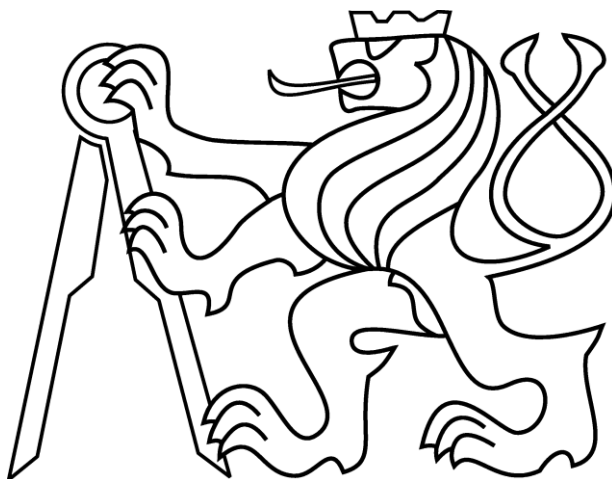


ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ



BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**ANALÝZA VYUŽITÍ PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ
DOPRAVY Z POHLEDU CESTOVNÍHO RUCHU**

2014

Margarita Koropova



K617 Ústav logistiky a managementu dopravy

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Margarita Koropova

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – MED – Management a ekonomika dopravy a telekomunikací

Název tématu (česky): **Analýza využití Pražské integrované dopravy
z pohledu cestovního ruchu**

Název tématu (anglicky): Analysis of usage PID in terms of tourism

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Charakteristika Integrovaného Dopravního Systému - definice, základní znaky, podmínky pro zavedení a funkčnost IDS
- Integrovaný Dopravní systém v Evropě - popis a základní analýza srovnatelných systémů v Evropě
- Integrovaný dopravní systém Hlavního města Praha - ROPID jako hlavní organizátor IDS v HLMP
- PID jako součást incomingového cestovního ruchu - možnosti PID pro turisty, SWOT analýza dané problematiky, dotazníkové šetření mezi uživateli, identifikace nedostatků, návrh zlepšení, srovnání s jinými evropskými IDS

Rozsah grafických prací: podle charakteru bakalářské práce

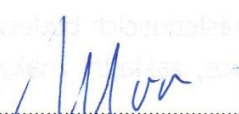
Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)


Seznam odborné literatury: ZURYNEK J., ZELENÝ L., MERVART M.: Dopravní procesy v c estovním ruchu. Praha: ASPI 2008
MOJŽÍŠ V., GRAJA M., VANČURA P.: Integrované dopravní systémy. Praha: Powerprint 2008
Kolektiv autorů: Cestovní ruch a Evropská unie. VŠE Praha: 2000

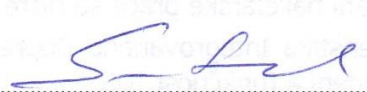
Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Petra Skolilová**

Datum zadání bakalářské práce: **23. září 2014**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **30. listopadu 2014**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia


.....
prof. Ing. Petr Moos, CSc.
vedoucí
Ústavu logistiky a managementu dopravy


L. S.


.....
prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.


.....
Margarita Koropova
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 23. září 2014

Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 20. srpna 2014



Podpis

Poděkování

Chtěla bych poděkovat své vedoucí Ing. Petře Skolilové za cenné rady, věcné připomínky, vstřícnost a čas, který mi v průběhu zpracování bakalářské práce věnovala. Mé poděkování patří též Ing. Jonášovi Jirků za ochotu a pomoc, které mi pomohly tuto práci zkompletovat.

Název práce: **Analýza využití Pražské integrované dopravy z pohledu cestovního ruchu**

Autor: Margarita Koropova

Vysoká škola: České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní

Obor: Management a ekonomika dopravy a telekomunikací

Druh práce: Bakalářská práce

Vedoucí práce: Ing. Petra Skolilová
Ústav logistiky a managementu dopravy K617
Fakulta dopravní, ČVUT v Praze

Abstrakt:

Předmětem bakalářské práce je integrovaná doprava v Praze, její role v cestovním ruchu a význam pro cestující. Práce podává přehled o integrovaných dopravních systémech obecně, jejich vzniku a současném stavu ve světě. Porovnávají se jednotlivé IDS v Evropě, především ze strany, nejdůležitější pro turisty. Dále je nastíněna historie pražské integrované dopravy, její ekonomický provoz a financování. Současný stav veřejné dopravy v Praze je znázorněn ve SWOT analýze, která zobrazuje silné a slabé stránky dopravy, její příležitosti a hrozby. Hlavní důraz je kladen na analýzu PID z turistického pohledu, zkoumají se klady a zápory. Pomocí dotazníkového šetření mezi uživateli se odhalují nedostatky a existující problematika PID. Na základě prozkoumaných dat se vyhledávají možná řešení odstranění vad a zlepšení dopravy v Praze.

Klíčová slova:

IDS, integrované dopravní systémy, integrovaná doprava, cestovní ruch, doprava, PID, Pražská integrovaná doprava, MHD, veřejná doprava, městská hromadná doprava, Praha, Česká republika, Evropa, analýza, SWOT

Title: **Analysis of usage PID in terms of tourism**

Author: Margarita Koropova

University: Czech Technical University in Prague, Faculty of Transportation Sciences

Branch: Technology and Technics of Transport and Communications

Document type: Bachelor's thesis

Thesis advisor: Ing. Petra Skolilová
Department of Logistics and Management of Transport K617
Faculty of Transportation Sciences, CTU in Prague

Abstract:

The subject of bachelor's thesis is integrated transport in Prague, it's part in tourism and importance for travelers. Thesis processes summary about integrated transport in general, it's genesis and present-day situation. Includes comparison of individual integrated systems in Europe, mainly from the side the most important for tourists. Also there is outlined history of Prague Integrated Transport, its economic system and funding. Present condition of public transport in Prague is represented in a SWOT analysis, which displays strengths and weaknesses of transport, its opportunities and threats. The main emphasis is put on analysis of PID from the point of view of tourists, advantages and disadvantages are being explored. With the aid of a questionnaire survey the thesis reveals disadvantages and existing problems of integrated transport in Prague. On the basis of explored data there is made a research of possible solutions for elimination of defects and improvement of PID.

Key words:

IDS, integrated transport, integrated system of transport, integrated transportation, transport, transportation, public transport, tourism, PID, Prague integrated transport, Prague, Czech Republic, Europe, analysis, SWOT

Obsah

Seznam zkratek.....	8
1. Úvod.....	9
2. IDS.....	10
2.1. Definice a podmínky existence	10
2.2. Kvalita IDS.....	11
2.3. Vznik IDS.....	12
2.3.1. Důvody vzniku.....	12
2.3.2. Etapy integrace.....	13
2.3.3. První IDS na světě.....	14
2.4. Hlavní kritéria pro turisty	16
2.5. IDS v Evropě	17
2.5.1. Německo – Hamburk.....	17
2.5.2. Německo – Mnichov	19
2.5.3. Švýcarsko – Curych.....	21
2.5.4. Rakousko – Vídeň.....	23
2.5.5. Jiné země	25
2.5.6. Slovensko – Bratislava	26
2.5.7. Srovnání evropských IDS	27
3. IDS v Praze – PID.....	29
3.1. Vznik a vývoj.....	29
3.2. Současný stav	31
3.3. Ekonomika provozu a financování	34
3.4. SWOT analýza PID.....	37
4. PID z turistického pohledu.....	40
4.1. Nabídka PID	40
4.2. Dotazníkové šetření mezi uživateli PID.....	43

4.2.1.	Teorie	43
4.2.2.	Dotazník	44
4.2.3.	Vyhodnocení dotazníkového šetření	47
4.3.	Stanovené problémy PID a návrhy jejich řešení	52
4.3.1.	Odbavovací systém	52
4.3.2.	Informace.....	53
4.3.3.	Přestupy mezi různé druhy dopravy	55
4.3.4.	Prague Card	56
5.	Závěr	59
	Seznam použitých zdrojů	60
	Seznam obrázků.....	61
	Seznam tabulek.....	63

Seznam zkratek

BCC	Bratislava City Card
BID	Bratislavská integrovaná doprava
CAWI	Computer Assisted Web Interview
ČSAD	Československá (státní) automobilová doprava
ČSD	Československé dráhy
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DB	Deutsche Bahn (Německé dráhy)
DO	dopravní obsluha
DPB	Dopravní podnik Bratislava
DPH	daň z přidané hodnoty
DPP	Dopravní podnik hl. m. Prahy
EN	evropská norma
EU	Evropská unie
hl. m.	hlavní město
HVV	Hamburger Verkehrsverbund (Hamburská integrovaná doprava)
CHF	švýcarský frank
IDS	Integrovaný dopravní systém IDS
JŘ	jízdní řady
KORDIS	Koordinátor IDS Jihomoravského kraje
MHD	městská hromadná doprava
MVV	Münchner Verkehrsverbund (Mnichovská integrovaná doprava)
ÖAMTC	Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen (Rakouské spolkové dráhy)
P+R	Park-and-Ride (zaparkuj a jed)
PID	Pražská integrovaná doprava
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
VHD	veřejná hromadná doprava
VOD	veřejná osobní doprava
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region (Vídeňská integrovaná doprava)
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund (Curyšská integrovaná doprava)

1. Úvod

Praha je světově známé turistické centrum, do kterého každoročně přijíždí více než 40 milionů¹ turistů. Je to nejvýznamnější městská památková rezervace v České republice. Návštěvníky do Prahy láká celá řada historických památek, ze kterých je většina zapsaná do seznamu UNESCO již od roku 1992. Nejznámější je pražská dominanta – Pražský Hrad, který díky svému stavebně historickému vývoji a nádherné gotické architektuře budí nadšení každého cestujícího, ale i mnoho jiných unikátních míst jako Karlův most, Staré Město s Židovskou čtvrtí, Malá Strana, Hradčany, Vyšehrad a celý seznam dalších památek, které přitahují návštěvníky z celého světa.

Neoddělitelnou částí a základním předpokladem cestovního ruchu je doprava. Právě doprava zajišťuje přemístění osob k objektům cestovního ruchu, ale je to vztah oboustranný: nejen dopravu potřebujeme pro lepší provoz cestovního ruchu, ale i rozvoj cestovního ruchu vyvolává potřebu zlepšení dopravní infrastruktury a jednotlivých druhů dopravy.

Cílem této bakalářské práce je ukázat význam integrovaného dopravního systému v Praze z turistického pohledu, prozkoumat jeho funkčnost a efektivitu a nabídnout možnosti zlepšení.

¹ 43 308 279 za rok 2013 podle ČSÚ: http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/cestovni_ruch

2.IDS

V úvodu této bakalářské práce je nezbytné nejdříve definovat pojem integrovaný dopravní systém (IDS) a popsat jeho základní principy.

2.1. Definice a podmínky existence

Podle monografie „Integrované dopravní systémy“ je integrovaná doprava „zajišťování dopravní obsluhy (DO) území veřejnou osobní dopravou (VOD) společně jednotlivými dopravci v silniční dopravě nebo dopravci v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy, pokud se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy podle smluvních přepravních a tarifních podmínek.“ [1]

Existuje avšak jiný názor: integrovanému dopravnímu systému nesmíme říkat „integrovaná doprava“, pokud je provozován pouze jedním dopravcem anebo jedním druhem dopravy. V tomto případě můžeme použít jinou definici IDS: „Integrovaný dopravní systém znamená propojení všech dostupných druhů veřejné dopravy do jednoho celku s jednotnými přepravními podmínkami, jednotným tarifem a jednotným jízdním řádem, čili dopravní koordinace jízdních řádů různých linek, návazností mezi jednotlivými spoji, garantované přestupní vazby, jednotný informační systém včetně propagace a jednotná podoba navigačních prvků v síti.“ [2]

Obě definice lze považovat za správné, avšak pro účely této práci je preferována druhá, protože je více pochopitelná a rovnou zahrnuje některé základní principy vůči cestujícím, bez kterých by IDS neměl existovat:

- 1) *jednotná společná dopravní nabídka neboli koordinované jízdní řády (JŘ),*
- 2) *jednotný společný tarif s jednotnou nabídkou jízdních dokladů,*
- 3) *jednotné společné přepravní podmínky,*
- 4) *jednotné a zaručené standardy kvality,*
- 5) *jednotný společný informační servis a*
- 6) *jednotná prezentace systému ve vztahu k cestujícím.* [1]

Při splnění výše uvedených podmínek IDS dosahuje svého hlavního cíle – nabídka natolik přijatelné veřejné hromadné dopravy (VHD), že dokáže konkurovat individuální automobilové dopravě (IAD).

2.2. Kvalita IDS

Vzhledem k tématu této práce je objektem zájmu využití integrované dopravy z pohledu cestujícího, proto zvlášť popíšeme standardy kvality. Existuje množina kritérií, podle kterých lze hodnotit kvalitu veřejné dopravy, ale nejrozumnější způsob k určení správných bodů je použít evropskou normou o kvalitě služeb.

EN určuje jako povinná následující kritéria hodnocení kvality:

- 1) *dosazitelnost* – rozsáhlost a rozmanitost z geografického a provozního pohledu, frekvence spojů a hlediska druhů dopravy;
- 2) *přístupnost* – propojení mezi všemi dostupnými druhy dopravy včetně IAD, dostupnost jízdenek;
- 3) *informace* – dostupnost informace o cestě, dopravních podmínkách, tarifech a cenách, a to před, po a během cesty,
- 4) *čas* – dodržení ukázaných JŘ a celková doba trvání cesty,
- 5) *péče o zákazníka (pro nás cestujícího)* – pomoc a podpora ze strany personálu, rozmanitá volba jízdenek vč. zvýhodněných tarifů,
- 6) *pohodlí* – zajištění příjemného cestování díky jízdnímu komfortu a vhodných zařízení pro všechny typy cestujících,
- 7) *bezpečnost* – vytvoření vhodných podmínek pro pocit vlastního bezpečí, splnění veškerých požadavků nutných pro prevenci nehod a dodržení bezpečnostních plánů,
- 8) *dopad na životní prostředí* – snížení znečišťování a jiných negativních vlivů na přírodu a okolí. [3]

K některým z uvedených kritérií se vrátíme později v kapitole, která se přímo týká vztahu cestujícího a integrované dopravy v Praze. Stejně tak ukážeme, že cestující klade důraz nejen na kvalitu, ale i na cenu za přepravu, která se často stává rozhodujícím faktorem.

Pokud hovoříme o struktuře IDS, musíme říct, že je to především systém tvořený prvky, jejich vlastnostmi a vazbami mezi nimi. Za prvky (rovněž uzly) považujeme místa nástupu a výstupu (případně přestupu). Rozlišujeme 3 typy: *primární kontaktní prvky I* (počáteční a

konečné body – pěší doprava, převážně budovy), *II* (počáteční a konečné body – individuální doprava) a *sekundární* (dopravní prostředek VHD).

Pro nás však jsou důležité další požadované vlastnosti prvků:

- bezbariérovost a bezkonfliktnost veškerých přestupů, nástupů a výstupů,
- dosažitelnost jak prostorová, tak i časová,
- přístupnost handicapovaným osobám, a to dopravně a zdravotně,
- přítomnost odbavovacího systému a více možností odbavení,
- přítomnost informačních systémů. [1]

Všechny výše zmíněny vlastnosti v neposlední řadě ovlivňují kvalitu veřejné dopravy, komfort a hlavně spokojenost cestujících, a tím pádem i preference VHD před IAD.

2.3. Vznik IDS

Obsahem následující kapitoly je popis, kdy, kde a hlavně proč systém integrované dopravy přišel na svět.

2.3.1. Důvody vzniku

Vzpomeneme si na hlavní účel IDS – konkurenceschopnost vůči IAD. Právě myšlenka o vytvoření veřejné dopravy natolik vyhovující, aby dokázala cestující přitáhnout na stejnou úroveň jako osobní automobily, posloužila v počátku ke vzniku integrované veřejné dopravy. Ale vše ve správném pořadí.

V 50. letech 20. století spolu se vznikem masové výroby osobních automobilů přichází boom automobilismu. Svůj vlastní automobil si může dovolit téměř každý obyvatel vyspělých zemí. Ve stejnou chvíli dopravci provozující veškerou hromadnou dopravu krachují. Důvod je jasný: žádná hromadná doprava nemůže nabídnout stejnou atraktivitu – časovou a prostorovou – jako individuální automobil. Právě proto na počátku 60. let v německém Hamburku vzniká nápad o integraci dopravy. Odtud vyplývají hlavní důvody a zároveň i předpoklady pro vytváření IDS:

- 1) *nárůst IAD*, který zaprvé vyvolává kongesce na silnicích a negativní vliv na životní prostředí, a zadruhé způsobuje pokles uživatelů veřejné dopravy.

- 2) *omezené finanční prostředky* na provozování jednotlivých neintegrováných druhů dopravy a *poptávka obyvatel po rozsáhlejší a více propojené dopravě*, které společně vyžadují lepší využití dopravního území a jeho potenciálu.

Důvody a z nich vycházející výhody zavedení integrovaných systémů jsou očividné: úspory ze strany dopravce díky koordinaci a spousta přínosů pro cestující jako větší komfort, sjednocení tarifů, lepší návaznost spojů a jistota při výběru jakéhokoli dopravce, protože všechny fungují jako jediný celek. [1] [4] [5]

2.3.2. Etapy integrace

Stejně jako u veškerých procesů, tak i u procesů integrace dopravy lze pozorovat několik kroků, kterým se říká pilíře:

1. *Územní integrace*

Integrace dopravy vždy začíná spojením geografickým, čili spoluprací městské a příměstské dopravy z pohledu prostorového. Dále se zapojují další oblasti a konečným bodem 1. pilíře integrace je propojení celého území bez ohledu na počet obyvatel a frekvence využití dopravy v jednotlivých oblastech.

