



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

Andrea Lhotská

SYSTÉMY PŘEPRAVNÍ KONTROLY V MHD

Bakalářská práce

2021

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
Fakulta dopravní
děkan
Konviktská 20, 110 00 Praha 1



K617..... Ústav logistiky a managementu dopravy

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

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Andrea Lhotská

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – LOG – Logistika a řízení dopravních procesů

Název tématu (česky): **Systémy přepravní kontroly v MHD**

Název tématu (anglicky): Public Transport Payment Control Management

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte následujícími pokyny:

- Úvod a vytyčení oblasti zkoumání
- Průzkum historických systémů přepravní kontroly
- Průzkum stávajících systémů přepravní kontroly
- Analýza zjištěných poznatků
- Doporučení pro další postup



- Rozsah grafických prací: dle doporučení vedoucího bakalářské práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: Fojtík, P. Historie městské hromadné dopravy v Praze. 2013
DELL'OLIO, L. Public transportation quality of service: factors, models, and applications. 2018
ILES, R. Public transport in developing countries [online]. 2005

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Mgr. Václav Baroch, Ph.D.**

Datum zadání bakalářské práce: **30. června 2020**
(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: **9. srpna 2021**

- 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

doc. Ing. Tomáš Horák, Ph.D.
vedoucí
Ústavu logistiky a managementu dopravy



doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

Andrea Lhotská
jméno a podpis studenta

V Praze dne.....30. června 2020

Poděkování

Nejvíce bych ráda poděkovala mému vedoucímu práce Ing. Mgr. Václavu Barochovi, Ph.D. za pomoc s výběrem tématu, odpovědi na otázky, cenné rady a připomínky a vedení celé práce. Dále bych moc ráda poděkovala všem dopravním podnikům, které mi poskytly data o své přepravní kontrole a také panu Milanu Hrudkovi, tajemníkovi sdružení dopravních podniků v ČR, který mi pomohl podniky kontaktovat.


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 užití 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: 09.08.2021



Lhotská Andrea

ČESKÉ VYSOKÉ ÚČENÍ TECHNICKÉ

Fakulta dopravní

SYSTÉMY PŘEPRAVNÍ KONTROLY V MHD

Bakalářská práce

Srpen 2021

Andrea Lhotská

Abstrakt

Předmětem této bakalářské práce je analýza systémů přepravní kontroly na území České republiky. Práce se zabývá legislativní stránkou přepravní kontroly zakotvenou v českém zákoně, historickým vývojem přepravní kontroly v městských dopravních systémech v Praze a analýzou systémů přepravní kontroly v sedmi krajských městech České republiky.

Klíčová slova

Městská hromadná doprava, přepravní kontrola, jízdní doklad, osoba pověřená dopravcem, smluvní přepravní podmínky

CZECH TECHNICAL UNIVERSITY IN PRAGUE

Faculty of Transportation Sciences

PUBLIC TRANSPORT PAYMENT CONTROL MANAGEMENT

Bachelor thesis

August 2021

Andrea Lhotská

Abstract

The subject of this bachelor thesis is the analysis of public transport payment control management in the Czech Republic. The thesis deals with the legislative aspect of payment control enshrined in Czech law, the historical development of payment control in public transport in Prague, and the analysis of payment control in seven regional cities in the Czech Republic.

Keywords

Public Transport, Fare Control, Ticket, Authorised Person, Transport Terms of Service

Obsah

Seznam použitých zkratk	8
Úvod	9
1. Definování oblasti zkoumání	10
1.1. Základní pojmy související s přepravní kontrolou z pohledu české legislativy	10
1.1.1. Osoba pověřená dopravcem	10
1.1.2. Přepravní smlouva	12
1.1.3. Jízdní doklad	12
1.1.4. Přepravní řád	14
1.1.5. Smluvní přepravní podmínky	14
1.1.6. Placení jízdného a ceny za související cestovní doklady	14
1.2. Druhy jízdních dokladů v České republice	15
1.2.1. Papírový jízdní doklad	16
1.2.2. Doklad s identifikačním kódem	17
1.2.3. SMS jízdenky	18
1.2.4. Nosiče elektronických jízdních dokladů	19
1.3. Způsoby přepravní kontroly v městské hromadné dopravě	21
1.3.1. Namátková kontrola	21
1.3.2. Kontrola při vstupu	22
1.3.3. Kontrola při vstupu i výstupu	23
1.3.4. Kontrola ve vozidle	25
2. Průzkum historických systémů přepravní kontroly	27
2.1. Praha	27
2.1.1. Omnibusy	28
2.1.2. Koněspřežná dráha	29
2.1.3. Elektrické tramvaje	31
2.1.4. Autobusy	34
2.1.5. Metro	35
2.1.6. Pražská integrovaná doprava	37

3.	Průzkum stávajících systémů přepravní kontroly	38
3.1.	Brno.....	39
3.1.1.	Městská hromadná doprava v Brně	39
3.1.2.	Druhy jízdních dokladů	39
3.1.3.	Přepravní kontrola	40
3.2.	České Budějovice.....	41
3.2.1.	Městská hromadná doprava v Českých Budějovicích	41
3.2.2.	Druhy jízdních dokladů	42
3.2.3.	Přepravní kontrola	42
3.3.	Olomouc	44
3.3.1.	Městská hromadná doprava v Olomouci.....	44
3.3.2.	Druhy jízdních dokladů	44
3.3.3.	Přepravní kontrola	45
3.4.	Ostrava.....	47
3.4.1.	Městská hromadná doprava v Ostravě	47
3.4.2.	Druhy jízdních dokladů	47
3.4.3.	Přepravní kontrola	48
3.5.	Pardubice	49
3.5.1.	Městská hromadná doprava v Pardubicích	49
3.5.2.	Druhy jízdních dokladů	49
3.5.3.	Přepravní kontrola	50
3.6.	Plzeň	51
3.6.1.	Městská hromadná doprava v Plzni.....	52
3.6.2.	Druhy jízdních dokladů	52
3.6.3.	Přepravní kontrola	53
3.7.	Praha.....	55
3.7.1.	Městská hromadná doprava v Praze.....	55
3.7.2.	Druhy jízdních dokladů	55
3.7.3.	Přepravní kontrola	56

4.	Analýza zjištěných poznatků.....	58
4.1.	Zaměstnanci přepravní kontroly.....	59
4.1.1.	Zastoupení pracovníků přepravní kontroly v celkovém počtu zaměstnanců....	59
4.1.2.	Průměrný počet uložených přírážek.....	61
4.2.	Finanční ukazatele.....	63
4.2.1.	Rozdíl mezi příjmy a náklady na přepravní kontrolu.....	64
4.2.2.	Výnosy z přepravní kontroly a celkové výnosy.....	66
4.2.3.	Náklady na přepravní kontrolu a celkové náklady.....	67
5.	Doporučení pro další výzkum.....	69
6.	Závěr.....	70
7.	Použité zdroje.....	72
8.	Seznam obrázků.....	75
9.	Seznam tabulek.....	76
10.	Seznam grafů.....	77

Seznam použitých zkratek

ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
DPMB	Dopravní podnik města Brna
DPMCB	Dopravní podnik města České Budějovice
DPMO	Dopravní podnik města Olomouce
DPMP	Dopravní podnik města Pardubice
DPO	Dopravní podnik města Ostrava
DPP	Dopravní podnik hlavního města Prahy
IDOS	Informační dopravní systém
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
IREDO	Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého a Pardubického kraje
MHD	Městská hromadná doprava
ODIS	Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje
PID	Pražská integrovaná doprava
PMDP	Plzeňské městské dopravní podniky
SPP	Smluvní přepravní podmínky

Úvod

Přepravní kontrola je významnou součástí městské hromadné dopravy, která bývá často přehlížena. Oproti technologiím používaných v dopravních systémech, jízdním dokladům nebo vozidlům sloužících v MHD, je přepravní kontrola poměrně opomíjenou součástí tohoto celku.

V této práci se z tohoto důvodu zaměřuji právě na systémy přepravní kontroly vyskytující se v České republice ve větších městských dopravních systémech. Společně s nákupem jízdních dokladů se jedná o část přepravy, která by mohla mít, při nevhodně zvoleném způsobu, za následek zpomalení dopravního proudu cestujících. Je tedy nutné volit ty nejúčinnější způsoby přepravní kontroly, které budou způsobovat co nejmenší zpoždění a co nejnižší snížení komfortu pro cestující s platným jízdním dokladem. Právě v městské hromadné dopravě je volba takového způsobu nejobtížnější. Vzhledem k tomu, že se v těchto systémech pohybuje obrovské množství cestujících, kteří ve vozidlech průměrně netráví tolik času, jako například v železniční dopravě. Především při kombinaci různých dopravních prostředků je žádoucí zachovat komfort pro cestující v podobě přestupních jízdních dokladů, které stěžují provádění přepravní kontroly mechanickými způsoby. K tomu je zapotřebí inteligentních technologií, propojených napříč všemi prostředky, nebo kontroly prováděné fyzickou osobou.

Samotná přepravní kontrola cílí především na poučení cestujících o výhodnosti a pohodlnosti zakoupení platného dokladu. Jejím cílem není generovat samotný zisk, ale směřovat cestující k nákupů jednotlivých jízdenek nebo dlouhodobých kupónů.

V úvodu této práce je definována přepravní kontrola z pohledu české legislativy a jsou zde uvedeny nejpodstatnější pojmy s ní související. Dále jsou popsány druhy jízdních dokladů, možnosti jejich kontroly a formy samotných systémů přepravní kontroly nejběžněji se vyskytující na území České republiky a s nimi svázána pozitiva a negativa.

Další částí práce je vývoj historických systémů přepravní kontroly na území Prahy, pro lepší pochopení kontextu dnešní podoby těchto systémů.

Praktická část této práce se věnuje analýze dat o přepravní kontrole, které jsem obdržela od dopravních podniků některých krajských měst ČR. Součástí analýzy je i popis systémů hromadné dopravy v jednotlivých městech a definice podoby přepravní kontroly.

Cílem této práce je zařazení přepravní kontroly do kontextu městské hromadné dopravy, uvedení jejího legislativní zařazení v českém zákoně, zmapování odbavovacích systémů a přepravní kontroly v historii a analýza přepravní kontroly v různých městech České republiky. Výsledkem je analýza systémů přepravní kontroly v těchto městech a následné vzájemné porovnání získaných hodnot.

1. Definování oblasti zkoumání

Přepravní kontrola je součástí odbavovacího systému. Odbavovací systém zahrnuje všechny služby sloužící k odbavení osob ve veřejné hromadné dopravě. Dělí se na FrontOffice a BackOffice.

FrontOffice – zajišťuje především část odbavení, kterou vnímá cestující. Jsou to všechna zařízení pro distribuci, platbu, validaci a kontrolu jízdních dokladů. Dále celkový informační systém pro cestující – jízdní řády dostupné online a vyhledávače v nich (např. IDOS) a informační zařízení ve stanicích a zastávkách. [1]

BackOffice – je ta část odbavovacího systému, která je důležitá pro dopravce. Zabezpečuje správu všech dat pomocí informačního softwaru. Obsahuje získaná provozní data včetně jejich vyhodnocení. Jeho součástí jsou statistiky, reporty, clearing, e-shop nebo například data z rezervačního systému.[1]

1.1. Základní pojmy související s přepravní kontrolou z pohledu české legislativy

Je zásadní definovat si přepravní kontrolu a s ní úzce související pojmy tak, jak je vnímá česká legislativa. V tomto směru jsou nejzásadnější tři dokumenty. Prvním je Vyhláška č. 175/2000 Sb. ministerstva dopravy a spojů o přepravním řádu pro veřejnou silniční a drážní osobní dopravu, která upravuje všeobecné podmínky pro přepravu. Dále jsou zásadní Zákon č. 266/1994 o drahách a Zákon č. 111/1994 o silniční dopravě.

1.1.1. Osoba pověřená dopravcem

Vzhledem k povaze systémů přepravní kontroly na území České republiky je velice důležité definovat jeden zásadní pojem. Jedná se o název osoby, která přepravní kontrolu vykonává. Ve spojitosti s touto rolí jsou všeobecně zažité především výrazy jako „revizor“, „přepravní kontrolor“ nebo pouze „kontrolor“. Ačkoli používání těchto označení je naprosto v pořádku, žádné z nich není ve vztahu k české legislativě správné a ve skutečnosti ani jeden z těchto nejčastěji používaných pojmů oficiálně neexistuje.

Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě a zákon č. 266/1994 Sb. o drahách uvádí, že osoba, která přichází do styku s cestujícími má souhrnné označení osoba pověřená dopravcem, zkráceně pouze pověřená osoba.

V drážní dopravě se konkrétně jedná o průvodčího drážního vozidla, osobu, která řídí drážní vozidlo, nebo i jinou osobu pověřenou dopravcem. Tato osoba musí být vybavena kontrolním odznakem nebo průkazem dopravce. Právě tato role v systému přepravní kontroly uděluje nepřímo právo provádět kontrolu. Zákon o drahách totiž neuvádí právo pověřené osoby kontrolovat jízdní doklad přímo. Udává pouze, že v případě, že se cestující na výzvu neprokáže platným cestovním dokladem a nezaplatí jízdné a přírážku, může být pověřenou osobou vyloučen z přepravy. Právě z tohoto ustanovení vyplývá, že pověřená osoba má právo požadovat po cestujícím předložení platného cestovního dokladu. V případě, že cestující odmítl nebo není schopen jízdné a přírážku zaplatit na místě, může pověřená osoba vyžadovat osobní údaje, které jsou nutné k vymáhání jízdného a přírážky. Za vymahatelné osobní údaje se v tomto případě považuje jméno, příjmení, datum a místo narození a adresa pro doručování. Cestující má ovšem nárok odmítnout poskytnutí údajů pověřené osobě. To pochopitelně neznamená, že je možné odmítnout zaplatit jízdné, přírážku nebo pokutu. V takovém případě je nutné zapojit do procesu veřejnou správu, na jejíž výzvu cestující osobní údaje předložit musí. Cestující buď následuje pověřenou osobu na pracoviště veřejné správy, nebo setrvává na místě do příchodu pracovníka oprávněného ke zjištění totožnosti cestujícího. [2]

Zákon o drahách dále opravňuje pověřenou osobu k vyloučení nebo uložení přírážky cestujícímu, který nedodrží přepravní řád, pokyny a příkazy pověřené osoby, znečišťuje drážní vozidlo nebo svým chováním ruší ostatní cestující. Takového cestujícího je nutné na jeho nevhodné chování nejprve upozornit. V případě, že prvotní varování nemá žádný účinek, má pověřená osoba právo cestujícího z přepravy vyloučit. Nesmí tím však nijak ohrozit jeho bezpečnost a zdraví. Pověřená osoba má nárok rozhodnout o bezpečnosti přepravovaného zavazadla nebo zvířete, které cestuje spolu s cestujícím. V případě vyhodnocení, že se jedná o překážku v bezpečné přepravě nebo se jedná o zavazadlo nebo zvíře, jehož přepravu nedovoluje přepravní řád, může cestujícího z přepravy vyloučit nebo ho k ní ani nepřipustit. [2]

Zákon o silniční dopravě vnímá pověřenou osobu jako řidiče a průvodčí veřejné linkové dopravy. Obdobně jako je tomu u drážních vozidel se může jednat i o jinou osobu pověřenou dopravcem. Ta musí být vybavena kontrolním odznakem a průkazem. Pověřená osoba je oprávněna dávat pokyny a příkazy, které pomáhají zajistit bezpečnost cestujících a bezpečnost a plynulost provozu. Stejně jako zákon o drahách, upravuje zákon o silniční dopravě možnost pověřené osoby vyloučit cestujícího z přepravy, pokud na výzvu nepředloží platný jízdní doklad a nezaplatí jízdné a přírážku. [3]

Jak v silniční, tak v železniční dopravě stanoví výši přírážky dopravce a její výši je povinen zveřejnit ve smluvních přepravních podmínkách. Tato částka však nesmí ani v jednom případě přesáhnout 1500 Kč. [4]

1.1.2. Přepravní smlouva

Předtím, než je možné a vůbec potřebné, aby proběhla přepravní kontrola, musí dojít k uzavření přepravní smlouvy o přepravě osob (zkráceně pouze přepravní smlouva). Jedná se o právní vztah mezi dopravcem a cestujícím. Tento vztah vzniká na základě konkludentního činu ze strany cestujícího. Všeobecně se jedná o takové chování, ze kterého je patrné, že jde o projev svobodné vůle a vyplývá z něj obsah tohoto činu.[5] V rámci uzavření přepravní smlouvy se za takový čin dá považovat například nástup do vozidla nebo vstup do přepravního prostoru za účelem uspokojení přepravních potřeb. [4]

Vyhláška č. 175/2000 Sb. ministerstva dopravy a spojů o přepravním řádu pro veřejnou silniční a drážní osobní dopravu udává, že z uzavření přepravní smlouvy plynou práva a povinnosti pro obě zúčastněné strany. Zatímco dopravce se zavazuje přepravit cestujícího řádně a včas, spojením uvedeným v jízdním řádu, z nástupní stanice do cílové, cestující se zavazuje dodržovat smluvní přepravní řád a smluvní přepravní podmínky a rovněž zaplatit cenu za přepravu dle tarifu. [4]

Přepravní smlouva je považovaná za splněnou ve dvou situacích. První situací se rozumí řádné provedení přepravy v rozsahu smluveném uzavřením přepravní smlouvy. Cestující tedy zaplatil jízdné a dopravce přepravil cestujícího dle výše uvedených podmínek do cílové stanice. Ve druhém případě se dá smlouva považovat za splněnou i v případě, že nedošlo ke provedení přepravy ve smluveném rozsahu. Nastane-li situace, že cestující porušil smluvené přepravní podmínky, má osoba pověřená dopravcem nárok vyloučit ho z přepravy. Smlouva je splněna ačkoli nedošlo k přepravě z nástupní až do cílové stanice a cestující tedy nemá nárok na uskutečnění zbývajících částí cesty. [4]

1.1.3. Jízdní doklad

V souvislosti s prací pověřené osoby velmi úzce souvisí pojem jízdní doklad. Tento pojem upravuje vyhláška č. 175/2000. Udává povinnost cestujícího se za účelem kontroly prokázat platným jízdním dokladem. Rovněž přesně udává, jakou podobu může jízdní doklad mít a co obsahuje. Náležitosti upravuje následovně:

Jízdní doklad pro jednotlivou jízdu obsahuje

- a) informaci o dopravcích, se kterými lze uzavřít přepravní smlouvu, za informaci dle tohoto písmene je považován i odkaz na dálkově přístupný seznam dopravců,
- b) nástupní a cílovou stanici nebo tarifní pásmo nebo tarifní zónu,
- c) výši jízdného, druh jízdného, případně výši slevy,
- d) údaj o platnosti,
- e) údaje umožňující kontrolu platnosti a správnosti jeho použití, pokud byly stanoveny ve smluvních přepravních podmínkách.

Je tedy nutné, aby doklad obsahoval informaci o tom, kdo jízdenku vydal a jakým způsobem. Vedle názvu dopravce se uvádí číslo zařízení (automatu) nebo jméno řidiče. Velice důležitou informaci, z hlediska přepravní kontroly, zahrnuje bod b). Na jaké lince a v jakém vozidle byl jízdní doklad vydán. Dále pásmo, zóna nebo zastávka jsou důležité údaje pro pozdější přepravní kontrolu z hlediska územní platnosti. Z hlediska časové je potom podstatný čas jeho vystavení. Vzhledem k tomu, že je jízdenka dokladem o uzavření přepravní smlouvy, musí pochopitelně obsahovat smlouvenou cenu za přepravní výkon. [4]

V rámci přepravní kontroly je velmi důležitým údajem o jízdním dokladu již zmíněná platnost. Právě kontrola platnosti je jednou z povinností pověřené osoby. Pokud cestující na výzvu předloží jízdní doklad je nutné ověřit, zda splňuje všechny požadavky. Vyhláška č. 175/2000 stanovuje případy, ve kterých nelze považovat doklad za platný, takto:

Jízdní doklad se nepovažuje za platný, jestliže

- a) cestující nedodržel podmínky pro jeho použití stanovené přepravním řádem, tarifem nebo smluvními přepravními podmínkami,
- b) nejsou vyplněné předepsané údaje,
- c) je používán bez vyžadované fotografie,
- d) je poškozen tak, že z něj nejsou patrné údaje potřebné pro kontrolu správnosti jeho použití,
- e) údaje neodpovídají skutečnosti nebo byly neoprávněně pozměněny,
- f) je použit neoprávněnou osobou,
- g) nenastala nebo uplynula doba jeho platnosti,
- h) nejde o originál.

Nejde tedy pouze o časovou a místní platnost, které jsou v souvislosti s validitou jízdního dokladu uvažovány nejčastěji. Doklad nesmí být zničený, okopírovaný nebo špatně vyplněný. Rovněž je důležité, především u dlouhodobých kupónů, ověřit, zda se shoduje totožnost

cestujícího s držitelem jízdního dokladu. Podstatná je také schopnost prokázat nárok na slevu – například u dětí, studentů nebo seniorů. [4]

1.1.4. Přepravní řád

Jedná se vyhlášku ministerstva dopravy a spojů stanovující podmínky pro přepravu osob, zavazadel, věcí a živých zvířat. Vztahuje se na veřejnou drážní osobní dopravu a stejně tak i na veřejnou osobní dopravu silniční. Udává rovněž podmínky při plnění jedné přepravní smlouvy více dopravci. Přepravní řád stanovuje podmínky vzniku a ukončení přepravní smlouvy, náležitosti jízdního dokladu a posuzování jeho platnosti. Rovněž stanovuje způsoby, kterými lze ve veřejné dopravě zaplatit jízdné. [3; 2]

1.1.5. Smluvní přepravní podmínky

Na rozdíl od přepravního řádu vyhlášují smluvní přepravní podmínky (SPP) jednotliví dopravci a nejsou tak ve všech případech jednotné. SPP stanovují a upravují práva a povinnosti dopravce a cestujících. Obě strany se k jejich plnění váží uzavřením přepravní smlouvy. Mohou upravovat podmínky odlišně od přepravního řádu například pro přepravu zvířat, dětí, dětských kočárků a cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace a vozíků pro invalidy, nikdy však nesmí být s přepravním řádem v rozporu. [4]

Obecně stanovují pravidla pro cestování s konkrétním dopravcem a jejich konkrétní obsah se může lišit. Obsahem SPP je také provádění přepravní kontroly. Uvádí se zde například: jaké osoby jsou oprávněny provádět kontrolu, výše přírůžek, podmínky pro vyloučení z přepravy a detaily k průběhu přepravní kontroly. [4]

1.1.6. Placení jízdného a ceny za související cestovní doklady

Zákon mimo jiné upravuje i povinnosti dopravce a cestujícího v oblasti nakupování jízdních dokladů. To, jakým způsobem je cestujícímu umožněno zakoupit si jízdní doklad, významně ovlivňuje charakter přepravní kontroly s ním související.

