MAAS

19

Klíčová slova: aplikace, integrace dopravních služeb, komunikace, mobilita jako služba / mobility-as-a-service, veřejná doprava

Popis opatření:

MaaS (Mobility as a Service, mobilita jako služba) propojuje nabídku různých poskytovatelů dopravy prostřednictvím společného digitálního rozhraní, například mobilní aplikace. Podle úrovně integrace umožňuje vyhledávat a porovnávat spojení, rezervovat služby, nakupovat jízdní doklady a provádět platby. Cestujícím tak usnadňuje **organizaci celé cesty a omezuje potřebu používat samostatné aplikace a účty** (UITP, 2019; ITF, 2021).

Z pohledu atraktivity VHD je důležité, aby MaaS usnadňoval její kombinování s chůzí, cyklistikou, sdílenou mobilitou nebo dopravou na objednání. Může pomoci překonat první a poslední úsek cesty a nabídnout použitelnou alternativu k cestování vlastním automobilem. Přínos závisí na dostupnosti, ceně a kvalitě zapojených služeb i na potřebách konkrétního uživatele.

Hlavní prvky MaaS mohou zahrnovat:

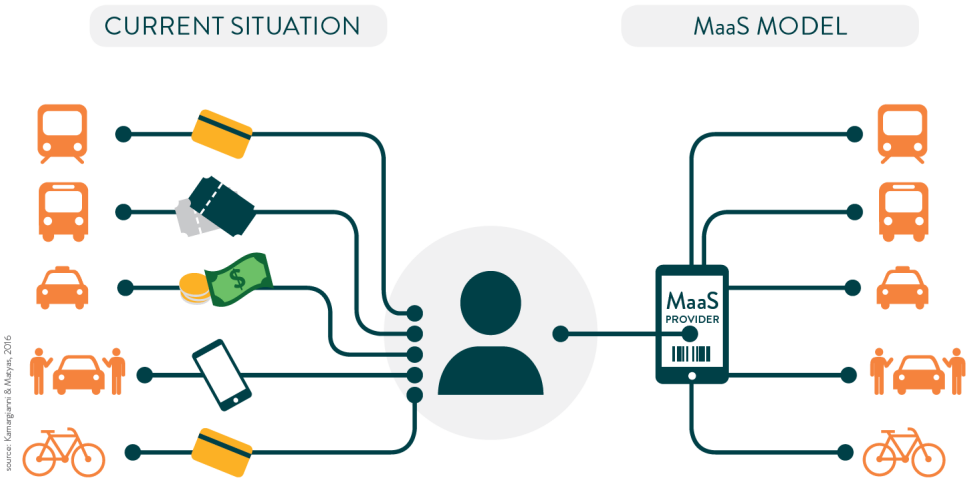
+ **Společné plánování cest:** porovnání a kombinování dostupných způsobů dopravy podle času, ceny, bezbariérovosti nebo dalších preferencí.
+ **Rezervace a nákup služeb:** například pořízení jízdenky na vlak a rezervaci návazného sdíleného vozidla.
+ **Propojené platby a zákaznický účet:** společný přístup k zapojeným službám a přehled uskutečněných nákupů.
+ **Různé obchodní nabídky:** platby podle využití, předplatné nebo kombinované balíčky mobility.

Rozsah integrace se mezi platformami liší. Některé propojují především informace, jiné také rezervace, platby a zákaznickou podporu. Zobrazení služby v aplikaci proto nemusí znamenat možnost jejího přímého objednání a zaplacení. Společný účet rovněž neznamená jednotný tarif ani zahrnutí všech služeb do předplatného (UITP, 2019; ITF, 2021).

Modelové scénáře využití MaaS

Následující příklady ilustrují možné využití; jejich realizace závisí na nabídce a míře integrace zapojených poskytovatelů:

+ **Každodenní cesta po městě:** cestující kombinuje tramvaj se sdíleným kolem pro poslední úsek cesty do zaměstnání. Platforma pomůže vyhledat spojení a dostupné kolo, případně umožní také nákup jízdenky a vypůjčení kola.
+ **Cestování mezi městy:** cestující propojí jízdu vlakem s návaznou místní dopravou, například autobusem, sdíleným kolem nebo automobilem.
+ **Návštěva města:** návštěvník plánuje přesuny mezi cíli pomocí veřejné dopravy, chůze a sdílených kol a získává přehled o dostupných službách a možnostech jejich úhrady.