2. *Tarifní integrace*

Dalším důležitým krokem je vytvoření jednotného společného tarifu pro všechny dopravce IDS, který musí platit všude bez ohledu na druh dopravy. Zvláštním případem je situace, kdy někteří velcí dopravci (nejčastěji železniční dopravy, která je zapojena do více integrovaných systémů) vytvářejí a nabízejí svůj vlastní tarif. Každopádně i v tomto případě během cesty na zvoleném území integrace musí být uznány oba tarify, a také by měla existovat možnost kombinace výše uvedených tarifů.

3. *Provozní integrace*

Vzhledem k tomu, že IDS je provozován větším počtem dopravců, je zapotřebí mít určitá, předem stanovená pravidla obslužnosti. Stanovením těchto pravidel se obvykle zabývá koordinátor dopravy nebo jeden z dopravců – předem stanovený odpovědný subjekt. Princip fungování koordinace dopravy uvidíme dále na příkladu prvního IDS v Hamburku. Při vytvoření IDS se nejdříve rozhoduje o pátečních a napájecích linkách, volí se dopravní prostředky a určují se jejich role v přepravní nabídce, a nakonec se odstraňují veškeré souběhy, aby doprava opravdu fungovala jako jediný celek. Cílem integrace dopravy je spolupráce, nikoli konkurence. Je také důležité vymyslet jednotné pochopitelné označování

linek, nejlépe spojené s typem dopravy, avšak v žádném případě s dopravcem. Jako příklad lze uvést IDS v Praze, ve kterém linky metra jsou označeny písmeny, tramvaje jedno- a dvoucifernými čísly a autobusy pomocí třímístných čísel. Podrobněji pražskou dopravu budeme rozebírat v dalších kapitolách.

4. *Preference veřejné dopravy*

Konečným krokem integrace je zlepšit dopravu natolik, aby vyhovovala potřebám cestujících v plné míře. Jinak řečeno, cílem je zatraktivnit veřejnou dopravu, a to pomocí splnění standardů kvality, zmíněných v kapitole „Kvalita IDS“. [5]

2.3.3. První IDS na světě

První IDS vznikl v Hamburku. Na začátku v Německu existovaly tři druhy dopravních svazů, nezávazně spojených mezi sebou: svaz provozovatelů, zadavatelů a smíšený svaz². V 60. letech kvůli nezájmu o veřejnou dopravu, a tím pádem i za účelem prevence možného krachu tří německých dopravců Hamburger Hochbahn, Dopravní podnik Hamburk-Holštýn a Německé dráhy (DB) se rozhodli založit společný dopravní systém. V roce 1965 vzniká první IDS na světě – Hamburská integrovaná doprava (HVV) – předchůdce mnohých IDS v Evropě. Již v té době v sobě zahrnul nejen město, ale i přilehlé oblasti, měl celkovou plochu 3000 km² (samotný Hamburk má plochu cca 750 km²) a fungoval pro více než 2 miliony obyvatel. Koordinátorem i doposud zůstala HVV.

V takové formě HVV existovala až do roku 1995, kdy z důvodu otevírání trhu a požadavků na lepší kvalitu prožívá transformaci do současného stavu. Během restrukturalizace se objevuje nyní dobře známý tříúrovňový model (viz. Obr. 1), ve kterém je v horní části komunální autorita (politická úroveň), uprostřed stojí organizátor (koordináční úroveň), a v dolní části se nacházejí jednotliví dopravci, představující výkonný stupeň.

² Unternehmensverbände - svaz provozovatelů, Aufgabenträgerverbände – zadavatelů a Mischverbände - smíšený.



Obr. 1: Tříúrovňový model IDS [6]

Hlavní příčinou, která posloužila ke změně objednatelů dopravy (tedy ke změně na politické úrovni), kromě problémů finančních a spojených se zajišťováním kvality, byla vznikající konkurence ve VHD. Proto se od roku 1995 namísto jednotlivých dopravců stávají vlastníky koordinátora dopravy město Hamburk, jeho okresy, a spolkové země Dolní Sasko a Šlesvicko-Holštýnsko. Současný stav tříúrovňového modelu je zobrazen na Obr. 2. [1],[4],[6]



Obr. 2: Současný stav tříúrovňového modelu HVV [6]

V současné době HVV obsluhuje přes 8 600 km², s více než 3 miliony obyvatel (Tab. 1). [6]

Tab. 1: Základní údaje o současném stavu HVV [6]

	Počet obyvatel (mil.)	Plocha (km ²)	Počet vlastníků HVV	Počet dopravců	Země
Hamburk	1,754	747	10	33	Hamburk, Šlesvicko-Holštýnsko, Dolní Sasko
Oblast HVV	3,34	8 616			

Zdroj: www.ropid.cz [6]

2.4. Hlavní kritéria pro turisty

Turisty v IDS nezajímá koordinátor, objednatel, tvorba tarifů, ani počet dopravců. Turisty zajímá doprava sama jako způsob přemístění. První věc, kterou se zabývá skoro každý turista po příjezdu nebo přiletu, je hledání místa pro zakoupení jízdenky a cesty do místa ubytování. Pokud někde na webu najde článek o tom, že to skoro ani není možné, protože nedokáže najít ani zastávku – využije taxi.

Závěr č. 1: informace. Informace je prvním a nejdůležitějším kritériem pro turisty. Pokud je hned na letišti nebo na nádraží informační centrum, nebo alespoň automat k zakoupení jízdenek a mapa dopravní sítě, je velká pravděpodobnost, že cestující využije služby veřejné dopravy. Samozřejmostí musí být označení směru k zastávkám a Wi-Fi v budově. Pokud turista uvidí automat na prodej jízdenek a mapu města, avšak nedovede je použít, např. protože je vše pouze v místním jazyce – využije taxi. Protože důležitá je nejen dostupnost informace, ale i její kvalita a přehlednost. Pochopitelná mapa a ceník jízdného, popis údajů a legendy v angličtině, rozumný odbavovací a informační systém.

Závěr č. 2: srozumitelnost. Skutečným příkladem je letiště „Domodědovo“ v Moskvě, kde informaci nemohou najít ani místní obyvatelé a personál mluví jedině rusky. Najde-li turista spojení do místa ubytování a koupí si jízdenku, zjistí, že je příliš drahá a nenabízí žádnou slevu pro rodinu, příště raději využije taxi nebo půjde pěšky.

Závěr č. 3: cena. Cena je často rozhodujícím faktorem pro turisty a především pro mládež a studenty, kteří obvykle nemají mnoho finančních prostředků. V tomto případě je dobrým nápadem kombinace jízdného se slevami do kulturních zařízení, restaurací, muzeí apod.

Podíváme se na výsledek: informace, srozumitelnost, cena. To jsou právě kritéria, zvolená pro popis vybraných evropských dopravních systémů v další kapitole a která jsou opravdu nejpodstatnějšími pro cestující.

2.5. IDS v Evropě

Kromě Hamburské integrované dopravy v současné době v Evropě existuje mnoho dalších IDS, v dalších kapitolách budou některé z nich stručně popsány a porovnány je mezi sebou.

2.5.1. Německo – Hamburk

Kromě údajů v kapitole První IDS na světě uvedme o Hamburku ještě další údaje, potřebné pro analýzu využití IDS z pohledu cestovního ruchu. Navíc na příkladu Hamburku lze také odůvodnit výše zvolená kritéria, podle kterých budou dále evropské IDS porovnávány.

I když je volba následujících bodů více méně očividná, vysvětlíme proč. Pro turistu, přijíždějícího do jakéhokoliv místa poprvé, je nejdůležitějším kritériem informace. I přesto, že většina turistů hledá informace na internetu, existují lidé, kteří potřebují informace v tištěné podobě (většinou starší generace a lidé bez přístupu na internet). Avšak i ti, kteří přístup na internet mají, mnohdy nedokážou dohledat webové stránky dopravního systému, nebo je bariérou jazyk, ve kterém jsou stránky provozované. V tomto případě nejspíš budou hledat spojení pomocí map. Dalším důležitým bodem je cena jízdného, protože čas od času se vyplatí celodenní jízdenka a někdy je mnohem jednodušší a levnější jít pěšky. V následujících tabulkách jsou ve sloupci „jiné“ ukázány i jiné pro turisty zajímavé možnosti jízdného, které nabízí daný dopravní systém. Množství turistů také ocení kombinace jízdného se slevami na vstup na kulturní události nebo do historických budov, proto zvlášť budou popsány turistické karty vybraných měst. Nyní se můžeme podívat na situaci v Hamburku v Tab. 2.

Tab. 2: Informace a jízdné HVV

Informace pro turisty			Jízdné			Kombinace jízdenka + slevy
Internet stránky	Informace v terénu	Google Maps	Cena jízdného			
			Standard	Den	Jiné	
www.hvv.de Dostupné v angličtině Zvláštní stránka pro turisty „For visitors to Hamburg“	Množství infocenter a obslužných středisek Informace na zastávkách v angličtině, informace v dopravních prostředcích	Ano, plná integrace	Jednosměrná Obvykle 3 € Závisí na vzdálenosti cesty	7,30 až 18,30 € Závisí na vzdálenosti cesty Platí pro 1 dospělého a max. 3 děti do 6:00 následujícího dne	Možnost dokoupení 1. třídy Víkendová jízdenka pro skupinu do 5 osob včetně Týdenní a měsíční jízdenky	Hamburg CARD 1 den – 9,50€ 3 dny – 22,90€ 5 dnů – 38,50€ Možnost zakoupení skupinové jízdenky

Zdroj: vlastní vypracování na základě dat z webových stránek HVV

Zhodnocení: Hamburská doprava je provázena dlouhou historií vývoje a proto je velmi propracovaná. Turisté jistě ocení informace v angličtině jak na internetových stránkách HVV, tak i na zastávkách (viz. Obr. 3). Dobré spojení mezi jednotlivými oblastmi a vcelku pochopitelný systém hledání spojení, stejně jako mapa tarifů. Jediným nedostatkem je, že se nedá najít cena za jednosměrnou jízdenku v seznamu stejně jako u celodenní a ostatních. Pro zjištění ceny se nejdříve musí nastavit cesta (vyhledání spojení), až poté systém ukáže cenu přepravy. Na druhou stranu, na tento způsob odkazují všude v sekci „Jízdné“, proto není problém zjistit cenu, pokud cestující ví, kam a odkud pojedou.

Obzvlášť vhodné je zmínit Hamburg Card – možnost zakoupení pouze na jeden den (některá města nabízejí minimálně na dva) a velice příjemnou cenu (v porovnání s třídní Prague Card: pouze 22,90 € oproti 41 €).

Nabídka Hamburské turistické karty³:

- Využití integrované dopravy (HVV) zdarma
 - Hamburg CARD: Velká oblast HVV
 - Hamburg CARD plus Region: Celá síť HVV
- Výlety se slevou do 31 %
- Muzea a další zajímavosti se slevou do 50 %
- Muzikály a divadla se slevou do 26 %
- Restaurace a suvenýry se slevou do 25 %

Turistické karty lze zakoupit ve všech automatech na prodej jízdenek, u řidičů autobusů, v informačních střediscích HVV, v turistických informačních centrech a také ve většině hotelů a hostelů. Existuje možnost objednání telefonicky a přes webové stránky. Kartu lze vytisknout nebo používat elektronicky pomocí aplikace v mobilním telefonu.

³ Více informací dostupné z www.hamburg-tourism.de



Obr. 3: Příklad poskytování informace na zastávce v Hamburku [4]

2.5.2. Německo – Mnichov

Dalším IDS je Mnichovská integrovaná doprava (MVG) (viz. Tab. 3). Se vznikem MVG v roce 1972 se podstatně změnila dopravní situace v Mnichově – počet denně přepravených osob se zvýšil z 800 000 na téměř 2 miliony. Koncept MVG je „1 síť. 1 jízdní řád. 1 jízdenka“ (Obr. 4), čili „celek funguje lépe než suma jeho součástí“ (tzv. synergický efekt).

MVG je tvořena sítí 12 radiálních tratí S-Bahnu, které se protínají z Mnichova do regionů. V centru města jsou spojeny do jednoho tunelu, a proto existuje široká nabídka možností přestupů na libovolný druh dopravy, buď tramvaje, autobusy nebo metro. Samozřejmostí je koordinovaný jízdní řád a integrovaný tarif. [6]

Tab. 3: Informace a jízdné MVV

Informace pro turisty			Jízdné			
Internet stránky	Informace v terénu	Google Maps	Cena jízdného			Kombinace jízdenka + slevy
			Standard	Den	Jiné	
www.mvv-muenchen.de Dostupné v angličtině Zvláštní stránka pro turisty „Tourists & Leisure Passengers“	7 obslužných středisek, ale 2 z nich jsou umístěna na nádražích Informace na zastávkách a v dopravních prostředcích	Ano, plná integrace	Jednosměrná 1,30 až 10,40 € Závisí na pásmech	6 až 11,70 € Závisí na vzdálenosti cesty Platí pro 1 dospělého a max. 3 děti do 6:00	Snížený tarif pro děti do 15 let Stripe Ticket (10 jízd se slevou) Partner Day Ticket (denní do 5 osob, dítě se počítá za polovinu) Airport-City-Day-Ticket (platí od zakoupení do 6:00 následujícího dne) Multiday Tickets (3denní jízdenka)	CityTourCard 1 den – 10,90€ 3 dny – 20,90€ (32,90€ pro celou síť) 4 dny – 25,90€ (42,90 € pro celou síť) Možnost zakoupení skupinové karty

Zdroj: vlastní vypracování na základě dat z webových stránek MVV

Zhodnocení: Mnichovský IDS je považován za jeden z nejlepších. Stejně jako hamburský je dobře promyšlen a připomíná, že místem zrodu myšlenky o zavedení IDS je Německo. Všechna vozidla mají stejnou tmavě modrou barvu, přehlednou mapu a webové stránky, které lze považovat za dokonce lepší než web HVV.

Široká nabídka jízdenek, možnost různých kombinací a speciální tarify. Turisté určitě ocení denní jízdenku „letišť“, kterou ani nemusejí označovat (nabývá totiž platnosti hned po zakoupení) a dovoluje přímo z letiště cestovat celý den bez omezení (platí však do 6:00 následujícího dne. Za jediné minus lze považovat platnost denní jízdenky. Nezávisle na času aktivace, je vždy platná do 6:00 následujícího dne, což není vhodné, pokud někdo bude chtít označit jízdenku například v 9 hodin večer.

Existuje opět možnost kombinace dopravy a slev na návštěvu památek s CityTourCard za adekvátní cenu, což se bude určitě líbit turistům. Karta nabízí některé výlety zdarma a slevy u více než 60 partnerů⁴ (některé vyžadují vytištěné kupóny, což není příliš vhodné pro turisty). Stejně jako Hamburská karta, Munchen CityTourCard se dělí na vnitřní oblast (pouze Mnichov), nebo tzv. celkovou oblast – celá oblast MVV včetně letiště.

⁴ Partneři a slevy jsou specifikovány na webových stránkách karty www.citytourcard-muenchen.com

K zakoupení jsou v klientských centrech MVV, automatech na prodej jízdenek, dopravních centrech a prodejních automatech DB, turistických infocentrech a „infopointech“, a také ve vybraných hotelech.



Obr. 4: Zastávka MVV

Zdroj: <http://www.muenchen.de/>

Pokračovat v popisu IDS v Německu lze ještě dlouho, protože je to nejen místo jejich vzniku, ale i stát, ve kterém je jejich počet největší. Pro pochopení situace v celé Evropě se však podíváme i na další státy a jejich IDS.

2.5.3. Švýcarsko – Curych

Důvody vzniku integrované dopravy v Curychu byly stejné jako v Hamburku – po roce 1950 kvůli nárůstu osobního automobilismu představitelé Curychu tvrdili, že není potřeba provozovat tramvajové linky přes centrum města, budovat metro, ani zavádět regionální vlaky. V 80. letech se však situace náhle změnila – stále dopravní zatížení, které dále neumožňovalo používat svůj vlastní automobil k rychlé přepravě, vyvolalo potřebu zavedení regionálních vlaků („S-Bahn“). A tentokrát úspěšně. Dále v roce 1988 vláda nabízí založení integrovaného systému dopravy, který byl akceptován převážným procentem voličů. A tak

v roce 1990 vyjel první S-Bahn a Curyšská integrovaná doprava (ZVV) začala oficiálně fungovat. [7]

Zajímavé je, že ZVV je prvním a zatím posledním IDS ve Švýcarsku – ani v Ženevě, ani v Bernu není MHD integrovaným systémem. V dnešní době ZVV nabízí na svých webových stránkách různé tarify, které můžeme vidět v Tab. 4.