Již uzavřením přepravní smlouvy se cestující zavazuje k uhrazení jízdného sjednaného dle tarifu. To pochopitelně znamená, že je upravena i povinnost dopravce prodej takového jízdního dokladu umožnit. Prodej jízdních dokladů by měl být zajištěn před samotným nástupem do vozidla. Většinou je prodej realizován na obchodních místech dopravců jako jsou osobní pokladny, prodejní automaty nebo online odbavovací systémy.[4]

V případě, že není cestujícímu umožněno zakoupit jízdní doklad před nástupem do vozidla, musí dopravce zajistit možnost jeho pořízení po nástupu. V tomto případě musí být jízdné prodáno cestujícímu bez přírážky. Stanice, linky a spoje, které umožňují tuto možnost nákupu dokladu musí dopravce uvést ve svých smluvních přepravních podmínkách. [4]

Ve smluvních přepravních podmínkách je dopravce rovněž povinen uvést linky a spoje, ve kterých je sice možné zakoupit si jízdní doklad před samotným nástupem do vozidla, ale zároveň je umožněn jeho prodej až po nástupu. V tomto případě si cestující musí bez zbytečného odkladu doklad zakoupit po nástupu do vozidla a zaplatit cenu za jízdné s přírážkou. Ačkoli tedy cestující původně nastoupil do vozidla bez platného jízdního dokladu, tak pokud splnil podmínky pro jeho nákup co nejdříve po nástupu, neprovinil se z hlediska přepravní kontroly žádným přestupkem. Po uhrazení jízdného a přírážky se stává okamžitě držitelem platného jízdního dokladu. [4]

Ať už si cestující koupil jízdní doklad jakýmkoli způsobem, musí mít vždy důkaz o jeho uhrazení právě pro případ přepravní kontroly. Dokladem o zaplacení jízdného je většinou právě samotný jízdní doklad. Cestující musí takový doklad obdržet i v situaci, kdy si ho zakoupil až po nástupu do vozidla, například u řidiče. V tomto případě by se mohlo zdát, že není pochybností o tom, že je držitelem platného cestovního dokladu, když mu byl umožněn nástup do vozidla. Ovšem zaplacení každého jízdného musí být evidováno odbavovacím systémem. Jízdní doklad slouží tedy jako důkaz, že nedošlo k žádnému pochybení pro obě strany. [4]

Další podmínky týkající se cestovních dokladů, jako jsou jejich druhy, formy, popřípadě vzory nebo podmínky jejich vrácení ze strany cestujícího jsou uvedeny a upřesněny ve smluvních přepravních podmínkách každého dopravce. [4]

1.2. Druhy jízdních dokladů v České republice

Podoba přepravní kontroly je závislá na podobě jízdního dokladu. V České republice jsou velice časté doklady papírové, jejichž kontrola je jednoduchá. Vedle nich se ovšem stále častěji objevují i další formy jízdenek, jejichž kontrola vyžaduje zařízení k tomu určené a uzpůsobené. Pro potřeby této práce, a především pro následující výzkum konkrétních odbavovacích systémů v různých městech v ČR, je potřeba uvést druhy jízdních dokladů a s nimi související zařízení. Jedná se pouze o základní definice uvedených pojmů. Konkrétní podoby jízdenek a používaných přístrojů budou uvedeny v kapitole 3.

1.2.1. Papírový jízdní doklad

Papírové jízdní doklady jsou z hlediska náročnosti na technologie nejjednodušší volbou. Jsou snadno dostupné a přehledné pro všechny skupiny cestujících. Vzhledem k tomu, že bývají jednorázové, jsou vhodné pro ty, kteří cestují hromadnou dopravou spíše výjimečně. Používání výhradně papírových jízdenek je, právě i vzhledem k nemožnosti opakovaného použití, neekologické.

Jejich následná kontrola je sice jednoduchá, musí se však nejlépe jednat o kontrolu prováděnou fyzickou osobou. Uzpůsobení na automatickou kontrolu snižuje výhody nenáročnosti technologií a nízké ceny. I přes snahy dopravců a aplikaci nejrůznějších bezpečnostních prvků je stále nejsnazší falzifikace právě papírové jízdenky.

Distribuce se nejčastěji liší podle toho, v jaké části cesty si ji cestující zakoupil. Pokud si jízdní doklad opatří před cestou, jedná se nejpravděpodobněji o jízdenku předtištěnou. Tu si cestující v městské hromadné dopravě pořídí nejčastěji v automatu. Dojde-li na nákup až po nástupu do vozidla, bude jízdenka tištěná až při samotné koupi, například u řidiče. Podoba dokladu předtištěného a tištěného při koupi se většinou liší (viz obrázek 2). Předtištěnou jízdenku je zpravidla nutné před cestou označit v označovači. Neoznačená jízdenka je v takovém případě neplatná.



Obrázek 1 – papírový jízdní doklad s ochrannými prvky [fotografie: autor]

Obrázek 2 – jízdenka předtištěná a vydaná řidičem [fotografie: autor]

1.2.2. Doklad s identifikačním kódem

Podoba jízdenky s identifikačním kódem může být jak fyzická, tak i elektronická. Na rozdíl od běžné papírové jízdenky ovšem nejsou data uváděna přímo na jízdence, ale jsou zašifrována v identifikačním kódu, ten může být 1D nebo 2D.

1D kód – nejčastěji známý jako čárový kód. Jedná se o soubor čar různých tloušťek oddělených mezerami. Je strojově čitelný. [6] Jeho generování a tisk je levný a rychlý. Je však vhodný spíše ke kódování menšího množství informací, z tohoto důvodu je pro použití v dopravních systémech spíše nevhodný. Vzhledem k citlivým údajům, které mohou, především dlouhodobé kupóny obsahovat, je nevhodný i s ohledem na nízké zabezpečení – je velice snadné ho zkopírovat. Při vyšším počtu informací je jeho načítání pomalé a výrazně tak prodlužuje čas provádění přepravní kontroly.



Obrázek 3 – jízdní doklad PID s 1D identifikačním kódem [fotografie: autor]

2D kód – Jedná se dvourozměrný kód. Zakódovanou informaci nesou tmavé, světlé nebo barevné plochy, uspořádané ve dvou směrech. To umožňuje zašifrovat větší množství informací než lineární čárový kód a má také lepší zabezpečení. Stejně jako 1D kód jsou jeho generování a tisk finančně i technologicky nenáročné. Jeho načítání je rychlejší a spolehlivější, zároveň však výrazně neroste cena na zařízení k tomu uzpůsobených. Jízdní doklady opatřené 2D kódy je možné použít k automatické kontrole. Nejčastějším 2D kódem je QR (Quick Response) kód. Ten je tvořen bílými a černými čtverečky a dokáže uložit až 7 089 znaků. Je možné do něj uložit písmena číslíce a japonské znaky. Dalším 2D kódem využívaným na jízdních dokladech je Aztécký kód. Ten lze najít například na jízdenkách od českých drah. [7]



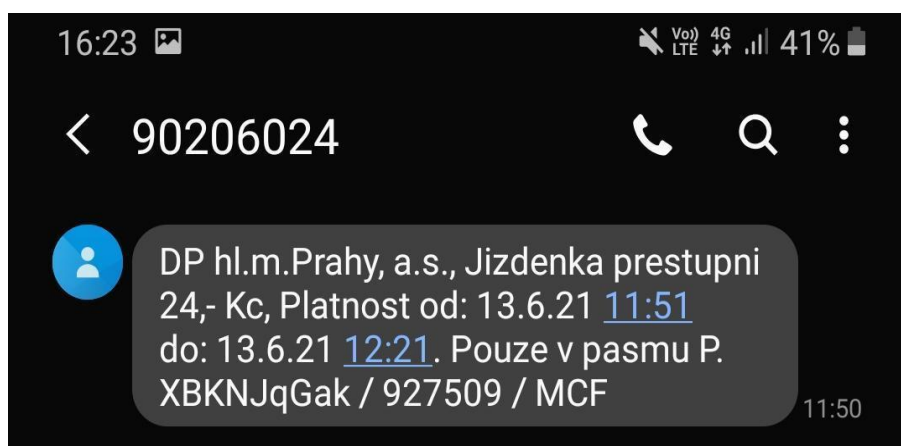
Obrázek 4 – aztécký kód jako identifikátor jízdního dokladu ČD [printscreens: autor]

1.2.3. SMS jízdenky

SMS jízdenky jsou jízdní doklady ze skupiny elektronických jízdních dokladů. Jsou zasílané formou SMS zprávy na telefonní číslo uživatele smluvním distributorem, který je provozovatelem této služby. Správou tedy nejsou pověřeni samotní operátoři mobilních služeb. Uživatel zašle kód v daném tvaru na uvedené telefonní číslo, zaplatí za jízdenku stejně jako za ostatní mobilní služby a během několika minut obdrží SMS jízdenku. [8] Ta obsahuje informace o časové a místní platnosti. K pozdější přepravní kontrole slouží několikamístný unikátní kód, zpravidla tvořen čísly, malými a velkými písmeny. Ve chvíli, kdy uživatel obdrží SMS zprávu, stává se držitelem platného jízdního dokladu. Není nutné jej nijak dále aktivovat nebo ověřovat. Jízdenku nelze považovat za platnou, kromě časové a místní platnosti, také pokud nebyla odeslána smluvním distributorem – není možné ji tedy sdílet mezi vícero uživateli například přeposláním kódu. To, zda byla obdržena od smluvního distributora, má za úkol zkontrolovat pověřená osoba provádějící přepravní kontrolu.

Velkou výhodou tohoto druhu jízdního dokladu je jeho nepřetržitá dostupnost. Cestující nepotřebuje hledat automat, či mít u sebe hotovost nebo platební kartu. Pro funkci této služby nejsou nutné žádné speciální přístroje. Velký rozvoj SMS jízdenek by tak mohl mít za následek snížení počtu automatů na jízdenky. Vzhledem k nákladům na provoz služby a tedy nevýhodnost pro dopravce, omezené možnosti druhů jízdenek a nevhodnosti pro dražší jízdní doklady ovšem k velkému rozvoji služby nedochází. Větší dopravní podniky většinou poskytují možnost SMS jízdenky alespoň pro základní druhy jízdních dokladů. Jejich výhodnost však tkví spíše v jejich jednoduchosti pro samotného uživatele – jízdenku lze pořídit kdekoli, kde je

mobilní signál a za předpokladu, že uživatel u sebe má mobilní telefon. Vzhledem k okamžité platnosti a nemožnosti pozdější aktivace je tento druh jízdenky vhodný spíše pro nepravidelné cestující nebo pro ty, kteří by si jízdenku nestihli koupit například v automatu.



Obrázek 5 – SMS jízdenka [printscreens: autor]

1.2.4. Nosiče elektronických jízdních dokladů

Vedle SMS jízdenek existují různé druhy elektronických jízdních dokladů. Jejich podoba, způsob odbavení a provádění přepraní kontroly jsou závislé především na nosiči uchovávaných informací o jízdence a případně také jeho uživateli. V dnešní době je takových nosičů obrovské množství a každý dopravní systém má vlastní konkrétní podobu elektronického odbavení cestujících. Nosiče lze rozdělit do několika základních skupin podle toho, jak pracují s daty a jakým způsobem je uchovávají.

Kontaktní čipová karta

U kontaktní karty je zapotřebí přímý kontakt se čtečkou. Nutnost kontaktu se čtecím zařízením sice výrazně zvyšuje bezpečnost nosiče, na druhou stranu má negativní dopad na čtecí rychlost, která je pro odbavení cestujících klíčová. Z hlediska přepravní kontroly jsou, na druhou stranu, náklady na čtecí technologie výrazně nižší než u bezkontaktních karet. [9]

Bezkontaktní čipová karta

V případě bezkontaktních čipových karet dochází k přenosu informací bez přímého kontaktu se čtecím zařízením. Nemají vlastní zdroj energie, který by zajišťoval funkčnost karty. Bez odpovídající technologie jsou tedy nefunkční. Energie k provozu je získávána pomocí indukční vazby s vysílačem ve snímacím zařízení. I proto jsou náklady na technologie čtecí informace z bezkontaktních nosičů v porovnání s kontaktní technologií výrazně vyšší. Výhodou z hlediska odbavení je jejich několikanásobně větší rychlost načtení a přenosu dat. To má

pozitivní vliv na rychlost a plynulost odbavení cestujících a přepravní kontroly. Čipy používané v rámci bezkontaktních technologií jsou rovněž daleko méně citlivé na fyzické poškození než kontaktní. Lépe snáší vlhkost, prach, vibrace a špínu. S chybějící nutností přímého kontaktu se zařízením klesá bezpečnost fyzického nosiče uchovávající data o jízdních dokladech a jejich uživateli. Navzdory tomu jsou bezkontaktní technologie dnes již standardem v téměř všech větších dopravních systémech. Obrovská rychlost a snadný způsob jak automatické kontroly, tak kontroly fyzickou osobou, převládá nad sníženou bezpečností. [9]

Card Centric

Jedná se o technologii, při které jsou informace uloženy přímo na datovém nosiči. Za takový se dají považovat i samotné papírové kupóny, které informaci o jízdním dokladu mají napsanou přímo na sobě. Oproti tomu u čipových technologií je v takovém případě nositelem informace čip umístěný přímo na nosiči.

Account Based

Narozdíl od technologií pracujících na principu Card Centric, není v případě Account Based nositelem informací samotná jízdenka, nebo čip. Nosič slouží pouze jako identifikátor schopný spojit uživatele s informacemi z interního Backoffice spravovaného subjekty distribuující jízdní doklady. Uživatel je pomocí unikátního identifikátoru propojen s údaji uloženými v databázi. Samotný jízdní doklad, či čip na jeho nosiči tedy nenesou žádnou informaci o jízdenkách nebo jejich uživateli. Vzhledem k tomu, že u Account Based technologií není nutné na nosič nahrávat žádné informace, rozšiřují se možnosti použitelnosti různých identifikátorů. Jako Account Based nosič může být použito cokoli, co nese svou vlastní unikátní identifikaci, je ověřitelné pro osobu pověřenou kontrolou a je dostatečně zabezpečené. S rozvojem této technologie se snížila nutnost dopravních podniků mít vlastní fyzický nosič, většinou v podobě bezkontaktní čipové karty. Nejčastějšími nosiči užívanými na jízdní doklady s Account Based technologií jsou bezkontaktní platební karty, mobilní telefony nebo cestovní průkazy dopravců. Vzhledem k tomu, že informace o uživateli se nachází v databázi propojené s identifikačním kódem cestujícího, je možné jeden nosič použít pro více jízdních dokladů od různých dopravců. Zvýšená je navíc i bezpečnost této technologie. Na rozdíl od Card Centric jsou informace bez správného zařízení a přístupu k databázi v podstatě nedosažitelné. Bezpečné je i použití již zmíněné platební karty. V tomto případě technologie využívá bezkontaktního čipu a jedinečné identifikace každé karty, ke které jsou v databázi přiřazeny informace o uživateli, jeho cestovní dokladech a jejich platnosti. Dopravce tedy v žádném případě nemá přístup k žádným informacím týkajících se bankovních údajů uživatele dané platební karty. [10]

1.3. Způsoby přepravní kontroly v městské hromadné dopravě

V souvislosti s přepravní kontrolou existuje několik základních přístupů. Konkrétní podoba se, stejně jako u jízdních dokladů, lehce liší v každém samostatném dopravním systému a nelze ji tedy zcela generalizovat. Lze ji však rozdělit do několika základních skupin se specifickými charakteristikami a pojmy pojící se s tímto způsobem. Definuji čtyři přístupy k přepravní kontrole, založené na tom, kdy a jakým způsobem je prováděna.

1.3.1. Namátková kontrola

Namátková kontrola, jak již její název napovídá, je kontrolou, která se jeví z pohledu cestujícího, jako zcela náhodná. K namátkové kontrole může dojít v jakémkoli přepravním prostoru – tedy ve vozidle, při nástupu nebo i při výstupu. Nejedná se tedy o systematickou přepravní kontrolu, která by probíhala vždy na jednom místě.

Její použití se uplatňuje především ve větších systémech městské hromadné dopravy. U těch vítězí potřeba plynulého toku cestujících nad tím, zkontrolovat každého, kdo vstoupí do přepravního prostoru. Tento systém sazí v podstatě na moment překvapení. Na rozdíl od systémů provádějících kontrolu zásadně při vstupu, nestačí černému pasažérovi překonat pouze jednu konkrétní část přepravního prostoru. V případě namátkové kontroly je nutné projít celým přepravním prostorem bez povšimnutí jakékoli osoby provádějící přepravní kontrolu. Pokud například revizor přistoupí do vozidla v průběhu jízdy, není moc výmluv ani východisek, které by černého pasažéra dostali z pasti, do které se uvěznil zpravidla sám a dobrovolně. Ačkoli se tedy tento způsob může zdát poněkud neefektivní, pocit nejistoty, kdy kontrola nastane, většinou vítězí nad ušetřenými 30 korunami utracenými za jízdenku.

Jedná-li se o větší systémy městské hromadné dopravy, obsahující různé druhy dopravních prostředků, je navíc jiný způsob velice obtížně proveditelný. Volný přístup do všech dopravních prostředků v rámci systému a plynulost nástupu do nich, vzhledem ke zdánlivé absenci přepravní kontroly, je obrovskou výhodou tohoto způsobu.

Charakteristika namátkové kontroly vychází již z definice samotné osoby, která ji provádí – tedy osoby pověřené dopravcem. Česká legislativa stanovuje práva a povinnosti takové osoby vůči cestujícím. Ačkoli konkrétní provedení přepravní kontroly tímto způsobem se drobně liší v každém dopravním systému, základní charakteristika má několik společných rysů, většinou vycházejí právě ze zákona.

Osoba pověřená dopravcem k provádění takové kontroly musí být opatřena příslušným odznakem anebo průkazem a jejím úkolem je kontrolovat, zda má cestující platný jízdní doklad

a případně zakročit proti takovému cestujícímu, který svým chováním porušuje smluvní přepravní podmínky (viz kapitola 1.1.1.).

1.3.2. Kontrola při vstupu

Na rozdíl od namátkové kontroly, probíhá kontrola při vstupu u každého cestujícího. Většinou se využívá v případech, kdy se v příslušném přepravním prostoru, ve kterém ke kontrole dochází, nachází menší počet cestujících. Příkladem jsou linky městské hromadné dopravy v menších městech, příměstské linky a ve větších městech potom některé noční spoje.

Nejčastějším typem přepravní kontroly při vstupu, je v České republice kontrola při vstupu do vozidla. Takovou kontrolu potom provádí samotný řidič. Nástup je umožněn pouze předními dveřmi a každý cestující vstupující do vozidla se musí prokázat platným jízdním dokladem, nebo zaplatit příslušnou částku a obdržet jej od řidiče.

Tento způsob přepravní kontroly je velice efektivní z hlediska černých pasažérů, dochází ke kontrole všech cestujících a nelze se tak ztratit v davu, jako u kontroly namátkové. Nevýhodou je výrazné zpomalení přepravního proudu. Především ve spojích jedoucích ve špičkách může kontrola každého cestujícího způsobit zpoždění spoje v řádech několika minut na každé zastávce.

Dalším problémem u této podoby přepravní kontroly je samotná závislost pouze na jediné osobě. Přímo při nástupu nikdo práci řidiče nekontroluje, může se tak jednoduše stát, že cestujícího neodbaví podle příslušných pravidel. Je pro něj velice jednoduché nechat jet cestujícího úplně bez jízdenky, například kamaráda, nebo sice od cestujícího peníze převzít, ale nevydat mu jízdní doklad a peníze si nechat. V takovém případě se málokterý cestující bude mít potřebu ozvat. Povědomí o tom, že jízdní doklad slouží i v tomto případě pro následující přepravní kontrolu, a navíc se jedná o důkaz o uzavření přepravní smlouvy, není příliš vysoké. Většina cestujících nemá potřebu požadovat jízdní doklad, jelikož jsou již odbaveni, cestují vozidlem, kterým chtěli a proběhla u nich přepravní kontrola při vstupu do vozidla. Nebudou se tedy cítit jako černí pasažéři, ani pokud nebudou v ruce držet fyzicky vydaný jízdní doklad. Ne každý si také musí uvědomit, že se může jednat o doklad přestupní. V takovou chvíli se jedná o porušení podmínek ze strany řidiče, jejichž důsledkem mohou být vysoké sankce. Z těchto důvodů se i u linek, kdy probíhá přepravní kontrola při vstupu do vozidla, může objevit osoba pověřená dopravcem (revizor) a provést namátkovou kontrolu ve vozidle. Jeho prací je v tu chvíli tak nejen zkontrolovat platné jízdní doklady u cestujících, ale rovněž práci řidiče.

1.3.3. Kontrola při vstupu i výstupu

Kontrola při vstupu i výstupu do přepravního prostoru je většinou uskutečňována turnikety umístěnými u vchodu i východu. Turnikety jsou vstupní brány, uzpůsobené k usměrnění pohybu lidí. Ve veřejné dopravě jsou využívány tak, aby zabraňovali vstupu bez platného jízdního dokladu nebo umožňovali průchod cestujících pouze jedním směrem.

Jedná se o takzvané automatické odbavení, kdy je přepravní kontrola prováděna strojem, a ne k tomu pověřenou osobou. V České republice se tento způsob odbavení cestujících v dopravě nevyužívá. Důvodem je vhodnost především pro systémy podzemních drah a metra, které se na našem území nachází pouze v Praze. Pokus hlavního města o používání turniketů proběhl při spuštění provozu metra na lince C a A, poměrně rychle však byly nahrazeny klasickými automaty na jízdenky. (viz kapitola 2.1.5.) Zvolen byl tehdy nehodící se typ zakazujících turniketů, které jsou nevhodné do dopravních systémů, kde je záměrem umožnit přestup mezi jednotlivými dopravními prostředky.

U turniketů v dnešní době probíhá kontrola zcela automaticky, většinou bezkontaktně na základě komunikace s identifikačním kódem nebo čipem. To znamená, že klasické papírové jízdenky, na nichž jsou informace pouze napsány, jsou pro tento způsob odbavení zcela nevhodné.

Vzhledem k podobné charakteristice jako samotná kontrola při vstupu, mají turnikety obdobné výhody i nevýhody. Jejich výhodou je kontrola každého cestujícího, zvýšená o možnost zkontrolovat jízdní doklad i při opouštění přepravního prostoru. To snižuje možnosti pro cestování bez jízdenky – vzhledem k tomu, že bez ní není možné prostor opustit. Navíc tento systém dává možnosti vzniku nových inteligentních způsobů odbavení. V dopravních systémech ve světě je již poměrně rozšířeným jevem automatický výpočet jízdného. Cestující předloží svoji bezkontaktní čipovou kartu při vstupu a výstupu a dle časové a pásmové délky jeho cesty je mu účtováno nejvýhodnější jízdné. Tento způsob funguje i v kombinaci s ostatními dopravními prostředky, kde je karta načtena pouze při nástupu do vozidla a cestujícímu je účtována fixní cena. To ovšem vyžaduje automatizaci odbavení ve všech dopravních prostředcích a snižuje variabilitu jízdenek a možnost přestupů například mezi autobusy a podzemní dráhou. Tento způsob je uplatňován například v Londýně.

Nevýhodou je pak, stejně jako v případě kontroly u řidiče, zpomalení toku cestujících a vysoké nároky na automatizaci celého odbavovacího systému. Turnikety navíc představují bariéru pro lidi s omezenou schopností pohybu a orientace. Pro osoby cestující s kočárky, velkými zavazadly nebo pro cestující na invalidním vozíku musí být zřízeny turnikety umožňující širší průchod než standartní.