Zdroj: UITP, 2019

Investor/provozovatel:

Veřejný i soukromý sektor, zejména města a kraje, objednatelé a organizátoři VHD, dopravní podniky, poskytovatelé sdílené mobility a specializovaní provozovatelé digitálních platforem. MaaS může vznikat jako veřejná služba, komerční nabídka nebo společný projekt více partnerů.

Provozovatel platformy zajišťuje propojení služeb, uživatelské rozhraní a podle rozsahu integrace také rezervace, platby a zákaznickou podporu. Jednotliví poskytovatelé nadále zajišťují samotnou přepravu či pronájem vozidel. Klíčové je smluvní vymezení spolupráce, zejména pravidel sdílení dat, rozúčtování plateb, odpovědnosti a řešení reklamací.

Inovační aspekty:

Inovace spočívá především v propojení plánování, rezervace a úhrady různých dopravních služeb do jednoho uživatelského prostředí. Cestující může kombinovat veřejnou dopravu například se sdíleným kolem, autem nebo dopravou na objednání a omezit nutnost používat několik samostatných aplikací a účtů. Další možnosti zahrnují:

+ **Personalizované plánování cest** podle ceny, času, bezbariérovosti nebo preferovaných způsobů dopravy.
+ **Reakci na aktuální provoz**, například nabídku náhradní trasy při zpoždění nebo zobrazení dostupnosti sdílených vozidel.
+ **Společný účet a přehled výdajů**, případně kombinované předplatné, balíčky služeb nebo zaměstnanecký příspěvek na mobilitu.
+ **Propojování poskytovatelů prostřednictvím standardizovaných datových rozhraní**, které usnadňuje zapojování dalších služeb.

Rozsah funkcí závisí na skutečné míře integrace jednotlivých poskytovatelů. Důležitá je jednoduchost ovládání, přístupnost pro různé skupiny uživatelů a ochrana osobních údajů.

Ekonomické aspekty:

Finanční a organizační náročnost závisí na rozsahu integrace. Propojení informací o dopravě je zpravidla jednodušší než společné rezervace, platby a zákaznická podpora. Náklady zahrnují vývoj nebo pořízení platformy, napojení poskytovatelů, správu dat, platební služby, zabezpečení a průběžnou údržbu. Využití existujícího řešení může snížit počáteční náklady, vytváří však dlouhodobé výdaje na licence a provoz.

Pro cestující může MaaS usnadnit porovnání cen a výběr vhodné kombinace služeb. Úspora výdajů není automatická; závisí na cenách, četnosti cest a na tom, zda využívání služeb umožní omezit provoz nebo vlastnictví automobilu. Předplatné či balíček služeb je výhodný pouze tehdy, pokud odpovídá skutečným potřebám uživatele.

Při přípravě projektu je nutné vyjasnit zdroje financování, rozdělení příjmů a dlouhodobou udržitelnost provozu. Vedle počtu registrovaných uživatelů je vhodné hodnotit skutečné využívání služeb, náklady na provoz platformy a přínos pro dostupnost a využívání veřejné dopravy.

Geografické aspekty:

MaaS lze uplatnit na městské, regionální i meziregionální úrovni. Největší možnosti kombinování služeb nabízí území s kvalitní veřejnou dopravou a dostatečnou nabídkou sdílené mobility. Regionální řešení může usnadnit propojení měst s jejich zázemím a návaznost místních služeb na páteřní veřejnou dopravu.

V řídce osídlených oblastech může MaaS propojit pravidelné spoje s dopravou na objednání nebo spolujízdou. Digitální platforma však sama nenahradí chybějící dopravní nabídku. Rozhodující je dostupnost zapojených služeb a jejich provozní návaznost.

Při rozšiřování mezi regiony nebo přes hranice je důležitá kompatibilita datových a platebních systémů i dohoda poskytovatelů. Geografický dosah aplikace proto nemusí odpovídat území, na němž lze všechny služby skutečně rezervovat a zaplatit.