Tab. 4: Informace a jízdné ZVV

Informace pro turisty			Jízdné			
Internet stránky	Informace v terénu	Google Maps	Cena jízdného			Kombinace jízdenka + slevy
			Standard	Den	Jiné	
www.zvv.ch Dostupné v angličtině Není zvláštní stránka pro turisty	Obslužní střediska jsou hlavně na nádražích a na letišti Automaty na zakoupení jízdenek na každé zastávce autobusů a tramvaje Informace na zastávkách a v dopravních prostředcích	Ano, plná integrace	Jednosměrná 2,60 až 6,60 CHF (přibližně 2,20 až 13,70 €) Závisí na pásmech	5,20 až 33,20 CHF (4,30 až 27,40 €) Závisí na vzdálenosti cesty	Všechny jízdenky lze zakoupit za vyšší cenu pro 1. třídu. Děti do 16 let mají snížený tarif. Multiple day Tickets (6 dnů, použití v jakémkoli intervalu – cena se slevou) Skupinové jízdenky se slevou	ZürichCARD 1 den – 24CHF (20 €) 3 dny – 48CHF (40 €) Snížený tarif pro děti

Zdroj: vlastní vypracování na základě dat z webových stránek ZVV

Zhodnocení: Curyšská integrovaná doprava nabízí rozsáhlou škálu jízdenek, která vyhoví potřebám téměř každého cestujícího. Zvláštní pozornost je vhodné věnovat prodeji jízdenek v automatech na každé zastávce, což je nespornou výhodou pro turisty, kteří většinou nevědí, kde se prodávají jízdenky. Cena jízdného je bohužel poměrně vysoká, avšak odpovídá kvalitě. Navíc při zakoupení mnohonásobné jízdenky (multiply day ticket), kterou může používat i více osob, cestující získává slevu na jednotlivou jízdu. Jinak téměř na každé zastávce je informace potřebná pro orientaci v neznámém místě – mapa, jízdní řady a tarifní zóny (Obr. 5). Navíc na obrázku dole můžeme vidět i automat na výdej jízdenek.

Pokud se podíváme na ZurichCARD⁵, která nabízí nejen využití dopravy, ale i množství dalších slev, cena je dvakrát vyšší, než u MVV nebo HVV.

⁵ Informace je dostupná online z <http://www.zvv.ch/en/tickets/tickets-and-prices/zuerich-card.html>

Nabídka karty:

- Dopravu zdarma (v celém Curychu včetně okolních oblastí)
- Vstup zdarma do většiny muzeí
- 10% slevu do mnohých obchodů v Curychu
- Kuchařské překvapení ve vybraných restauracích
- 50% slevu na výlety organizované Zurich Tourism a další výhody

Turistické karty jsou k zakoupení ve všech automatech na prodej jízdenek, v tzv. „ticketeriích“, v železničních stanicích, v informačních střediscích ZVV, v turistických informačních centrech, a také ve většině hotelů a telefonicky.



Obr. 5: Tramvajová zastávka v Curychu

Zdroj: gardenchefsneedleandpen.blogspot.com

2.5.4. Rakousko – Vídeň

Rakousko se stalo jedním z prvních následovníků myšlenky IDS. Již v roce 1961 začala spolupráce mezi ÖBB a dopravní společností města Vídeň. Avšak k úplné integraci došlo až v roce 1984, kdy oficiálně vznikl dopravní podnik Východního regionu VOR. Dále byly do systému zapojeny i rychlíky, příměstské linky a regionální autobusy. Později se rozšířilo i

metro. Nyní VOR obsluhuje bezmála 26 000 km² s téměř 3 mil. obyvatel, kteří mohou používat celou řadu linek metra, autobusů, tramvají a vlaků. [8]

Tab. 5: Informace a jízdné VOR

Informace pro turisty			Jízdné			
Internet stránky	Informace v terénu	Google Maps	Cena jízdného			Kombinace jízdenka + slevy
			Standard	Den	Jiné	
www.vor.at Pouze v němčině Není zvláštní stránka pro turisty	Obslužní střediska jsou hlavně na nádražích a na letišti Automaty na zakoupení jízdenek všude v metru téměř na každé zastávce autobusů a tramvají Informace na zastávkách a v dopravních prostředcích	Ano, plná integrace	Jednosměrná 2,20€ Možnost zakoupení jízdenky pouze pro určitou obec za sníženou cenu	7,60 € (existuje také na 48 a 72 h)	Slevy pro děti a studenty Snížený tarif pro důchodce (zvláštní jízdenka) Týdenní a měsíční jízdenky	Vienna Card 2 dny – 18,90 € 3 dny – 21,90 € + dítě do 15 let zdarma

Zdroj: vlastní vypracování na základě dat z webových stránek VOR

Zhodnocení: Velkým překvapením byl jazyk webových stránek – pouze němčina, což je překážkou pro mnoho lidí. Zajímavé je, že druhý IDS v Tyrolsku nabízí možnost změnit jazyk stránek na angličtinu. Ve Vídni vyhledávání informací na webu včetně hledání spojení není skoro možné, pokud uživatel neumí německy. Každopádně cestující ve Vídni se těžko ztratí – po celém městě jsou informační tabule, automaty na zakoupení jízdenek a přehledné mapy. Navíc dobře promyšlený systém spojů a přestupů a rozsáhlá dopravní síť umožní bezproblémové cestování.

Turistická karta Vienna Card nabízí více než 210 slev (v muzeích a památkách, divadlech a koncertních sálech, v obchodech, v kavárnách, restauracích a vinných sklepech) a používání metra, autobusů a tramvají zdarma. Webové stránky karty⁶ (velkým plusem je dostupnost skoro ve všech světových jazycích) říkají, že „Rakouský automotoklub ÖAMTC a jeho 17 partnerských klubů letos poprvé testovaly turistické karty ze 16 evropských měst. První místo patří vídeňské Wien-Karte“.

K dostání v hotelech a turistických informacích, v prodejnách a informačních centrech vídeňské městské hromadné dopravy nebo přes internet.

⁶ Dostupné v češtině <http://www.wien.info/cs/travel-info/vienna-card>

2.5.5. Jiné země

V některých dalších zemích jsou také provozovány IDS, avšak nemají dlouhodobou tradici a často ani odpovídající kvalitu. Proto nebudeme popisovat všechny existující dopravní systémy. V následujících tabulkách je velice stručně popsána Paříž (Tab. 6) a Barcelona (Tab. 7), abychom měli představu o jejich současném stavu.

Tab. 6: Informace o dopravě v Paříži

Informace pro turisty			Jízdné			Kombinace jízdenka + slevy
Internet stránky	Informace v terénu	Google Maps	Cena jízdného			
			Standard	Den	Jiné	
www.ratp.fr 6 světových jazyků Zvláštní stránka pro turisty (na kterou se přesměruje hned po volbě jiného jazyka)	Je	Ano, plná integrace	Jednosměrná 1,70 €	6,60 až 15,65 € Závisí na pásmech	Slevy pro děti a studenty Skupinová jízdenka T+ (10 jízd se slevou)	Paris Visite 1, 2, 3 nebo 5 dnů 1 den – 10,85 € 2 dny – 17,65 € 3 dny – 24,10 € 5 dnů – 34,70 € Pro děti sleva 50 %

Zdroj: vlastní vypracování na základě dat z webových stránek www.ratp.fr

Pařížská karta nabízí slevy 13 partnerů⁷ (např. Arc de Triomphe, Disneyland, OpenTour) a dopravu zdarma. Magnetickou kartu lze dostat v automatech na zakoupení jízdenek a také v prodejních stáncích.

Tab. 7: Informace o dopravě v Barceloně

Informace pro turisty			Jízdné			Kombinace jízdenka + slevy
Internet stránky	Informace v terénu	Google Maps	Cena jízdného			
			Standard	Den	Jiné	
www.tmb.cat Dostupné v angličtině Zvláštní stránka pro turisty „Tourism in Barcelona“	Je	Ano, plná integrace	Jednosměrná 2,15 € Možnost zakoupení pouze autobusové jízdenky za nižší cenu	7,60€	T-10 (10 jízd se slevou) 2 až 5-denní jízdenky	Barcelona Card 2 dny – 34 € 3 dny – 44 € 4 dny – 52 € 5 dnů – 58 € (cena je s online slevou 10 %) Slevy pro děti

Zdroj: vlastní vypracování na základě dat z webových stránek www.tmb.cat

⁷ Všichni partneři a slevy jsou na webových stránkách http://www.ratp.fr/en/ratp/r_61654/parisvisite/

System zatím není dobře promyšlený, přesto je vcelku přijatelný. Velice překvapuje poměrně vysoká cena Barcelona Card. Karta se opravdu vyplatí, jen pokud cestující využije všechny zahrnuté slevy a nabídky: kromě dopravy zdarma, Barcelona Card nabízí jejím uživatelům volný vstup do některých muzeí, více než 70 slev do nejznámějších muzeí, památek a na některé výlety, kluby, obchody, restaurace apod. V ceně je mapa Barcelony a metra, označení míst, kde lze uplatnit slevy a příručka jak na to. Kartu lze zakoupit online⁸ s 10% slevou nebo za plnou cenu v turistických informačních centrech Barcelony.

Jak již bylo zmíněno výše, existují i další IDS (případně jejich obdoby), avšak buď nemají webové stránky (např. v Itálii), nebo nejsou příliš zajímavé pro turisty (např. polské Katowice). Ještě před popisem dopravy v ČR zvlášť popíšeme IDS v Bratislavě (Tab. 8).

2.5.6. Slovensko - Bratislava

Bratislavská integrovaná doprava (BID) je jednou z nejmladších – vznikla v roce 2005 spoluprací Dopravního podniku Bratislava, Slovak Lines, Železniční společnosti Slovensko a Železnic Slovenské republiky. BID úzce spolupracuje zejména s organizátorem veřejné dopravy v Jihomoravském kraji (KORDIS), také se snaží rozvíjet spolupráci s VOR ve Vídni a veřejnou dopravou v Budapešti. [9]

Tab. 8: Informace o dopravě v Bratislavě

Informace pro turisty			Jízdné			
Internet stránky	Informace v terénu	Google Maps	Cena jízdného			Kombinace jízdenka + slevy
			Standard	Den	Jiné	
www.bid.sk Pouze ve slovenštině www.dpb.sk Dostupné v angličtině a němčině	Je	Ne	Jednosměrná 15 min – 0,70 € 60 min – 0,90 € Přestupní 2 cesty (každá 60 min) – 1,70 € 4 cesty – 3,30 € (O víkendech platí 90 min místo 60)	4,50 € Slevy pro děti a studenty	Skupinová jízdenka 2-, 3- a 7denní jízdenky Kombinované (dospělý + dítě nebo zvíře apod.)	Bratislava City Card (BCC) 1 den – 10 € 2 dny – 12 € 3 dny – 15 €

Zdroj: vlastní vypracování na základě dat z webových stránek www.dpb.sk a www.bratislava.sk [9]

Zhodnocení: Bratislavská doprava je zatím na počátku své cesty, a rozhodně má co zlepšovat. Webové stránky BIDu jsou pouze ve slovenštině a ani nejsou příliš užitečné, alespoň stránky dopravního podniku mají větší nabídku jazyků a informací.

⁸ Informace o kartě jsou dostupné online <http://bcnshop.barcelonaturisme.com/Barcelona-Card>

Jako největší nedostatek lze označit absenci integrace veřejné dopravy s mapami. Výhodné jsou však pro turisty ceny za přepravu (mimořadně stejně jako ceny v celé Bratislavě), zajímavá je také široká nabídka jízdenek – od 15minutové po 7denní. Oproti tomu je poměrně problematické vyhledat cenu na stránkách DPB v jiném jazyce než ve slovenštině.

Výhodná je cena za turistickou kartu (BCC), která nabízí turistům 64 slev v hodnotě od 5 do 100 %. Zahrnuje pěší výlet historickým centrem Bratislavy (ve slovenštině, angličtině nebo němčině) a knižního průvodce. Kartu lze zakoupit v turistických centrech (na letišti a v centru města), ve vybraných hotelech a u některých partnerů, poskytujících slevy.

2.5.7. Srovnání evropských IDS

Porovnání výše uvedených dopravních systémů Evropy je provedeno v následující tabulce (Tab. 9).

Tab. 9: Porovnání informace a cen v některých městech Evropy a v Praze

Město	Informace pro turisty		Jízdné	
	Informace	Google Maps	Cena jízdného za den	Kombinace jízdenka + slevy
Hamburk	Velmi dobře	Ano	7,30 až 18,30 €	Hamburg CARD 1 den – 9,50 € 3 dny – 22,90 € 5 dnů – 38,50 €
Mnichov	Velmi dobře	Ano	6,00 až 11,70 €	CityTourCard 1 den – 10,90 € 3 dny – 20,90 € (32,90 € pro celou síť) 4 dny – 25,90 € (42,90 € pro celou síť)
Curych	Velmi dobře	Ano	4,30 až 27,40 €	ZürichCARD 1 den – 20 € 3 dny – 40 €
Vídeň	Velmi dobře	Ano	Pouze Vienna Card	Vienna Card 1 den – 7,60 € 2 dny – 13,30 € 3 dny – 16,50 €
Paříž	Dobře	Ano	6,60 až 15,65 €	Paris Visite 1, 2, 3 nebo 5 dnů 1 den – 10,85 €
Barcelona	Dobře	Ano	7,60 €	Barcelona Card 2 dny – 34 € 3 dny – 44 € 4 dny – 52 € 5 dnů – 58 €
Bratislava	Uspokojivě	Ne	4,50 €	Bratislava City Card (BCC) 1 den – 10 € 2 dny – 12 € 3 dny – 15 €
Praha	Dobře	Ano	4,00 €	Prague Card 2 dny – 46 € 3 dny – 55 € 4 dny – 50 €

Zdroj: vlastní vypracování

Pro přehlednost a pro porovnání s Evropou je v tabulce uvedena i Praha. Po srovnání několika dopravních systémů jsou ihned patrné jejich klady a zápory, v případě PID – výhodná cena za denní jízdenku, dobré informační systémy, spolupráce s mapami (na rozdíl od Bratislavy), ale na druhou stranu velmi vysoká cena Prague Card, ke které se ještě vrátíme v dalších kapitolách a vysvětlíme, čím je tak vysoká cena způsobena.

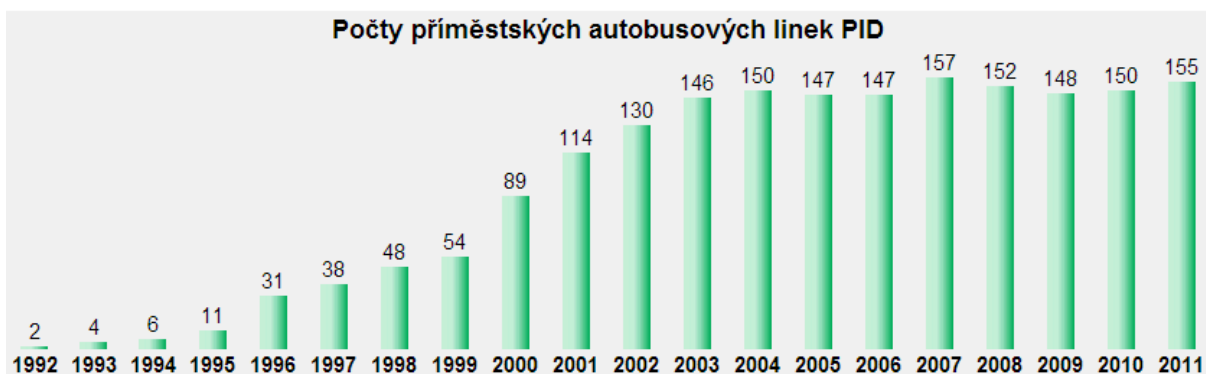
3.IDS v Praze – PID

Česká republika je druhým státem s největším počtem IDS (hned po Německu), i když nemá dlouhou historii. Metodou pokusů a omylů zde vznikaly různé integrované systémy, nyní se podíváme na nejstarší z nich – na Pražskou integrovanou dopravu (PID).

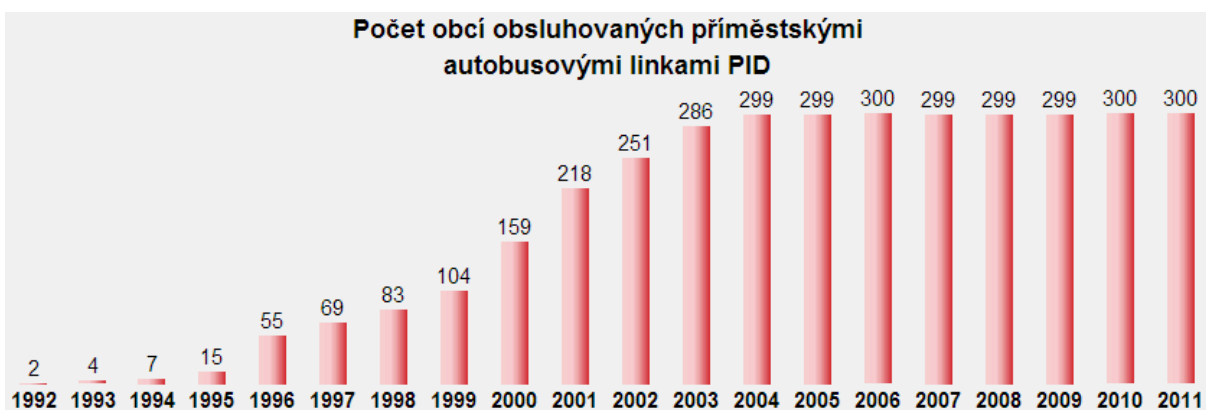
3.1. Vznik a vývoj

Již v druhé polovině 70. let Ústav dopravního inženýrství zpracoval návrh na vytvoření IDS v Praze a jejím okolí, k realizaci však nedošlo, a to kvůli nezájmu a neochotě dvou dopravců příměstské dopravy – ČSD a ČSAD. Situace se změnila až po roce 1990, kdy se integrovaná doprava začala zavádět nejdříve experimentálně (Praha – Hovorčovice a Praha – Ořech). Později byly podepsány Zásady spolupráce mezi hl. m. Praha a ČSD a v roce 1993 Zastupitelstvo hl. m. Prahy zřídilo příspěvkovou organizaci Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID), která zahájila činnost 1. prosince 1993. Rok 1995 přinesl nové standardy kvality MHD a uskutečnilo se první výběrové řízení, po kterém byl zvolen dopravce regionální linky autobusů PID.