Zakazující turnikety

Jedná se o typ turniketu, který zabraňuje vstupu ve chvíli, kdy se cestující pokusí projít bez zaplacení, nebo použije turniket ve špatném směru. V boji s černými pasažéry je tento typ spíše neúčinný, pokud navíc cestujícího bez jízdenky nezachytí, možnost pozdější kontroly je v podstatě nemožná. Tento typ turniketů byl instalován především v metrech socialistických zemí. Pokud cestující nevhodil minci nebo prošel špatným směrem, turniket mu zabránil v projití. [11]



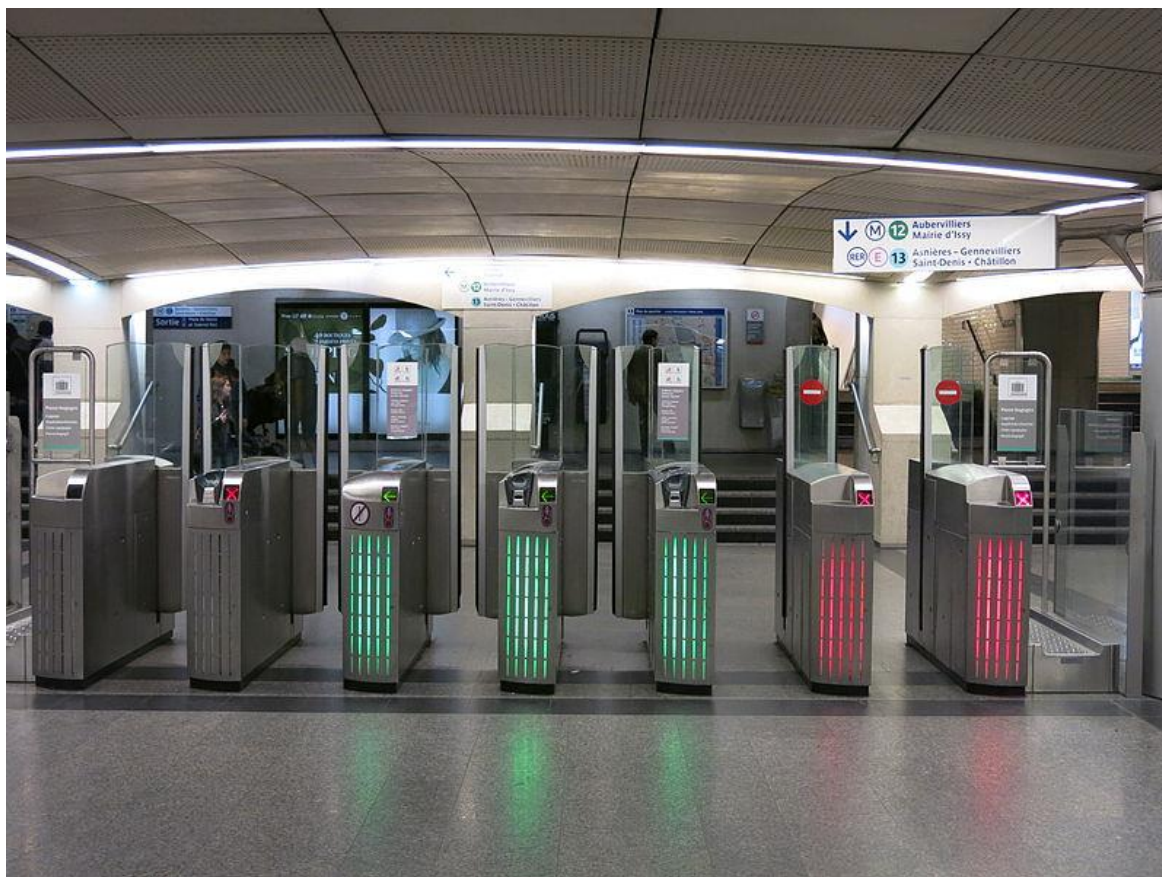
Obrázek 6 – turnikety zakazujícího typu v pražském metru [11]



Obrázek 7 - turnikety zakazujícího typu v pražském metru [11]

Povolující turnikety

Na rozdíl od turniketů zakazujících je tento typ uzavřený pro průchod až do chvíle, kdy se cestující prokáže platným jízdním dokladem. V tu chvíli je mu umožněn průchod do přepravního prostoru, nebo je mu naopak umožněno přepravní prostor opustit. Tento typ turniketů se využívá ve velkém množství dopravních systémů ve světě, lze je nalézt například v japonském Tokiu, jihokorejském Seoulu nebo v Paříži ve Francii. [12]



Obrázek 8 – turnikety povolujícího typu v Paříži [13]

1.3.4. Kontrola ve vozidle

Stejně jako řidič, nebo osoba provádějící namátkovou kontrolu, je i průvodčí vykonávající kontrolu ve vozidle osobou pověřenou dopravcem. Průvodčí doprovází vozidlo na jeho cestě a vedle přepravní kontroly se stará i o bezpečnost cestujících a bezpečný průběh samotné cesty. Často tak může docházet k omezení kontroly dokladů vzhledem k ostatním, důležitějším povinnostem průvodčího.

Přepravní kontrola ve vozidle probíhá v průběhu celé cesty a v jakékoli části dopravního prostředku. Po nástupu nemá cestující povinnost průvodčího vyhledat, ale může setrvat na svém místě až do jeho příchodu. Poté je nutné se průvodčímu prokázat platným jízdním

dokladem, nebo si zakoupit jízdenku v případě cesty ze stanice, ve které nebylo možné jízdné uhradit. Průvodčí prochází vozidlo v nepravidelných intervalech a každého cestujícího kontroluje pouze jednou. V České republice se kontrola ve vozidle používá v železniční dopravě.

Tento způsob přepravní kontroly je náročný, především na paměť průvodčího. Cestující si mohou během cesty přesedat, často přistupují noví a velké množství lidí se tak snaží takové kontrole vyhnout. Není navíc plně v kompetenci průvodčího ohlídat v jaké stanici kdo nastoupil a kdo tedy má nárok na prodej jízdenky bez přírážky. Výhodou je, že přepravní kontrola provedena tímto způsobem, nijak neomezuje tok cestujících ani nezpůsobuje vozidlu zpoždění. Mimo dopravní špičky lze pokrýt většinovou část cestujících a zabránit tak většímu množství černých pasažérů.

Ve většině prvotních systémů městské hromadné dopravy se průvodčí nacházel v každém vozidle – tedy tramvaji, autobuse, trolejbusu apod. Jeho role se od té doby nezměnila, od tohoto způsobu přepravní kontroly se ovšem upustilo vzhledem k obrovskému nároku na počet zaměstnanců, kteří by takovou kontrolu prováděli. V Praze zanikla profese průvodčího v městské hromadné dopravě až po téměř sto letech jejího provozu se spuštěním provozu metra v roce 1974. [14] V dnešní době je tedy průvodčí standardem pouze ve vlacích. Některé dráhy regionální a místní jsou však součástí městských dopravních systémů. Může se tedy stát, že průvodčí vedle vlakových jízdních dokladů, kontroluje i jízdenky platné v celém integrovaném systému.

2. Průzkum historických systémů přepravní kontroly

Již od samého počátku hromadné dopravy osob, bylo nutné zavést systém na výběr poplatků od cestujících využívajících nabízených služeb. Součástí takového systému musela být soustava jízdních dokladů, sloužící jako důkaz o zaplacení takového poplatku a zároveň jako zdroj informací o cestě.

Na začátku bylo pochopitelně nemyslitelné, aby přepravní kontrolu a odbavení cestujících neprováděl člověk. S navyšující se poptávkou byla však nutná větší automatizace a zjednodušení průběhu přepravní kontroly.

Průzkum historických systémů dává náhled na vývoj způsobů přepravní kontroly uplatňovaných v dnešní době. Vzhledem k tomu, že se tato práce soustředí pouze na území České republiky, nedokáže historie zaznamenat rozvoj všech systémů. Některé z nich, především pak turnikety, dosáhly svého největšího rozvoje daleko za hranicemi naší země.

Významnou součástí systémů přepravní kontroly je i jízdné. Z tohoto důvodu uvádím v jejich vývoji i vývoj jízdních dokladů, jejich podoby a vzájemné provázanosti. Právě používaný druh jízdenek ovlivňuje podobu a možnosti následné kontroly.

2.1. Praha

Z pohledu České republiky je nejvýznamnější oblastí právě Praha. Jedná se o místo, kde se začala projevovat potřeba hromadné přepravy osob dříve než v ostatních méně osídlených oblastech.

Pohled na historii přepravní kontroly na území Prahy je také velice podstatný z důvodu existence a vývoje různých městských systémů dopravy. Právě ty jsou totiž, z hlediska přepravní kontroly, velice důležité. Oblastí s vysokou koncentrací obyvatelstva jsou na odbavení a kontrolu cestujících zpravidla nejnáročnější. Podstatná je také diverzita jízdních dokladů, které jsou v městských systémech používány. Nejednotnost jízdenek ztěžuje a zpomaluje práci osoby provádějící odbavení a přepravní kontrolu cestujících.

Vývoj městské hromadné dopravy v Praze obsahuje všechny důležité druhy dopravy, které se na území Čech, později České republiky, k přepravě cestujících využívaly. Právě z tohoto důvodu volím historii hlavního města jako příklad systémů městské hromadné dopravy a s nimi související způsoby odbavení a kontroly cestujících.

Samotná historie pražského území a všech druhů dopravy je velice bohatá. Uvádím pouze události, které měly zásadní vliv na podobu přepravní kontroly nebo tarifního systému.

Samotné stěžejní události, které ovlivnily podobu samotné dopravy nebo jejího rozsahu neuvádím, nebo zmiňuji pouze okrajově. Obě světové války měly na rozsah a podobu dopravy obrovský vliv, na vývoj přepravní kontroly však znatelný dlouhodobý vliv neměly. Rovněž také neuvádím konkrétní druhy vozů používaných na linkách, pokud jejich podoba neovlivnila způsob odbavení cestujících.

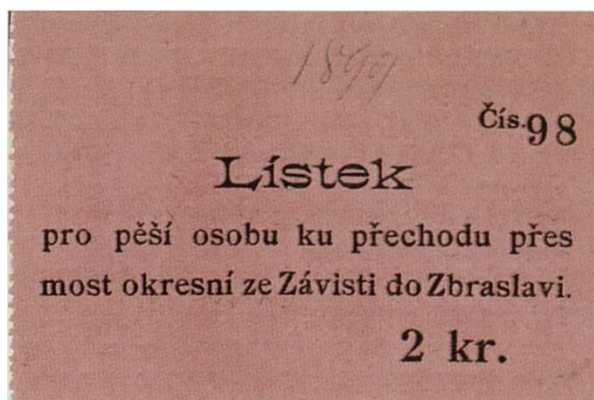
Je pochopitelné, že kromě měnicích se systémů hromadné dopravy, se měnilo samotné území Prahy jako takové. Její rozsah v roce 1870 byl diametrálně odlišný od její dnešní podoby. Velká část současných částí Prahy byla ve své době samostatnou obcí. Například Holešovice se připojily v roce 1884 a Libeň až o 7 let později.[15] Za doby, kdy bylo území Čech součástí Rakouska–Uherska, nebyla Praha hlavním městem, tím se stala až vznikem Československa v roce 1918. Až o další čtyři roky později došlo ke vzniku Velké Prahy, kdy došlo ke sloučení všech administrativních celků a území bylo poprvé oficiálně nazváno hlavní město Praha. Do té doby se jednalo o královské hlavní město Praha. Pro účely této práce budu však pracovat s oblastí v dnešní podobě, včetně všech postupně přidružených obcí a s názvem Praha.

2.1.1. Omnibusy

V roce 1870 byla poptávka po přepravě v Praze již zcela zřejmá a bylo potřeba začít ji provozovat pravidelně a organizovaně. Přeci jen na území Prahy bylo již v roce 1870 evidováno 157 713 obyvatel.[16] Role organizátora hromadné dopravy se poprvé zhostily dvě větší společnosti – Karlínské podniknutí omnibusův a První pražská společnost pro omnibusy. Jak již název napovídá, jednalo se o společnosti provozující pravidelné omnibusové linky na území Prahy. Ačkoli náznaky veřejné dopravy s pevným jízdním řádem a tarifem byly zaznamenány již předtím, teprve zde se dá mluvit i o poněkud sofistikovanější přepravní kontrole. [14]

První zmíněná společnost evidovala k roku 1873 vedle 14 kočích rovněž 14 konduktérů na 14 omnibusů a 54 koní. Konduktér je archaický název označující průvodčího, tedy osobu, která doprovází vozidlo veřejné dopravy na jeho cestě, prodává a kontroluje jízdní doklady a poskytuje informace o přepravě. Již okolo roku 1870 tak byla používána přepravní kontrola pověřenou osobou přímo ve vozidle. [14]

Druhá omnibusová společnost vlastnila 10 omnibusů, 47 koní a zaměstnávala 20 kočů a 11 konduktérů. Z čísel je patrné, že na jeden omnibus připadal většinou přibližně jeden konduktér, který prodával a kontroloval jízdní doklady.[14]



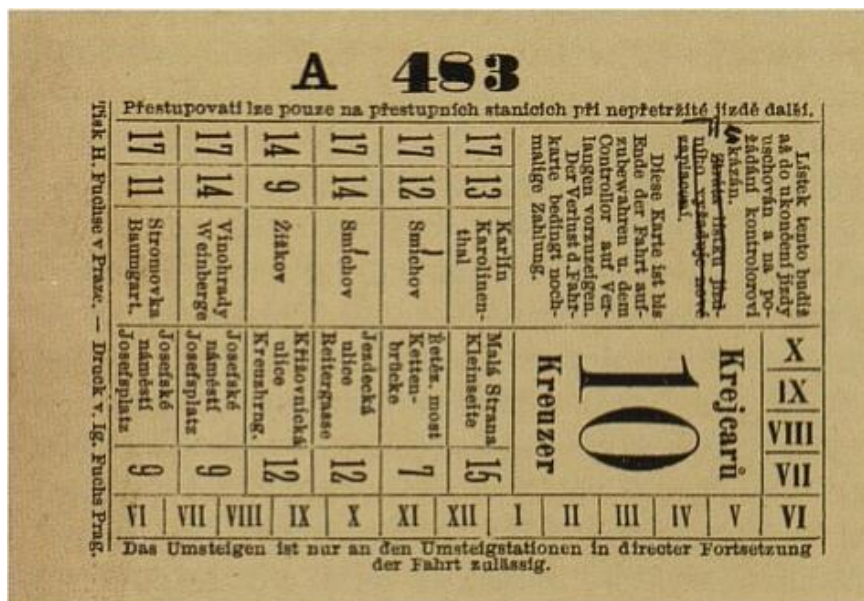
Obrázek 9 – Stvrzenka o zaplacení poplatku z roku 1899 [14]

2.1.2. Koněspřežná dráha

Postupem času se začala omnibusová doprava jevit jako nedokonalá. Ve světě už byla na vzestupu nová modernější podoba hromadné dopravy – koněspřežná dráha neboli koňka. Na území Čech byla první koněspřežnou dráhou dráha v Brně. Ta vznikla již roku 1869 a Brno se tak stalo pátým městem Rakouska–Uherska provozující koňku. Jednalo se o vůz tažený koňmi po kolejnicích. Kolejnice byly tvořeny dřevěnými trámy, na ně byly shora přibity železné pásy a tyto kolejnice byly položeny na příčné dřevěné pražce. [14]

K jejímu zprovoznění a první jízdě v Praze došlo 23. září 1875. Toto datum se dá považovat za symbolický začátek městské hromadné dopravy v Praze.[17] Jejím provozovatelem se stala soukromá belgická společnost Pražské tramwaye. Po sedmi letech provozu, tedy v roce 1882, zaměstnávala společnost 281 lidí z toho 78 konduktérů. Již v 19. století společnost bojovala proti černým pasažérům pomocí pěti revizorů, kteří kontrovali, zda mají cestující platné jízdní doklady. [16] Konduktér, tedy průvodce vozidla, byl stále pověřen prodejem jízdních dokladů k přepravě cestujících, nově mu ale také přibily povinnosti související s jízdou dopravního prostředku po kolejích, a tedy omezenou volností pohybu vozu. [14]

V místech s vysokou koncentrací lidí měl konduktér za úkol dělat vozu místo k projetí. Jeho povinností bylo kráčet před ním, zatímco kočí ho následoval rychlostí kroku a dával znamení píšťalkou. Pokud by se na kolejích vyskytla překážka, kterou nebyl konduktér schopný odstranit dostatečně rychle, bylo jeho povinností sehnat jiný vůz, který dojede k překážce z druhé strany a umožní do něj přesednout cestujícím. Konduktér ani kočí neměli dovoleno sedět přímo ve vozidle.[14]



Obrázek 10 – přestupní jízdenka, 1886 [14]

V následujících letech došlo k postupnému rozšíření sítě koňky. Ta tak po dokončení v roce 1885 čítala 6 samostatných linek. V zájmu přehlednosti pro cestující byly linky odděleny různě barevnými čtvercovými tabulkami. Ty byly umístěny na čele střechy vozu. S rozdílným označením linek se také pojily různé jízdenky na každou z nich. [14]

Karlín – Malá strana → šedá jízdenka

Řetězový most – Smíchov → modrá jízdenka

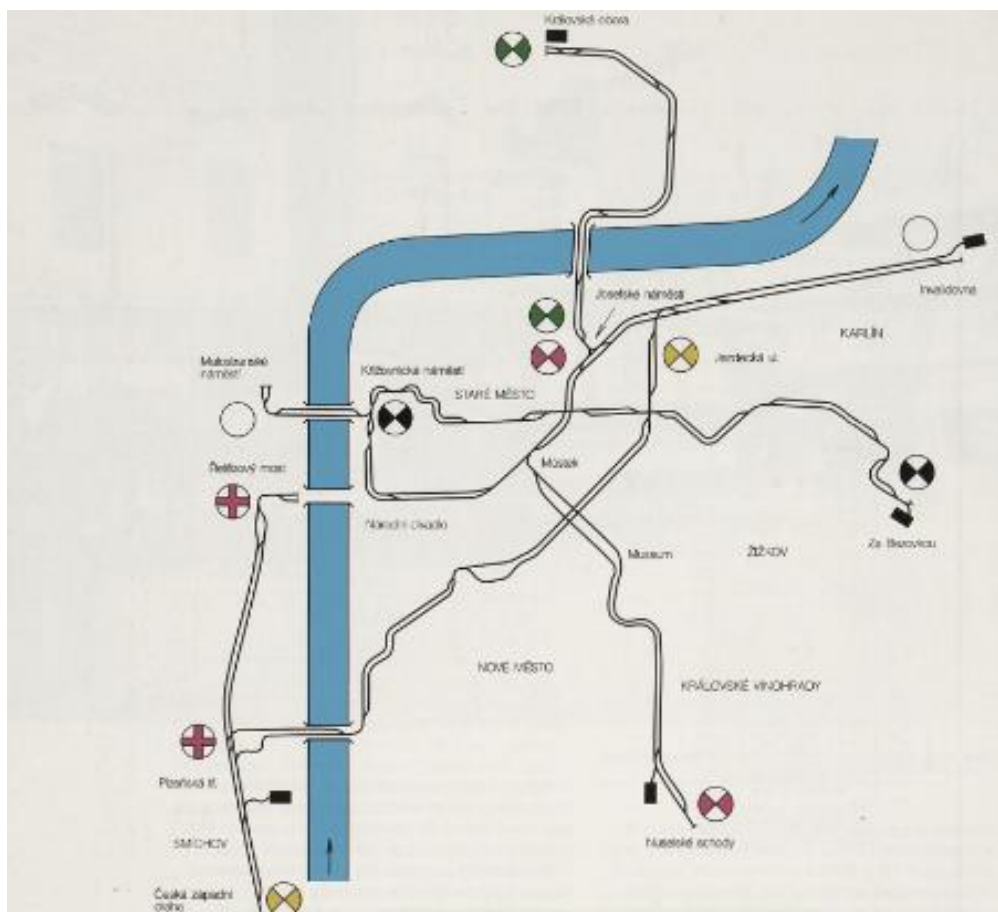
Smíchovská linka → žlutá jízdenka

Žižkovská linka → hnědá jízdenka

Vinohradská linka → červená jízdenka

Holešovická linka → zelená jízdenka

Odstín barvy jízdenky se navíc patrně lišil podle konkrétního směru na dané lince. Vzhledem k tomu, že se v přepravě používala kombinace stanicového a pásmového tarifu a cestujícím bylo umožněno mezi linkami vzájemně přestupovat, musel být průvodčí každého vozu vybaven až 10 různými jízdenkami. Cestující si tak u něj mohli zakoupit jízdenku přesně dle své cesty. [14]



Obrázek 11 – síť linek pražské koňky [14]

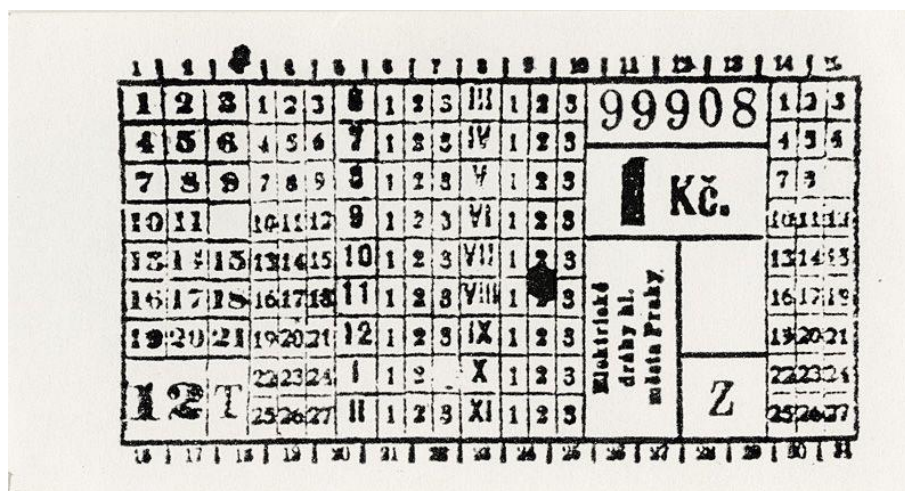
2.1.3. Elektrické tramvaje

V roce 1896 se Praha dočkala své první linky tramvaje poháněné elektřinou. První linkou byla Libeň – Vysočany, následovala trať Smíchov – Košíře. Vlastní elektrickou dráhu zřídily o rok později i Královské Vinohrady. Celou trať, včetně koněspřežné dráhy, nakonec převzaly Městské elektrické podniky. [17]

Vzhledem k povaze elektrických a koněspřežných tramvají nedošlo v rámci odbavování k nijak razantním změnám. Rozdíl tvořil počet vozů, který mohl být, vzhledem k vyššímu výkonu vozidla, vyšší. K motorovému vozu byly připojovány vozy vlečné, každý z nich byl obsluhován vlastním průvodčím.[14] Zvedl se tedy nárok na počet zaměstnanců vykonávající odbavení cestujících.