Hlavní dopady opatření:

Zjednodušení přístupu k dopravním službám a zvýšení komfortu cestování. MaaS propojuje informace, rezervace a platby různých poskytovatelů do společného uživatelského prostředí. Omezuje tak nutnost vyhledávat služby a pořizovat jízdní doklady odděleně. Cestujícím usnadňuje kombinování veřejné dopravy s dalšími způsoby mobility podle jejich aktuálních potřeb. V pilotním projektu UbiGo účastníci oceňovali zejména jednoduchost, flexibilitu a pohodlí nabízené služby (Karlsson et al., 2016).

Podpora změny dopravního chování a menší závislosti na vlastním automobilu. Dostupnost různých služeb v jedné nabídce může usnadnit vyzkoušení alternativ k automobilu a jejich začlenění do každodenních cest. Výzkum šestiměsíčního pilotu UbiGo v Göteborgu ukázal, že účastníci, kteří dříve využívali soukromý automobil, omezili jeho používání a více využívali veřejnou dopravu a aktivní způsoby dopravy. Výsledky však vycházejí z konkrétního pilotu se specifickou skupinou účastníků a nelze je automaticky přenášet na všechny platformy MaaS (Strömberg et al., 2018).

Zvýšení atraktivity veřejné dopravy jako součásti celé cesty. Propojení s doplňkovými službami může usnadnit překonání prvního a posledního úseku cesty a rozšířit možnosti využití VHD. Přínos závisí na kvalitě veřejné dopravy, dostupnosti návazných služeb a nastavení platformy. Pro podporu udržitelné mobility je důležité, aby MaaS posiloval roli veřejné dopravy a byl součástí širší dopravní politiky (ITF, 2021).

https://doi.org/10.1787/94052f32-en

Podmíněný přínos pro životní prostředí a dopravní zatížení. Snížení emisí a kongescí lze očekávat tehdy, pokud MaaS skutečně přispěje k omezení jízd automobilem ve prospěch veřejné dopravy, chůze a cyklistiky. Samotné zavedení aplikace tyto výsledky nezaručuje. Při hodnocení opatření je proto třeba sledovat skutečné změny cestování, nikoli pouze počet stažení aplikace či registrovaných uživatelů. Toto doporučení vychází z důrazu ITF na propojení MaaS s cíli udržitelné mobility (ITF, 2021).

https://doi.org/10.1787/94052f32-en

Vztah k dalším dopravním opatřením:

MaaS navazuje především na integraci služeb VHD, kterou rozšiřuje o společné digitální prostředí pro plánování, rezervace a platby za služby různých poskytovatelů. Úzce souvisí s následujícími opatřeními:

+ **Multimodální přestupní uzly, P+R a B+R:** usnadňuje plánování cest kombinujících veřejnou dopravu s dalšími způsoby přepravy a podle zapojení poskytovatelů také rezervaci či úhradu parkování.
+ **Sdílená mobilita, mikromobilita a doprava na objednání:** zpřístupňuje doplňkové služby, které mohou řešit první a poslední úsek cesty nebo cestování mimo dosah pravidelných spojů.
+ **Pěší a cyklistická infrastruktura:** využívá informace o dostupných trasách a přístupech k zastávkám při plánování celé cesty.
+ **Digitální odbavování a tarifní opatření:** může propojit nákup jednotlivých jízdenek, časových kuponů a dalších služeb, případně nabídnout kombinované předplatné či balíčky mobility.
+ **Práce s daty a informování cestujících:** využívá aktuální údaje o provozu, zpoždění a dostupnosti služeb pro výběr spojení a úpravu cesty při mimořádnostech.

Doplňkově lze MaaS propojit se zaměstnaneckými programy mobility nebo službami cestovního ruchu. Rozsah propojení závisí na dohodách s poskytovateli a technické integraci; zobrazení služby v aplikaci samo o sobě neznamená možnost její rezervace či zaplacení.