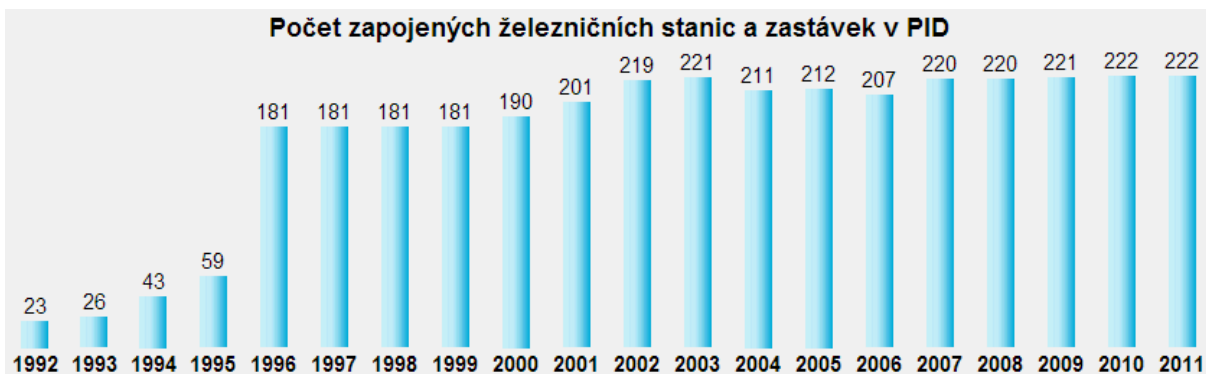
Důležitým krokem se stalo zavedení tarifu integrované dopravy rozdílného pro město a vnější tarifní pásma za hranicemi města, což umožnilo rozvoj na nových principech. Systém vzájemného uznávání jízdních dokladů, který se používal od začátku všemi dopravci na souběžných linkách, byl postupně opuštěn. Do současné doby doprava v Praze a okolí zažila celou řadu změn: rozšiřování pásem, zavádění nových linek, jejich prodlužování a rušení, změna tras, tarifů atd. Malá statistika Pražské integrované dopravy, představená na webových stránkách ROPIDu, je uvedena na následujících obrázcích. [1],[6],[10]



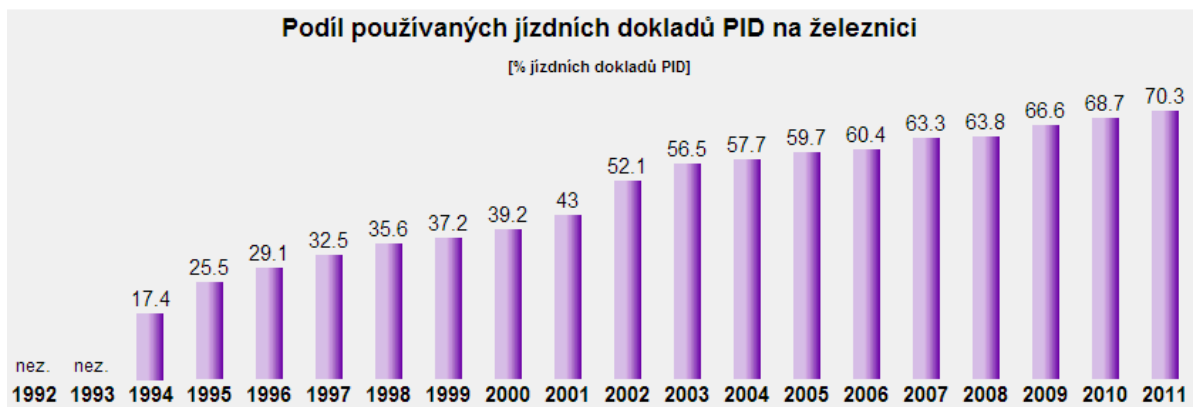
Obr. 6: Rozvoj autobusových linek PID [10]



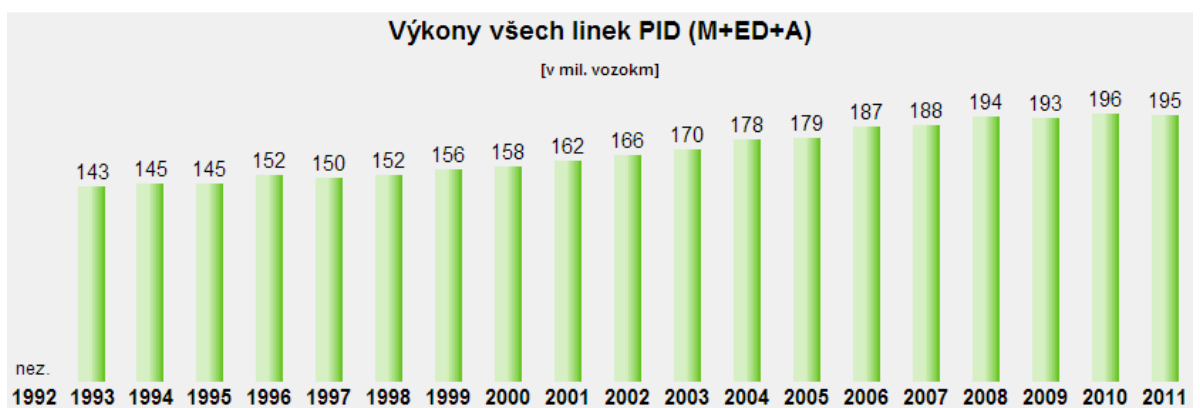
Obr. 7: Počet obcí obsluhovaných příměstskými autobusovými linkami PID [10]



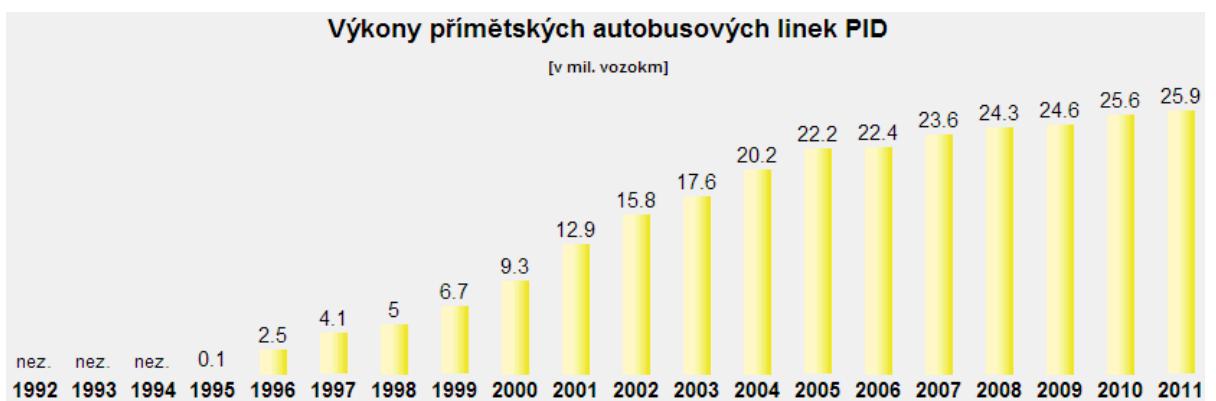
Obr. 8: Rozvoj železničních stanic a zastávek zapojených v PID [10]



Obr. 9: Použití jízdních dokladů PID na železnici [10]



Obr. 10: Výkony všech linek PID [10]



Obr. 11: Výkony příměstských linek PID [10]

3.2. Současný stav

PID v současné době zahrnuje metro, tramvaje, železnici, autobusy, lanovou dráhu na Petřín a přívozy v Praze a okolí. Integrovaný systém je rozšířen do všech světových stran kolem Prahy – nejzápadnějším bodem je Kladno, na severu leží Mělník, na východě Kutná Hora a na jihu

Libčice u Nového Knína. Celkově je obsluhováno přes 3 000 km² s bezmála 2 miliony obyvatel, z toho ve Středočeském kraji 700 tisíc obyvatel, což činí přes 28 % jeho rozlohy a 48 % obyvatel. [10]

Tab. 10: Základní údaje o PID

	Počet obyvatel (mil.)	Plocha (km ²)	Počet vlastníků ROPID	Počet dopravců	Kraje
Praha	1,2	496	1 (304)	17	Praha, Středočeský
Oblast PID	1,9	3 356			

Zdroj: www.ropid.cz [6]

Rozhodujícími kritérii atraktivity integrovaného systému jsou bezpečnost, pohodlí, spolehlivost, čas a cena. Proto pro zvýšení atraktivity byly základní principy Pražské integrované dopravy stanoveny takto:

- provozování jednotného regionálního dopravního systému, ve kterém má preferenci páteřní kolejová doprava (tramvaje, metro, železnice), přičemž autobusová doprava je zavedena především jako návazná k terminálům, budovaným u stanic kolejové dopravy;
- kombinace přepravy prostředky hromadné dopravy a osobním automobilem, která se uskutečňuje pomocí zavedení záchytných parkovišť P+R, budovaných při terminálech páteřní kolejové dopravy v okolí a na okraji Prahy;
- jednotný přestupní tarifní systém, díky kterému stačí pouze jeden jízdní doklad na jakoukoli cestu včetně přestupů, a to bez ohledu na dopravce a zvolený dopravní prostředek;
- udržení potřebné ekonomické efektivity provozu díky vytvoření podmínek pro tržní a konkurenční prostředí na dopravním trhu, přičemž kooperace a dopravní koordinace musí být stále zachována.

Od roku 1993 je až doposud koordinátorem PID příspěvková organizace ROPID, jejímž zřizovatelem je hl. m. Praha. Na provozu ROPIDu se však podílí i Středočeský kraj a také 304 měst a obcí v okolí Prahy, které platí poplatky v rámci objednaných výkonů dopravců PID. Tříúrovňový model dopravy platný pro PID je popsán na Obr. 12, kde je názorně uvedena hierarchie a někteří dopravci. [6]

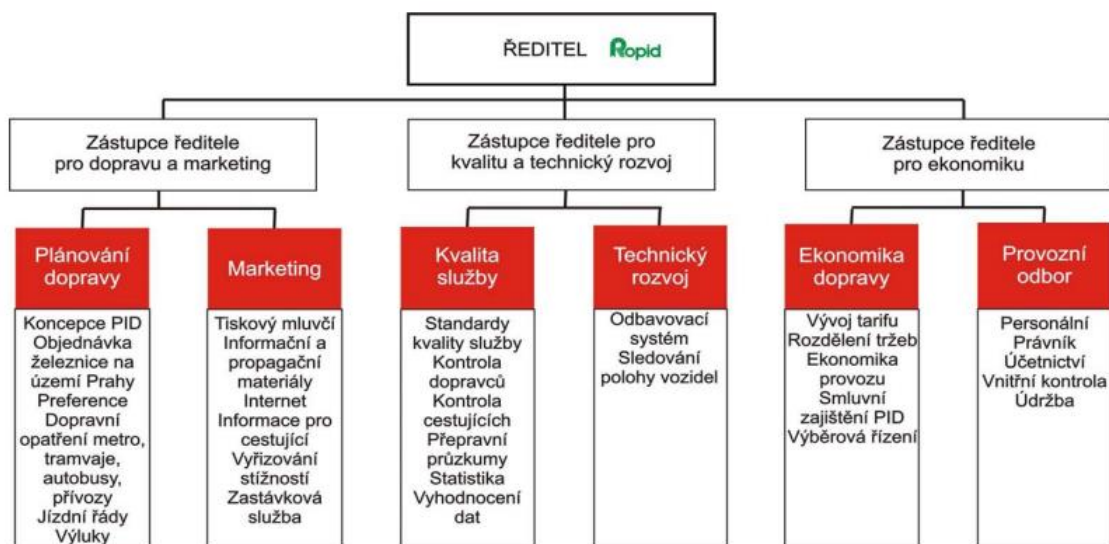


Obr. 12: PID v tříúrovňovém modelu [6]

Hlavním úkolem organizátora dopravy je reprezentace hlavního města při formování, zajištění provozu a kontrole systému VHD, zabezpečování jeho zájmů a vykonání potřeb. ROPID je prostředníkem pro vytváření DO území, přičemž spolupráce mezi organizátorem a jednotlivými obcemi je zajištěna na základě smluvních vztahů. Jinak řečeno, ROPID spojuje jednotlivé regiony a Prahu, neboť Praha jako taková nemá účinnou vazbu se svým okolím. Vzhledem ke svému postavení v dopravním schématu má ROPID za úkol následující funkce a úkoly:

- 1) vypracování zásad pro organizování hromadné dopravy osob, včetně stanovení informace potřebné pro zajištění DO území a ekonomie dopravy;
- 2) vytváření a další rozvoj integrovaného systému a vypracování regionálního plánu dopravy;
- 3) uzavírání veškerých smluv týkajících se provozu PID jménem hl. m. Prahy a kontrola jejich plnění;
- 4) návrh zajištění provozu PID z ekonomického pohledu, a to pomocí zprostředkování dotací a tržeb z jízdného a jejich efektivního využití;
- 5) organizování veřejných obchodních soutěží pro výběr nových dopravců;
- 6) návrh tarifů, dopravních opatření, intervalu linek, JŘ apod.;
- 7) určení požadavků na informační a odbavovací zařízení, jejich certifikace a zajištění jednotného informačního systému;
- 8) objednávka vlaků na území Prahy.

Z organizačního hlediska má ROPID také přesné požadavky: všechny výše zmíněné činnosti jsou přesně rozděleny a konají se příslušným zástupcem. Na Obr. 13 je ukázáno schéma rozdělení funkcí a činností. [1][6]



Obr. 13: Organizační schéma ROPID [6]

3.3. Ekonomika provozu a financování

Finanční toky v IDS jsou kvůli jeho struktuře (Obr. 12) složitější a méně zjevné než u neintegrováné MHD. Existují tři jednotlivé finanční toky, které je nutno dále přerozdělovat:

- *dělbá tržeb* – z důvodu přestupního tarifu se nedá jednoduše rozhodnout o tržbách vybraných přímo dopravcem;
- *úhrada ztráty od objednatelů dopravy*;
- *úhrada ztráty dopravcům*. [5]

Existují různé metody přerozdělování daných toků. Úkolem ROPIDu je zpracovat tzv. klíč pro jejich dělbu. Klíčování lze provádět na základě počtu prodaných jízdnek nebo počtu obyvatel v obcích, a to podle přepravního výkonu nebo přepravních průzkumů, ukazujících počet cestujících. Druhy metod lze mezi sebou také kombinovat, není to avšak vhodné pro přerozdělení jednoho balíku.

Současná dělba tržeb PID se nemění od roku 1997 a je zdokumentována v Tarifní smlouvě⁹, nyní se jen vyvíjí a přizpůsobuje změnám na základě přepravních průzkumů.

Předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty poskytuje dopravce na základě výsledovky, neboli výkazu nákladů a tržeb z přepravní činnosti, ze které také dopočítá maximální přiměřený zisk podle Cenového výměru ministerstva financí¹⁰.

⁹ Tarifní smlouva je smlouva o přistoupení dopravců k Tarifu PID, pověření vybraných dopravců k tisku a distribuci jízdních dokladů PID, dělbě tržeb z jízdného na základě klíčů stanovených ROPID, jednotné přepravní kontrole a způsobu úhrady této služby a podílu dopravců na přírážkách k jízdnému. [6]

¹⁰ Veškeré smlouvy o závazku veřejné služby jsou v Praze a Středočeském kraji uzavřeny dle zákona č. 111/1999 Sb. a řídí se prováděcím předpisem – Nařízením vlády č. 493/2004 Sb.

Výše dohodnutého přiměřeného zisku se stanovuje mezi objednatelem a dopravcem, důležité je však splnění předem stanovených standardů obnovy. Jinými slovy, přiměřený zisk ze strany dopravce, který by měl být rozdílem nákupních cen autobusů v době pořízení a v době obnovy vozového parku, musí dopravce reinvestovat do obnovy autobusů v plné míře.

Ekonomické oprávněné náklady ze strany dopravce jsou ovlivněny velkým počtem různých parametrů: typem vozidla, jeho kvalitou a kapacitou, intenzitou provozu a jeho charakterem, dopadem na životní prostředí, výší mezd pro řidiče a jinými. Pro IDS se navíc vyskytují náklady na jeho provoz – zavedení a zabezpečení jízdních dokladů, náklady na informační a odbavovací systémy, na clearing (dělbu výnosů) a další.

Příkladem obejití nákladů je zavedení kloubových vozů na příměstských linkách PID. V souvislosti s nárůstem obyvatel v Praze a okolí kapacita standardních autobusů již nevyhovovala poptávce, změnu intervalu na kratší však nebylo možné aplikovat z provozních a ekonomických důvodů. Řešení problému se našlo v nasazení kloubových vozidel – s provozními náklady vyššími pouze o 15 – 20 % mají dvojnásobnou kapacitu.

Dnes objednávka dopravní obslužnosti v PID funguje na principu procentního podílu jednotlivých linek. Daný systém je platný až do roku 2019 a je oficiálně uveden v dlouhodobých smlouvách. Rozdělení objednávky v procentech nebo po spojích má svoje klady (např. harmonizace nákladů na jednotlivých spojích) i zápory (o osudu jednotlivého spoje rozhodují všichni účastníci dopravy, protože není úplně jasné, kdo je vlastníkem), proto je důležité zkoumat objednávku nejen z pohledu výnosů, ale i nákladů. Stav objednávky DO v roce 2012 a 2013 můžeme pozorovat na příkladu příměstských linek v Tab. 11 a tržby příměstských linek dále v Tab. 12.

