Cestování po Brně (v zónách 100 + 101) s případnou kombinací s dalšími mimobrněnskými zónami																
Pro zóny	Základní			Děti 6 až 15 let			Děti 15 až 18 let, Studenti do 26 let			Důchodci do 65 let ¹⁵			Osoby od 65 do 70 let			Přenosná
	Měsíční	Čtvrtletní	Roční ¹⁰	Měsíční	Čtvrtletní	Roční	Měsíční	Čtvrtletní	Roční	Měsíční	Čtvrtletní	Roční	Měsíční	Čtvrtletní	Roční	
100 + 101	550	1370	4750	137	342	1187	275	685	2375	350	800	2950	137	342	1187	6100
100 + 101 + 1 zóna	830	2090	7300	207	522	1812	345	865	3000	560	1340	4800	207	522	1812	9100
100 + 101 + 2 zóny	1090	2780	9700	272	694	2424	410	1037	3612	750	1850	6650	272	694	2424	12100
100 + 101 + 3 zóny	1370	3510	11700	342	877	2912	480	1220	4100	960	2400	8100	342	877	2912	14600
100 + 101 + 4 zóny	1590	4080	13400	397	1019	3387	535	1362	4575	1130	2830	9550	397	1019	3387	16700
100 + 101 + 5 zón	1790	4600	14900	447	1149	3862	585	1492	5050	1280	3220	10950	447	1149	3862	18600
100 + 101 + 6 zón	2000	5140	16400	499	1284	4312	637	1627	5500	1430	3620	12300	499	1284	4312	20500
100 + 101 + 7 zón	2220	5720	18100	554	1429	4762	692	1772	5950	1600	4060	13650	554	1429	4762	22600
100 + 101 + 8 zón	2420	6240	19800	604	1559	5212	742	1902	6400	1750	4450	15000	604	1559	5212	24700
všechny zóny	2630	6780	21500	657	1694	5662	795	2037	6850	1910	4850	16350	657	1694	5662	26800

Zdroj: IDS JMK, 2020a

Příloha R Ceník předplatného jízdného v IDS JMK pro území mimo Brno

Cestování mimo Brno s případnou kombinací s jednou brněnskou zónou										
Pro úseky / zóny	Základní			Děti 6 až 18 let, Studenti do 26 let, Osoby nad 65 let ²²			Důchodci do 65 let ²⁵			Přenosná
	Měsíční	Čtvrtletní	Roční ¹⁰	Měsíční	Čtvrtletní	Roční	Měsíční	Čtvrtletní	Roční	Roční ¹⁰
1 úsek v zónách 225, 235, 571, 575, 675, 740, 800, 900 ²¹	280	720	2500	70	180	625	140	360	1250	-
1 úsek ²¹	280	720	2500	70	180	625	210	540	1850	3100
2 úseky ²¹	460	1190	4200	115	297	1050	340	890	3150	5200
2 zóny	540	1410	4950	135	352	1237	400	1050	3700	6100
3 zóny	820	2140	6900	205	535	1725	610	1600	5150	8600
4 zóny	1040	2710	8800	260	677	2200	780	2030	6600	11000
5 zón	1240	3230	10700	310	807	2675	930	2420	8000	13300
6 zón	1450	3770	12500	362	942	3125	1080	2820	9350	15600
7 zón	1670	4350	14300	417	1087	3575	1250	3260	10700	17800
8 zón	1870	4870	16100	467	1217	4025	1400	3650	12050	20100
9 zón	2080	5410	17900	520	1352	4475	1560	4050	13400	22300
10 zón	2310	6010	19700	577	1502	4925	1730	4500	14750	24600

Zdroj: IDS JMK, 2020a

Příloha S Ceník zvláštního ročního předplatného v IDS JMK pro uvedené území

ZVLÁŠTNÍ ROČNÍ KUPÓNY

Jízdenka	Platí v zónách	Cena
Důchodci do 70 let ^{*16}	100 + 101	840
Děti ve věku 6 až 10 let	100 + 101	zdarma
Osoby starší 70 let	100 + 101	zdarma
Doprovod dítěte do 3 let	100 + 101	zdarma
Doprovod dítěte do 3 let ^{*17}	všechny zóny	2400
Osoby starší 70 let ^{*17}	všechny zóny	1237
Držitelé průkazu ZTP a ZTP/P	všechny zóny	2400