Zkušenosti a doporučení z praxe:

Úspěšné zavedení MaaS vyžaduje spolupráci poskytovatelů, kvalitní dopravní nabídku a dlouhodobě zajištěný provoz platformy**.** Zkušenosti s pilotem UbiGo i doporučení ITF ukazují význam organizačního propojení služeb a začlenění MaaS do širší dopravní politiky (Karlsson et al., 2016; ITF, 2021). Pro praxi lze doporučit následující postupy:

https://doi.org/10.1787/94052f32-en

+ Vymezit společné cíle a role partnerů. Před spuštěním dohodnout rozsah zapojených služeb, financování, rozúčtování plateb, poskytování dat a zákaznickou podporu. Důležité je určit, kdo odpovídá za provoz a další rozvoj platformy.
+ Začít potřebami konkrétních uživatelů. Nabídku ověřit například na pravidelných cestách do zaměstnání, škol nebo významných přestupních uzlů. Pilotní provoz má prověřit celý průběh cesty včetně rezervace, platby a řešení problémů. Rozšiřování funkcí by mělo vycházet ze skutečného využívání a zpětné vazby.
+ Zachovat dostupnost služeb i mimo aplikaci. Vedle přehledného a přístupného digitálního rozhraní zajistit přiměřené možnosti získání informací a odbavení pro osoby bez chytrého telefonu, bankovní karty nebo dostatečných digitálních dovedností. Podle místních podmínek lze využít zákaznická centra, telefonickou podporu či stávající prodejní místa.
+ Dohodnout pravidla práce s daty. Vymezit rozsah a účel sdílení dat, přístupová oprávnění, zabezpečení a odpovědnost za kvalitu informací. Pro fungování MaaS jsou důležité zejména aktuální údaje o provozu a dostupnosti služeb a kompatibilní datová rozhraní. Podrobnosti řeší karta Data management ve VHD.
+ Předem řešit výpadky služeb a narušené návaznosti. Cestující má srozumitelně vědět, na koho se obrátit při zrušení rezervace, zpoždění, nedostupnosti vozidla nebo zmeškání navazujícího spoje. Je vhodné vyjasnit postupy reklamací, vracení plateb a nabídky náhradního řešení. Jedna aplikace sama o sobě neznamená garantovaný přestup; rozsah garancí a odpovědnosti musí odpovídat konkrétním smluvním a právním podmínkám. Zapojení dopravy na objednání vyžaduje také posouzení pravidel jejího provozu.
+ Průběžně hodnotit výsledky a udržitelnost provozu. Vedle počtu uživatelů sledovat opakované využívání, dokončené rezervace, spokojenost, provozní náklady a změny ve využívání dopravních prostředků. Pro posouzení přínosů je vhodné porovnávat situaci před zavedením služby a po něm.

Dílčí příklad z univerzitního prostředí – spolujízda na UJEP

Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem podporuje prostřednictvím aplikace Yedem spolujízdu studentů a zaměstnanců. Uživatelé se registrují univerzitním e-mailem a mohou nabízet nebo vyhledávat společné cesty. U studentů je potvrzená spolujízda propojena také s možností rezervace vyhrazené parkovací kapacity v kampusu. Příklad ukazuje propojení digitální služby, konkrétní komunity a parkovacího opatření. Jde o dílčí službu sdílené mobility, která může být inspirací pro širší nabídku MaaS; uvedený zdroj nedokládá její integraci s plánováním a placením veřejné dopravy (UJEP, bez data).

https://rur.ujep.cz/spolujizda/

Situace v ČR:

V České republice se rozvíjejí různé úrovně digitální integrace mobility – od vyhledávání spojení a nákupu jízdenek po propojení veřejné dopravy s parkováním nebo sdílenými vozidly. Při hodnocení jednotlivých řešení je důležité rozlišovat, zda aplikace další služby pouze zobrazuje, umožňuje jejich rezervaci, nebo zajišťuje také platbu.

Praha a Středočeský kraj – PID Lítačka

PID Lítačka propojuje vyhledávání spojení s nákupem krátkodobých a předplatních jízdenek PID. Intermodální plánovač umožňuje kombinovat veřejnou dopravu s chůzí, cyklistikou, sdílenými koly, carsharingem a cestou vlastním automobilem. Aplikace podporuje také úhradu parkování v Praze a úschovy kol ve vybraných středočeských cyklověžích. (PID – mobilní aplikace; PID – intermodální vyhledávač; PID Lítačka – parkování; PID Lítačka – cyklověže).

https://pid.cz/informace-k-cestovani/mobilni-aplikace/
https://pid.cz/aplikace-pid-litacka-predstavuje-unikatni-vyhledavac-tras-nove-generace/
https://www.pidlitacka.cz/cs/faq/mobile-app
https://pidlitacka.cz/cs/article/cykloveze_pid_litacka