Tab. 11: Informace o objednávce DO v PID 2012 – 2013

Objednávka dopravní obslužnosti v PID (příměstské linky)						
	Hl. m. Praha		Středočeský kraj		Obce v Sčk ^{*1}	
	2012	2013 ^{*2}	2012	2013 ^{*2}	2012	2013 ^{*2}
Objednané výkony (tis. km)	7 564	8 016,5	7 678,6	7 678	10 593	10 732
Úhrada prokazatelné ztráty (tis. Kč)	195 898,8	208 623	81 401	88 998	85 128,4	99 215

^{*1} počet zapojených obcí 304

^{*2} zohlednění k výši inflace a zvýšení DPH

Zdroj: www.ropid.cz [6]

Tab. 12: Tržby příměstských linek PID v roce 2012

Tržby příměstských linek PID v roce 2012 (tis. Kč)	
Na území HMP (pásmo 0)	100 888
Na území SČk (vnější pásma)	449 940

Zdroj: www.ropid.cz [6]

Nákladová položka se počítá jinak u každého objednatele dopravy, pro Prahu platí, že objednává linky do poslední zastávky na svém území (pro příměstskou dopravu), navíc do nákladů hl. m. Prahy patří veškeré systémové výdaje (např. spojené s Opencard).

Pokud mluvíme o prokazatelných ztrátách, Praha dodržuje postupy indexace, uvedené ve smlouvách, a hradí z nich vyplývající ztráty v co největší míře. Konflikt se vznikl jenom jednou – před rokem (v roce 2013), kdy dopravcům nebyla uhrazena celá částka včetně inflace, ale pouze 1,75 %. Problém se vyřešil zvýšením DPH o 5% v posledních dvou letech. [6]

Podívejme se i na největšího dopravce PID – Dopravní podnik hl. m. Prahy, a jeho ekonomické ukazatele za rok 2012 (Tab. 13). DPP má největší podíl ze všech dopravců, provozuje nejvíce linek a druhů dopravy a proto má největší náklady. Z těchto důvodů nestačí financování pouze z rozpočtu hl. m. Prahy a státního rozpočtu, ale je nutné dostávat dotace z jiných zdrojů – významným investorem je EU.

Tab. 13: Ekonomické ukazatele DPP

Popis	Parametry
počet zaměstnanců	10 605
tržby z jízdného PID (v tis. Kč)	4 265 685
účelové investiční dotace z rozpočtu hl. m. Prahy (v tis. Kč)	9 426
účelové investiční dotace ze státního rozpočtu (v tis. Kč)	9 693
účelové investiční dotace ze strukturálních fondů EU (v tis. Kč)	216 675

Zdroj: www.dpp.cz [10]

3.4. SWOT analýza PID

SWOT analýza je univerzální metoda sloužící převážně k vyhodnocení podniku, firem a projektů. Je velice přehledná a zabývá se vnitřním (silné a slabé stránky) a vnějším (příležitosti a hrozby) prostředím. Díky svému způsobu posouzení o stavu předmětu zkoumání je taktéž vhodná k rozboru IDS.

Silné stránky

Nepochybnou výhodou integrované dopravy v Praze je její rozsáhlost a propojenost více druhů dopravy včetně lanovky. Díky velikosti sítě a rozmanitosti dopravních prostředků je možné vytvořit kvalitní jízdní řády s krátkými intervaly a zajistit vhodný přestup mezi spoji. Dalším plusem jsou tarify a ceny: z Tab. 13 je patrné, že cena denní jízdenky v porovnání s jinými evropskými městy je pod průměrem. Nepopíratelným přínosem pro některé cestující jsou bezbariérové přístupy a přestupy, které se zavádějí po celé Praze, a to nejen na zastávkách a ve stanicích, ale i v samotných dopravních prostředcích, což umožňuje snadnější cestování osobám se zdravotním postižením, matkám s kočárky a dětmi i seniorům. Kladem jsou webové stránky, dostupné v angličtině s možností vyhledávání spojení a informací v terénu, včetně brožur vytištěných v několika cizích jazycích. Ještě jednou zmíníme integraci s mapami Google a provoz nostalgické tramvajové linky.

Slabé stránky

Nedostatkem PID je již popsán informační systém, který sice není zcela neúčinný, avšak každopádně stále chybí informace ohledně změn v dopravě v angličtině, stejně tak někdy i informace o tarifech, lze konstatovat, že celý systém PID není příliš zaměřen na turisty. Dokonce i Prague Card, která je určena přímo pro turisty, by se měla hodně zlepšit, stejně jako informace o přestupech mezi některými druhy dopravy. Dalším záporem je též absence reklamy (o slevové kartě Prague Card, o mobilních aplikacích, o webových stránkách DPP a ROPIDu) v místech velkého množství lidí (centrální zastávky, letiště, nádraží).

Příležitosti

Hlavní příležitostí by se mělo stát zaměření na cestovní ruch a změny v dopravě vůči turistům. Prvním krokem byla smlouva a následující spolupráce s Google Maps, díky které se hledání dopravních cest výrazně zjednodušilo pro mnoho turistů. Dalším krokem by mohl být rozvoj mobilních aplikací, jako „Pražské výlety“, a reklama veřejné dopravy a její služeb díky spolupráci např. s firmou JCDecaux, která se zabývá venkovní reklamou i na zastávkách. Měla by pokračovat dále tendence k využití elektronických tabulí na zastávkách a v dopravních prostředcích a zvýšení zájmu o veřejnou dopravu díky levným P+R parkovištím.

Dobrým nápadem je integrace veřejné dopravy v Praze s dopravou Středočeského kraje, čímž se ROPID a Středočeský kraj aktivně zabývají [6]. Podobná spolupráce umožní turistům lepší a jednodušší cestování k památkám, které se nacházejí mimo Prahu – např. Karlštejn.

Hrozby

Pro každou veřejnou dopravu je hrozbou, pokud cestující upřednostní cestování vlastní dopravou a následující nárůst IAD. To se týká také PID. Kromě toho, při nesrozumitelné veřejné dopravě a poměrně nízkým cenám za taxislužby, je velká pravděpodobnost, že turisté budou využívat poslední ze dvou možností. Stále existují „Hop-On, Hop-Off“ autobusy, které na rozdíl od tramvaje č. 91 jsou světově známé.

Pro SWOT analýzu PID je níže vypracována typická tabulka (Tab. 14), ve které jsou přehledně uspořádány výše rozepsané body.

Tab. 14: SWOT analýza PID

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Rozsáhlost dopravní sítě • Propojenost několika druhů dopravy • Bezbariérový přestup • Webové stránky v angličtině • Informace v terénu • Zajímavost pro turisty – nostalgická tramvaj <p>Integrace s Google Maps</p>	<ul style="list-style-type: none"> • V terénu chybí informace v angličtině • Slabá reklama nebo její absence (např. o mobilních aplikacích a Prague Card) • Nesrozumitelný přestup mezi jednotlivými druhy dopravy
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Zaměření na turisty • Reklama veřejné dopravy a její služeb • Rozvoj mobilních aplikací • Využití elektronických tabulí • Převzetí myšlenek lepších IDS • Spolupráce se Středočeským krajem • Rozvoj P+R parkovišť 	<ul style="list-style-type: none"> • Preference vlastních automobilů • Využití taxislužby • Poptávka turistů pouze po Hop-On, Hop-Off autobusů, nikoli po veřejné dopravě

Zdroj: vlastní

Pro další rozvoj integrované dopravy v Praze je vhodné zvolit jednu ze strategií (Tab. 15), založených na výsledcích SWOT analýzy.

Tab. 15: Možné strategie na základě SWOT analýzy

	Silné stránky	Slabé stránky
Příležitosti	maximalizace silných stránek – maximalizace příležitostí (max – max)	minimalizace slabých stránek – maximalizace příležitostí (min – max)
Hrozby	maximalizace silných stránek – minimalizace hrozeb (max – min)	minimalizace slabých stránek – minimalizace hrozeb (min – min)

Zdroj: vlastní

Všechny varianty jsou těsně propojeny mezi sebou, a tak každá zvolená strategie nevyhnutelně ovlivní zbývající tři. Například při výběru strategie max – max se bude zlepšovat informace v terénu, a to do té doby, než informace bude dostupná všude a ve všech světových jazycích. Zároveň se zvýší propagace veřejné dopravy a její služeb (mobilní aplikace, Prague Card apod.). Tedy zlepšení silných stránek a využití příležitostí vylučuje slabé stránky a možné hrozby, respektive vede k jejich snížení na minimum.

4. PID z turistického pohledu

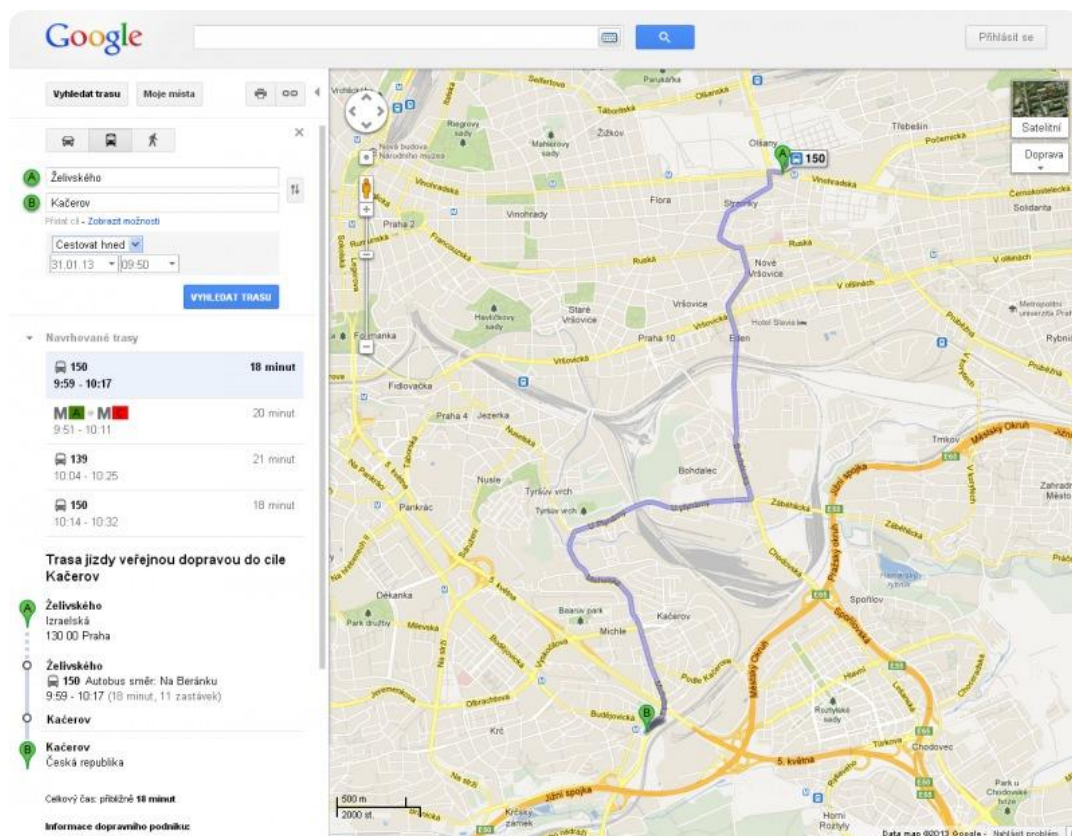
Doprava jako služba má nepopiratelný význam pro cestovní ruch, avšak i integrované systémy jsou pro jeho rozvoj velice důležité. Použitím MHD lze dosáhnout většiny turistických památek, dostat se z hotelu do centra, z nádraží na letiště a pohybovat se po celém městě a jeho okolí snadno a jednoduše. Mělo by platit, že není nutno kupovat jízdenku na každý druh dopravy zvlášť, jízdní řády jsou dobře navázané a informace jsou dostupné na každé zastávce a právě proto je IDS lepší než neintegrováná hromadná doprava a zvyšuje zájem turistů o veřejnou dopravu.

4.1. Nabídka PID

Mimo základních znaků IDS, které jsou samozřejmostí integrované dopravy, PID nabízí mnoho dalších zajímavostí pro turisty.

Integrace s Google Maps

Význam integrace se světově známými mapami byl již zmíněn. V Praze podepsaly společnosti Google a DPP smlouvu o spolupráci v červnu 2011. Finální verze integrace se objevila až v lednu 2013, čímž umožnila vyhledávání veřejné dopravy přímo v mapách. Mapy jsou dostupné nejen na počítačích, ale i v mobilních aplikacích. Spojení se ukazuje v plném rozsahu stejně dobře jako na oficiálních stránkách DPP, což umožňuje vyhledávat nejlepší spojení veřejnou dopravou nejen obyvatelům Prahy, ale i tisícům turistů cestujících pražskou MHD, kteří nyní mohou hledat informaci ve svém jazyce. [11],[12]



Obr. 14: Příklad vyhledávání cesty přes Google Maps [10]

Wi-fi v tramvaji

Informace pro turisty je kritériem číslo 1, proto je dobrou zprávou, že v červnu 2014 byla uvedena do provozu stá moderní tramvaj 15T ForCity a během roku 2015 společnost Škoda Transportation dodá dalších 32 tramvají, které budou vybaveny systémem klimatizace a Wi-Fi připojením. [11]

Mobilní aplikace „Pražské výlety“

Aplikace nabízí až 40 výletů a je dostupná pro telefony na platformě iOS a Android, a to v češtině i angličtině. Každý výlet zahrnuje fotografie památek, podrobný popis cesty a její náročnost, dále možnost zobrazení navigace s počátkem v libovolném bodě, aplikace navíc ukazuje přepravní podmínky, cenu přepravy a nabízí možnost zakoupení SMS jízdenky. [11]

Minusem je cena 120 Kč, která je poměrně vysoká. I když si uživatelé mohou stáhnout bezplatnou zkušební verzi se čtyřmi výlety, většího úspěchu by aplikace dosáhla při kompletně bezplatném šíření na Google Play a App Stores (v tomto případě by zisk mohl být dosažen pomocí reklamních inzerátů v aplikaci), nebo alespoň při prodeji za nižší cenu. Každopádně reklama dané aplikace je téměř na každé zástavce v centru a v metru (Obr. 15).



Obr. 15: Reklama aplikace „Pražské výlety“ na tramvajové zástavce Václavské náměstí

Zdroj: vlastní

Při správném marketingu a umístění reklamy v moderních tramvajích s Wi-Fi by se aplikace šířila ještě rychleji.

Nostalgická linka č. 91

Zajímavým způsobem spojit dopravu, historii a cestovní ruch je historická souprava tramvaje číslo 91. Je v provozu každoročně od dubna do listopadu, jezdí pravidelně o víkendech a svátcích od 12 do 17 hodin a projíždí historickým centrem města. Cena není příliš vysoká a je spíše symbolická – pouze 35 Kč (snížený tarif činí 20 Kč). [11] Je výbornou alternativou a konkurentem „Hop-On, Hop-Off“ autobusům, zejména kvůli ceně. Navíc z ekologického pohledu má menší vliv na životní prostředí. Danou dopravu ocení především turisté, kteří neradi poslouchají dlouhé příběhy průvodců, ale chtějí se ponořit do atmosféry starobylého města a užívat si Prahu.

Lanová dráha

Je to nekonvenční druh dopravy, který se většinou provozuje v horských lokalitách, přesto může být provozován v menším rozsahu i jinde. V Praze jsou lanové dráhy dokonce dvě – jedna spojuje Újezd a Petřín, druhá je v pražské ZOO. I když obě jsou poměrně krátké, těší se velkému zájmu turistů, hlavně těm, kteří ji ve svém městě postrádají.

Prague Card

Prague Card je návštěvnická karta, která nabízí zdarma MHD po dobu platnosti karty a navíc umožňuje poznat vše, co Praha nabízí: Pražský hrad, Židovské muzeum, Staroměstskou radnici, Petřínskou rozhlednu a dokonce okružní prohlídku nebo plavbu po Vltavě také zdarma. Výhody Prague Card jsou opravdu nepopíratelné:

- *Městská hromadná doprava* – metro, tramvaj, autobus, lanovka na Petřín, přívozy na Vltavě zdarma
- *Airport Express* – autobus pro letištní transfery zdarma
- *Okružní jízda a plavba* – 2hodinová “Historical Prague Tour“ a hodinová vyhlídková plavba po Vltavě zdarma
- *Vstup na Pražský Hrad* – katedrála svatého Víta, Starý královský palác, Zlatá ulička, Daliborka, bazilika sv. Jiří rovněž zdarma
- *Vstup do objektů Židovského muzea* – synagogy, obřadní síň, Starý židovský hřbitov (6 objektů) opět zdarma
- *Vstup do celkem 50 objektů* a výrazné slevy na vstup do dalších více jak 30 památek a objektů
- *Zlevněné exkurze, plavby, koncerty, restaurace* s výší slevy až 50 %
- *Průvodce Prague Card Guide* s informacemi o všech objektech v sedmi jazycích. [13]

Celkový seznam služeb je dostupný na webu Pražské karty (www.praguecard.com), navíc webové stránky mají kalkulačtor, který spočítá, zda se použití karty vyplatí, a pokud ano, kolik peněz díky kartě návštěvník ušetří (hodlá-li cestující navštívit většinu nejznámějších památek Prahy a používat veřejnou dopravu, karta se určitě vyplatí). Služby dostupné s Prague Card jsou rozsáhlé a užitečné, proto cena je odůvodněně vysoká díky široké nabídce karty.

Karta se prodává na letišti, na hlavním nádraží, v turistických centrech Prague City Tourism, Czech Tourist Agency, Prague Tours&Tickets, v pobočkách ČEDOK, v obchodech Muzeum Shop, u některých partnerů poskytujících slevy a ve vestibulech metra Anděl, Hradčanská a Muzeum.

4.2. Dotazníkové šetření mezi uživateli PID

Pro analýzu problematiky PID byl proveden expertní odhad mezi návštěvníky hlavního města České republiky pomocí dotazníkového šetření.