S rozrůstající se tramvajovou sítí začalo být původní označování linek barevnými tabulemi nepřehledné a nedostatečné. Od roku 1907 docházelo proto k jejich postupnému očíslování. První takovou linkou byla linka číslo 5 z Karlína na Malou Stranu. Zbývající linky získávaly své označení postupně v průběhu roku 1908. [14]

Se zvyšujícím počtem linek bylo také nutné přistoupit ke změně tarifního systému. Ten se do té doby lišil podle počtu projetých stanic, ale také konkrétní linky. V roce 1920 dne 1. července došlo k jeho sjednocení a zavedení jednotného jízdného v celé síti.[17] Bez ohledu na linku, vzdálenost nebo denní dobu byla cena jízdného stanovena na 1 Kč a pro děti za polovinu. Po 5 měsících došlo ke zvýšení ceny o 20 % – lístek pro dospělého stál 1,20 Kč a dětský 60 haléřů. [12]. Proces odbavení cestujících byl tak značně zjednodušen a zrychlen. V následujících letech se cena jízdenek ještě mírně změnila a vzniklo noční jízdné, princip jednotného tarifu byl však zachován. [14]



Obrázek 12 – jízdenka v tramvaji [17]

V roce 1961 získala přepravní kontrola v tramvajové dopravě zcela novou podobu. Zásadní vliv na její podobu měl nedostatek pracovních sil, který se projevoval celostátně, především ve sféře služeb. Důvodem byla tehdejší politická situace v Československu a její státní ekonomická orientace preferující průmysl. Výsledkem tak bylo, že Dopravní podnik přikročil k zavedení provozu bez průvodčích. [14]

První takovou linkou byla linka č. 2. Poprvé vyjel motorový vůz se samoobslužným provozem bez průvodčího (tzv. jednoslužný provoz) dne 25.9.1961. Linku obsluhovaly jednosměrné dvounápravové motorové vozy a nástup cestujících byl řízený, aby probíhal pouze předními dveřmi. Přepravní kontrola v tu chvíli přepadla na řidiče tramvaje. Jeho úkolem bylo při nástupu cestujících do vozidla zkontrolovat, že každý buď zaplatil do pokladničky umístěné při vstupu do vozu, nebo předložil předplacenou jízdenku. Tento způsob odbavení cestujících nedával možnost vystavit jízdní doklad, zpětná kontrola byla tedy v podstatě nemožná. [14]



Obrázek 13 – pokladnička pro provoz bez průvodčích [17]

Následující linka se zavedeným jednoslužným provozem byla linka č. 20. Tu však obsluhovaly vozy dvousměrné. Pokladničky na výběr jízdného byly umístěny u obou nástupních prostorů. Zatímco přední byl stále pod dohledem řidiče, kontrola zadního vstupu byla v podstatě nemožná. Tento způsob odbavení a vlastně i přepravní kontroly byl postupem času zaveden na všech zbývajících linkách obsluhovaných starými vlaky. V roce 1963 byly pokladničky upraveny, tak aby bylo možné vydávat kontrolní jízdní doklady. Byly nepřestupní a sloužily právě jako možnost pozdější přepravní kontroly. [14]

Na linkách obsluhovaných spřaženými dvojicemi vozů T byl jednoslužný provoz zaveden na první lince v roce 1972, o rok později se nacházel již na všech. Pokladničky v těchto vozech se od těch nacházejících se ve starých motorových vozech lišily a různé byly i vydávané jízdní doklady. [14]

2.1.4. Autobusy

Autobusové linky byly zpočátku zavedeny především jako doplňkové k těm tramvajovým. Jejich provoz se netěšil zdaleka takové oblibě a byly spíše ztrátové. Jejich značení bylo tvořeno písmeny. Ačkoli provozovatelem autobusů byly také Elektrické podniky, platilo na nich zcela samostatné jízdné odlišené od toho tramvajového, které znemožňovalo vzájemné přestupy. [14]

Na rozdíl od jednotného jízdného v tramvajové síti, platilo u autobusů jízdné závislé na vzdálenosti. Do roku 1927 se cena řídila počtem projetych tarifních pásem, později se cena upravila podle počtu mezistaničních úseků. Dokonce ani v samotné autobusové síti nebyla samozřejmostí možnost přestupní jízdenky. Až v roce 1931 bylo za určitých podmínek možné přestoupit mezi vnitroměstskými linkami A, H a J. [14]

Samotná přepravní kontrola se od té tramvajové v podstatě nelišila. Každý vůz měl svého průvodčího, který prodával a kontroloval cestujícím jízdní doklady. [14]

Změna tarifu městské dopravy, která významně ovlivnila jízdné na autobusových linkách byla uskutečněna na konci roku 1951. U těch do té doby platil stanicový tarif bez možnosti přestupů mezi druhy dopravy. Právě změna stávajícího systému přinesla možnost provázat autobusovou dopravu s těmi zbývajícími. Nově jízdenka umožňovala plnou přestupnost na všechny druhy dopravy, bez omezení množství provedených přestupů. S tím rovněž souvisela změna číslování autobusových linek. Zatímco do této doby byly označovány písmeny, nové očíslování čísla počínaje od 101 výše, umožňovala autobusové linky zařadit do systému o něco více. Jejich očíslování nebylo voleno náhodně, ani podle předchozího abecedního pořadí. Čísla měla číselně odpovídat navazujícím tramvajovým linkám. Autobusová linka 112 tedy navazovala na tramvajovou linku 12. Postupně ovšem začaly vznikat i překryvné linky, jejichž účel nebyl pouze doplňkový k tramvajím. Například linky s čísly 132–136 byly zřízeny z důvodu odlehčení, v té době velice zatížené, dopravě tramvajové. Na těchto linkách platil jiný tarif bez možnosti přestupů na stávající linky. To postupně vedlo k zvýšení využívání autobusové dopravy a vzniku nových překryvných linek. [14]

Všechny linky byly původně obsluhovány řidičem a průvodčím. Stejně jako u tramvajů se ovšem, kvůli nedostatku pracovníků, muselo od tohoto modelu upustit i u autobusové dopravy. První jednoslužný provoz byl zahájen u linek 126 a 127 dne 3. října 1960. Řidič autobusu měl kontrolovat odevzdávání peněz do pokladničky a předkládání předplatných jízdenek. Stejně jako u počátků jednoslužného provozu u tramvajů, nebyl při tomto způsobu odbavení vydáván jízdní doklad. Na těchto linkách byl tarif tedy opět nepřestupní. Kontrola placení byla však

vzhledem k povaze autobusové dopravy o něco snazší. Řidič měl lepší přehled o nástupu cestujících do vozidla. Stále však neexistovala možnost zpětné kontroly. [14]

Na linkách, kde platil základní přestupní tarif, nebyl nástup tohoto způsobu přepravní kontroly tak jednoduchý. Došlo na něj v roce 1961, kde už ve vozidle byly instalovány pokladničky vydávající jízdní doklad, který umožňoval cestujícím přestoupit. Stejně tak, pokud již cestující přestupní jízdenku měl, musel se jí prokázat řidiči. Přejít na tento způsob přepravní kontroly byl poměrně pomalý. Jeho zavedení na poslední lince nastalo až o 10 let později. Jako poslední na tento systém přešla linka 112. [14]



Obrázek 14 – autobus Praga NDO [17]

2.1.5. Metro

Po četných komplikacích a změnách koncepce se dne 9. května 1974 rozjelo pražské metro pro veřejnost. Pravidelný provoz byl zahájen prozatím na úseku Sokolovská (Florenc) – Kačerov. Spolu s tím byl ukončen provoz starých dvounápravových tramvají a změněn byl rovněž odbavovací systém. Jeho transformací přestala existovat pozice průvodčích v pražské hromadné dopravě a po téměř sto letech se tak zcela změnila podoba přepravní kontroly. [14]

V souvislosti s činností metra narostl počet provozních pracovníků obsluhujících hromadnou dopravu. Právě to bylo, společně se snahou zrychlit obrát cestujících, jedním z důvodů

zavedení nového odbavovacího a tarifního systému. Metro bylo vybaveno turnikety zakazujícího typu, ty neumožňovaly výdej jízdních dokladů a možné bylo pouze přímé placení mincemi. To způsobilo omezení a nejednotnost vzhledem k nadzemní dopravě. V té byl zaveden nepřestupní tarif s budapeštským odbavovacím systémem. Ve vozidle byly umístěné pouze jednoduché označovací strojky a poprvé se tedy uskutečňoval prodej jízdních dokladů mimo vozidlo. To umožnilo nástup všemi dveřmi vozu a zrychlilo tok cestujících. Díky tomuto způsobu odbavení v povrchové dopravě bylo možné provádět přepravní kontrolu v zásadě kdykoli během cesty. [14]



Obrázek 15 – turnikety v pražském metru [11]

S růstem pravidelných uživatelů hromadné dopravy v Praze rostl i počet držitelů předplatných jízdenek. Tyto cestující bylo při vstupu do metra v podstatě nemožné kontrolovat. Turnikety tak byly poměrně neúčinné a nepraktické, a navíc byla jejich údržba problematická. Proto na nové lince B již použity nebyly a po 11 letech provozu byl v metru změněn odbavovací systém. Turnikety nahradily označovací strojky, které jízdenku opatřily potřebnými údaji – místem a časem nástupu. Kontrola jízdních dokladů začala být tedy, stejně jako u povrchové dopravy, možná kdykoli během přepravy. [14]

2.1.6. Pražská integrovaná doprava

Pražská integrovaná doprava vznikla 11.1.1992. Jako základ vzniku integrovaného dopravního systému na území Prahy a okolí bylo zahájení provozu dvou příměstských linek Dopravního podniku v lednu roku 1992 paralelně s linkami ČSAD Klíčov. Poprvé bylo experimentálně vyzkoušeno vzájemné uznávání jízdních dokladů. Postupně byly zařazovány i úseky železničních tratí Českých drah, kde byly rovněž uznávány jízdní doklady Dopravního podniku. [17]

Začátkem roku 1995 bylo zavedeno první vnější tarifní pásmo a o rok později byl systém rozšířen o další čtyři. Nově vzniklo také pásmo 0 – dojezdové pásmo. Tentýž rok proběhla změna odbavovacího a tarifního systému. Na důležitých přepravní uzlech, jako byly stanice metra a významné zastávky povrchové dopravy, byly umístěny prodejní automaty umožňující koupi široké škály jízdních dokladů. Mechanické označovací strojky v dopravních prostředcích nahradily elektronické. Zvýšil se počet údajů, které bylo možné na jízdenku vyznačit a významně se tak zjednodušila následná přepravní kontrola. Vedle nepřestupních jízdenek byly také jízdenky přestupní s různou časovou a pásmovou platností. Postupně se platnost rozšířila i na určené úseky železniční sítě. Podoba přepravní kontroly tak dosáhla téměř dnešní podoby. [14]

3. Průzkum stávajících systémů přepravní kontroly

V této kapitole uvedu stručné charakteristiky podoby přepravní kontroly v uvedených městech na území České republiky na základě informací uvedených na internetových stránkách dopravce nebo provozovatele, součástí jsou i údaje obsažené ve Smluvních přepravních podmínkách, které jsou rovněž dostupné na webových stránkách dopravních podniků.

Dále budu také pracovat s údaji, které mi poskytly příslušné dopravní podniky. Údaje mi byly dodány emailem jako dokument v excelu. Osloveny byly dopravní podniky krajských měst České republiky. Ta krajská města, která se v této kapitole neobjevují, požadovaná data o přepravní kontrole neposkytla.

Dopravní podniky jsem požádala o následující data za roky 2018–2020, v měsíčních úhrnech:

- Počet přepravních kontrolorů
- Počet asistentů prevence kriminality
- Počet uložených přírážek v blokovém řízení
 - příkazní řízení, při kterém je příkaz vydáván přímo na místě. [19] V tomto případě tedy počet uložených přírážek, které byly zaplacený na místě. Pro tento postup musí cestující souhlasit s vyšší pokuty.
- Počet uložených přírážek písemně sepsaných
 - Cestující nezaplátil uloženou přírážku na místě a došlo k sepsání zápisu o provedené přepravní kontrole a ke zjištění totožnosti cestujícího.
- Počet podaných žalob (odprodaných pohledávek)
 - Pokud cestující ve stanovené době neuhradil uloženou přírážku, podá dopravní podnik žalobu k příslušnému soudu nebo prodá tuto pohledávku jinému právnímu subjektu, který ji bude po cestujícím vymáhat. [20]
- Počet podaných exekucí
- Tržby celkem za pohledávky
- Náklady spojené s výkonem přepravní kontroly (za celý rok)
- Procento cestujících bez jízdenky (za celý rok)
- Detaily ke způsobu provádění kontroly a k používaným technologiím

V případě, že některé údaje nejsou u konkrétního města uvedeny, příslušný podnik je neposkytuje nebo neeviduje. Pokud nejsou uvedeny údaje rozdělené po měsících, byla data dodána v podobě ročních souhrnů.

U každého města je uveden počet obyvatel platný pro rok 2021, jedná se o hodnoty zveřejněné Českým statistickým úřadem. Hodnoty uvádím pro srovnání povahy jednotlivých dopravních systémů.

Dále uvádím krátkou charakteristiku celkového dopravního systému, jakým způsobem a jakými dopravními prostředky je městská doprava v daném sídle zajišťována. S přepravní kontrolou souvisí jízdní doklady, kterými se lze v daném systému odbavit. Ovlivňují, jaké zařízení podporující konkrétní technologie u sebe musí osoba provádějící přepravní kontrolu mít.

Nakonec je uveden charakter přepravní kontroly v konkrétním městě. Vzhledem k tomu, že v České republice je, především ve větších městských systémech, kontrola prováděna formou namátkové kontroly, jedná se spíše o drobné nuance v podobě přepravní kontroly. Ke každému městu jsou připojeny již zmíněné údaje, které jsem obdržela od dopravního podniku, který na území daného města zajišťuje největší část přepravních výkonů.

Srovnání konkrétních hodnot jednotlivých měst bude uvedeno ve čtvrté kapitole.

3.1. Brno

Brno je druhým největším městem České republiky, největším městem na území Moravy a krajským městem Jihomoravského kraje. V Brně žije 382 405 obyvatel[21].

3.1.1. Městská hromadná doprava v Brně

Městská hromadná doprava v Brně je provozována Dopravním podnikem města Brna a.s. (DPMB) a je součástí integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Ten je rozdělen na několik tarifních zón. Hlavními zónami dopravy v Brně jsou zóny 100 a 101, proto se budou následující informace týkat těchto zón a jízdy v nich. [22]

Město je obsluhováno třemi druhy dopravních prostředků – tramvajemi, trolejbusy a autobusy. Odbavení centra zajišťuje síť tramvajových linek, poskytující spojení na hlavní vlakové a autobusové nádraží a ostatní významná místa v centrální části města. Doplnění sítě tramvajových linek tvoří síť autobusových a tramvajových linek zajižďejících i do okrajových částí města. [22]

3.1.2. Druhy jízdních dokladů

Papírové jízdní doklady – základní papírové jízdní doklady lze zakoupit v prodejnách jízdenek DPMB, na smluvních místech a v prodejnách automatech umístěných na vybraných zastávkách. Sortiment papírových dokladů je tvořen především jednotlivými jízdenkami lišícími se zónovou a časovou platností. [22]

Elektronické jízdní doklady – elektronické doklady pro zóny 100 + 101 lze pořídit v mobilní aplikaci elektronické peněženky Sejf a v podobě SMS jízdenky. Časová platnost těchto jízdenek je 20 minut, 75 minut nebo 24 hodin. Aplikace Sejf nabízí také jízdenku s časovou platností 40 minut. Časové jízdenky lze nahrát na vlastní bezkontaktní platební kartu nebo na bezkontaktní kartu Dopravního podniku města Brna. K přepravní kontrole těchto karet slouží čtečka bezkontaktních karet. Karta pracuje na principu Account Based a jízdní doklad není nutné po zakoupení nijak dále validovat. [22]

Služba Pípní a jed' – odbavení je možné v MHD Brno provést bezkontaktní platební kartou, mobilním telefonem nebo chytrými hodinkami podporující bezkontaktní platby bez předchozího zakoupení jízdního dokladu. Cestující je povinen při nástupu do vozidla a výstupu z něj přiložit kartu ke čtečce u dveří. Systém dopravce dle linky, časové a zónové vzdálenosti sám načítuje cestujícímu příslušnou cenu jízdného. [22]

3.1.3. Přepravní kontrola

Přepravní kontrola v městské hromadné dopravě na území Brna probíhá v podobě namátkové kontroly. Tu provádí osoba pověřená dopravcem a musí být vybavena kontrolním odznakem a průkazem revizora s odpovídající číselnou identifikací. Revizor provádí kontrolu jízdních dokladů pomocí čtecího zařízení bezkontaktních karet a čtecího zařízení identifikačních kódů z aplikace Sejf. V případě využití služby Pípní a jed' probíhá kontrola také načtením bezkontaktní platební karty čtečkou karet, která ukáže revizorovi údaje o tom, zda cestující provedl načtení karty při vstupu do vozidla. Pověřená osoba může být vybavena zařízením pro nahrávání zvuku nebo obrazového záznamu. [22]



Obrázek 16 – Brno, odznak a průkaz [22]

V případě, že cestující cestuje bez platného jízdního dokladu nebo jiným způsobem poruší Smluvní přepravní podmínky je revizor oprávněn udělit mu přírážku k jízdnému v následující výši:

- Bez platného jízdního dokladu, při zaplacení na místě nebo do 5 pracovních dní – 800 Kč
- Bez platného jízdního dokladu, po uplynutí 5 pracovních dní – 1 500 Kč

- Jiné porušení SPP – 800 Kč
- Cestující prokáže, že v době kontroly byl držitelem platné předplatní jízdenky – 50 Kč

Následující tabulka obsahuje údaje o přepravní kontrole – počet přepravních kontrolorů, uložených sankcí, žalob a exekucí. Dále tabulka obsahuje údaje o nákladech na provádění přepravní kontroly. U tržeb poskytl podnik pouze údaje o tržbách z pohledávek zaplacených ve stejném roce, ve kterém byly uloženy. Celkové tržby plynoucí z provádění přepravní kontroly dopravní podnik neposkytl. Údaje byly poskytnuty v ročním úhrnu, nikoli měsíčním. Údaje jsou z let 2018–2020.

	2018	2019	2020	
Počet přepravních kontrolorů	42	42	40	
Počet uložených sankcí	celkem	59 067	55 530	43 266
	z toho hotově na místě	6338	6198	4584
	z toho platební kartou na místě	6583	8858	7320
Počet podaných žalob	5231	4468	2864	
Počet podaných exekucí	3130	2610	1720	
Tržby za pohledávky [Kč]	21 933 092	27 246 224	21 933 092	
Náklady spojené s výkonem přepravní kontroly	23 441 128	23 091 823	19 495 292	

Tabulka 1 – Brno [Zdroj: autor s daty poskytnutými DPMB]

Dle poskytnutých údajů evidoval dopravní podnik v letech 2018–2020 **3–5 %** cestujících, kteří cestovali bez jízdenky.

3.2. České Budějovice

České Budějovice jsou krajským městem Jihočeského kraje. Na území obce žije 94 229 obyvatel.[19] V celkovém území obsluhovaném MHD Českých Budějovic žije celkem 118 096 obyvatel, kromě města obsluhuje rovněž okolní obce Borek, Boršov nad Vltavou, Dobrá Voda u Českých Budějovic, Hlincová Hora, Homole, Hrdějovice, Litvínovice, Planá, Roudné, Rudolfovo, Srubec, Staré Hodějovice, Včelná, Vidov a Vráto, které jsou sjednoceny do jednoho tarifního pásma. [20]

3.2.1. Městská hromadná doprava v Českých Budějovicích

Doprava na území města je zajišťována 16 autobusovými linkami obsluhovanými 62 vozy a 8 trolejbusovými linkami se 43 vozy. Dopravcem a provozovatelem městské hromadné dopravy je Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.(DPMCB), jehož jediným majitelem je Statutární město České Budějovice. [20]

3.2.2. Druhy jízdních dokladů

Papírové jízdní doklady – v podobě papírové jízdenky lze zakoupit jak jednotlivé jízdné, tak předplatné kupóny. Jednotlivé jízdné je možné pořídit na 60 minut, 24 hodin nebo 168 hodin. Časovou předplatní jízdenku lze potom zakoupit na období 7, 15, 30, 90, 180 nebo 365 dní. Při přepravní kontrole se potom cestující s předplatní jízdenkou musí prokázat zakoupeným kupónem a průkazkou v tištěné podobě. Papírové jízdenky lze zakoupit v předprodejních kancelářích, jízdenkomatech na některých zastávkách a u smluvních prodejců. [20]

Elektronické jízdní doklady – sortiment jízdních dokladů, které je možné získat v elektronické podobě je stejný jako sortiment jízdenek papírových. Jako identifikátor slouží v případě elektronického odbavení aplikace Sejf, kde platba probíhá z elektronické peněženky nebo aplikace DPMCB. K přepravní kontrole potom cestující využívá identifikačního kódu, který zobrazí na obrazovce svého mobilního zařízení. Ve formě SMS jízdenky lze získat pouze základní jízdenku na 60 minut nebo 24 hodin. Takovou jízdenku obdrží cestující do 2 minut od odeslání zprávy BUD/BUD24 na telefonní číslo 90206. [20]

3.2.3. Přepravní kontrola

Přepravní kontrola je vykonávána v podobě namátkové kontroly. Osoba pověřená přepravní kontrolou na území Českých Budějovic musí být vybavena kontrolním odznakem dopravce s označením „DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA Č.BUDĚJOVICE, a.s. – PŘEPRAVNÍ KONTROLA“ a s identifikačním číslem shodným na průkazu revizora. Ke kontrole dokladů slouží mobilní aplikace na kontrolu jízdních dokladů. Pověřená osoba je dle platných Smluvních přepravních podmínek oprávněna mít u sebe záznamové zařízení a pořizovat záznam verbální komunikace s cestujícími. [20]



Obrázek 17 – České Budějovice, odznak a průkaz [22]

Pokud se cestující neprokáže platnou jízdenkou je povinen uhradit jízdné a přírážku. Výše přírážky je stanovena následovně:

- Při zaplacení v hotovosti na místě – 600 Kč

- Při zaplacení do 15 kalendářních dní – 600 Kč
- Plná výše při uhrazení po uplynutí 15 dní – 1500 Kč

V případě, že ve stanové lhůtě neuhradí cestující stanovenou přírážku bude v plné výši vymáhána podáním žaloby u soudu nebo prodáním pohledávky jinému právnímu subjektu.

Pokud cestující vlastní platný dlouhodobý jízdní doklad, ale při kontrole se jím neprokáže činí výše přírážky:

- Předložení do 15 kalendářních dní – 30 Kč
- Po uplynutí 15 kalendářních dní – 1 500 Kč

Je-li držitelem předplatní jízdenky dítě do 15 let věku, prodlužuje se doba na předložení platného jízdního dokladu do dne před podáním žaloby nebo ke dni, kdy dojde k odprodání pohledávky. [20]

Při jakémkoli porušení Smluvních přepravní podmínek jako je cestování s předměty vyloučenými z přepravy, poškození vozidla nebo ohrožování bezpečnosti je uložena přírážka ve výši 600 Kč. [20]

V následující tabulce uvádím počet přepravních kontrolorů, uložených přírážek a celkové tržby za odprodané pohledávky v jednotlivých měsících v letech 2018–2020. Tržby za pokutové bloky jsou uvedeny v ročním souhrnu.

2018	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
Počet přepravních kontrolorů	13	14	14	13	13	13	13	13	13	13	13	13
Počet uložených přírážek v blokovém řízení	113	53	114	87	82	144	55	65	119	122	89	61
Počet přírážek písemně sepsaných	1 106	1 019	1 364	1 246	1 222	1 335	638	734	1 012	1 484	1 186	621
Počet odprodáných pohledávek	753	709	976	841	829	892	472	501	663	1002	783	403
Tržby za pokutové bloky [Kč]	662 400											
Tržby za pohledávky [Kč]	154 107	203 576	443 310	192 296	199 497	217 326	143 521	590 837	130 152	222 556	633 023	171 342
2019	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
Počet přepravních kontrolorů	13	13	13	13	13	12	12	11	11	11	11	11
Počet uložených přírážek v blokovém řízení	82	88	99	86	90	93	71	102	107	82	117	80
Počet přírážek písemně sepsaných	1 132	1 042	1 171	901	1 137	980	859	769	1 091	1 247	1 159	647
Počet odprodáných pohledávek	732	686	802	592	735	611	592	561	703	834	672	363
Tržby za pokutové bloky [Kč]	658 200											
Tržby za pohledávky [Kč]	155 362	179 583	534 688	151 317	146 695	174 252	183 359	648 601	206 293	789 158	193 530	184 863
2020	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
Počet přepravních kontrolorů	13	11	11	11	11	11	11	11	12	12	12	12
Počet uložených přírážek v blokovém řízení	113	109	98	0	73	166	98	102	120	66	52	116
Počet přírážek písemně sepsaných	1 512	1 289	636	0	778	1 292	931	878	1 171	891	1 116	910
Počet odprodáných pohledávek	950	856	399	0	446	778	605	548	698	585	761	590
Tržby za pokutové bloky [Kč]	667 800											
Tržby za pohledávky [Kč]	182 488	575 408	210 241	296 635	121 539	659 209	222 454	152 342	623 413	177 760	473 813	219 850

Tabulka 2 – České Budějovice

Náklady spojené s prováděním přepravní kontroly na území Českých Budějovic a zaznamenané procento cestujících bez platného jízdního dokladu v letech 2018, 2019 a 2020 jsou uvedeny v následující tabulce:

	2018	2019	2020
Náklady spojené s výkonem kontroly [Kč]	259 415	438 096	245 425
Cestující bez jízdenky [%]	3	2	2

Tabulka 3 – České Budějovice [Zdroj: autor s daty poskytnutými DPMCB]

3.3. Olomouc

Olomouc je se 100 514 obyvateli šestým nejlidnatějším městem České republiky. V její aglomeraci žije celkem přibližně 400 tisíc obyvatel. [23] Nachází se na území Moravy a je krajským městem Olomouckého kraje.