Jde o příklad postupného rozšiřování dopravní aplikace směrem k MaaS. Míra integrace se však mezi službami liší. Například zvýhodněné využívání sdílených kol Rekola a Nextbike je navázáno na předplatní jízdné PID, ale samotné vypůjčení kola probíhá v aplikaci příslušného poskytovatele. (PID – sdílená kola).

https://pid.cz/cykliste-v-pid/sdilena-kola/

Brno a Jihomoravský kraj – IDS JMK Poseidon a Brno iD

Aplikace IDS JMK Poseidon umožňuje vyhledat spojení, zvolit odpovídající jízdné a zakoupit jednorázové či vícedenní jízdenky pro městskou a regionální dopravu zapojenou do IDS JMK. Nabízí také informace o provozu a přístup ke sledování polohy vozidel. Brno iD slouží mimo jiné k nákupu a správě elektronických předplatních jízdenek a propojuje dopravní služby s dalšími městskými agendami v jednom uživatelském účtu. (KORDIS JMK – aplikace IDS JMK; Brno iD – o e-shopu).

https://portal.idsjmk.cz/a/poseidon.html
https://www.brnoid.cz/cs/cms/22-o-eshopu

Pro kartu MaaS představují tyto nástroje především příklad digitálního odbavení a společného zákaznického účtu. Je vhodné je rozlišovat jako samostatné služby; uvedené funkce samy o sobě nedokládají společné plánování, rezervaci a placení veřejné dopravy, carsharingu a bikesharingu.

Ostrava – MojeDPO

Aplikace MojeDPO umožňuje vyhledávání spojení v celé síti ODIS včetně vlaků, nákup jednotlivých jízdenek DPO a využívání dlouhodobého jízdného prostřednictvím ODISky v mobilu. Poskytuje informace o výlukách a mimořádnostech; v přehledu funkcí uvádí také zahrnutí sdílených kol do vyhledávání. (DPO – MojeDPO).

https://www.mojedpo.cz/

Příklad ukazuje propojení informování a odbavení s některými prvky širší mobility. Rozsah vyhledávání je nutné odlišovat od platnosti zakoupených jízdenek a od možnosti přímo rezervovat nebo zaplatit doplňkovou službu.

Plzeň – Virtuální Plzeňská karta a Pilsen Bike

Virtuální Plzeňská karta umožňuje vyhledávat spojení, nakupovat jízdenky a spravovat časové předplatné pro Plzeň a Integrovanou dopravu Plzeňského kraje. Její působnost tak přesahuje samotnou městskou dopravu. (Plzeňská karta – přehled funkcí)

https://www.plzenskakarta.cz/cz/vpk/vse-o-virtualni-plzenske-karte/

Od 17. března 2026 funguje služba sdílených elektrokol Pilsen Bike, kterou lze využívat také prostřednictvím této aplikace. V sekci Bikesharing uživatelé najdou mapu stanovišť a aktuální dostupnost elektrokol a mohou si kolo vypůjčit. Plzeň tak představuje konkrétní příklad rozšíření digitálního odbavení veřejné dopravy o službu sdílené mobility. (Plzeňská karta – sdílená kola v Plzni).

https://www.plzenskakarta.cz/sysnews/5/6/25/sdilena-kola-v-plzni/

Liberecký kraj – pilotní ověřování v projektu IP4MaaS

Liberecký kraj byl jednou ze šesti evropských demonstračních oblastí projektu IP4MaaS, zaměřeného na testování technologií pro propojené cestování veřejnou dopravou. V květnu 2023 zde proběhlo uživatelské testování aplikace Travel Companion; součástí projektu bylo také ověřování dálkového cestování mezi demonstračními oblastmi Liberec a Varšava. Do přípravy se zapojily OLTIS Group, KORID LK a Žilinská univerzita, za podpory dopravců ČSAD Liberec a ARRIVA vlaky. (IP4MaaS – česká demonstrační oblast)

https://www.ip4maas.cz/

Příklad je vhodné uvádět jako pilotní ověřování interoperability a uživatelské zkušenosti, nikoli jako doklad trvale provozované platformy se všemi funkcemi MaaS. Průběh demonstrace zachycuje závěrečná projektová zpráva. (IP4MaaS – závěrečná zpráva o demonstraci v Liberci)

https://zenodo.org/records/10405483

Příklady dobré praxe ze zahraničí:

Helsinky, Finsko – Whim jako historický příklad MaaS

Whim patřil k průkopnickým službám MaaS. Propojoval veřejnou dopravu s taxi, pronájmem automobilů a dalšími službami prostřednictvím společné aplikace. Nabízel jednotlivé nákupy i předplatní balíčky mobility. Je však nutné jej představovat jako historický příklad: společnost MaaS Global, která službu provozovala, podala v roce 2024 návrh na bankrot. (Transdev – Whim MaaS; Tesi, 2025, s. 13)
https://tesi.fi/en/document/business-overview-2024/

Poučení pro praxi: Technická integrace a přehledná nabídka služeb musí být doplněny dlouhodobě udržitelným financováním a spoluprací poskytovatelů. Samotné spuštění platformy nedokládá její ekonomickou úspěšnost ani snížení vlastnictví automobilů.

Göteborg, Švédsko – pilot UbiGo

V šestiměsíčním pilotu v letech 2013–2014 využívalo UbiGo 195 osob z 83 domácností. Služba nabízela přizpůsobitelné předplatné propojující veřejnou dopravu, carsharing, pronájem automobilů, taxi a sdílená kola. Účastníci oceňovali jednoduchost a flexibilitu; u předchozích uživatelů soukromého automobilu výzkum zaznamenal omezení jeho používání a větší využívání veřejné dopravy a aktivních způsobů dopravy. (Karlsson et al., 2016; Strömberg et al., 2018)
https://doi.org/10.1007/s11116-018-9946-8

Poučení pro praxi: Nabídka odpovídající potřebám domácností může usnadnit změnu dopravních návyků. Výsledky konkrétního pilotu se specifickou skupinou účastníků však nelze automaticky zobecnit na celé město.

Vídeň, Rakousko – WienMobil

WienMobil propojuje plánování cest, nákup jízdenek veřejné dopravy a aktuální provozní informace s nabídkou dalších služeb mobility. V aplikaci lze vyhledat také stanoviště a dostupnost sdílených kol a automobilů. U některých služeb probíhá vlastní rezervace či obsluha prostřednictvím aplikace příslušného poskytovatele, například sharetoo u WienMobil Auto. (Wiener Linien – WienMobil; WienMobil Stationen; WienMobil Auto)
https://tramwm.wienerlinien.at/web/guest/wienmobil/stationen
https://www.wienerlinien.at/web/wl-en/wienmobil-auto-carsharing

Poučení pro praxi: Digitální propojení služeb je vhodné rozvíjet společně s fyzickými přestupními místy. Cestujícím musí být zřejmé, které úkony vyřídí přímo v aplikaci a kdy přecházejí k jinému poskytovateli.

Mulhouse, Francie – Compte Mobilité a vývoj společného přístupu ke službám

Historický koncept Compte Mobilité, zavedený v roce 2018, propojoval přístup k veřejné dopravě, sdíleným kolům, carsharingu a vybraným parkovištím prostřednictvím společné registrace, aplikace a karty. (Mulhouse Alsace Agglomération, 2018)

Původní web nyní odkazuje na m2A Mobilités. Tento portál představuje různé služby mobility v aglomeraci; jeho aktuální aplikace umožňuje zejména nákup a správu jízdenek a předplatného sítě Soléa, včetně správy rodinných profilů. Současný popis proto nelze bez dalšího zaměňovat s původním rozsahem Compte Mobilité. (m2A Mobilités)

https://www.m2a-mobilites.fr/

Poučení pro praxi: Při přebírání zkušeností je třeba sledovat vývoj služby a odlišovat původní model od aktuálně dostupných funkcí.

Štrasburk, Francie – Pass Mobilité

Pass Mobilité je příkladem kombinované nabídky předplatného a přístupu k doplňkovým službám. Zahrnuje veřejnou dopravu, parkoviště P+R a podle zvolené varianty také využívání kol Vélhop a zvýhodněný přístup ke carsharingu Citiz. Rozsah zahrnutých služeb se mezi balíčky liší; například jízdy vozidly Citiz se dále účtují podle využití. (CTS – Pass Mobilité)

https://www.cts-strasbourg.eu/fr/acheter/nos-titres/titres-reguliers/abonnement-pass-mobilite/

Poučení pro praxi: Integraci mobility lze podpořit společnou obchodní nabídkou. Je však nutné jasně rozlišit služby zahrnuté v předplatném od služeb placených zvlášť.