Zdroj: IDS JMK, 2020a

Příloha T Ceník přenosného předplatného jízdného v IDS JMK

PŘEDPLATNÍ JÍZDENKY PŘENOSNÉ					
Jízdenka	Platí v zónách	Platnost	Základní	Zlevněné	Jízdenky na bankovní kartě Prostřednictvím e-shopu na www.brnoid.cz jsou v prodeji elektronické přenosné jízdenky základní s volitelnou platností od 1 do 30 dnů.
Jednodenní	ve všech zónách	24 hodin	190 ^{*10}	47 ^{*1}	
Jednodenní	mimo zón 100 + 101	24 hodin	150 ^{*10}	37	
Jednodenní	ve vybraných zónách	24 hodin	100 ^{*10}	25	
Jednodenní ZTP	ve všech zónách	24 hodin	35 ^{*14}	-	
Třídenní ^{*21}	ve všech zónách	3 dny	380	95	
Pětidenní ^{*21}	ve všech zónách	5 dnů	580	145	
Jednodenní	100 + 101	24 hodin	90 ^{*10}	22 ^{*1}	
Pětidenní	100 + 101	5 dnů	250	-	
Čtrnáctidenní	100 + 101	14 dnů	420	-	
Měsíční	100 + 101	30 dnů	750	-	

Zdroj: IDS JMK, 2020a

Příloha U Ceník SMS jízdného v IDS JMK pro území Brna

Jízdenky SMS / SEJF - pro zóny 100 + 101 mimo vlak ^{*20}					
Jízdenka	Základní				Zlevněné
	20 minut	40 minut	75 minut	24 hod. ^{*10}	40 minut
SMS	20	-	29	99	-

Zdroj: IDS JMK, 2020a

Příloha V Dotazník IDS IREDO

1. Využil/a jste někdy veřejnou hromadnou dopravu v Královéhradeckém či Pardubickém kraji (území IREDO)?
 - ANO (respondent pokračuje na otázku 3)
 - NE (respondent pokračuje na otázku 2)
2. Co by Vás přilákalo k využívání veřejné hromadné dopravy?
(Napište prosím stručnou odpověď)
 - Odpověď (konec dotazníku)
3. Jak často využíváte veřejnou hromadnou dopravu na území IREDO?
 - Denně
 - 3 – 6x týdně
 - 1 – 2x týdně
 - Méně než 1 týdně
 - Pouze výjimečně
4. V jakém kraji bydlíte?
 - V Královéhradeckém
 - V Pardubickém
 - V jiném
5. Využil/a jste někdy tarif IDS IREDO?
 - ANO (respondent pokračuje na otázku 7)
 - NE (respondent pokračuje na otázku 6)
6. Z jakého důvodu jste ho nikdy nevyužil/a?
 - Nevěděl jsem o něm (konec dotazníku)
 - Nevyznám se v něm (konec dotazníku)
 - Nepřijde mi výhodný (konec dotazníku)
 - Jiné (konec dotazníku)
7. Jaký typ jízdenky jste využil/a (v tarifu IREDO)?
 - Jednoduché (respondent pokračuje na otázku 10)
 - Vícedenní (respondent pokračuje na otázku 8)
8. Vyhovují Vám varianty vícedenních jízdenek, tj. 7denní, 30denní a 90denní?
 - ANO (respondent pokračuje na otázku 11)
 - NE (respondent pokračuje na otázku 9)
9. Napište kolika denní jízdenku byste v tarifu IDS IREDO uvítali.
 - Odpověď (respondent pokračuje na otázku 11)
10. Jakým způsobem platíte za jednoduché jízdenky?
(BČK IREDO – bezkontaktní čipová karta IREDO)
 - V hotovosti/platební kartou
 - Elektronickou peněženkou na BČK IREDO
11. Jste spokojen/a s cenami jízdného v tarifu IDS IREDO?
 - Velmi spokojen/a (respondent pokračuje na otázku 13)
 - Spíše spokojen/a (respondent pokračuje na otázku 13)
 - Spíše nespokojen/a (respondent pokračuje na otázku 12)
 - Velmi nespokojen/a (respondent pokračuje na otázku 12)
12. Napište stručně důvod toho, proč jste s cenou nespokojen/a.