3.3.1. Městská hromadná doprava v Olomouci

MHD v Olomouci a v nejbližším okolí je zajišťována Dopravním podnikem města Olomouce a.s. (DPMO). Jediným akcionářem této společnosti je statutární město Olomouc. Jedná se o největšího provozovatele veřejné dopravy v Olomouckém kraji. Je součástí Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (IDSOK), kde hlavní oblastí působnosti je zóna 71 – tedy město Olomouc. Dopravu ve městě zajišťuje celkem 146 vozidel na 8 tramvajových a 24 autobusových linkách. Páteří MHD je síť linek tramvajové dopravy s doplněním sítě autobusové dopravy. [23]

3.3.2. Druhy jízdních dokladů

Papírové jízdní doklady – je možné zakoupit v základní podobě v automatech s platností 40 minut v pracovní dny a 60 minut o víkendech a svátcích nebo s platností 24 hodin. [23]

Elektronické jízdní doklady – elektronické odbavení lze provést několika různými způsoby. Cestující si může stáhnout mobilní aplikaci DPMO, ve které je mu umožněno zakoupit si jízdní doklad s platbou platební kartou online. Sortiment jízdenek je stejný jako v případě papírových kupónů. Platnost jednotlivých kupónů je ovšem prodloužena na 50 minut v pracovní dny a 70 minut v ostatní dny. Jízdenky pořízené v aplikaci platí pouze na linkách DPMO, a ne v celém integrovaném systému. Takto pořízený jízdní doklad je platný do dvou minut od platby a pro přepravní kontrolu potom slouží QR kód identifikující jízdenku. Stejným způsobem lze pořídit jízdní doklad pomocí aplikace DoKapsy od ČSOB. Další variantou elektronického jízdného je elektronická peněženka SEJF. Pomocí té lze zakoupit stejný sortiment jízdních dokladů jako u výše zmíněných aplikací. [23]

MHD Olomouc rovněž nabízí SMS jízdenku. Tímto způsobem lze získat pouze základní občanskou jízdenku, bez možností uplatnění nároku na slevu. Cestující obdrží jízdenku do 2 minut od odeslání zprávy ve tvaru DPMO na telefonní číslo 90206. [23]

Jako identifikátor dlouhodobých kupónů lze použít mobilní telefon nebo chytré hodinky. Zařízení je nutné přiřadit k účtu v e-shopu DPMO na prodejně jízdenek, kde dojde také k následnému schválení účtu. Následný nákup jízdenek lze provést online. Pro funkci této služby je nutné mít v zařízení funkci NFC. Ta umožňuje funkci mobilního telefonu nebo hodinek jako bezkontaktní čipové karty. K přepravní kontrole poté stačí zařízení přiložit k revizorské čtečce. [23]

3.3.3. Přepravní kontrola

Přepravní kontrola v systému městské hromadné dopravy v Olomouci je prováděna dvěma způsoby. Prvním způsobem je namátková kontrola prováděná pověřenou osobou. Ta musí být vybavena kontrolním odznakem a služebním průkazem dopravce. Služební průkaz obsahuje fotografii, ochranou známku a jeho číslo se musí shodovat s identifikačním číslem na odznaku. [23]



Obrázek 18 – Olomouc, odznak a průkaz [23]

Ke kontrole cestujících potom slouží mobilní kontrolní aplikace a čtečka bezkontaktní karet.

Druhým způsobem kontroly je kontrola při nástupu do vozidla. Tu provádí řidič příslušného vozidla a je uplatňována na nočních autobusových linkách. Nástup do vozidla je umožněn pouze předními dveřmi s kontrolou nebo prodejem jízdních dokladů u řidiče. V případě, že řidič vykonává přepravní kontrolu, je rovněž pověřenou osobou a musí být vybaven služebním

odznakem a průkazem. Vozidlo je pro tyto účely vybaveno pokladnou a čtečkou bezkontaktních karet. [23]

V případě, že cestující jede bez platného jízdního dokladu udělí mu pověřená osoba přírážku k jízdnému. Výše přírážky je stanovena následovně [23]:

- Při uhrazení přírážky na místě nebo do 15 kalendářních dní od kontroly – 700 Kč
- Při uhrazení po uplynutí 15 kalendářních dní od kontroly – 1 500 Kč
- Prokáže-li cestující, že v době kontroly měl platný nepřenositelný časový kupón – 50 Kč

Přírážku může pověřená osoba uložit rovněž v ostatních případech porušení smluvních přepravních podmínek. Tato výše je pak stanovena následovně [23]:

- Za přepravu nezaplaceného zavazadla, případně psa – 100 Kč
- Porušení a nedodržování Přepravního řádu nebo SPP – 700 Kč

V následující tabulce je uvedený počet pověřených osob provádějících přepravní kontrolu, uložených přírážek a výše tržeb za pohledávky v jednotlivých měsících v letech 2018–2020. Data byla poskytnuta Dopravním podnikem města Olomouc a.s.

2018	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
Počet přepravních kontrolorů	9	9	10	10	10	10	9	9	9	10	10	10
Počet uložených přírážek v blokovém řízení	117	77	104	119	136	158	110	177	161	197	194	185
Počet přírážek písemně sepsaných	742	615	628	754	805	916	570	591	565	986	803	578
Počet podaných žalob	0	0	69	1	20	0	181	1	0	0	228	6
Počet podaných exekucí	0	0	62	1	15	0	160	1	0	0	202	5
Tržby za pohledávky [Kč]	423303,2	321166,1	423736,6	482818,4	476335,4	513236,1	435792,4	487842,3	471845,8	634469,1	470472,6	483907,6

2019	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
Počet přepravních kontrolorů	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Počet uložených přírážek v blokovém řízení	194	199	190	214	227	256	178	103	157	159	200	182
Počet přírážek písemně sepsaných	936	907	788	853	844	754	703	434	546	600	674	507
Počet podaných žalob	2	1	56	108	187	5	0	0	204	0	0	119
Počet podaných exekucí	2	1	49	93	165	5	0	0	175	0	0	98
Tržby za pohledávky [Kč]	615192	591820,2	595505,9	646006,1	588278,8	630351,1	592602,9	552314,6	585072,4	509123,4	497347	545491,9

2020	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
Počet přepravních kontrolorů	10	10	10	10	10	10	9	9	8	8	8	8
Počet uložených přírážek v blokovém řízení	154	99	39	13	107	108	101	99	129	188	122	117
Počet přírážek písemně sepsaných	517	411	166	45	320	294	348	323	376	416	382	337
Počet podaných žalob	2	1	56	108	187	5	0	0	204	0	0	119
Počet podaných exekucí	46	19	10	9	0	228	346	59	14	0	1	1
Tržby za pohledávky [Kč]	591383,5	445764,7	285018,6	286327,4	421281,7	509375,1	410067,9	458820,6	493598,8	530587,6	581371,2	519758,8

Tabulka 4 – Olomouc [Zdroj: autor s daty poskytnutými DPMO]

Celkové náklady spojené s výkonem přepravní kontroly jsou za jednotlivé roky následující:

milionů Kč	2018	2019	2020
náklady spojené s výkonem kontroly	5,757	6,781	5,489

Tabulka 5 – Olomouc [Zdroj: autor s daty poskytnutými DPMO]

Dle dat dopravního podniku se procentuální zastoupení cestujících bez jízdenky pohybovalo v letech 2018–2020 v rozmezí **2–5 %**.

3.4. Ostrava

Ostrava je třetím největším městem České republiky, jedná se o krajské město Moravskoslezského kraje a na jejím území žije 284 982 obyvatel.[21]

3.4.1. Městská hromadná doprava v Ostravě

Městskou hromadnou dopravu na území Ostravy provozuje Dopravní podnik Ostrava a.s. (DPO) a je součástí Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje (ODIS). Doprava je zajišťována tramvajovou, autobusovou a trolejbusovou dopravou. Síť čtrnácti denních a dvou nočních tramvají pokrývá poptávku především na území centra města, autobusové a trolejbusové linky zajišťují odbavení cestujících v okolních oblastech a doplňují tramvajovou síť. [24]

3.4.2. Druhy jízdních dokladů

Dopravní podnik Ostrava k 1.1.2020 ukončil prodej papírových jízdních dokladů. Jízdenku tak lze v nynější době pořídit pouze v elektronické podobě následujícími způsoby. [24]

Bezkontaktní platební karta – tímto způsobem lze pořídit krátkodobé i dlouhodobé jízdní doklady. V případě krátkodobých jednotlivých jízd je cestující povinen vždy při vstupu do vozidla přiložit kartu ke čtečce umístěné u dveří, a to i v případě přestupu. Systém odečte jízdné v optimální výši dle charakteru cesty, vždy ve 3:00 ráno následujícího dne. Maximálně do výše celodenního jízdného. Stejně lze využít i mobilní telefon nebo chytré hodinky s funkcí NFC. V případě dlouhodobé jízdenky lze jednoduše kupón nahrát na bezkontaktní platební kartu. [24]

Mobilní aplikace MojeDPO – cestující může využít odbavení za pomoci chytrého telefonu se staženou mobilní aplikací. Jízdenku nelze koupit předem a později aktivovat, je nutné si ji tedy zakoupit před nástupem do vozidla. Ke kontrole slouží identifikační kód přímo v aplikaci. [26]

Kreditní jízdenka – jedná se o bezkontaktní čipovou kartu. Odbavení s touto kartou funguje stejně jako s bezkontaktní platební kartou. Cestující si pouze musí dobýt kredit na kartu, ze kterého jsou poté hrazeny příslušné jízdní doklady. Přepravní kontrola probíhá přiložením karty ke čtecímu zařízení. [24]

ODISka – jedná se o bezkontaktní čipovou kartu pro integrovaný dopravní systém uznávanou i ve vozidlech DPO. Může sloužit jako nosič dlouhodobých jízdních dokladů, nebo elektronická peněženka pro úhradu jednotlivých jízdenek. [24]

SMS jízdenky – lze zakoupit ve dvou variantách – na 70 minut a 24 hodin. SMS jízdenky jsou poskytovány i ve zlevněné variantě. Cestující před nástupem do vozidla odešle SMS zprávu v příslušném tvaru na telefonní číslo 902 30. Po obdržení identifikačního kódu se stává držitelem platného jízdního dokladu. [24]

3.4.3. Přepravní kontrola

Přepravní kontrola v městské hromadné dopravě je prováděna namátkovou kontrolou, kterou vykonává osoba pověřená dopravcem a je vybavena kontrolním odznakem nebo průkazem dopravce. Kontrolu jízdních dokladů je oprávněn provádět rovněž řidič vozidla. Smluvní přepravní podmínky uvádí, že pověřená osoba může rovněž pořizovat zvukový a obrazový záznam v průběhu přepravní kontroly pro zvýšení bezpečnosti a zpětnou kontrolu při stížnostech ze strany cestujícího. Pro kontrolu všech druhů jízdních dokladů je kontrolor vybaven mobilním telefonem s aplikací pro přepravní kontrolu a terminálem MPOS pro bezhotovostní platby přírážek ve voze. [24]

V případě, že cestující nemá platný jízdní doklad, je pověřená osoba oprávněna uložit mu přírážku k jízdnému v následující výši:

- Cestující bez platného jízdní dokladu při zaplacení do 7 pracovních dní – 1000 Kč
- Cestující bez platného jízdního dokladu po uplynutí 7 pracovních dní – 1500 Kč
- Cestující do sedmi pracovních dnů prokáže, že v době přepravní kontroly byl držitelem platné nepřenosné časové jízdenky – 40 Kč

Úhradu uložené přírážky může cestující provést na místě, na pokladně dopravního podniku nebo v e-shopu DPO. [24]

V letech 2018–2020 byly dle dodaných dat náklady spojené s výkonem přepravní kontroly a procenta zaznamenaných cestujících bez platného jízdního dokladu následující:

	2018	2019	2020
Náklady spojené s výkonem kontroly [Kč]	34 133 207	46 261 746	44 536 178
Cestující bez jízdenky [%]	8,55	7,72	10,25

Tabulka 6 – Ostrava [Zdroj: autor s daty poskytnutými DPO]

Údaje o přepravní kontrole v následující tabulce byly poskytnuty Dopravním podnikem Ostrava a.s.:

2018	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
Počet přepravních kontrolorů	69	69	69	39	39	39	39	38	37	37	39	38
Počet asistentů prevence kriminality				29	29	31	37	37	39	39	39	39
Počet uložených přírážek v blokovém řízení	96	54	57	68	53	57	49	49	41	45	46	35
Počet uložených přírážek písemně sepsaných	5718	4686	5616	5678	5697	4698	6908	4045	3790	4286	3932	2607
Počet podaných žalob	338	461	500	499	450	583	347	270	387	489	497	329
Počet podaných exekucí	520	526	500	529	515	500	505	505	415	752	405	328
Tržby za pohledávky celkem [Kč]	1 765 511	1 618 476	1 620 370	1 792 670	1 614 520	1 964 596	1 840 565	2 124 787	1 584 318	2 168 107	2 192 097	1 742 415

2019	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
Počet přepravních kontrolorů	38	36	36	39	39	39	38	38	37	38	38	38
Počet asistentů prevence kriminality	50	58	59	59	59	58	57	57	59	59	58	57
Počet uložených přírážek v blokovém řízení	58	27	34	45	52	49	46	32	57	47	38	24
Počet uložených přírážek písemně sepsaných	3990	3549	4234	3862	4068	3787	3134	3217	3601	3446	3261	1980
Počet podaných žalob	450	400	500	450	500	400	350	350	450	500	450	350
Počet podaných exekucí	550	357	580	477	533	325	451	390	361	891	881	509
Tržby za pohledávky celkem [Kč]	1 820 225	2 057 249	2 131 711	1 550 660	2 576 853	1 769 013	1 507 894	2 396 394	1 887 799	1 856 829	1 907 901	1 608 282

2020	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
Počet přepravních kontrolorů	38	36	37	37	37	37	38	38	38	40	40	40
Počet asistentů prevence kriminality	56	53	56	55	54	52	53	52	54	53	59	59
Počet uložených přírážek v blokovém řízení	32	45	15	32	87	80	85	59	105	70	128	97
Počet uložených přírážek písemně sepsaných	3075	4471	1857	1224	2846	3469	3732	2858	3802	3462	3831	3485
Počet podaných žalob	375	400	526	339	200	350	310	320	387	442	409	142
Počet podaných exekucí	591	735	835	1315	1048	715	981	482	616	299	404	161
Tržby za pohledávky celkem [Kč]	2 010 507	1 854 169	1 711 210	1 435 824	1 952 344	2 151 007	2 234 115	1 785 157	2 048 339	1 864 878	2 119 903	2 274 350

Tabulka 7 – Ostrava [Zdroj: autor s daty poskytnutými DPO]

3.5. Pardubice

Pardubice jsou krajským městem Pardubického kraje nacházející se na východě Čech. Na území obce trvale žije 91 755 obyvatel. [21]

3.5.1. Městská hromadná doprava v Pardubicích

MHD v Pardubicích je zajišťována pomocí 76 autobusů a 56 trolejbusů na celkem 33 linkách. Trolejbusová síť je tvořena 11 linkami, které zajišťují spojení především v centrální části města. Trolejbusová síť je doplněna 22 linkami autobusů zajíždějících i do vzdálenějších městských koutů. Provozovatelem a dopravcem městské dopravy je Dopravní podnik města Pardubic a.s. [25]

3.5.2. Druhy jízdních dokladů

Druhy jízdních dokladů v MHD v Pardubicích jsou závislé na vzdálenostním tarifu. Ten je závislý na počtu zastávkových úseků a dále se liší podle toho, ve které zóně cestující úseky projel. Jízdné se dělí do tří a nad tři zastávkové úseky a dále na zónu I a II. Zóna I je tvořena městem Pardubicemi a zónu II tvoří přilehlé obce obsluhované pardubickou MHD. Jízdní doklad lze získat v papírové nebo elektronické podobě následujícími způsoby. [25]

Papírové jízdní doklady – papírové jízdenky lze zakoupit v jízdenkových automatech umístěných na zastávkách, na smluvních místech – prodejna v hale nádraží ČD, turistické

informační centrum Pardubice a zákaznické centrum. Jízdenku lze také s příplatkem zakoupit přímo u řidiče vozidla. [25]

Elektronické jízdní doklady – jednotlivé jízdní doklady lze v elektronické podobě získat několika způsoby. Pomocí mobilní aplikace elektronické peněženky Sejf nebo v podobě SMS jízdenky lze získat pouze přestupní jízdenku platnou v zóně I + II. Časová platnost je 45 minut v pracovní dny a 60 minut v ostatní dny nebo 24 hodin. SMS jízdenku lze získat zasláním SMS zprávy DPMP/DPMP24 na telefonní číslo 90206. Již validovaný jízdní doklad obdrží cestující do 2 minut od odeslání, do té doby není držitelem platného jízdního dokladu a nesmí nastoupit do vozidla. U mobilní aplikace slouží k přepravní kontrole QR kód, u SMS jízdenky identifikační kód v textu obdržené SMS zprávy. Pro všechny druhy jednotlivého jízdního dokladu lze využít elektronické peněženky na In Kartě od Českých drah, IREDO (Integrovaná regionální doprava) kartě nebo Pardubické kartě. Stejně odbavení poskytuje i platba bezkontaktní platební kartou. Přepravní kontrola probíhá načtením příslušné bezkontaktní čipové karty. [25]

Předplatné časové jízdenky – dlouhodobé kupóny lze pořídit pouze s Pardubickou kartou, a to ve dvou podobách – personalizované a nepersonalizované. V případě nepersonalizované karty stačí kartu zakoupit na zákaznickém centru. Tato karta může sloužit jako elektronická peněženka nebo pro nákup přenosných časových jízdenek. Personalizovanou kartu lze získat vyplněním příslušné žádosti a potvrzením totožnosti. I tato karta může sloužit jako elektronická peněženka, je ovšem rovněž možné si na ni zakoupit časovou nepřenositelnou jízdenku včetně uplatnění nároku na slevu. Přepravní kontrola probíhá načtením karty revizorem. V srpnu 2021 by měla být spuštěna mobilní aplikace sloužící jako nosič virtuální karty se stejným sortimentem jako pardubická karta, kde ke kontrole slouží QR kód. [25]

3.5.3. Přepravní kontrola

Přepravní kontrola v Pardubické MHD probíhá dvěma způsoby lišícími se podle času. Od 5:00 do 20:00 je přepravní kontrola prováděná v podobě namátkové kontroly ve vozidlech. Osoba k tomu pověřená je vybavena kontrolním odznakem a průkazem dopravce, čtečkou karet Telmax s integrovaným mobilním telefonem Xiaomi Redmi 312 a terminálem na platební karty Ingenco. Kontrola elektronické jízdenky jejímž nosičem je Pardubická karta probíhá přiložením karty ke kontrolorskému čtecímu zařízení nebo k tomu určenému zařízení ve vozidle a následnou kontrolou údajů uvedených na příslušné Pardubické kartě. Stejný postup je v případě zakoupení jízdenky bezkontaktní platební kartou. U té se kontroluje, zda je přihlášená v odbavovacím systému pro jízdu v určeném spoji. [25]

Od 20:00 do 5:00 provádí přepravní kontrolu řidič vozidla. Nástup do všech spojů je možný pouze předními dveřmi a cestující je povinen se při nástupu i bez vyzvání řidiče prokázat platným jízdním dokladem nebo si takový jízdní doklad zakoupit. V případě elektronické časové jízdenky uložené na nepřenositelné Pardubické kartě se prokáže cestující po přiložení karty ke čtecímu zařízení také údaji na kartě, aby mohl řidič ověřit totožnost cestujícího. [25]

Výše přírážek k jízdnému je stanovena následovně:

- Při uhrazení na místě nebo do 10 dnů od kontroly – 800 Kč
- Po uplynutí 10 dnů – 1 500 Kč
- Cestující má neplatný doklad pouze z hlediska zónové platnosti – 100 Kč
- Doklad je neplatný z důvodu změny tarifu ne starší než 12 měsíců – 100 Kč
- Prokáže, že byl v době kontroly držitelem platné časové jízdenky – 50 Kč
- Prokáže, že v době kontroly měl nárok na bezplatnou přepravu – 50 Kč
- Nedodržení přepravního řádu nebo pokynu pověřené osoby – 500 Kč

Cestujícím s neuhrazenou přírážkou vzniklou při přepravní kontrole nemusí být umožněno zakoupit si časovou jízdenku do doby splacení určené částky. [25]

V následující tabulce uvádím údaje o přepravní kontrole poskytnuté Dopravním podnikem města Pardubic a.s.:

2018	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
Počet přepravních kontrolorů	6	6	5	5	5	6	6	6	6	6	6	5
Počet uložených přírážek v blokovém řízení	56	44	65	48	48	64	60	71	43	56	54	34
Počet přírážek písemně sepsaných	536	485	538	557	466	586	443	474	457	548	611	366
Tržby za pohledávky [Kč]	186 885	160 385	233 196	214 282	173 626	228 742	185 018	272 132	206 530	254 480	234 659	202 082

2019	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
Počet přepravních kontrolorů	5	6	6	6	6	5	5	5	6	6	6	5
Počet uložených přírážek v blokovém řízení	56	64	65	59	81	49	63	74	92	67	49	37
Počet přírážek písemně sepsaných	527	599	628	661	569	509	471	472	625	647	469	435
Tržby za pohledávky [Kč]	219 850	227 643	269 284	271 223	251 683	181 825	221 596	220 654	273 945	279 015	226 409	201 605

2020	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
Počet přepravních kontrolorů	6	6	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Počet uložených přírážek v blokovém řízení	55	68	32	0	75	82	96	61	65	58	48	34
Počet přírážek písemně sepsaných	579	645	239	0	571	545	550	496	538	627	554	358
Tržby za pohledávky [Kč]	247 793	281 058	176 664	46 874	237 302	261 483	276 408	221 586	303 700	236 691	193 124	171 088

Tabulka 8 – Pardubice [Zdroj: autor s daty poskytnutými DPMP]

3.6. Plzeň

Plzeň je krajské město Plzeňského kraje nacházející se na jihozápadě České republiky. Na území města Plzeň žije 175 219 obyvatel, v celém kraji potom celkem 591 041 obyvatel. [21]

3.6.1. Městská hromadná doprava v Plzni

Hromadná doprava na území Plzně je sjednocena v integrovaný dopravní systém – Integrovaná doprava Plzeňského kraje. Ten umožňuje cestování a vzájemné uznávání dokladů různých dopravců v MHD Plzeň, v příměstských autobusech a ve vlacích na území Plzeňského kraje. V rámci této práce se budu věnovat pouze samotnému systému městské hromadné dopravy a Plzeňským městským dopravním podnikům a.s. (PMDP) jakožto největšímu provozovateli dopravy v Plzni. [26]