Hamburk, Německo – hvv switch

Aplikace hvv switch umožňuje prostřednictvím jednoho účtu nakupovat jízdenky veřejné dopravy a využívat zapojené služby carsharingu, sdílená kola StadtRAD, elektrokoloběžky a sdílenou přepravu MOIA. Součástí je vyhledávání spojení a informace o provozu. Jednotný účet přitom neznamená jednotný tarif ani zahrnutí všech služeb do předplatného veřejné dopravy. (hvv switch – přehled funkcí)

Poučení pro praxi: Společná registrace a přímé objednávání služeb omezují počet kroků potřebných k jejich využití. Přehledné cenové podmínky zůstávají zásadní i při sjednoceném uživatelském prostředí.

Mnichov, Německo – MVGO

MVGO propojuje vyhledávání spojení a nákup jízdenek veřejné dopravy s nabídkou sdílených kol, elektrokol, elektrokoloběžek a carsharingu. Kola a elektrokoloběžky lze rezervovat přímo v aplikaci. U carsharingu je uživatel při dokončení rezervace přesměrován do aplikace příslušného provozovatele. (MVG – MVGO; MVG – využívání sdílených služeb)

https://www.mvg.de/services/unsere-apps/mvgo.html
https://www.mvg.de/services/unsere-apps/hilfe-mvgo/hilfe-sharer/sharing-angebote.html

Poučení pro praxi: MaaS lze rozvíjet postupně. Informační propojení a přímé rezervace mohou v jedné aplikaci existovat vedle sebe, ale jejich rozdílný rozsah musí být pro cestující srozumitelný.

Moovit – mezinárodní příklad informační integrace

Moovit nabízí plánování cest a podle dostupných místních dat také aktuální odjezdy, provozní upozornění a informace o dalších možnostech mobility. V podporovaných lokalitách umožňuje rovněž nákup a validaci jízdenek. Rozsah funkcí se liší podle města a zapojených poskytovatelů. (Moovit – přehled funkcí)

Poučení pro praxi: Široká geografická dostupnost vyhledávače neznamená stejnou úroveň rezervací a plateb ve všech městech. Moovit je proto vhodné uvádět především jako příklad informační integrace s místně dostupnými dalšími funkcemi.

Zajímavé internetové odkazy:

ERTICO – ITS Europe (Ed.). (2019). Mobility as a Service (MaaS) and Sustainable Urban Mobility Planning. Dostupné online.
https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-11/maas_and_sustainable_urban_mobility_planning.pdf

Evropská komise. (bez data). MaaS4EU: End-to-End Approach for Mobility-as-a-Service tools, business models, enabling framework and evidence for European seamless mobility. CORDIS, projekt č. 723176. Dostupné online.
https://cordis.europa.eu/project/id/723176

MaaS Alliance. (bez data). MaaS Alliance [webové stránky organizace]. .
https://mobility-alliance.org/

Použité zdroje a doporučená literatura:

Brno iD. (bez data). *O e-shopu*.
https://www.brnoid.cz/cs/cms/22-o-eshopu

Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS). (bez data). *Abonnement Pass Mobilité*.
https://www.cts-strasbourg.eu/fr/acheter/nos-titres/titres-reguliers/abonnement-pass-mobilite/

Dopravní podnik Ostrava (DPO). (bez data). *MojeDPO*.
https://www.mojedpo.cz/

hvv switch. (bez data). *It suits you*.
https://www.hvv-switch.de/en/content/it-suits-you/

IP4MaaS. (bez data). *IP4MaaS: Česká demonstrační oblast a testování aplikace Travel Companion*.
https://www.ip4maas.cz/

ITF. (2021). *Integrating Public Transport into Mobility as a Service*. ITF Roundtable Reports, č. 184. OECD Publishing.
https://doi.org/10.1787/94052f32-en

Juránková, P., Tereszczuk, O., Mašek, J., Pálková, A., Hruboň, J., Tuž, P., & Rizzi, G. (2023). *Deliverable D5.6: Final report on Liberec demonstration execution* (verze 1). Projekt IP4MaaS. Zenodo.
https://doi.org/10.5281/zenodo.10405483