- Odpověď

13. Navštívil/a jste někdy webové stránky OREDO.cz?

- ANO (respondent pokračuje na otázku 14)
- NE (respondent pokračuje na otázku 15)

14. Ohodnoťte webové stránky IDS IREDO.

(Stupnice jako ve škole – 1 nejlepší, 5 nejhorší)

- | | | | | | |
|------------------------|---|---|---|---|---|
| • Přehlednost | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| • Dostupnost informací | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| • Přínosnost informací | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| • Design | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

15. Využil/a jste někdy aplikaci IDS IREDO?

- ANO (respondent pokračuje na otázku 16)
- NE (respondent pokračuje na otázku 17)

16. Ohodnoťte aplikaci IDS IREDO.

(Stupnice jako ve škole – 1 nejlepší, 5 nejhorší)

- | | | | | | |
|------------------------|---|---|---|---|---|
| • Přehlednost | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| • Dostupnost informací | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| • Přínosnost informací | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| • Design | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

17. Jste:

- Muž
- Žena

18. Do jaké kategorie cestujících patříte?

- Děti a mládež do 18 let
- Student od 18 do 26 let
- Dospělý od 18 do 65 let (pokud nejste student/ka od 18 do 26 let)
- Senior od 65 let
- ZTP, ZTP/P

Zdroj: Autor

Příloha W Přepočtová tabulka pro univerzální jízdné

Počet tarifních jednic IREDO	Časová platnost jízdenky	Počet polí na univerzální jízdence
0 – 2	60 minut	1
3 – 3	60 minut	1
4 – 4	60 minut	1
5 – 6	120 minut	2
7- 8	120 minut	2
9 – 10	120 minut	2
11 – 12	180 minut	3
13 – 14	180 minut	3
15 – 16	180 minut	3
17 – 18	180 minut	3
19 – 20	180 minut	4
21 – 25	180 minut	4
26 – 30	180 minut	5
31 – 35	240 minut	6
36 – 40	240 minut	7
41 – 45	240 minut	8
46 – 50	240 minut	8
51 – 55	240 minut	9
56 – 60	240 minut	10
61 – 70	300 minut	12
71 – 80	300 minut	13
81 – 90	300 minut	14
91 – 100	300 minut	16
101 – 110	360 minut	17
111 – 120	360 minut	19
121 – 130	360 minut	20
131 -	360 minut	21