Hromadná doprava je v Plzni zajišťována třemi dopravními prostředky – tramvajemi, trolejbusy a autobusy. Páteří dopravy jsou tři tramvajové linky spojující největší předměstí s centrem města a autobusovým a vlakovým nádražím. Ostatní významná předměstí jsou pak s centrem města propojena deseti trolejbusovými linkami. Autobusy slouží jako doplňkové linky k síti tvořené tramvajemi a trolejbusy, zajišťující propojení všech předměstí a propojení ostatních menších městských částí. Vozidla jednotlivých dopravních prostředků jsou odlišena vlastní barvou – tramvaje žlutou, trolejbusy zelenou a autobusy červenou. [26]

3.6.2. Druhy jízdních dokladů

V Plzni lze provést odbavení několika základními způsoby, které jsem definovala v kapitole 1.2. Vedle základních papírových dokladů zde existuje několik možností elektronického způsobu odbavení a s tím spojených identifikátorů. Vzhledem k zaměření čistě na městskou hromadnou dopravu uvádím pouze jízdní doklady platné především ve vnitřním pásmu. [26]

Jednotlivé jízdní doklady – jednotlivé papírové jízdenky slouží především pro nepravidelné uživatele plzeňské MHD. Nabízí základní nepřestupní jízdenky a přestupní jízdenky s platností na 30 minut, 60 minut, 3 hodiny nebo 24 hodin. Jízdenky se také dělí na integrované a neintegrované podle toho, zda je lze využívat ve vozech všech dopravců nebo pouze ve vozech PMDP. [26]

SMS jízdenky – lze pořídit ve dvou variantách na 35 minut nebo na 24 hodin zasláním příslušného tvaru SMS zprávy (PMDP35M/PMDP24H) na telefonní číslo 90206. Uživatel jízdenku obdrží přibližně 1 minutu po odeslání zprávy a před jejím získáním nesmí do vozu nastoupit. Po registraci telefonního čísla je rovněž možné využít telefonické služby získání SMS jízdenky. Uživatel zavolá na uvedené telefonní číslo a poté obdrží odpovídající SMS jízdenku. [26]

Plzeňská karta – jedná se o bezkontaktní čipovou kartu pracující na principu Card Centric. Na tuto kartu lze zakoupit libovolné jízdné buď přes internet nebo přímo ve voze. Po zakoupení

kupónu na internetu je nutné kartu validovat – tedy uložit informace z e-shopu přímo do paměti konkrétní karty. Alternativou je také plzeňská mini. Jedná se o identifikátor v podobě přívěsku. Ten není vázaný na konkrétní osobu a umožňuje nákup předplatného a jednotlivých jízdenek. [26]

Ostatní elektronické nosiče – jako identifikátor může rovněž sloužit takzvaná virtuální karta. Ta může být v podobě aplikace stažené v mobilním telefonu, v tom případě se cestující prokazuje příslušným QR kódem na obrazovce mobilního telefonu. Další možností je potom bezkontaktní platební karta. Na rozdíl od Plzeňské karty jsou platební karty identifikovány na principu Account Based a není je tedy nutné po zakoupení kupónu validovat. [26]

3.6.3. Přepravní kontrola

Přepravní kontrolu v plzeňské městské hromadné dopravě provádí pověřená osoba řídící se přitom právními předpisy uvedenými v kapitole 1. Po celou dobu výkonu své práce je pověřená osoba povinna prokázat se kontrolním odznakem a na vyžádání cestujícího je nutné předložit i průkaz dopravce. Kontrola probíhá pomocí mobilní telefonu s revizorskou aplikací běžící na systému Android. Pro platbu kartou a čtení má u sebe pověřená osoba příslušný terminál a tiskárnu dokladů za uhrazené jízdní doklady a přírážky. Je také vybavena záznamovým zařízením, kterým může zaznamenat průběh své pracovní činnosti včetně komunikace s cestujícím. O této skutečnosti je cestující informován ve smluvních přepravních podmínkách, s nimiž souhlasí uzavřením přepravní smlouvy. Nahrávání slouží pro případné stížnosti cestujících, pro pozdější přezkoumání průběhu přepravní kontroly a následné řešení případných konfliktů. [26]



Obrázek 19 – Plzeň, odznak a průkaz [26]

Osoby pověřené přepravní kontrolou se na začátku směny potkají v kanceláři, kde obdrží všechny zmíněné propriety. Každý má přidělenou specifickou část Plzně, aby došlo k co

největšímu pokrytí území. Plánování cest mezi jednotlivými linkami si následně každý kontrolor určuje sám. Pověřená osoba může započít přepravní kontrolu již před samotným nástupem do vozidla v nástupních prostorách. Může tak zamezit cestujícímu bez platného jízdního dokladu už samotný nástup do vozidla. Výjimku pochopitelně tvoří cestující, kteří si jízdní doklad plánují zakoupit ihned po nástupu. [26]

Platba	1. Cestující bez platného jízdního dokladu - černý pasažér			2. V případě překročení platnosti časové jízdenky či SMS jízdenky v toleranci do 2 min. po ukončení její platnosti - šedý pasažér	
	do dovršení 15 let	od 15 do dovršení 70 let	nad 70 let	do dovršení 15 let	od 15 let
na místě	200 Kč	500 Kč	200 Kč	150 Kč	300 Kč
do 15 kalendářních dní	400 Kč	1 000 Kč	400 Kč	300 Kč	600 Kč
od 16. kalendářního dne	1 500 Kč				
Přeprava živého zvířete bez platného jízdního dokladu					150 Kč

Obrázek 20 – Plzeň, výše přírážky [26]

V případě, že cestující předloží ke kontrole Plzeňskou kartu je povinností v rámci přepravní kontroly ověřit, zda se jedná o oprávněného držitele této karty, zda je karta originál, není-li karta na seznamu blokováných karet a ověřit uvedené údaje a jejich případné nedovolené změny. Pokud se cestující neprokáže žádným platným jízdním dokladem, nebo předložený doklad nelze z jakéhokoli důvodu považovat za platný je pověřená osoba oprávněna uložit cestujícímu k jízdnému přírážku. Výše přírážky se liší i podle toho, kdy ji cestující uhradí. (viz obrázek 19) [26]

V následujících tabulkách uvádím data poskytnutá Plzeňskými městskými dopravními podniky a.s.

	2018	2019	2020
Počet přepravních kontrolorů	18	16	18
Počet uložených přírážek v blokovém řízení	11 366	14 987	13 008
Počet uložených přírážek písemně sepsaných	33 820	32 233	30 272
Počet podaných žalob	5000	2500	2100
Počet podaných exekucí	3900	3800	2400

Tabulka 9 – Plzeň [Zdroj: autor s daty poskytnutými PMDP]

milionů Kč	2018	2019	2020
Náklady spojené s výkonem přepravní kontroly	11	12	13
Tržby za pohledávky celkem	20	23	20

Tabulka 10 – Plzeň [Zdroj: autor s daty poskytnutými PMDP]

3.7. Praha

Praha je největším a zároveň hlavním městem České republiky. Současně tvoří kraj Hlavní město Praha. Na jejím území žije 1 335 084 obyvatel. [21]

3.7.1. Městská hromadná doprava v Praze

Hromadná doprava na území Prahy a v jeho okolí je součástí Pražského integrovaného systému (PID). Největším provozovatelem městské hromadné dopravy v Praze je Dopravní podnik hlavního města Prahy. Na území Prahy provozuje 34 tramvajových, 141 autobusových linek a 1 trolejbusovou linku. Zároveň je také provozovatelem tří linek metra. [27]

3.7.2. Druhy jízdních dokladů

Pražská integrovaná doprava je rozdělena na pásma P, 0 a B, které tvoří území Prahy a 9 tarifních pásem nacházejících se ve Středočeském kraji. Dopravní podnik hlavního města Prahy provozuje městskou dopravu na území Prahy, a proto zde budu uvádět pouze jízdní doklady, které platí v pásmech P, 0 a B. Pásmo P zahrnuje všechny linky MHD a vzhledem ke svému rozsahu se počítá jako dvojitě pásmo. Pásma 0 a B jsou dojezdovými pásmy, ve kterých mají většinou na území Prahy konečnou stanici příměstské autobusové linky. [27]

Papírové jízdní doklady – v papírové podobě lze zakoupit jak jednotlivé jízdenky, tak i časové předplatní kupóny. V případě jednotlivých jízdenek má cestující na výběr z časové platnosti 30 minut, 90 minut, 24 hodin nebo 72 hodin. V případě dostatečné pásmové platnosti lze využít i ostatní jednotlivé jízdenky platné v ostatních 9 tarifních pásmech s delší časovou platností. Jednotlivé papírové jízdenky lze zakoupit v automatech na zastávkách, přímo ve vozidle při platbě bezkontaktní platební kartou, v určených pokladnách ČD nebo u smluvních prodejců. Na některých linkách lze zakoupit jízdní doklad přímo u řidiče. Papírovou jízdenku je vždy nutné po nástupu do vozidla nebo po vstupu do přepravního prostoru označit v označovači. Neoznačená jízdenka je neplatná. V papírové podobě lze rovněž zakoupit časové kupóny, a to v přenosné a nepřenosné podobě. [27]

Elektronické jízdní doklady – v elektronické podobě lze pořídit stejný sortiment jako v případě papírových jízdních dokladů. Jednotlivé jízdenky lze získat v podobě SMS jízdenky odesláním SMS zprávy v příslušném tvaru na telefonní číslo 902 06. Stejně jízdní doklady nabízí i mobilní aplikace PID lítačka. Jízdenku lze v aplikaci koupit dopředu a následně ji aktivovat před nástupem do vozidla. Aktivace jízdenky trvá minimálně 2 minuty a cestující nesmí před začátkem její platnosti nastoupit do vozidla. K přepravní kontrole slouží QR kód

zobrazený na obrazovce mobilního telefonu. Aplikace může sloužit zároveň jako nosič dlouhodobých jízdních kupónů. Uživatel do aplikace vloží své údaje, včetně fotografie. Jedná se tedy o nepřenositelné jízdní doklady. Nosičem časových kupónů může být také bezkontaktní čipová karta. Cestující může použít vlastní bezkontaktní platební kartu, kartu Lítačka nebo kartu Českých drah – In Karta. Jízdní doklady jsou na kartě uloženy na principu Account Based. Není je tedy nutné po zakoupení v pokladně, v e-shopu nebo aplikaci dále nijak validovat. K přepravní kontrole slouží zařízení pro čtení bezkontaktních karet párující identifikaci karty s údaji v příslušné databázi. [27]

3.7.3. Přepravní kontrola

Přepravní kontrola probíhá na většině linek formou namátkové kontroly. Na vybraných autobusových spojích, především v pásmech 0 a B s přesahem do pásem v regionu může probíhat přepravní kontrola kontrolou jízdních dokladů přímo u řidiče. V těchto případech je možný nástup do vozidla pouze předními dveřmi a cestující je povinen předložit jízdní doklad nebo si takový doklad zakoupit přímo u řidiče. [27]

Namátkovou kontrolu provádí osoba pověřená dopravcem vybavena kontrolním odznakem a průkazem dopravce. Přepravní kontrolor je rovněž vybaven zařízením pro čtení bezkontaktních čipových karet, zařízením pro čtení QR kódů a terminálem pro úhradu přírážky k jízdnému platební kartou. Pověřená osoba je také oprávněna během kontroly pořizovat zvukový nebo obrazový záznam komunikace s cestujícím. [27]



Obrázek 21 – Praha, odznak a průkaz [28]

V případě porušení Smluvních přepravních podmínek je pověřená osoba oprávněna udělit cestujícím přírážku k jízdnému v následující výši:

- Cestující bez platného jízdního dokladu, při uhrazení do 15 dní – 800 Kč
- Cestující bez platného jízdního dokladu, při zakoupení ročního kupónu – 400 Kč

- Cestující bez platného jízdního dokladu – 1500 Kč
- Cestující prokáže, že v době kontroly byl držitelem platného časového kupónu – 50 Kč
- Cestující bez platného jízdního dokladu pro přepravu spoluzavazadla při uhrazení do 15 dní – 100 Kč
- Cestující bez platného jízdního dokladu pro přepravu spoluzavazadla – 200 Kč
- Jiné porušení smluvních přepravní podmínek – 400 Kč

Cestující má možnost uloženou přírážku uhradit v doplňkové pokladně dopravního podniku nebo převodem na bankovní účet. [27]

V následující tabulce uvádím údaje spojené s přepravní kontrolou poskytnuté Dopravním podnikem hlavního města Prahy a.s. Dopravní podnik poskytl údaje o počtu přepravních kontrolorů a počet uložených přírážek v blokovém řízení a písemně sepsaných. Ostatní údaje podnik neeviduje nebo neposkytuje.

2018	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
Počet přepravních kontrolorů	151	151	148	142	141	138	138	135	132	128	129	138
Počet uložených přírážek v blokovém řízení	6 549	5 585	7 209	6 533	7 055	6 765	8 440	7 993	5 040	6 013	5 554	5 458
Počet uložených přírážek písemně sepsaných	16 617	15 438	16 812	15 658	14 849	13 562	12 221	10 683	9 405	10 488	11 401	7 532

2019	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
Počet přepravních kontrolorů	132	127	124	121	130	128	126	124	121	120	117	140
Počet uložených přírážek v blokovém řízení	7 007	6 250	6 946	8 630	8 023	8 061	9 140	10 051	8 513	8 584	7 452	9 039
Počet uložených přírážek písemně sepsaných	13 256	12 237	12 934	12 817	13 295	12 369	11 590	12 735	12 660	13 504	11 819	9 515

2020	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
Počet přepravních kontrolorů	137	137	136	135	145	140	138	135	133	133	129	152
Počet uložených přírážek v blokovém řízení	12 141	10 629	3 467	0	4 042	5 807	7 584	7 528	6 396	4 894	4 950	4 768
Počet uložených přírážek písemně sepsaných	15 252	13 680	5 037	0	9 104	13 671	14 558	13 046	14 275	12 177	11 332	9 498

Tabulka 11 – Praha [Zdroj: autor s daty poskytnutými DPP]

4. Analýza zjištěných poznatků

V následující kapitole uvedu srovnání jednotlivých hodnot obdržných od dopravních podniků. Vzhledem k tomu, že některé dopravní podniky neposkytují finanční data, ve srovnání nebudou uvedeny. Jedná se o porovnání, jakou část nákladů nebo výnosů generuje provádění přepravní kontroly. U kterých dopravních podniků dochází k pokrytí nákladů z výnosů z pohledávek. Městská hromadná doprava je z velké části, většinou nadpoloviční, financována z kompenzací na provoz a dotací na investiční činnosti podniku. Uvedu jak celkové tržby včetně kompenzací a dotací, tak pouze výnosy plynoucí z provozu MHD.

Dále se jedná o porovnání, jakou část z celkového počtu zaměstnanců tvoří pracovníci provádějící přepravní kontrolu. V tomto případě uvádím pouze ty pracovníky, jejichž pozice je opravdu pouze provádění přepravní kontroly. Tedy nepočítám například řidiče vozidel, kteří mohou provádět a v některých případech provádí přepravní kontrolu. S přihlédnutím k tomu, že skupina řidičů tvoří ve většině případů nejpočetnější skupinu zaměstnanců, došlo by k výraznému zkreslení dat.

Většina dat je převedena na procentuální ukazatele, které je možné lépe vzájemně porovnat. Jelikož uváděná města se liší rozlohou, počtem obyvatel i množstvím přepravních výkonů, samotné číselné porovnání by bylo nevyhovující.

Vzhledem k tomu, že několik z uvedených dopravních podniků neposkytl data po měsících, ale pouze v ročních úhrnech. Je i srovnání uvedeno pouze v jednotlivých letech, aby v porovnání bylo uvedeno co nejvíce měst. V případě počtu uložených přírážek, podaných žalob a exekucí se, u měst poskytující data po měsících, jedná o součet všech hodnot z jednotlivých měsíců. Stejně je tomu i u výnosů z pohledávek. Výnosy jsou uváděny vždy jako celkové za konkrétní rok. Započítány jsou tedy i výnosy ze zaplacených pohledávek, které vznikly v předchozích letech. Jedná-li se o počet přepravních kontrolorů u měst, které uvedly rozdílné hodnoty v jednotlivých měsících každého roku, pro analýzu a srovnání s ostatními městy uvádím hodnotu platnou pro poslední měsíc každého roku.

U tabulek uvedených v předchozí kapitole u každého dopravního systému se také nachází nezvykle nízké, nebo nulové hodnoty. V roce 2020 byl provoz ovlivněn pandemií a některé provozy v rámci bezpečnostních opatření na jaře 2020 ustoupily od provádění přepravní kontroly. V některých případech je tedy v roce 2020 viditelný pokles výnosů z pohledávek a počtu přepravních kontrolorů. Ve většině ovšem pandemie neměla, především na počet zaměstnanců, větší vliv.

Všechny údaje mi buď poskytly oslovené dopravní podniky a jsou rovněž uvedeny v předchozí kapitole nebo jsou dostupné ve výročních zprávách dostupných na webových stránkách.

4.1. Zaměstnanci přepravní kontroly

Jak jsem uvedla již ve třetí kapitole, v městských dopravních systémech v České republice je nejčastějším způsobem přepravní kontroly namátková kontrola. K provedení tohoto způsobu kontroly je zapotřebí speciálních pracovníků, kteří provádějí kontrolu jízdních dokladů. V následujících grafech je uvedeno procentuální zastoupení pracovníků ku celkovému počtu zaměstnanců daného dopravního podniku v jednotlivých letech 2018, 2019 a 2020. Dále je uveden průměrný počet uložených přírážek jednotlivými přepravními kontrolory.

4.1.1. Zastoupení pracovníků přepravní kontroly v celkovém počtu zaměstnanců

V následujících tabulkách jsou uvedeny celkové počty zaměstnanců všech dopravních podniků. Data pochází ze zveřejněných výročních zpráv dostupných z internetových stránek. Dále je pro srovnání uveden počet zaměstnanců, kteří provádí přepravní kontrolu, tyto údaje mi poskytly samotné dopravní podniky. Některé z oslovených podniků, poskytly i měsíční vývoj zaměstnanců přepravní kontroly. Vzhledem k tomu, že tento druh údajů neposkytly všechny podniky, uvádím pouze jeden údaj. Tyto údaje uvádím, abych ukázala, jakou část zaměstnanců tvoří pracovníci přepravní kontroly, zda se jedná o početnou skupinu a srovnání mezi jednotlivými podniky. Zda se procentuální zastoupení výrazně liší napříč městy.

	2018	
	Celkový počet zaměstnanců	Počet přepravních kontrolorů
Brno	2606	42
České Budějovice	429	13
Olomouc	450	10
Ostrava	2001	38
Pardubice	404	5
Plzeň	854	18
Praha	10 984	138

Tabulka 12 – zaměstnanci 2018 [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]

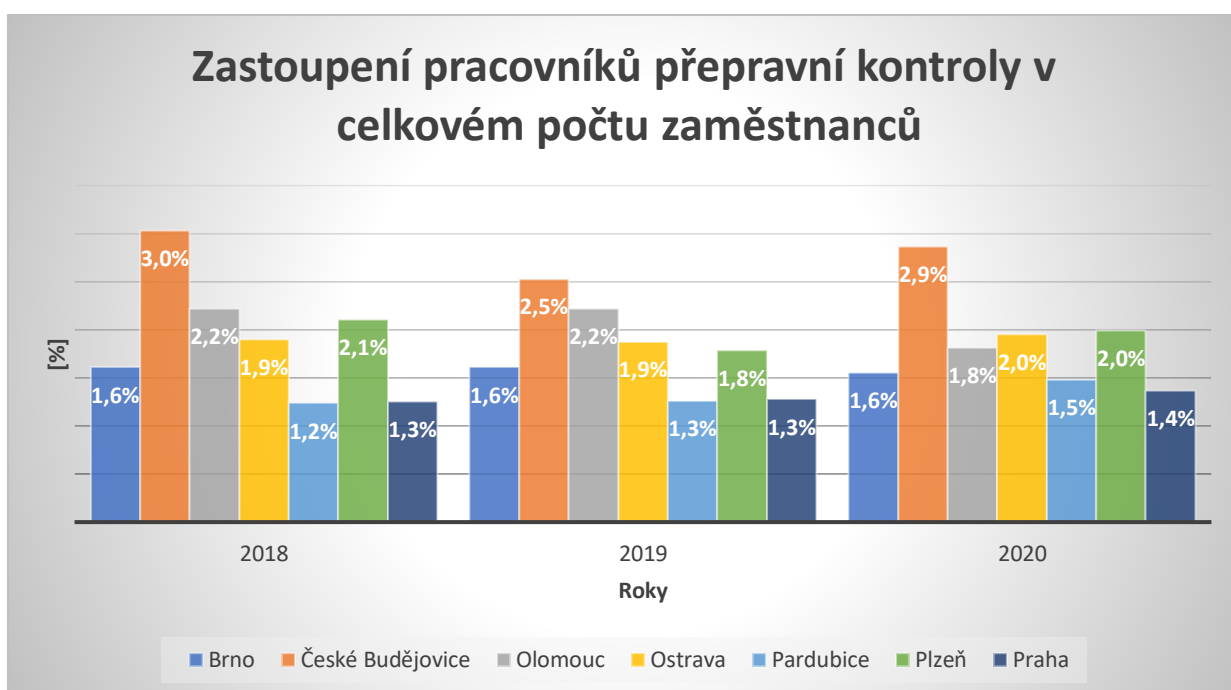
	2019	
	Celkový počet zaměstnanců	Počet přepravních kontrolorů
Brno	2608	42
České Budějovice	435	11
Olomouc	451	10
Ostrava	2028	38
Pardubice	396	5
Plzeň	896	16
Praha	10 949	140

Tabulka 13 – zaměstnanci 2019 [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]

	2020	
	Celkový počet zaměstnanců	Počet přepravních kontrolorů
Brno	2579	40
České Budějovice	419	12
Olomouc	441	8
Ostrava	2048	40
Pardubice	405	6
Plzeň	904	18
Praha	11 112	152

Tabulka 14 – zaměstnanci 2020 [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]

Data z uvedených tabulek jsem z důvodu srovnatelnosti převedla na procentuální poměr a výsledek uvádím v následujícím grafu. Procenta představují, jakou část z celkového počtu zaměstnanců tvoří pracovníci přepravní kontroly. Uveden je vývoj v letech 2018–2020.



Graf 1 – Zastoupení pracovníků přepravní kontroly v

celkovém počtu zaměstnanců [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]

Z grafu lze vidět, že všeobecně zaměstnanci provádějící přepravní kontrolu tvoří jen malou část celkového počtu zaměstnanců dopravních podniků. Nejnižší zastoupení pracovníků přepravní kontroly, 1,2 % v roce 2018, mají Pardubice, kde mají i ze všech podniků nejméně přepravních kontrolorů. Naopak největší zastoupení přepravních kontrolorů má Dopravní podnik města České Budějovice. I v tomto případě ovšem tvoří tito pracovníci pouze 3 % z celkového počtu zaměstnanců. Lze také vidět, že hodnoty se napříč lety nijak výrazně nemění.

Co se tedy týče pracovníků provádějících přepravní kontrolu, tvoří spíše zanedbatelnou část personálu potřebného pro provoz. Dle dat uvedených ve výročních zprávách tvoří 40–60 % všech zaměstnanců řidiči vozidel.

4.1.2. Průměrný počet uložených přírážek

Celkový počet přírážek jako takový je poměrně těžké srovnávat mezi jednotlivými podniky. Vzhledem k jejich rozdílnému rozsahu, počtu zaměstnanců, ale i cestujících a všeobecně rozsahu přepravních výkonů. Srovnatelným ukazatelem je výkonnost jednotlivých přepravních kontrolorů. Zde uvádím pro porovnání, kolik průměrně udělí přírážek jeden přepravní kontrolor za rok a kolik za měsíc. Pochopitelně všichni kontroloři nepracují v průběhu celého roku, pro porovnání ovšem uvádím pouze prostý roční a měsíční průměr, zahrnující všechny kontroly rovnoměrně.