4.2.1. Teorie

Dotazníková šetření jsou jednou z nejznámějších forem zjišťování názoru veřejnosti. Tento druh výzkumu veřejného mínění získal popularitu ve 40. letech 20. století.

Cílem dotazníkového šetření je získání výsledků pomocí odpovědí dotazovaných osob na otázky, které dotazník obsahuje. Podle účelu výzkumu můžeme typy šetření rozdělit následovně:

- *Predikční účel* (získání výsledků potřebných pro predikování nějakého stavu nebo události)
- *Informativní účel* (nejběžnější forma dotazování – zjištění aktuálního stavu věcí či veřejného mínění o určitém tématu)

- *Manipulativní účel* (V podstatě se jedná také o šetření s výsledným informačním účelem. Rozdílem je využití výsledku šetření, kterým jsou zpravidla marketingové propagační strategie: například výzkum zjišťující, jaký denní tisk lidé nejvíce kupují. Vítěz tohoto šetření může výsledek uplatnit ve své propagační kampani a označit se jako „nejprodávanější.“) [14]

Nejdůležitější částí dotazníkového šetření je jeho příprava. Při nedostatečné kvalitě přípravy mohou být závažné problémy v dalších krocích výzkumu, které již nebude možné odstranit.

Přípravu lze rozdělit na následující etapy:

- 1) Formulace výzkumného problému a definování cílu výzkumu
- 2) Rozhodnutí o cílové populaci a výberové metodě
- 3) Rozhodnutí o způsobu sběru dat (písemně, osobně, telefonicky nebo elektronicky)
- 4) Návrh výzkumného nástroje dotazníku (formulace otázek a jejich typy) [14]

4.2.2. Dotazník

Výše zmíněnou teorii aplikujeme na dotazník použitý pro analýzu problematiky v oblasti PID (Tab. 15):

- 1) Dotazník byl vytvořen za informativním účelem a jeho cílem bylo zjištění spokojenosti uživatelů s PID a odhalení jejích nedostatků.
- 2) Jako cílová populace byli zvoleni uživatelé PID, kteří navštívili Prahu jako turisté, a to občané ČR i cizinci. Kvůli různorodosti respondentů byl dotazník vytvořen ve třech jazycích – češtině, angličtině a ruštině. Pro přesnější výsledky dotazníku byl minimální počet respondentů stanoven na 50 osob.
- 3) Sběr dat probíhal elektronicky pomocí formy na webových stránkách (Obr. 16). Je to zatím nejmladší, avšak zároveň nejrychleji se rozvíjející metoda dotazování. Tento způsob je také známý jako CAWI [14].
- 4) Otázky byly formulovány co nejjednodušší pro snadnější vyplňování, všechny kromě jedné nabízely možnost výběru jedné nebo několika odpovědí.

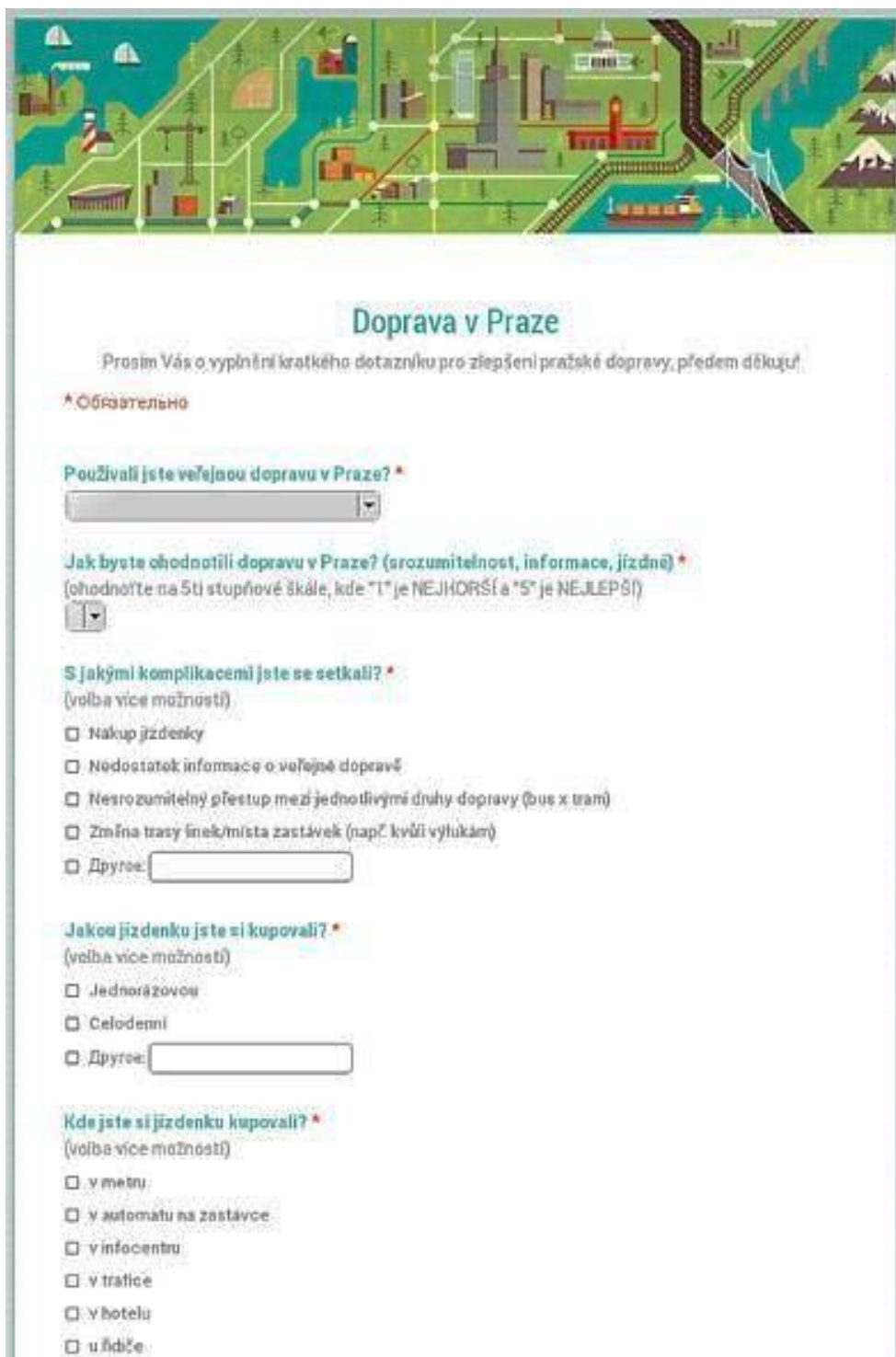
Důležitá připomínka: ve výsledcích vyhodnocení není statisticky odpovídající vzorek, a proto je celé dotazníkové šetření označeno jako „expertní odhad“. „Experty“ jsou cestující, kteří se zúčastnili průzkumu, neboť v dané situaci jejich znalosti a zkušenosti v oblasti integrované dopravy v Praze lze považovat za expertní.

Tab. 16: Dotazník „Doprava v Praze“

Dotazník „Doprava v Praze“
<p>1. Používali jste veřejnou dopravu v Praze?</p> <ul style="list-style-type: none">• ano• ne (v poslední otázce rozepište proč)
<p>2. Jak byste ohodnotili dopravu v Praze? (srozumitelnost, informace, jízdné) (ohodnoťte na 5stupňové škále, kde "1" je NEJHORŠÍ a "5" je NEJLEPŠÍ)</p>
<p>3. S jakými komplikacemi jste se setkali? (volba více možností)</p> <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Nákup jízdenky<input type="checkbox"/> Nedostatek informací o veřejné dopravě<input type="checkbox"/> Nesrozumitelný přestup mezi jednotlivými druhy dopravy (bus x tram)<input type="checkbox"/> Potřebná informace byla pouze v češtině*<input type="checkbox"/> Změna trasy linek/místa zastávek (např. kvůli výlukám)<input type="checkbox"/> Jiné
<p>4. Jakou jízdenku jste si kupovali? (volba více možností)</p> <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Jednorázovou<input type="checkbox"/> Celodenní<input type="checkbox"/> Jiné
<p>5. Kde jste si jízdenku kupovali? (volba více možností)</p> <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> v metru<input type="checkbox"/> v automatu na zastávce<input type="checkbox"/> v infocentru<input type="checkbox"/> v trafice<input type="checkbox"/> v hotelu<input type="checkbox"/> u řidiče<input type="checkbox"/> jiné
<p>6. Slyšeli jste někdy o "Prague Card"?</p> <ul style="list-style-type: none">• ano (v další otázce rozepište co a kde)• ne
<p>7. Vlastní komentáře o dopravě v Praze (co se líbilo, co naopak vadilo apod.)</p>

Zdroj: vlastní

Pro vytvoření dotazníku byla použita služba Google. Na snímku obrazovky níže (Obr. 16) můžeme vidět, jak dotazník pro respondenty vypadal.



Doprava v Praze

Prosím Vás o vyplnění krátkého dotazníku pro zlepšení pražské dopravy, předem děkuji!

^Обязательно

Používali jste veřejnou dopravu v Praze? *

Jak byste ohodnotili dopravu v Praze? (srozumitelnost, informace, jízdné) *
(ohodnoťte na 5ti stupňové škále, kde "1" je NEJHORŠÍ a "5" je NEJLEPŠÍ)

S jakými komplikacemi jste se setkali? *
(volba více možností)

Nakup jízdenky

Nedostatek informace o veřejné dopravě

Nesrozumitelný přestup mezi jednotlivými druhy dopravy (bus x tram)

Změna trasy linek/místa zastávek (např. kvůli vylukám)

Druze:

Jakou jízdenku jste si kupovali? *
(volba více možností)

Jednorázovou

Celodenní

Druze:

Kde jste si jízdenku kupovali? *
(volba více možností)

v metru

v automatu na zastávce

v infocentru

v trafice

v hotelu

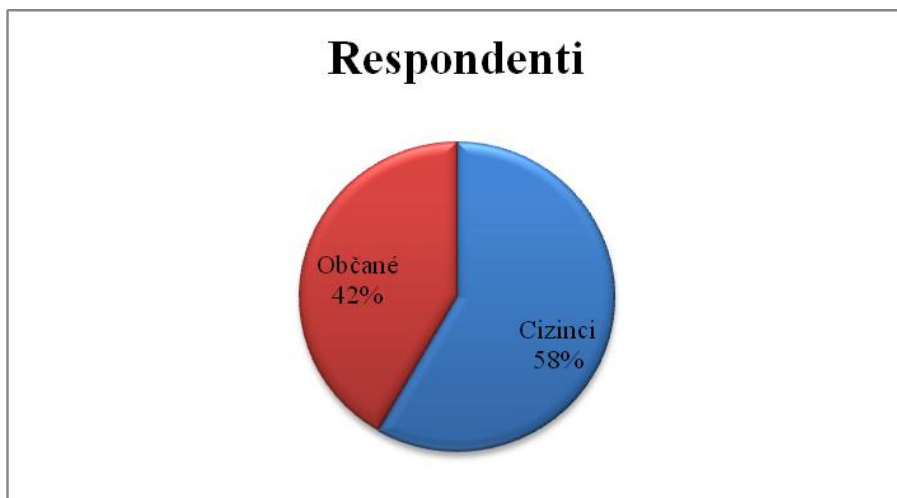
u řidiče

Obr. 16: Vzhled dotazníku

Zdroj: vlastní

4.2.3. Vyhodnocení dotazníkového šetření

Byl proveden expertní odhad mezi cestujícími, kteří někdy byli na návštěvě v Praze. Celkově bylo dotazováno 96 osob, z toho 40 občanů ČR a 56 cizinců (Obr. 17).



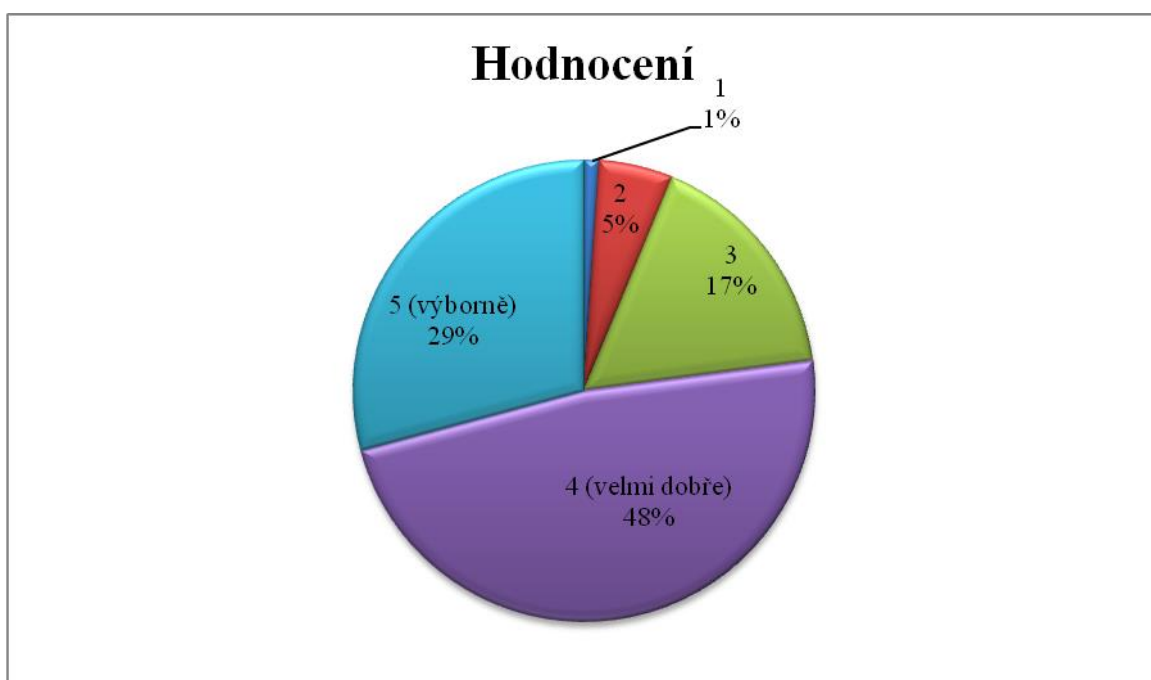
Obr. 17: Rozdělení respondentů

2. Používali jste veřejnou dopravu v Praze?

100 % dotazovaných cestujících během svého pobytu v Praze MHD využívalo.

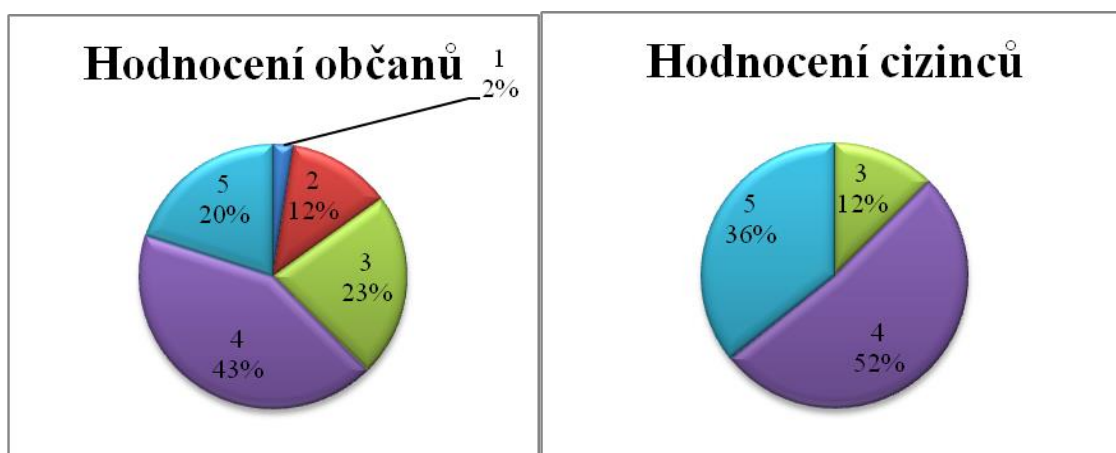
3. Jak byste ohodnotili dopravu v Praze? (srozumitelnost, informace, jízdné)

(Uživatelé dopravy hodnotili PID na 5stupňové škále, kde "1" je NEJHORŠÍ a "5" je NEJLEPŠÍ. Výsledky hodnocení pražské dopravy jsou uvedeny na Obr. 18 a 19:



Obr. 18: Hodnocení PID mezi turisty

Z toho:

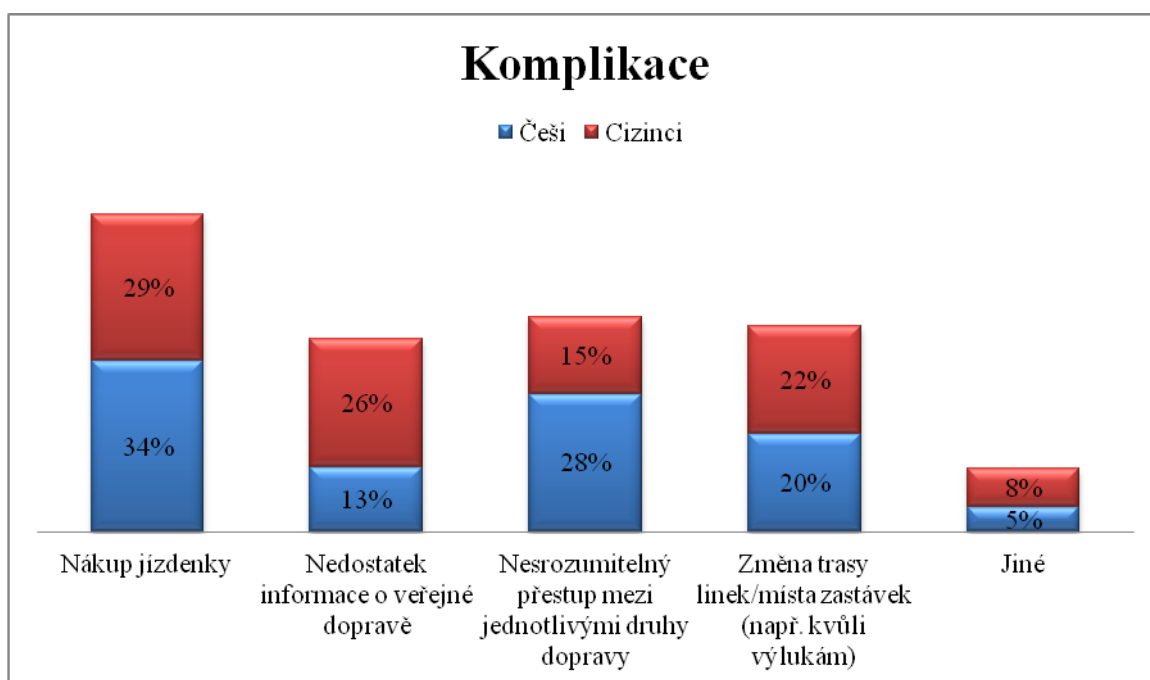


Obr. 19: Hodnocení PID mezi turisty: porovnání výsledků hodnocení občanů a cizinců

Po porovnání diagramů můžeme pozorovat rozdíl ve výsledcích: nikdo z cizinců neohodnotil dopravu jako špatnou nebo nejhorší, na rozdíl od občanů ČR, kdy ji celkově 14 % respondentů hodnotilo stupněm 1 nebo 2.