Karlsson, I. C. M., Sochor, J., & Strömberg, H. (2016). *Developing the 'Service' in Mobility as a Service: Experiences from a field trial of an innovative travel brokerage*. Transportation Research Procedia, 14, 3265–3273.
https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.273

KORDIS JMK. (bez data). *Aplikace IDS JMK*.
https://portal.idsjmk.cz/a/poseidon.html

m2A Mobilités. (bez data). *Le portail des mobilités m2A*.
https://www.m2a-mobilites.fr/

Moovit. (bez data). *Moovit App Features: One App, All Your Urban Mobility Options*.
https://moovit.com/features/

Mulhouse Alsace Agglomération. (2018). *Compte Mobilité* [část souboru usnesení ze dne 24. září 2018].
https://www.m2a.fr/wp-content/uploads/2019/06/2018-09-septembre-24-deliberations.pdf

Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG). (bez data-a). *MVGO – Eine App, alles fahren*.
https://www.mvg.de/services/unsere-apps/mvgo.html

Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG). (bez data-b). *Wie nutze ich die Sharing-Angebote?*
https://www.mvg.de/services/unsere-apps/hilfe-mvgo/hilfe-sharer/sharing-angebote.html

Operátor ICT. (bez data-a). *Mobilní aplikace: Často kladené dotazy*. PID Lítačka.
https://www.pidlitacka.cz/cs/faq/mobile-app

Operátor ICT. (bez data-b). *Ve Středočeském kraji můžete nově zaplatit za úschovu kola v cyklověži přes aplikaci PID Lítačka*. PID Lítačka.
https://pidlitacka.cz/cs/article/cykloveze_pid_litacka

Plzeňské městské dopravní podniky (PMDP). (2026). *Sdílená kola v Plzni*. Plzeňská karta.
https://www.plzenskakarta.cz/sysnews/5/6/25/sdilena-kola-v-plzni/

Plzeňské městské dopravní podniky (PMDP). (bez data). *Vše o Virtuální Plzeňské kartě*. Plzeňská karta.
https://www.plzenskakarta.cz/cz/vpk/vse-o-virtualni-plzenske-karte/

Pražská integrovaná doprava (PID). (2024). *Aplikace PID Lítačka představuje unikátní vyhledávač tras nové generace*.
https://pid.cz/aplikace-pid-litacka-predstavuje-unikatni-vyhledavac-tras-nove-generace/

Pražská integrovaná doprava (PID). (bez data-a). *Mobilní aplikace PID Lítačka*.
https://pid.cz/informace-k-cestovani/mobilni-aplikace/

Pražská integrovaná doprava (PID). (bez data-b). *Sdílená kola*.
https://pid.cz/cykliste-v-pid/sdilena-kola/

Strömberg, H., Karlsson, I. C. M., & Sochor, J. (2018). *Inviting travelers to the smorgasbord of sustainable urban transport: Evidence from a MaaS field trial*. Transportation, 45, 1655–1670.
https://doi.org/10.1007/s11116-018-9946-8

Tesi. (2025). *Annual Report 2024: Business Overview*.
https://tesi.fi/en/document/business-overview-2024/

Transdev. (bez data). *Whim MaaS*.
https://www.transdev.com/en/reference/maas-whim

UITP. (2019). *Ready for MaaS? Easier mobility for citizens and better data for cities* [Policy brief].
https://www.uitp.org/wp-content/uploads/sites/7/
2025/04/Policy-Brief_MaaS_V3_final_web_0.pdf

Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem (UJEP). (bez data). *Jezdi spolujízdou s Yedem*. Projekt RUR – Region univerzitě, univerzita regionu.
https://rur.ujep.cz/spolujizda/

Wiener Linien. (bez data-a). *WienMobil*.
https://www.wienerlinien.at/de/wienmobil

Wiener Linien. (bez data-b). *WienMobil Auto: The car sharing service from Wiener Linien*.
https://www.wienerlinien.at/web/wl-en/wienmobil-auto-carsharing

Wiener Linien. (bez data-c). *WienMobil Stationen*.
https://tramwm.wienerlinien.at/web/guest/wienmobil/stationen