V následujících tabulkách je počet přepravních kontrolorů a počet uložených přírážek v jednotlivých letech. Do celkového počtu uložených přírážek jsou započítány přírážky uložené v blokovém řízení, přírážky sepsané písemně, podané žaloby a exekuce. V případě Prahy a Pardubic, které údaje o podaných žalobách a exekucích nepodaly, jsou uvedeny pouze zbývající počty. To ovlivňuje výsledný průměr.

2018	počet přepravní kontrolorů	uložené přírážky
Brno	42	67428
České Budějovice	13	22895
Olomouc	10	11240
Ostrava	38	69461
Pardubice	5	6710
Plzeň	18	54086
Praha	138	232860

Tabulka 15 – přírážky 2018 [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]

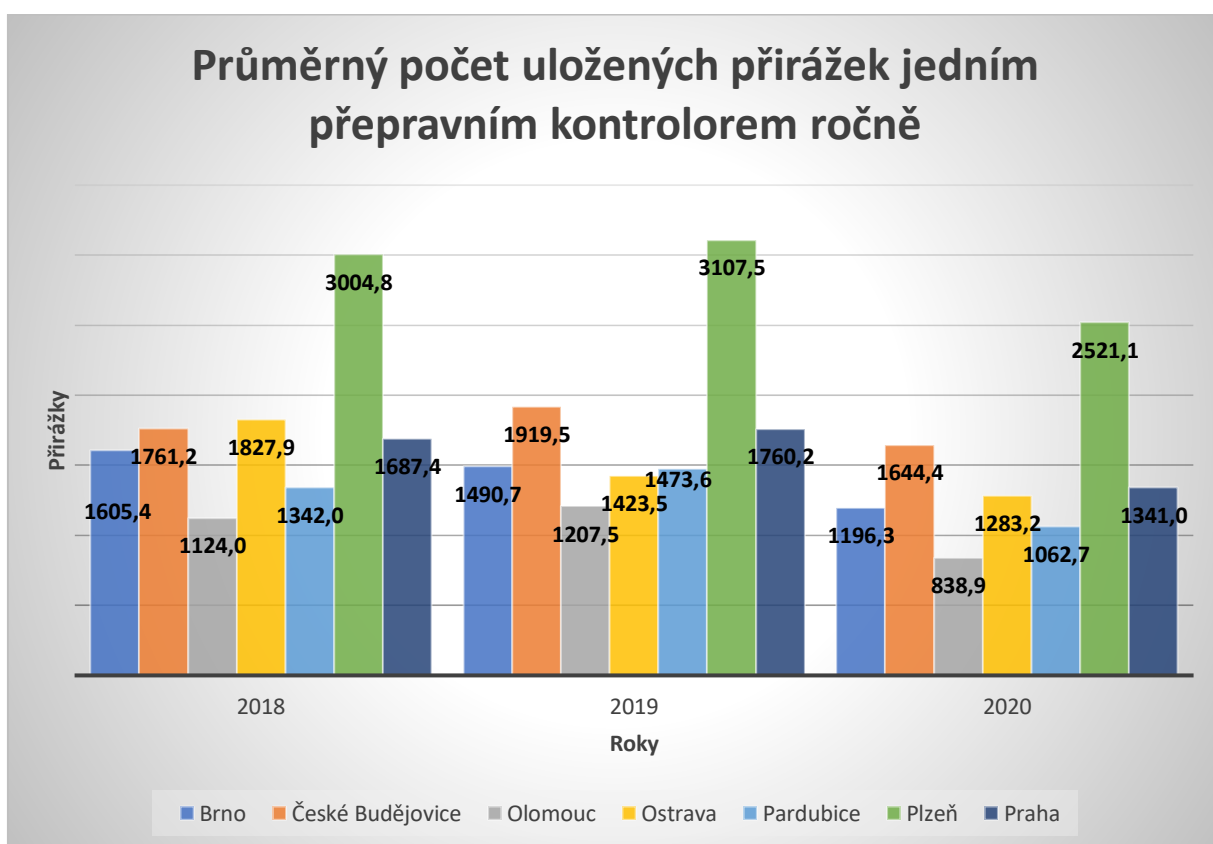
2019	počet přepravní kontrolorů	uložené přírážky
Brno	42	62608
České Budějovice	11	21115
Olomouc	10	12075
Ostrava	38	54093
Pardubice	5	7368
Plzeň	16	49720
Praha	140	246427

Tabulka 16 – přírážky 2019 [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]

2020	počet přepravních kontrolorů	uložené přírážky
Brno	40	47850
České Budějovice	12	19733
Olomouc	8	6711
Ostrava	40	51329
Pardubice	6	6376
Plzeň	18	45380
Praha	152	203836

Tabulka 17 – přírážky 2020 [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]

Grafy zobrazují porovnání v průměrném počtu udělených přírážek v jednotlivých městech v letech 2018–2020.

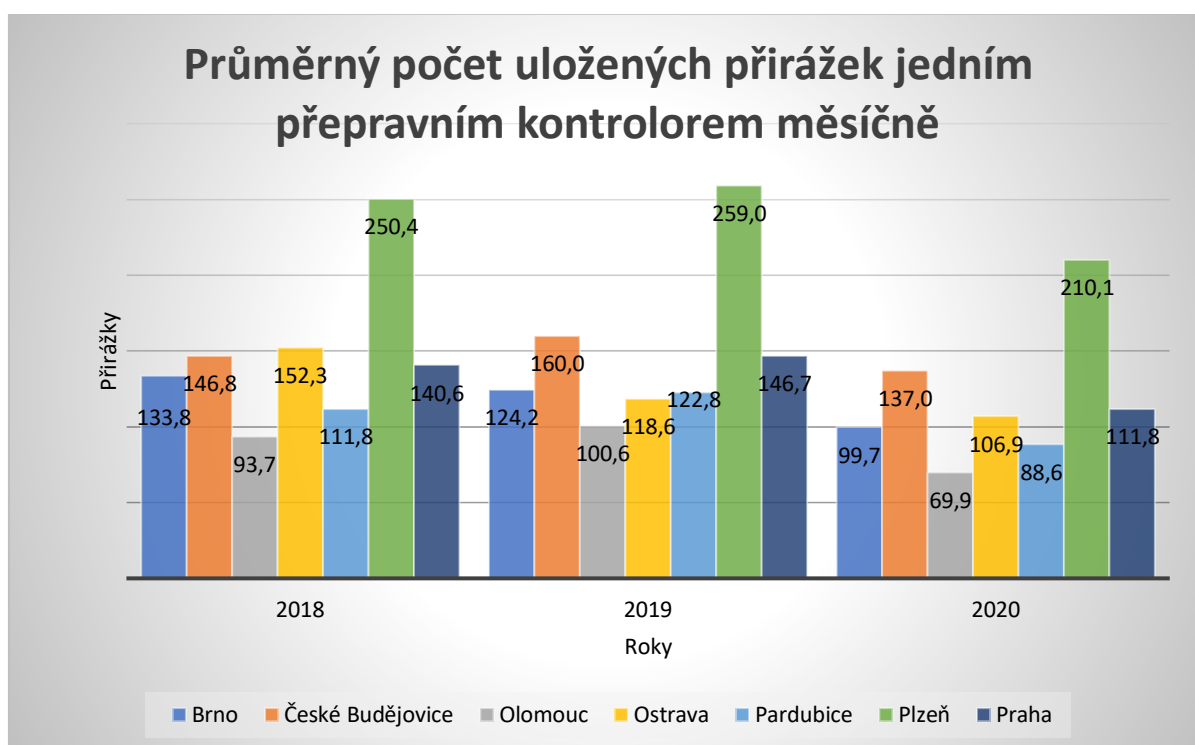


Graf 2 – Průměrný počet uložených přírážek jedním přepravním kontrolorem ročně [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]

Na grafu lze vidět, že průměrně nejvíce přírážek ve všech letech udělí přepravní kontrolor v Plzni. Oproti kontrole v Olomouci uloží průměrně přepravní kontrolor téměř trojnásobný počet přírážek. Nelze přesně určit čím je způsoben, tak výrazný rozdíl. Lze odhadnout, že to může být způsobeno výkonem samotného kontrolora nebo také nepřehledností tarifu a tím způsobené časté přestupky i cestujícími, kteří si sice jízdní doklad zakoupili, ale například s nevhodnou pásmovou platností. Hodnoty v ostatních městech jsou podobné. Průměrně napříč všemi městy uložil přepravní kontrolor **1765** přírážek v roce 2018, **1769** přírážek v roce

2019 a **1413** přírážek v roce 2020. Hodnoty za rok 2020 byly ovlivněny omezeními v souvislosti s pandemií.

Následující graf zobrazuje průměrný počet uložených přírážek měsíčně. Z těchto údajů jsou patrné stejné výsledky jako roční průměry. Uvádím je zde především pro další možnost porovnání a lepší představitelnost množství přírážek za měsíc spíše než za rok. Dle získaných dat uložili přepravní kontroloři měsíčně průměrně **147** přírážek v roce 2018, **148** přírážek v roce 2019 a pouze **117** přírážek v roce 2020. Z těchto dat tedy vyplývá, že Plzeň převyšuje průměr téměř dvojnásobně, a naopak Olomouc je výrazně pod průměrem.



Graf 3 – Průměrný počet uložených přírážek jedním přepravním kontrolorem měsíčně [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]

4.2. Finanční ukazatele

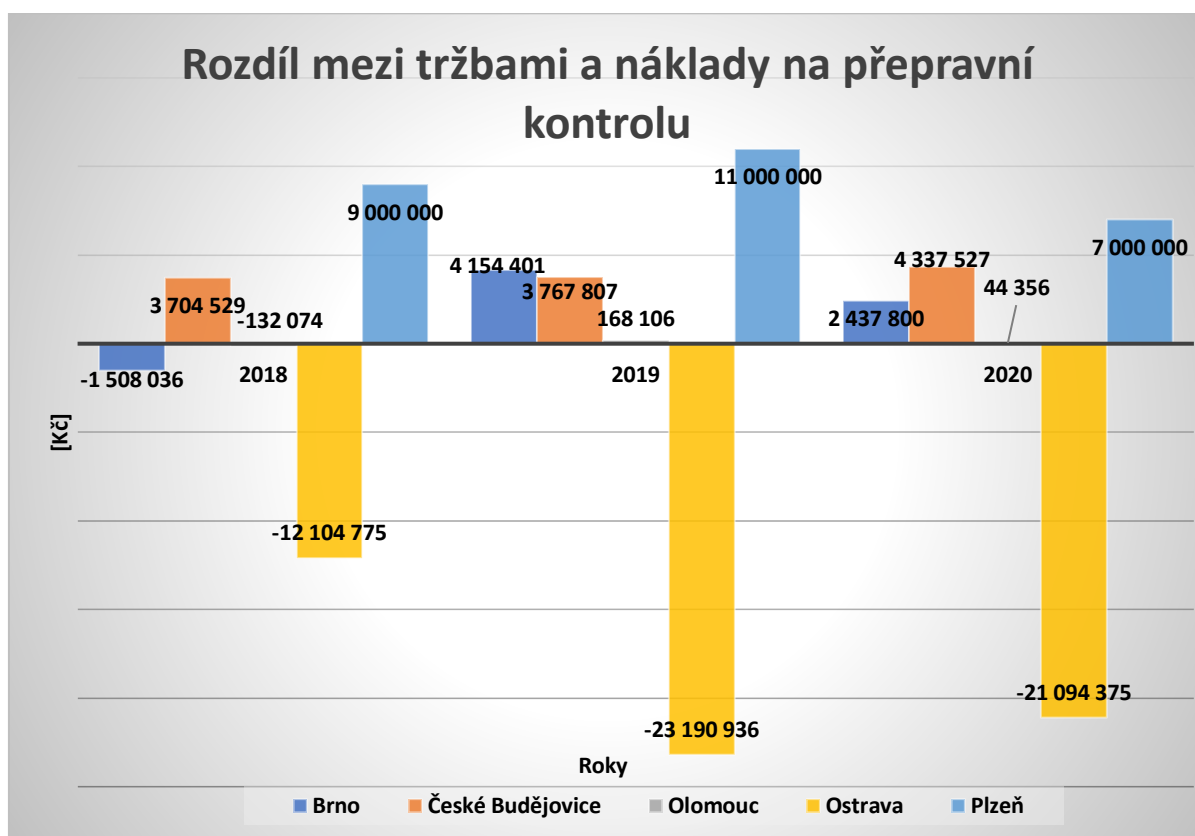
Ve srovnáních v této kapitole se nachází pouze ta města, která mi poskytla všechny finanční údaje – tedy náklady na provádění přepravní kontroly a výnosy plynoucí z pohledávek. Ostatní data pochází z výročních zpráv jednotlivých dopravních podniků za roky 2018–2020, které jsou dostupné online na internetových stránkách. V případě Dopravního podniku města Brno zatím nebyla zveřejněna výroční zpráva za rok 2020, a tak některá data chybí. Přesto je ovšem Brno zahrnuto, pouze chybí dva údaje v grafech obsahující celkové náklady na provoz MHD.

Data o nákladech na provádění finanční kontroly v Českých Budějovicích jsou oproti datům z ostatních podniků výrazně nižší. Nepodařilo se mi zjistit, zda se jedná o chybu, měsíční

průměr, nebo jsou za náklady považovány pouze náklady na samotný výkon kontroly, ale již nejsou započítány platy zaměstnanců. Přesto s těmito daty ve srovnání pracuji.

4.2.1. Rozdíl mezi příjmy a náklady na přepravní kontrolu

Nejpodstatnějším finančním hlediskem v rámci přepravní kontroly je, zda se příjmy alespoň rovnají nákladům. Vzhledem k tomu, že kontrola jízdních dokladů není nástrojem zisku, ale především motivací k zakoupení jízdních dokladů, není cílem mít, co nejvyšší výnosy. Ideálním případem je, když poplatky za přírážky generují malý zisk. Ovšem i pokud jsou náklady vyšší než výnosy, nemusí to nutně znamenat, že je výkon přepravní kontroly zbytečný a jeho provádění je nevýhodné. Provádění přepravní kontroly je samo o sobě investicí. Jedná se o snahu zvýšit nákup jednotlivých jízdních dokladů, případně motivací k zakoupení dlouhodobých kupónů. Pokud přepravní kontrola samotná generuje náklady, ale dlouhodobě snižuje podíl černých pasažérů, nepřímo tak přispívá do výnosů podniku, které jsou z části tvořeny právě příjmem peněz z jízdních dokladů.



Graf 4 – Rozdíl mezi tržbami a náklady na přepravní kontrolu [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]

Z grafu lze vidět, že v případě Olomouce pokrývají příjmy téměř přesně náklady. V případě Brna a Českých Budějovic jsou rozdíly mezi výnosy a náklady stále poměrně malé, především

v měřítku k celkovým nákladům na provoz MHD. Naopak výrazný rozdíl generuje Ostrava a Plzeň. Zatímco v případě Plzně výnosy výrazně převyšují náklady, u Ostravy je to přesně naopak. V Plzni jsou vyšší výnosy pravděpodobně způsobeny velkým počtem přepravních kontrol a uložených přírážek, při relativně nízkém počtu přepravních kontrolorů, jak bylo vidět na předchozích grafech. V Ostravě provádění přepravní kontroly v průměru tří let generovalo ztrátu 18 796 695 Kč. Takto výrazný rozdíl může být způsoben větším počtem osob provádějících přepravní kontrolu společně se zaměstnáváním pracovníků asistence prevence kriminality. Ti samotní přírážky neukládají, ale jsou položkou v nákladech na přepravní kontrolu.

V následujících tabulkách jsou uvedeny všechny finanční ukazatele související s přepravní kontrolou, které mi poskytly dopravní podniky a také celkové náklady a výnosy, které jsou dostupné z výročních zpráv. Jak jsem zmínila v úvodu této kapitoly v roce 2020 jsou nedostupné celkové náklady v Brně. Vzhledem k nedostupnosti výroční zprávy z roku 2020. Tržby plynoucí z provozu MHD jsou dostupné ve výroční zprávě Sdružení dopravních podniků ČR dostupné z [29].

Také jsou v předchozích tabulkách uvedena data z Českých Budějovic, která jsou zřejmě neúplná a je tedy výrazný rozdíl mezi těmito daty a daty z ostatních dopravních podniků.

Kč	2018				
	celkové výnosy	celkové náklady	tržby z MHD	náklady na přepravní kontrolu	výnosy z pohledávek
Brno	3 646 502 000	3 116 156 000	986 456 000	23 441 128	21 933 092
České Budějovice	491 503 000	478 360 000	120 895 000	259 415	3 963 944
Olomouc	492 311 000	501 508 000	147 346 000	5 757 000	5 624 926
Ostrava	1 951 214 000	1 860 493 000	428 625 000	34 133 207	22 028 432
Plzeň	1 491 840 000	1 378 686 000	293 058 000	11 000 000	20 000 000

Tabulka 18 – finance 2018 [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]

Kč	2019				
	celkové výnosy	celkové náklady	tržby z MHD	náklady na přepravní kontrolu	výnosy z pohledávek
Brno	3 324 316 437,81	3 225 878 812	973 165 000	23091823	27 246 224
České Budějovice	496 244 000	486 033 000	117 872 000	438 096	4 205 902
Olomouc	535 759 000	546 673 000	152 260 000	6 781 000	6 949 106
Ostrava	2 068 813 000	2 019 158 000	441 102 000	46 261 746	23 070 810
Plzeň	1 616 336 000	1 482 889 000	303 238 000	12 000 000	23 000 000

Tabulka 19 – finance 2019 [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]

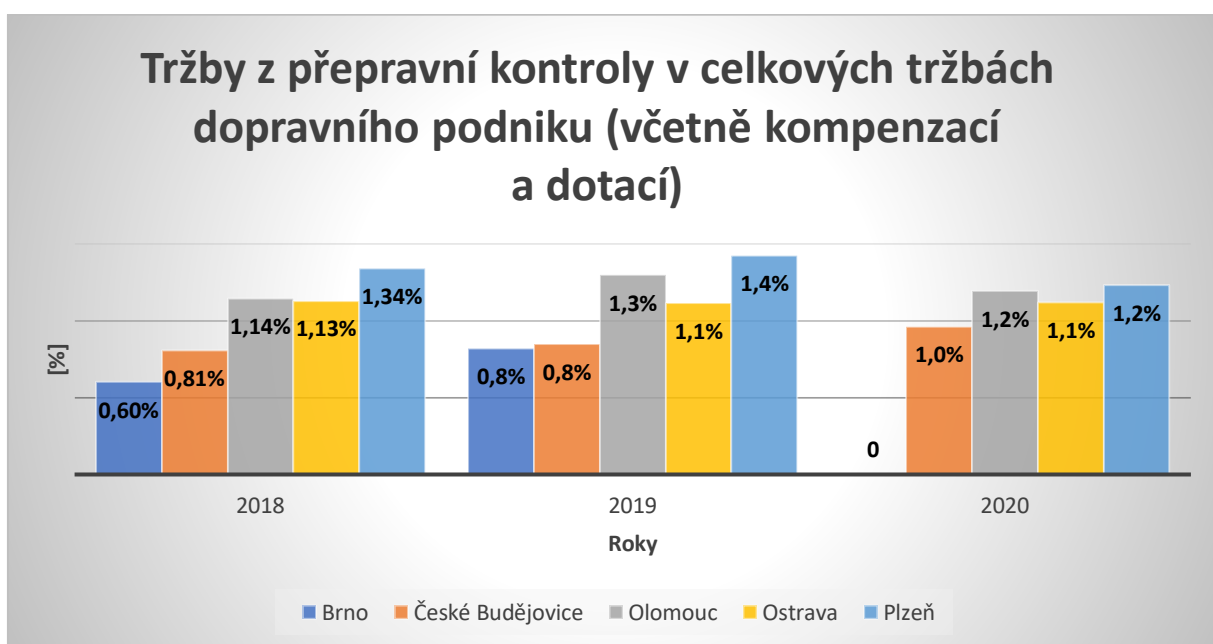
KČ	2020				
	celkové výnosy	celkové náklady	tržby z MHD	náklady na přepravní kontrolu	výnosy z pohledávek
Brno	nedostupné	nedostupné	816 256 000	19495292	21 933 092
České Budějovice	476 037 000	474 368 000	89 146 000	245 425	4 582 952
Olomouc	463 869 000	473 911 000	110 129 000	5 489 000	5 533 356
Ostrava	2 090 350 000	2 180 603 000	345 857 000	44 536 178	23 441 803
Plzeň	1 625 329 000	1 499 747 000	258 672 000	13 000 000	20 000 000

Tabulka 20 – finance 2020 [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]

4.2.2. Výnosy z přepravní kontroly a celkové výnosy

K pochopení celkového významu výnosů, které generují přírážky a pohledávky, které vznikly v souvislosti s přepravní kontrolou je nutné uvést jakou část z celkových výnosů tvoří. V případě městské hromadné dopravy je důležité rozlišovat dva druhy celkových výnosů. Prvním jsou celkové náklady generované samotným provozem MHD. Druhým jsou celkové výnosy, do kterých jsou započítány i obdržené kompenzace a dotace. Vzhledem k tomu, že všeobecně městská hromadná doprava je veřejnou službou a je provozována za účelem užítku pro veřejnost a ne zisku, pokrývají kompenzace náklady na jeho provoz.

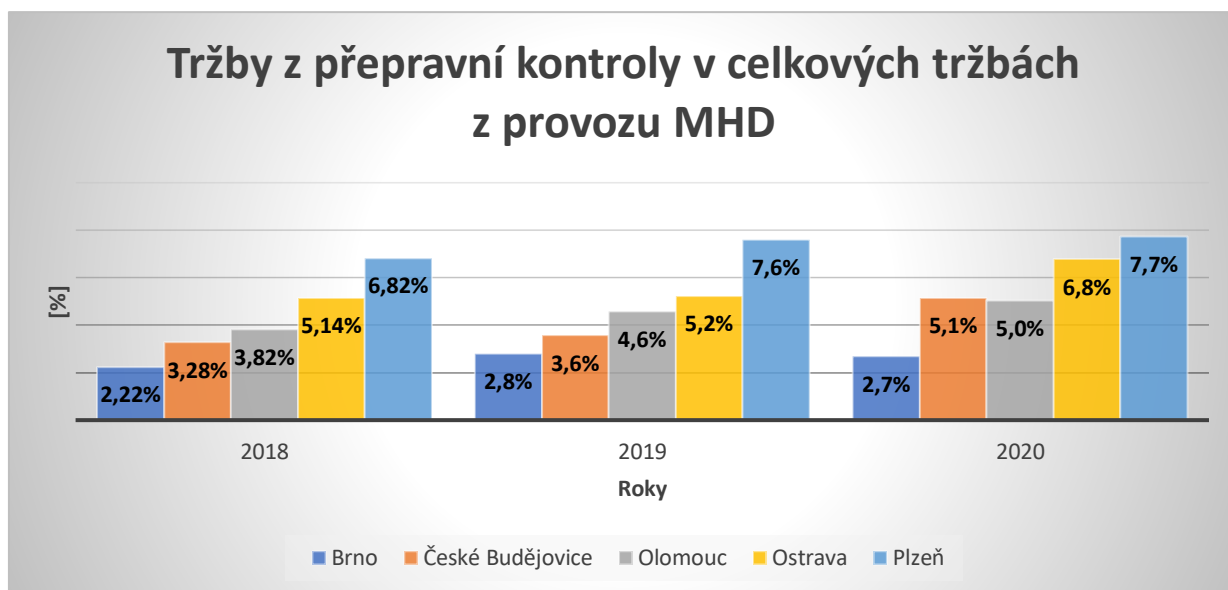
V následujících grafech je uvedeno procentuální zastoupení výnosů, které vygenerovala přepravní kontrola na celkových výnosech. V prvním grafu je uvedeno procentuální zastoupení v celkových nákladech včetně kompenzací. V druhém grafu je procentuální podíl počítán z tržeb plynoucích z provozu MHD.