Zdroj: Autor

Příloha X Ceník navrhovaného zlevněného jednoduchého jízdného

		Jednoduché jízdné					
Počet tarifních jednic IREDO	Časová platnost jízdenky	OBYČEJNÉ		Děti a mládež do 18 let		POLOVIČNÍ	
				Studentské 18 až 26 let			
		OSOBA 65+					
		ZTP, ZTP/P					
		platba		platba		platba	
		hotově	z EP	hotově	z EP	hotově	z EP
0 – 2	60 minut	8 Kč	6 Kč	2 Kč	1,50 Kč	4 Kč	3 Kč
3 – 3	60 minut	10 Kč	8 Kč	2 Kč	2 Kč	5 Kč	4 Kč
4 – 4	60 minut	12 Kč	10 Kč	3 Kč	2,50 Kč	6 Kč	5 Kč
5 – 6	120 minut	14 Kč	12 Kč	3 Kč	3 Kč	7 Kč	6 Kč
7- 8	120 minut	16 Kč	14 Kč	4 Kč	3,50 Kč	8 Kč	7 Kč
9 – 10	120 minut	18 Kč	16 Kč	4 Kč	4 Kč	9 Kč	8 Kč
11 – 12	180 minut	20 Kč	18 Kč	5 Kč	4,50 Kč	10 Kč	9 Kč
13 – 14	180 minut	22 Kč	20 Kč	5 Kč	5 Kč	11 Kč	10 Kč
15 – 16	180 minut	24 Kč	22 Kč	6 Kč	5,50 Kč	12 Kč	11 Kč
17 – 18	180 minut	26 Kč	24 Kč	6 Kč	6 Kč	13 Kč	12 Kč
19 – 20	180 minut	28 Kč	26 Kč	7 Kč	6,50 Kč	14 Kč	13 Kč
21 – 25	180 minut	32 Kč	30 Kč	8 Kč	7,50 Kč	16 Kč	15 Kč
26 – 30	180 minut	36 Kč	34 Kč	9 Kč	9 Kč	19 Kč	18 Kč
31 – 35	240 minut	42 Kč	38 Kč	10 Kč	9 Kč	21 Kč	19 Kč
36 – 40	240 minut	48 Kč	44 Kč	12 Kč	11,50 Kč	24 Kč	22 Kč
41 – 45	240 minut	52 Kč	48 Kč	13 Kč	12 Kč	26 Kč	24 Kč
46 – 50	240 minut	56 Kč	52 Kč	14 Kč	13 Kč	28 Kč	26 Kč
51 – 55	240 minut	60 Kč	56 Kč	15 Kč	14 Kč	30 Kč	28 Kč
56 – 60	240 minut	68 Kč	64 Kč	17 Kč	16 Kč	34 Kč	32 Kč
61 – 70	300 minut	76 Kč	70 Kč	19 Kč	17,50 Kč	38 Kč	35 Kč
71 – 80	300 minut	88 Kč	82 Kč	22 Kč	20,50 Kč	44 Kč	41 Kč
81 – 90	300 minut	96 Kč	90 Kč	24 Kč	23 Kč	48 Kč	45 Kč
91 – 100	300 minut	108 Kč	102 Kč	27 Kč	25,50 Kč	54 Kč	51 Kč
101 – 110	360 minut	116 Kč	108 Kč	29 Kč	27,50 Kč	58 Kč	54 Kč
111 – 120	360 minut	124 Kč	116 Kč	31 Kč	29 Kč	62 Kč	58 Kč
121 – 130	360 minut	132 Kč	124 Kč	33 Kč	31,50 Kč	66 Kč	62 Kč
131 -	360 minut	144 Kč	136 Kč	36 Kč	34 Kč	72 Kč	68 Kč