4. S jakými komplikacemi jste se setkali?

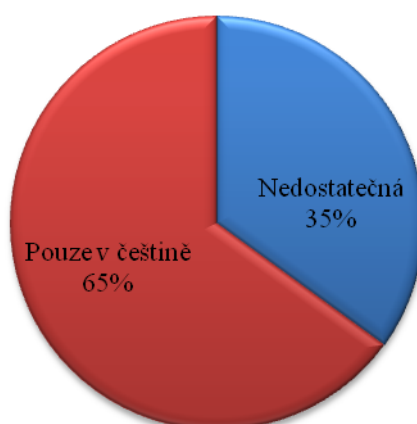
Komplikace, se kterými se cestující nejvíce setkávali (Obr. 20):



Obr. 20: Komplikace zmíněné uživateli dopravy

Pro cizince byla otázka ohledně informace rozdělena na dvě části: „Nedostatečná informace o veřejné dopravě“ a „Potřebná informace byla pouze v češtině“. Jak můžeme vidět na následujícím kruhovém diagramu (Obr. 21), převažující část odpovědí je spojena s neporozuměním informace kvůli jazykové bariéře, nikoli kvůli nedostatku informací o veřejné dopravě.

Informace o veřejné dopravě (výsledky hodnocení cizinců)



Obr. 21: Informace o veřejné dopravě (výsledky hodnocení cizinců)

Jako jiné komplikace, se kterými se cestující během použití veřejné dopravy setkali, byly uváděny:

1. „Ужасная система: покупаешь не поездку, а время пользования транспортом. Когда турист, не можешь четко рассчитать, сколько понадобится времени, чтобы из пункта А попасть в пункт В. В связи с этим использование общественного транспорта заставляет изрядно понервничать. Были ситуации, что приходилось бежать, чтобы уложиться в выделенное время.“

Překlad: „Hrozný systém: kupuješ si nikoli jednorázovou jízdenku, ale „určitý čas“ na použití dopravy. Pro turistu je velice těžké přesně odhadnout, kolik času je potřeba, aby se dostal z bodu A do bodu B. Proto použití veřejné dopravy bylo docela nervózní. Někdy bylo dokonce nutno běžet, aby se to dalo stihnout ve zbývajícím čase.“

2. „Trvalo mi asi půl hodiny, než jsem pochopil, jak funguje v metru ta mašina na lístky, abych pak zjistil, že jsem si koupil špatný lístek, že jsem to ve skutečnosti vůbec nepochopil... Naštěstí mi to bylo později vysvětleno a teď už bych s tou velmi chytrou mašinou v metru měl umět zacházet. Předpokládám, že cizinci mají smůlu nebo si lístky kupují jinde.“

3. „Líbil počet spojů a intervaly. Nelíbila nesrozumitelnost přestupních uzlů (Anděl, Florenc...)“

4. „Chtělo by to více automatů na jízdenky, kde se dá platit bezkontaktně... Ne jen na Národní třídě... „

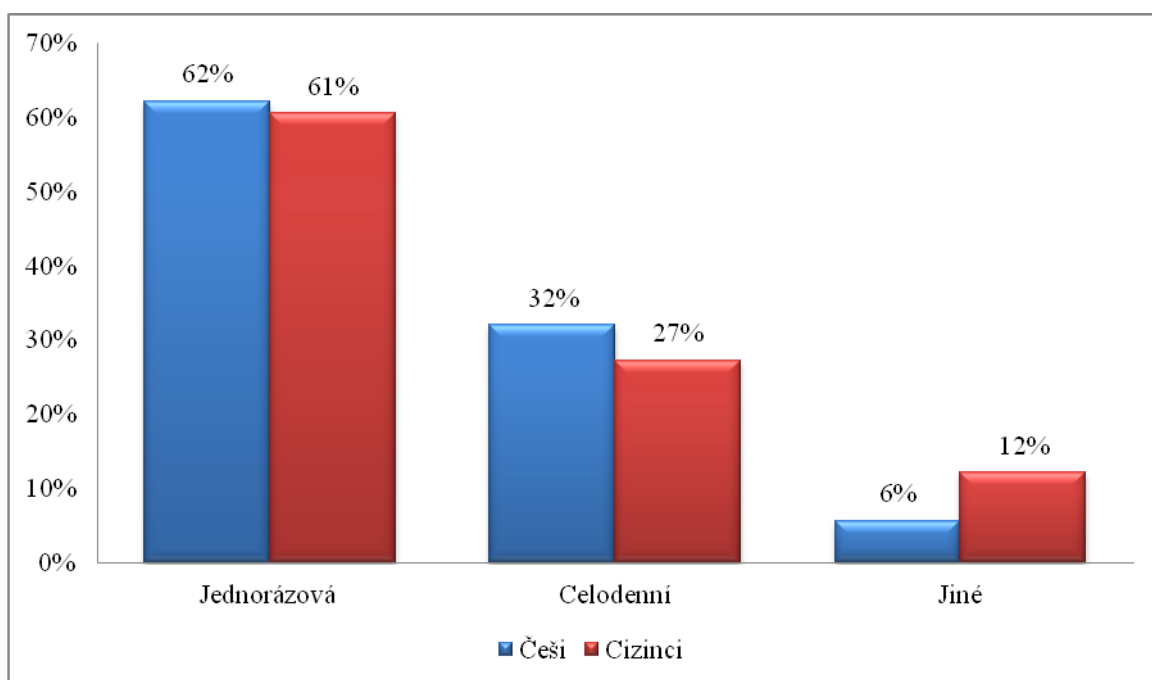
5. „I think, that the hardest thing to deal with it's understand information about zones, where you can use your ticket and for how long.“

Překlad: „Myslím, že nejtěžší věc pro pochopení je vyznat se v informaci o pásmech, kde a jak dlouho se může používat jízdenka.“

6. „Лично нам очень не хватало мобильного приложения, которое бы ясно и просто в режиме offline строило маршрут общественным транспортом и отображало нужную остановку на карте. Плюс возможность купить билетик в автомате за купюры или оплатив картой. В остальном вполне уютно, чисто, комфортно и быстро.“

Překlad: „Nám osobně velice chyběla offline mobilní aplikace, která by jednoduše a pochopitelně ukazovala spojení veřejné dopravy a zobrazovala potřebnou zastávku na mapě. A také možnost nákupu jízdenky pomocí bankovek nebo kreditní karty. Jinak útulné, čisté, komfortní a rychlé.“

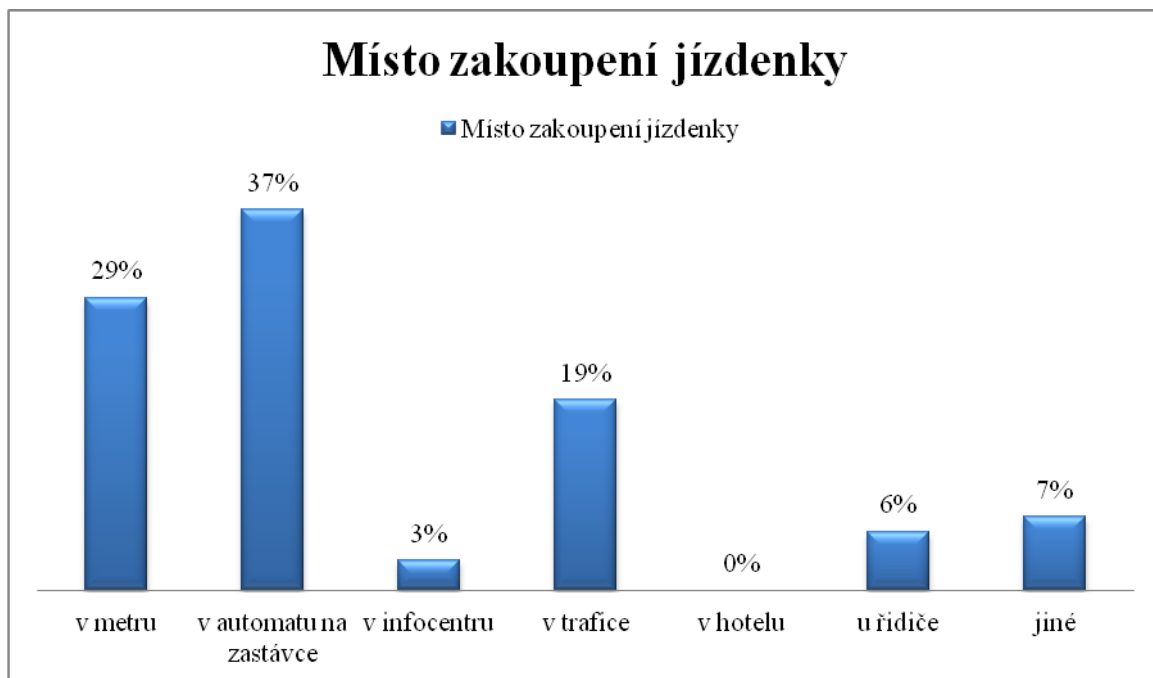
5. Jakou jízdenku jste si kúpovali?



Obr. 22: Typ jízdenky

Jako „jiné“ cestující většinou uváděli „opencard“ nebo měsíční jízdenku, několikrát se vyskytla třídní jízdenka. Nikdo z návštěvníků Prahy nezmínil použití turistické karty Prague Card.

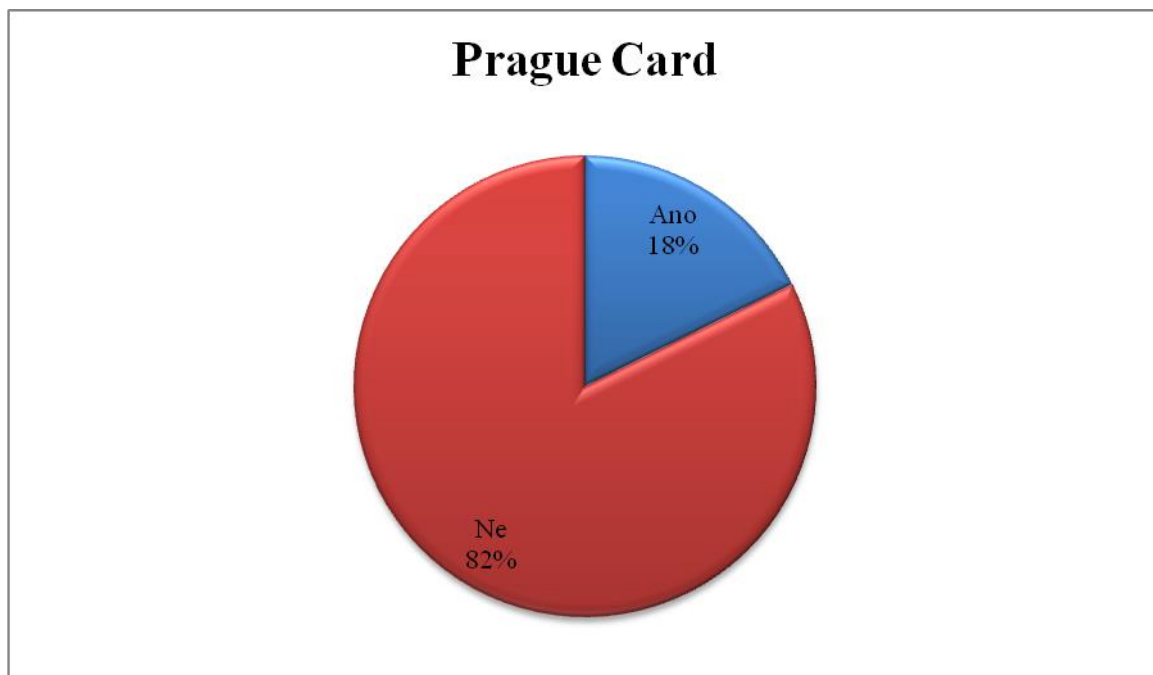
6. Kde jste si jízdenku kupovali?



Obr. 23: Místo nákupu jízdenky

7. Slyšeli jste někdy o "Prague Card"?

Jak můžeme vidět na Obr. 24, pouze 18 % cestujících slyšelo o této kartě, přičemž jedna z odpovědí ohledně pražské karty zněla jako „Něco na způsob náhrady Open card, to co vymyslel ten Olomoučák?“. Takže není přesně známo, jestli i ostatní respondenti, kteří zvolili odpověď „ano“, opravdu vědí, co to Prague Card je.



Obr. 24: Znalosti turistů o Prague Card

Avšak kromě výše zmíněných problémů a komplikací bylo vyjádřeno i mnoho pozitivních komentářů ohledně dopravy v Praze, o čemž říká i celkové hodnocení, ve kterém většina uživatelů hodnotí dopravu jako dobrou. Všechny výsledky daného dotazníku jsou uvedeny v přílohách této práce.

4.3. Stanovené problémy PID a návrhy jejich řešení

Bohužel kromě velmi dobrých nabídek jak samotného IDS, tak s ním souvisejících nabídek pro turisty, má PID mnoho nedostatků, které odhalil dotazník. V následujících odstavcích je provedena analýza stanovených problémů, jsou zjišťovány jejich příčiny a je navrženo jejich řešení.

4.3.1. Odbavovací systém

Podle výsledků dotazníku mají cestující nejvíce problémů s nákupem jízdenky. Sice existuje mnoho možností zakoupení a velký počet prodejních míst (automaty na výdej jízdenek, SMS jízdenka, předprodej v metru, infocentra a trafiky), přesto si mnozí z nich nevědí rady. V infocentrech zakoupení jízdenky a následující platba zpravidla nezpůsobuje žádný problém, avšak při platbě v automatu, což dělá většina cestujících, se problémů vyskytuje dost. Příklad situace z nedávné doby: v prodejním automatu ve stanici metra Národní třída (kde jsou zprovozněny nové automaty) si známý kupoval jízdenku. Zjistil, že mu chybí několik korun (což není nic zvláštního – málokdo z cestujících má s sebou nekonečnou zásobu drobných mincí, navíc českých korun), bankovky automat nepřijímá. Nabídla jsem mu možnost zaplatit kartou, avšak neuvědomila jsem si danou skutečnost: nové automaty neumožňují použití obvyčejné platební karty, ale pouze bezkontaktní karty. Co mají dělat turisté, kteří chtějí zaplatit jízdné a mají pouze eura, tisícikorunovou bankovku nebo kontaktní platební kartu, ale chybí jim drobné nebo bezkontaktní karta? Stává se to velice často.

Řešení problému je očividné:

- zavedení automatů, které přijímají eura (neboť ČR je členem EU a také se blíží zavedení eura), což umožní jednoduché cestování turistům z Evropy;
- možnost platby bankovkami (kvůli padělání a dalším důvodům stačí alespoň možnost platby v hodnotě do 200, maximálně do 500 korun);
- akceptování platebních karet, což je i tak samozřejmostí, neboť jsme v 21. století a platby platební kartou jsou součástí každodenního života.

4.3.2. Informace

Znovu se vraťme k informaci. V současné době se vše pohybuje kolem ní, protože žijeme ve věku moderních technologií, základem kterých je přeprava informačních toků. Tím pádem přeprava informací je stejně důležitá jako přeprava osob a věcí a musí být zajištěna na stejné úrovni. Pokud tato podmínka není splněna, dochází k ohrožení funkčnosti celého systému a je vcelku jedno, o jaký systém se jedná. Při formování informačního systému v dopravě je nutné systém vytvořit tak, aby cestující, kteří ho již využívají, uměli využívat již od začátku. Daný způsob dovoluje nejen získání nových potenciálních cestujících díky přehlednosti nabízených služeb, ale i udržení stávajících, kteří mohou průběžně sledovat aktuality, změny a mimořádné události.