Graf 5 – Tržby z přepravní kontroly v celkových tržbách dopravního podniku (včetně kompenzací a dotací) [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]

Na zobrazeném grafu je vidět, že výnosy z přepravní kontroly tvoří ve všech případech jen velmi zanedbatelnou část celkových výnosů. Jak jsem uváděla v předchozí kapitole, provádění přepravní kontroly nemá za účel generovat zisk. Proto je pochopitelné, že z celkového zisku tvoří jen velmi malé procento. Průměrně za všechny roky tvoří 1 %. U Brna je v roce 2020 nula z důvodu nedostupnosti údajů.

Na následujícím grafu je zobrazeno, jakou část příjmů tvoří příjmy plynoucí z přepravní kontroly v případě, že bereme v úvahu pouze tržby z provozu MHD.

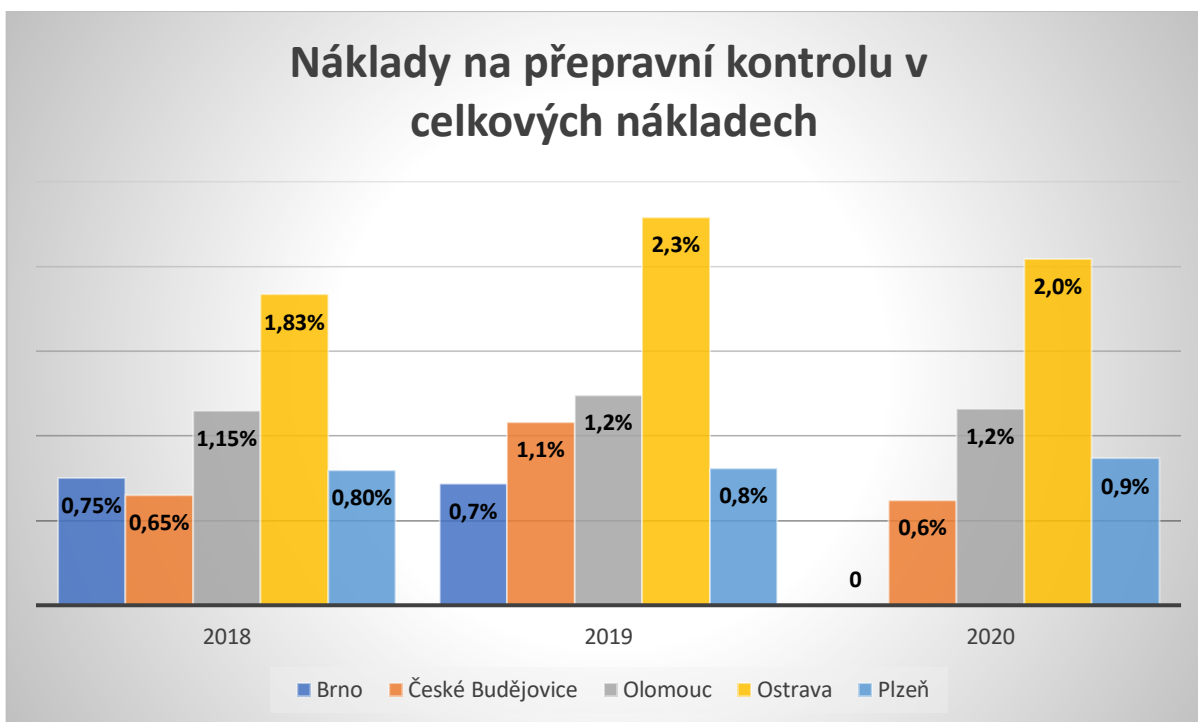


Graf 6 – Tržby z přepravní kontroly v celkových tržbách z provozu MHD [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]

Je znatelné, že v případě výnosů bez započtení kompenzací je zastoupení tržeb plynoucích z provádění přepravní kontroly vyšší. Průměrně tvoří z výnosů **4,8 %**. Vyšší jsou v Plzni, to je způsobeno především samotnými vysokými výnosy z přepravní kontroly, vzhledem k vysokému počtu uložených přírážek. O něco nad průměrem jsou také v Ostravě. Z předchozí kapitoly je ovšem patrné, že přepravní kontrola v Ostravě není nástrojem zisku, vzhledem k tomu, že náklady výrazně převyšují výnosy.

4.2.3. Náklady na přepravní kontrolu a celkové náklady

Vedle výnosů jsou rovněž podstatným ukazatelem náklady. U celkových nákladů je problematické, že podniky většinou nezveřejňují, jaká část nákladů je tvořena čistě provozem MHD. V celkových nákladech, které uvádím výše, a které jsou použity v následujících grafech, jsou uvedeny náklady včetně investiční činnosti podniku. Ta tvoří významnou část nákladů a výsledky proto ovlivní. I přesto je zajímavým ukazatelem, jak výraznou položku v celkových nákladech je přepravní kontrola.



Graf 7 – náklady na přepravní kontrolu v celkových nákladech [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]

V tomto grafu je uvedeno, jaké procento tvoří náklady na provádění přepravní kontroly v celkových nákladech dopravních podniků v jednotlivých letech. Ještě zdatelněji než u výnosů, lze vidět, že náklady na přepravní kontrolu jsou ve srovnání s ostatními náklady velmi zanedbatelnou položkou. Průměrně tvoří 1,2 % nákladů, přičemž průměr výrazně zvedá Ostrava. Bez té tvoří průměr pouze 0,9 %. Již jsem uváděla, že zvýšené náklady na přepravní kontrolu v Ostravě pravděpodobně tvoří velký počet zaměstnanců, včetně asistentů prevence kriminality, kteří neukládají přírážky a negenerují zisk. U ostatních podniků jsou náklady na provádění přepravní kontroly v porovnání s celkovými náklady srovnatelné. U Českých Budějovic jsem obdrženu hodnotu považovala za měsíční náklady na přepravní kontrolu, z tohoto důvodu je v grafu použita dvanáctinásobná hodnota, pro menší zkraslení průměru a lepší zhodnocení dat. Chybí data za rok 2020 z Dopravního podniku města Brna.

Po celkovém srovnání dat všech dopravních podniků lze říct, že povaha dopadu přepravní kontroly na finanční a personální stránku podniků je spíše mírného charakteru. Přesto, že uvedená města mají výrazně rozdílné rozlohy, počet obyvatel, rozsah sítě a rozsah přepravních výkonů v celkovém procentuálním a poměrovém srovnání se výrazně neliší. Kromě Plzně a Ostravy, které mírně vybočují z již uvedených důvodů, generují dopravní podniky srovnatelné hodnoty. Všeobecně přistupují provozovatelé městské hromadné dopravy v České republice k přepravní kontrole obdobně.

5. Doporučení pro další výzkum

Téma přepravní kontroly je všeobecně velice široké a obsáhlé. V rámci této práce se mi podařilo zpracovat pouze nejběžnější systémy přepravní kontroly v České republice. Při bližší spolupráci s podniky by navíc celková analýza mohla být rozsáhlejší, včetně výsledků umožňující potenciální pozitivní dopad na stav přepravní kontroly v oslovených městech. Při spojení hlubších poznatků a zkušeností z různých míst v ČR by mohl být výzkum optimálního systému přepravní kontroly, včetně nevhodnějšího chování případných kontrolorů. Dále také vyhodnocení, zda je vzhledem k odlišné povaze každé skupiny lidí, všeobecně účinnější možností přepravní kontrola ve formě pozitivní motivace k zakoupení jízdenky, nebo ve formě představující pro černého pasažéra trest.

Pokud bychom nahlédli za hranice této země, dostalo by se nám nespočet dalších možností a podob, jakým způsobem provádějí přepravní kontrolu v ostatních částech světa. Velmi zajímavé poznatky by například mohlo přinést srovnání systémů městské hromadné dopravy v rozvojových zemích a tamější podoby přepravní kontroly oproti systémům vyskytujících se v nejvyspělejších státech světa. Zde se jedná především o porovnání mentalit daných oblastí, ale i rozdíl daný zaměřením přepravní kontroly a obecně prodeje jízdních dokladů čistě formou osobního kontaktu a na druhé straně čistě za pomoci inteligentních technologií.

Samostatným tématem je obecná potřeba samotné přepravní kontroly. Zde se nabízí kontroverzní téma městské hromadné dopravy zdarma, které se v dnešní době uplatňuje v některých především menších oblastech. V tomto případě odpadá velká část nákladů na technologie umožňující prodej všech podob jízdních dokladů a také náklady na samotnou přepravní kontrolu. V tomto případě je ovšem předmětem rozsáhlého výzkumu, jakým způsobem by mělo být MHD zdarma aplikováno a jaký dopad by tato možnost měla nejen na finanční stránku věci, ale také na stránku zajištění bezpečnosti, kterou osoba pověřená přepravní kontrolou může představovat, a která se nachází i u čistě automatických systémů přepravní kontroly.

Všeobecně lze říci, že téma přepravní kontroly poskytuje prostor pro další výzkum včetně možného provázání s ostatními souvisejícími částmi přepravních systémů a má jistě smysl v tomto tématu pokračovat. Podrobnější výzkum by pomohl lépe stanovit význam systémů přepravní kontroly v moderních odbavovacích systémech a vytvořit kritéria pro hodnocení jejich efektivnosti a užitku. Případně by mohl vést výzkum k lepšímu přehledu o počtu černých pasažérů, nalezení nejúčinnějších způsobů přepravní kontroly nebo zhodnocení nejvyšší výhodnosti MHD zdarma.

6. Závěr

Cílem práce bylo nastínit charakter systémů přepravní kontroly v České republice. V úvodu byly definovány základní pojmy související se samotnou přepravní kontrolou, které upravuje česká legislativa a zobrazení jednotlivých souhrnných prvků, které musí být při provádění přepravní kontroly dodrženy. Vzhledem k převaze namátkové kontroly jako způsobu přepravní kontroly v České republice, bylo nutné definovat pojem osoby pověřené dopravcem a její práva a povinnosti. Stejně tak byla definována práva a povinnosti cestujících při uzavření přepravní smlouvy, včetně popisu podmínek uzavření takové smlouvy. Hlavním zdrojem Informací byly Zákon č.266/1994 Sb. o drahách, Zákon č.111/1994 Sb. o silniční dopravě a Vyhláška č.175/2000 Sb. – Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.

Dále jsou definovány druhy jízdních dokladů, které jsou nejčastěji používány v České republice, jelikož právě podoba zakoupeného dokladu významně ovlivňuje samotnou podobu přepravní kontroly a také konkrétní technologie, které musí mít osoba provádějící přepravní kontrolu k dispozici. Stejně tak jsou v práci představeny základní způsoby provádění přepravní kontroly rozdělené podle místa, na kterém k ní dochází. V této části se nachází také můj pohled na výhody a nevýhody, které jednotlivé způsoby přinášejí.

Druhá kapitola bakalářské práce se zaměřuje na historický vývoj přepravní kontroly na území Prahy s přesahem do vývoje celkového odbavovacího systému a vývoje podoby jízdních dokladů. Tato kapitola se zabývá podobou přepravní kontroly v různých dopravních prostředcích, které byly postupně zaváděny v Praze. Historický vývoj zobrazuje potřebu přepravní kontroly již od začátku samotné hromadné přepravy osob a ukazuje složitost odbavování cestujících při jejich zvyšujícím se počtu. Kapitola zároveň zaznamenává postupný vznik přestupního tarifu, který byl v historii předmětem mnoha změn a několikrát měl významný dopad na podobu přepravní kontroly v Praze.

Třetí kapitolu tvoří charakteristika přepravní kontroly v několika krajských městech České republiky. Součástí tohoto popisu je také celková charakteristika systému městské hromadné dopravy pro lepší zobrazení prostředí, ve kterém daný systém přepravní kontroly figuruje. Samotná podoba kontroly je rovněž propojena s konkrétními druhy jízdních dokladů, které je možné v MHD v daném městě využít. Jejich podoba ovlivňuje technologie potřebné osobami provádějící přepravní kontrolu. Zmíněny jsou jak papírové, tak elektronické jízdní doklady, jejichž různá podoba byla definována v první kapitole. Ke každému městu jsou v tabulce zobrazena data k přepravní kontrole, která mi poskytly oslovené dopravní podniky.

Předmětem čtvrté kapitoly je analýza obdržných dat, a především jejich vzájemné porovnání. Tato kapitola je zaměřena na porovnání jednotlivých systémů pomoci procentuálních a poměrových veličin, jejichž výsledky nevypovídají pouze o rozdílné rozloze města a rozsahu přepravních výkonů, ale rovněž zobrazují srovnatelné porovnání mezi městy. Analýza se zaměřuje na procentuální zastoupení osob zaměstnaných za účelem provádění přepravní kontroly v celkovém počtu zaměstnanců, dále průměrný počet uložených přírážek jedním přepravním kontrolorem za rok a za měsíc. V poslední části čtvrté kapitoly je zobrazen pohled a srovnání finanční stránky přepravní kontroly. Předmětem finanční analýzy byl především rozdíl mezi tržbami a náklady vynaloženými na provádění kontroly. Dále je náhled na procentuální zastoupení tržeb plynoucích z přepravní kontroly v celkových tržbách podniku a nákladů na přepravní kontrolu v celkových nákladech dopravního podniku.

V rámci analýzy lze vyvodit závěr, že přepravní kontrola představuje pouze minimální finanční a personální zátěž dopravního podniku, především při porovnání s ostatními nutnými položkami jeho provozu. Převažuje také spíše schopnost přepravní kontroly pokrýt svou činností vlastní náklady. Z toho lze usoudit, že přepravní kontrola je z finančního hlediska spíše neutrální položkou, která není pro dopravní podnik zátěží ani negeneruje významný zisk. Její podstata a její účinnější podoby by se daly lépe prozkoumat podrobnějším výzkumem.

7. Použité zdroje

- [1] Odbavovací systémy | Mikroelektronika spol. s r.o. [online]. Copyright © 2021, [cit. 14.07.2021]. Dostupné z: <http://www.mikroelektronika.com/odbavovací-systemy>
- [2] Zákon č.266/1994 Sb., o drahách. 1994.
- [3] Zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě. 1994.
- [4] Vyhláška č.175/2000 Sb., Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. 2000.
- [5] SPIRIT, Michal. Základy práva pro neprávnický. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2004. Vysokoškolské učebnice (Aleš Čeněk). ISBN 80–86898–03–2.
- [6] Co je 1D kód | LIFTEC CZ a.s. [online]. Copyright © 2021 [cit. 14.07.2021]. Dostupné z: <https://www.liftec.cz/slovník/1d-kod/>
- [7] Co je 2D kód | LIFTEC CZ a.s. [online]. Copyright © 2021 [cit. 14.07.2021]. Dostupné z: <https://www.liftec.cz/slovník/2d-kod/>
- [8] SMS jízdenky | T-Mobile.cz. [online]. Copyright © 2004 [cit. 14.07.2021]. Dostupné z: <https://www.t-mobile.cz/sms-jizdenky>
- [9] JUŘÍK, Pavel. Encyklopedie platebních karet: historie, současnost a budoucnost peněz a platebních karet. Praha: Grada, 2003. ISBN 80–247–0685–7.
- [10] What is Account Based Ticketing? | Masabi. [online]. Copyright © 2016 [cit. 14.07.2021]. Dostupné z: <https://blog.masabi.com/blog/what-is-account-based-ticketing>
- [11] Turnikety na mince byly od vstupu do pražského metra demontovány před čtyřiceti lety | Pražský patriot [online]. Copyright © 2012 [cit. 14.07.2021]. Dostupné z: <https://www.prazskypatriot.cz/turnikety-na-mince-byly-od-vstupu-do-prazskeho-metra-demontovany-pred-ctyriaticeti-lety/>
- [12] Konec mincovních turniketů v pražském metru | ČT24 — Česká televize. [online]. Copyright © 2010 [cit. 14.07.2021]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/1314769-konec-mincovnich-turniketu-v-prazskem-metru>
- [13] Paris metro turnstiles during a regular day.jpg | Wikimedia Commons. [online]. Dostupné z: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Paris_metro_turnstiles_during_a_regular_day.jpg

- [14] FOJTÍK, Pavel, Stanislav LINERT a František PROŠEK. Historie městské hromadné dopravy v Praze. 3., dopl. vyd. [Praha]: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2005. ISBN 80–239–5013–4.
- [15] Historie vnitřního uspořádání hlavního města Prahy | Český statistický úřad. [online]. Copyright © 2013 [cit. 14.07.2021]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xa/historie_vnitriho_usporadani_hlavniho_mesta_prahy
- [16] 140 let pražské statistiky | Český statistický úřad. [online]. Copyright © 2011 [cit. 14.07.2021]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/20541261/1804110338_39.pdf/4b44bed2-ae88-47a1-98ce-78de801fbf74?version=1.0
- [17] Historie městské hromadné dopravy v Praze | Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. [online]. Copyright © 2021 [cit. 14.07.2021]. Dostupné z: <https://www.dpp.cz/zabava-a-zazitky/historie-dpp/historie-mestske-hromadne-dopravy-v-praze>
- [18] KONĚSPŘEŽKA – HROMADNÁ DOPRAVA S ŽIVÝM „MOTOREM“ | Český statistický úřad. [online]. Copyright © 2021 [cit. 14.07.2021]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/stoletistatistiky/konesprezka-hromadna-doprava-s-zivym-motorem>
- [19] Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. 2016.
- [20] Dopravní podnik města České Budějovice a.s. | DPMCB. [online]. Copyright © 2021 [cit. 14.07.2021]. Dostupné z: www.dpmcb.cz
- [21] Počet obyvatel v obcích České republiky k 1. 1. 2021 | Český statistický úřad. [online]. Copyright © 2021 [cit. 14.07.2021]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/142756350/1300722103.pdf/53ded62a-5c7c-45ba-b17f-ba60021e5c54?version=1.1>
- [22] Dopravní podnik města Brna a.s. | DPMB. [online]. Copyright © 2021 [cit. 14.07.2021]. Dostupné z: www.dpmb.cz
- [23] Dopravní podnik města Olomouce a.s. | DPMO. [online]. Copyright © 2021 [cit. 14.07.2021]. Dostupné z: www.dpmo.cz
- [24] Dopravní podnik města Ostravy a.s. | DPO. [online]. Copyright © 2021 [cit. 14.07.2021]. Dostupné z: www.dpo.cz
- [25] Dopravní podnik města Pardubice a.s. | DPMP. [online]. Copyright © 2021 [cit. 14.07.2021]. Dostupné z: www.dpmp.cz

[26] Plzeňské městské dopravní podniky a.s. | PMDP. [online]. Copyright © 2021 [cit. 14.07.2021]. Dostupné z: www.pmdp.cz

[27] Dopravní podnik hlavního města Prahy a.s. | DPP. [online] Copyright © 2021 [cit. 14.07.2021]. Dostupné z: www.dpp.cz

[28] Pražská integrovaná doprava | PID. [online]. Copyright © 2021 [cit. 14.07.2021]. Dostupné z: www.pid.cz

[29] Výroční zprávy | SDP–ČR – Sdružení dopravních podniků ČR [online]. Copyright © 1991 [cit. 14.07.2021]. Dostupné z: <https://www.sdp-cr.cz/cz/o-nas/vyrocní-zpravy/>

8. Seznam obrázků

Obrázek 1 – papírový jízdní doklad s ochrannými prvky [fotografie: autor].....	16
Obrázek 2 – jízdenka předtištěná a vydaná řidičem [fotografie: autor]	16
Obrázek 3 – jízdní doklad PID s 1D identifikačním kódem [fotografie: autor].....	17
Obrázek 4 – aztécký kód jako identifikátor jízdního dokladu ČD [printscreen: autor]	18
Obrázek 5 – SMS jízdenka [printscreen: autor]	19
Obrázek 6 – turnikety zakazujícího typu v pražském metru [11].....	24
Obrázek 7 - turnikety zakazujícího typu v pražském metru [11].....	24
Obrázek 8 – turnikety povolujícího typu v Paříži [13].....	25
Obrázek 9 – Stvrzenka o zaplacení poplatku z roku 1899 [14].....	29
Obrázek 10 – přestupní jízdenka, 1886 [14].....	30
Obrázek 11 – síť linek pražské koňky [14].....	31
Obrázek 12 – jízdenka v tramvaji [17]	32
Obrázek 13 – pokladnička pro provoz bez průvodčích [17]	33
Obrázek 14 – autobus Praga NDO [17].....	35
Obrázek 15 – turnikety v pražském metru [11]	36
Obrázek 16 – Brno, odznak a průkaz [22].....	40
Obrázek 17 – České Budějovice, odznak a průkaz [22]	42
Obrázek 18 – Olomouc, odznak a průkaz [23]	45
Obrázek 19 – Plzeň, odznak a průkaz [26].....	53
Obrázek 20 – Plzeň, výše přírážky [26].....	54
Obrázek 21 – Praha, odznak a průkaz [28]	56

9. Seznam tabulek

Tabulka 1 – Brno [Zdroj: autor s daty poskytnutými DPMB]	41
Tabulka 2 – České Budějovice.....	43
Tabulka 3 – České Budějovice [Zdroj: autor s daty poskytnutými DPMCB]	44
Tabulka 4 – Olomouc [Zdroj: autor s daty poskytnutými DPMO]	46
Tabulka 5 – Olomouc [Zdroj: autor s daty poskytnutými DPMO]	46
Tabulka 6 – Ostrava [Zdroj: autor s daty poskytnutými DPO]	48
Tabulka 7 – Ostrava [Zdroj: autor s daty poskytnutými DPO]	49
Tabulka 8 – Pardubice [Zdroj: autor s daty poskytnutými DPMP].....	51
Tabulka 9 – Plzeň [Zdroj: autor s daty poskytnutými PMDP]	54
Tabulka 10 – Plzeň [Zdroj: autor s daty poskytnutými PMDP]	54
Tabulka 11 – Praha [Zdroj: autor s daty poskytnutými DPP]	57
Tabulka 12 – zaměstnanci 2018 [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]	59
Tabulka 13 – zaměstnanci 2019 [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]	59
Tabulka 14 – zaměstnanci 2020 [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]	60
Tabulka 15 – přírážky 2018 [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]	61
Tabulka 16 – přírážky 2019 [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]	61
Tabulka 17 – přírážky 2020 [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]	62
Tabulka 18 – finance 2018 [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]	65
Tabulka 19 – finance 2019 [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]	65
Tabulka 20 – finance 2020 [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]	66

10. Seznam grafů

Graf 1 – Zastoupení pracovníků přepravní kontroly v.....	60
Graf 2 – Průměrný počet uložených přírážek jedním přepravním kontrolorem ročně [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky].....	62
Graf 3 – Průměrný počet uložených přírážek jedním přepravním kontrolorem měsíčně [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky].....	63
Graf 4 – Rozdíl mezi tržbami a náklady na přepravní kontrolu [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky].....	64
Graf 5 – Tržby z přepravní kontroly v celkových tržbách dopravního podniku (včetně kompenzací a dotací) [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]	66
Graf 6 – Tržby z přepravní kontroly v celkových tržbách z provozu MHD [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]	67
Graf 7 – náklady na přepravní kontrolu v celkových nákladech [Zdroj: autor s daty poskytnutými dopravními podniky]	68