Zdroj: Autor

Příloha Y Ceník navrhovaného zlevněného vícedenního jízdného

		Vícedenní jízdné			
Počet tarifních jednic IREDO	Časová platnost jízdenky	7denní jízdné		30denní jízdné	
		OBYČEJNÉ (8násobek jednoduchého el. jízdného)	Děti a mládež do 18 let	OBYČEJNÉ (28násobek jednoduchého el. jízdného)	Děti a mládež do 18 let
			Studentské 18 až 26 let		Studentské 18 až 26 let
		platba hotově nebo z EP	platba hotově nebo z EP	platba hotově nebo z EP	platba hotově nebo z EP
povinný nosič BČK IREDO	povinný nosič BČK IREDO	povinný nosič BČK IREDO	povinný nosič BČK IREDO		
0 – 2	60 minut	48 Kč	12 Kč	168 Kč	42 Kč
3 – 3	60 minut	64 Kč	16 Kč	224 Kč	56 Kč
4 – 4	60 minut	80 Kč	20 Kč	280 Kč	70 Kč
5 – 6	120 minut	96 Kč	24 Kč	336 Kč	84 Kč
7- 8	120 minut	112 Kč	28 Kč	392 Kč	98 Kč
9 – 10	120 minut	128 Kč	32 Kč	448 Kč	112 Kč
11 – 12	180 minut	144 Kč	36 Kč	504 Kč	126 Kč
13 – 14	180 minut	160 Kč	40 Kč	560 Kč	140 Kč
15 – 16	180 minut	176 Kč	44 Kč	616 Kč	154 Kč
17 – 18	180 minut	192 Kč	48 Kč	672 Kč	168 Kč
19 – 20	180 minut	208 Kč	52 Kč	728 Kč	182 Kč
21 – 25	180 minut	240 Kč	60 Kč	840 Kč	210 Kč
26 – 30	180 minut	272 Kč	68 Kč	952 Kč	238 Kč
31 – 35	240 minut	304 Kč	76 Kč	1 064 Kč	266 Kč
36 – 40	240 minut	352 Kč	88 Kč	1 232 Kč	308 Kč
41 – 45	240 minut	384 Kč	96 Kč	1 344 Kč	336 Kč
46 – 50	240 minut	416 Kč	104 Kč	1 456 Kč	364 Kč
51 – 55	240 minut	448 Kč	112 Kč	1 568 Kč	392 Kč
56 – 60	240 minut	512 Kč	128 Kč	1 792 Kč	448 Kč
61 – 70	300 minut	560 Kč	140 Kč	1 960 Kč	490 Kč
71 – 80	300 minut	656 Kč	164 Kč	2 296 Kč	574 Kč
81 – 90	300 minut	720 Kč	180 Kč	2 520 Kč	630 Kč
91 – 100	300 minut	816 Kč	204 Kč	2 856 Kč	714 Kč
101 – 110	360 minut	864 Kč	216 Kč	3 024 Kč	756 Kč
111 – 120	360 minut	928 Kč	232 Kč	3 248 Kč	812 Kč
121 – 130	360 minut	992 Kč	248 Kč	3 472 Kč	868 Kč
131 -	360 minut	1 088 Kč	272 Kč	3 808 Kč	952 Kč

		Více denní jízdné	
		90 denní jízdné	
Počet tarifních jednic IREDO	Časová platnost jízdenky	OBYČEJNÉ (80násobek jednoduchého el. jízdného)	Děti a mládež do 18 let
			Studentské 18 až 26 let
		platba hotově nebo z EP	platba hotově nebo z EP
		povinný nosič BČK IREDO	povinný nosič BČK IREDO
0 – 2	60 minut	480 Kč	120 Kč
3 – 3	60 minut	640 Kč	160 Kč
4 – 4	60 minut	800 Kč	200 Kč
5 – 6	120 minut	960 Kč	240 Kč
7 – 8	120 minut	1 120 Kč	280 Kč
9 – 10	120 minut	1 280 Kč	320 Kč
11 – 12	180 minut	1 440 Kč	360 Kč
13 – 14	180 minut	1 600 Kč	400 Kč
15 – 16	180 minut	1 760 Kč	440 Kč
17 – 18	180 minut	1 920 Kč	480 Kč
19 – 20	180 minut	2 080 Kč	520 Kč
21 – 25	180 minut	2 400 Kč	600 Kč
26 – 30	180 minut	2 720 Kč	680 Kč
31 – 35	240 minut	3 040 Kč	760 Kč
36 – 40	240 minut	3 520 Kč	880 Kč
41 – 45	240 minut	3 840 Kč	960 Kč
46 – 50	240 minut	4 160 Kč	1 040 Kč
51 – 55	240 minut	4 480 Kč	1 120 Kč
56 – 60	240 minut	5 120 Kč	1 280 Kč
61 – 70	300 minut	5 600 Kč	1 400 Kč
71 – 80	300 minut	6 560 Kč	1 640 Kč
81 – 90	300 minut	7 200 Kč	1 800 Kč
91 – 100	300 minut	8 160 Kč	2 040 Kč
101 – 110	360 minut	8 640 Kč	2 160 Kč
111 – 120	360 minut	9 280 Kč	2 320 Kč
121 – 130	360 minut	9 920 Kč	2 480 Kč
131 -	360 minut	10 880 Kč	2 720 Kč

Zdroj: Autor