Informace poskytovaná pro veřejnou hromadnou dopravu musí zahrnovat 3 body: doprava před cestou, během cesty a po cestě. Při správném řízení systému nesmí být vynechána ani jedna část. Každý uvedený bod můžeme stručně rozepsat:

1. *informace před plánováním cesty* zahrnuje:

- možnost vyhledání spojení včetně přestupů,
- zjištění přepravní ceny a výběr vhodného tarifu,
- zakoupení jízdenky,
- upozorňování na aktuální změny a výluky;

2. *informace během cesty* by měla umět sdělit:

- momentální polohu vozidla a jeho další zastávku,
- možné přestupy mezi jednotlivými linkami,
- délku čekání při přestupu,
- aktuální jízdní řád a jeho dodržení;

3. *informace po cestě*:

- zajištění spoje pro zpětnou jízdu,
- informace o případných reklamách. [1]

Praha splňuje výše uvedené požadavky poměrně dobře, avšak musíme navíc počítat i s dostupností informací pro cizince. Pro ně by se měla udělat nejen vytištěná brožura, ale i překlad základních údajů ve veřejné dopravě a na zastávkách v angličtině.

Velmi užitečné jsou elektronické tabule, které ukazují, za jak dlouho spoj odjíždí a jakým směrem jede, což umožňuje rychle se vyznat a najít potřebný spoj. Bohužel dosud jsou tabule umístěny málokde (např. Hradčanská, Malostranská, Staroměstská) a tato tendence by měla

pokračovat dále, neboť představuje DPP jako společnost s velkým jménem, která se opravdu zajímá o kvalitu dopravy.

To, že je nutné zlepšení informační obsluhy, lze uvést na příkladu nedávné obnovy v oblasti stanice metra Dejvická na jaře 2014. Všechny autobusové linky, včetně těch, které zajišťují dopravu na letiště, byly přesunuty jinam a ani obyvatelé Prahy se nemohli vyznat ve vzniklé situaci. Poskytnutí informace bylo zajištěno na velice vysoké úrovni – první dny pracovníci DPP osobně vysvětlovali umístění nových dočasných zastávek, vydávali brožury a ukazovali směr. Velké tabule s mapami se snažily vysvětlit na obrázcích, kam se posunula místa zastavení autobusů, avšak pouze v češtině. Po 2 nebo 3 dnech zmizeli i informátoři DPP, výluka však trvala poměrně dlouho, a turisté, kteří nestihli začátek informací, bloudili kolem výstupů z metra na Vítězném náměstí a v Evropské ulici. Jednoduchým řešením by bylo zobrazení šipek ukazujících směr k nové zastávce a číslo autobusu ze zastávky odjíždějící. A určitě by legenda a mapa měly být přeloženy do angličtiny hlavně vzhledem k poloze opravných prací – Dejvická je známá velkým soustředěním turistů.

Poměrně velké procento respondentů si stěžovalo na změny trasy linek při výlukách. Při bližším průzkumu místa výluk v Praze bylo zjištěno, že informace o výlukách je vždy oznámená předem: na webových stránkách DPP, na zastávkách pomocí velkých plakátů a i v samotných vozech, při velkých výlukách v metru pomocí hlasových zpráv. Proto ze strany českých turistů nejsou důvody pro stěžování zcela na místě. Větší smůlu mají turisté z ciziny – informace o výlukách na zastávkách a ve vozech jsou pouze v češtině (Obr. 25). Dopravní podnik tvrdí, že existují informační brožury v několika jazycích s informacemi o výlukách, avšak tuto informace se zatím nepodařilo ověřit – žádné na zastávce ani v tramvaji nebyly. Vhodným řešením by bylo dublovat informaci i o menších výlukách v angličtině, stačí na formátu A4, a umisťovat je pod hlavní informační desku.



Obr. 25: Informace o výluce

Zdroj: vlastní

4.3.3. Přestupy mezi různé druhy dopravy

V podstatě znovu hovoříme o poskytnutí informací, ale o tomto problému bude věnován samostatný odstavec. Důvodem je natolik nesrozumitelný přestup, že občas i obyvatelé Prahy nedokáží zastávku najít. Několikrát při hledání přestupu z autobusu na tramvaj jsem se musela obracet na mapu. A mám výhodu, že používám mobilní internet, jelikož netuším, co bych dělala na místě turistů – v deset večer je cestující zcela ztracen, pokud v okolí nikdo není a nemá mobilní internet. Nejspíš mu ujede tramvaj, a když konečně najde zastávku, bude muset čekat půl hodiny na další spoj (který snad nebude poslední).

Jako příklad opravdu výborně vyřešených přestupů ukažme Drážďany (Obr. 26 a 27).

Pro Prahu takové velké změny jsou zatím příliš drahé a náročné, ale postupně by se tento systém měl zlepšovat a přijímat nejlepší stránky z dříve existujících IDS. Každopádně problém označení přestupních uzlů je stále aktuální a pro začátek stačí alespoň označení směru k zastávce šipkami na chodníky a nápisy na informační tabule.



Obr. 26: Přestupní uzel autobus – vlak v Drážďanech [6]



Obr. 27: Přestupní uzel autobus – tramvaj v Drážďanech [6]

4.3.4. Prague Card

Vzhledem k tématu této práce obraťme ještě zvláštní pozornost na Prague Card, o které se mnoho mluví. Podle výsledků dotazníku o kartě neslyšelo minimálně 82 % cestujících. Pokusme se zjistit, čím je to způsobené.

Zprvée: prodejními místy karty jsou většinou turistické kanceláře a informační centra. V porovnání s tím turistické karty v ostatních městech Evropy se prodávají spolu s jízdenkami na MHD. Výsledky dotazníku říkají, že většina turistů kupuje jízdenku v metru, automatech na zástavce nebo v trafice. Nikde z těchto míst se neprodává Pražská karta, která je ovšem spojená s využitím dopravy.

Zadruhé: Pražská karta nemá téměř žádnou reklamu – ani jednu jsem nenarazila na informaci o Prague Card. Není na letišti ani v turistických místech jako Pražský Hrad nebo Petřín. Kvůli tomu, že není propojení s DPP, informace o kartě chybí i ve veřejné dopravě.

Zatřetí: vysoká cena. Ačkoli bylo zjištěno, že karta má závažné důvody pro tak vysokou cenu, turisté o tom nejspíše nevědí a nemají tušení, jaké výhody mohou s kartou získat. Navíc, pokud navštívíme webové stránky karty a zkusíme porovnat ceny v různých jazycích, uvidíme, že cena se pokaždé liší, což není vůbec pochopitelné. Také není úplně jasné, zdali existuje samotná Prague Card bez dopravy, protože ve skutečnosti je dávno zrušena, avšak na stránkách v některých překladech je stále v provozu (Obr. 28 až 31).

Pokud shrneme informaci o turistické kartě v Praze, uvidíme, že karta je dobrá, ale má špatnou (respektive žádnou) propagaci a není příliš udržována. Díky spolupráci s DPP by mohla Prague Card získat lepší marketing a více prodejních míst. Pro turisty by měla být lépe vysvětlena částka, která je za kartu požadovaná.

Otázkou je, jestli se dané změny pro Pražskou kartu, DPP a hl. m. Prahu vyplatí a není-li racionálnější řešení zavedení alternativy jako např. Oyster Card v Londýně, která se prodává spolu s klasickými jízdenkami MHD, je tzv. „nabíjecí“ kartou a po dobíjení nabízí snížený tarif na jednotlivé jízdy.

Prague Card

2 Day Adult Prague Card		1.280 Kč
2 Day Child/Student Prague Card		940 Kč
3 Day Adult Prague Card		1.540 Kč
3 Day Child/Student Prague Card		1.120 Kč
4 Day Adult Prague Card		1.780 Kč
4 Day Child/Student Prague Card		1.300 Kč

Child/Student Prague Card is valid for 6 - 16 years and students in full time study until 26 years old.

Children under the age of 6 years have free admission to the attractions.

Obr. 28: Ceny za Prague Card pro stránky v češtině

Prague Card

2 Day Adult Prague Card	€37.00	880.00 Kč
2 Day Child/Student Prague Card	€24.00	580.00 Kč
3 Day Adult Prague Card	€41.00	990.00 Kč
3 Day Child/Student Prague Card	€29.00	690.00 Kč
4 Day Adult Prague Card	€50.00	1200.00 Kč
4 Day Child/Student Prague Card	€35.00	850.00 Kč

Child/Student Prague Card is valid for 6 - 16 years and students in full time study until 26 years old.

Children under the age of 6 years have free admission to the attractions.

Obr. 29: Ceny za Prague Card (bez dopravy) pro stránky v němčině a francouzštině

Prague Card & Prague Transport Pass

Buy Prague Card with Prague Pass for unlimited travel on Bus, Tram, Underground and Train within Prague, for the whole period of Prague Card validity.

Prague Card & Prague Pass is possible to buy ONLY online. When buying in the city, you need to buy them separately, not all Tourist Info Centers sell Prague Transport Pass, so it is more convenient to buy them online and get them delivered to your hotel.

2 Day Adult Prague Card with Transport	€46.00	1100.00 Kč
2 Day Child/Student Prague Card with Transport	€33.00	800.00 Kč
3 Day Adult Prague Card with Transport	€55.00	1320.00 Kč
3 Day Child/Student Prague Card with Transport	€43.00	1020.00 Kč
4 Day Adult Prague Card with Transport	€50.00	1640.00 Kč
4 Day Child/Student Prague Card with Transport	€35.00	1290.00 Kč

Transport is free for children up to the age of 6.

Obr. 30: Ceny za Prague Card (s dopravou) pro stránky v němčině a francouzštině

NEW PRAGUE CARD VALID FROM THE 1ST OF APRIL (1.4.)

includes FREE PUBLIC TRANSPORT, FREE AIRPORT EXPRESS, FREE BUS TOUR, FREE CRUISE, FREE GUIDED WALK
FREE PRAGUE CASTLE, FREE JEWISH MUSEUM, FREE OLD TOWN HALL
... ALL FREE (OVER 50) ATTRACTIONS

2 Day Adult Prague Card	€48.00	€46.00
2 Day Child/Student Prague Card	€35.00	€33.00
3 Day Adult Prague Card	€58.00	€56.00
3 Day Child/Student Prague Card	€42.00	€40.00
4 Day Adult Prague Card	€67.00	€65.00
4 Day Child/Student Prague Card	€49.00	€47.00

Child/Student Prague Card is valid for 6 - 16 years and students in full time study until 26 years old.

Children under the age of 6 years have free admission to the attractions.

Obr. 31: Ceny za Prague Card pro stránky v angličtině, ruštině a španělštině

5. Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo ukázat význam veřejné dopravy v Praze pro turisty a nabídnout zlepšení PID z pohledu cestovního ruchu.

Především byly definovány IDS obecně, popsány podmínky jejich existence a historie vzniku. Dále bylo popsáno předurčení IDS, porovnány existující systémy v Evropě a provedeno jejich srovnání s integrovanou dopravou v Praze. Velmi důležitý je pojem kvality dopravy, pro turisty jsou rozhodujícími informace a srozumitelnost. Porovnání bylo zaměřeno na možnosti jízdného, hlavně na turistické karty, které umožňují kombinovat využití dopravy se zvýhodněnou návštěvou kulturních a zábavních zařízení.

V ČR nemají IDS dlouhou tradici, avšak přesto se již vyvinuly na velice vysokou úroveň, i když stále mají své nedostatky. Na příkladu PID bylo ukázáno, jak významná je integrace dopravy a cestovního ruchu, jak vidí dopravu cizinec a co považuje za nejdůležitější. Díky dotazníkovému šetření byly určeny problémy, spojené se systémem PID a navrženy návrhy na řešení každého z nich. Nejčastěji uváděné komplikace ze strany turistů jsou nákup jízdného a nesrozumitelné přestupy (hlavně mezi českými cestujícími), cizinci si většinou stěžovali na nedostatek informací o veřejné dopravě nebo na to, že potřebná informace byla dostupná pouze v češtině. Jedním ze závažných zjištění je, že turisté neznají Prague Card a její výhody a odhalení ostatních slabín tohoto produktu.

Doprava v Praze stejně jako v celém Česku má velkou budoucnost, proto je třeba soustředit se na odstranění existujících závad, inspirovat se dopravními systémy ve světě a zlepšovat IDS z turistického pohledu, protože pro tak významné turistické centrum je to opravdu velice nutné. Jinými slovy, Praha by se měla zaměřit na cestovní ruch a zlepšovat integrovanou dopravu vzhledem k potřebám cestujících z cizích zemí – informace v angličtině, nový tvar Prague Card, a hlavně fungovat na principu „vše začíná a končí u cestujícího“ [1].

Seznam použitých zdrojů

- [1] MOJŽÍŠ, Vlastislav; GRAJA, Milan; VANČURA, Pavel: *Integrované dopravní systémy*. Powerprint Praha, 2008. ISBN 978 -80-904011-0-5.
- [2] DRÁPAL, Filip: *Co je a co není integrovaná doprava?* [online]. Akt. 28.2.2007 [vid. 28.7.2014]. Dostupné z: http://www.ids.zastavka.net/id-clanky/ids_uvod.phtml
- [3] EN 13816: *Doprava – Logistika a služby – Veřejná přeprava osob – Definice jakosti služby, cíle a měření*. ČNI 2003
- [4] JAREŠ, Martin: *Hamburská integrovaná doprava – první IDS na světě* [online]. Akt. 23.3.2008. [vid. 29.7.2014]. Dostupné z: http://www.ids.zastavka.net/id-clanky/01-2008_mj.phtml
- [5] ZURYNEK, Josef; ZELENÝ, Lubomír; MERVART, Michal: *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-335-5
- [6] *Integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji* [online]. Spolupráce Ropid a Středočeského kraje, 2012. [vid. 2.8.2014]. Dostupné z: http://www.ropid.cz/data/Galleries/185/186/d1904_1_Integrace_Praha_Stredoceskykraj_fi nal.pdf
- [7] *Webové stránky integrované dopravy v Curychu ZVV: Public transport – a part of Zurich's history* [online]. [vid. 3.8. 2014] Dostupné z: <http://www.zvv.ch/en/about-us/zvv-portrait.html>
- [8] *Webové stránky integrované dopravy ve Vídni VOR* [online]. [vid. 4.8. 2014] Dostupné z: <http://www.vor.at/der-vor/>
- [9] *Webové stránky města Bratislava: Bratislavská integrovaná doprava* [online]. Akt. 2.9.2009 [vid. 4.8.2014] Dostupné z: http://www.bratislava.sk/vismo/dokumenty2.asp?id_org=700000&id=74977&p1=51737
- [10] *Webové stránky Regionálního organizátora Pražské integrované dopravy* [online]. [vid. 29.7.2014] Dostupné z <http://www.ropid.cz/o-systemu/>
- [11] *Webové stránky Dopravního podniku hl. m. Prahy* [online]. [vid. 29.7.2014] Dostupné z <http://www.dpp.cz/>
- [12] Google uvedl navigaci v pražské hromadné dopravě [online]. [vid. 28.6.2014] Dostupné z <http://dotekomanie.cz/2013/01/google-vedl-navigaci-prazske-hromadne-doprave/>
- [13] *Webové stránky Prague Card* [online]. [vid. 10.8.2014] Dostupné z: <http://www.praguecard.com/>
- [14] KREISLOVÁ, Gabriela. *Dotazníkové šetření*. Plzeň: ZČU 2008. Bakalářská práce, ZČU, Fakulta aplikovaných věd, Katedra matematiky

Seznam obrázků

Číslo	Název	Strana
1	Tříúrovňový model IDS	15
2	Současný stav tříúrovňového modelu HVV	15
3	Příklad poskytování informace na zastávce v Hamburku	19
4	Zastávka MVV	21
5	Tramvajová zastávka v Curychu	23
6	Rozvoj autobusových linek PID	30
7	Počet obcí obsluhovaných příměstskými autobusovými linkami PID	30
8	Rozvoj železničních stanic a zastávek zapojených v PID	30
9	Použití jízdních dokladů PID na železnici	31
10	Výkony všech linek PID	31
11	Výkony příměstských linek PID	31
12	PID v tříúrovňovém modelu	33
13	Organizační schéma ROPID	34
14	Příklad vyhledávání cesty přes Google Maps	41
15	Reklama aplikace „Pražské výlety“ na tramvajové zastávce Václavské náměstí	42
16	Vzhled dotazníku	46
17	Rozdělení respondentů	47
18	Hodnocení PID mezi turisty	47
19	Hodnocení PID mezi turisty: porovnání výsledků hodnocení občanů a cizinců	48
20	Komplikace zmíněné uživateli dopravy	48
21	Informace o veřejné dopravě (výsledky hodnocení cizinců)	49
22	Typ jízdenky	50
23	Místo nákupu jízdenky	51

24	Znalosti turistů o Prague Card	51
25	Informace o výluce	55
26	Přestupní uzel autobus – vlak v Drážďanech	56
27	Přestupní uzel autobus – tramvaj v Drážďanech	56
28	Ceny na Prague Card pro stránky v češtině	57
29	Ceny za Prague Card (bez dopravy) pro stránky v němčině a francouzštině	58
30	Ceny za Prague Card (s dopravou) pro stránky v němčině a francouzštině	58
31	Ceny za Prague Card pro stránky v angličtině, ruštině a španělštině	58

Seznam tabulek

Číslo	Název	Strana
1	Základní údaje o současném stavu HVV	16
2	Informace a jízdné HVV	17
3	Informace a jízdné MVV	20
4	Informace a jízdné ZVV	22
5	Informace a jízdné VOR	24
6	Informace a jízdné v Paříži	25
7	Informace o dopravě v Barceloně	25
8	Informace o dopravě v Bratislavě	26
9	Porovnání informace a cen v některých městech Evropy a v Praze	28
10	Základní údaje o PID	32
11	Informace o objednávkách DO v PID 2012 – 2013	35
12	Tržby příměstských linek PID v roce 2012	36
13	Ekonomické ukazatele DPP	36
14	SWOT analýza PID	38
15	Možné strategie na základě SWOT analýzy	39
16	Dotazník „Doprava v Praze“	45