

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Ekonomická fakulta

Katedra obchodu a cestovního ruchu

Studijní program: 6208 B Ekonomika a management

Studijní obor: Obor obchodní podnikání – cestovní ruch

Autobusová doprava v cestovním ruchu

Vedoucí bakalářské práce

Mgr. Vladimír Dvořák

Autor práce

Michaela Šteifová

2010

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Ekonomická fakulta
Katedra obchodu a cestovního ruchu
Akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ BAKALÁRSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Michaela ŠTEIFOVÁ**

Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**

Studijní obor: **Obchodní podnikání**

Název tématu: **Autobusová doprava v cestovním ruchu**

Zásady pro vypracování:

Cíl práce:

Analýza současného postavení autobusové dopravy v cestovním ruchu. Zjištění spokojenosti účastníků cestovního ruchu s dopravními službami. Návrh opatření ke zlepšení situace v nepravidelné autokarové dopravě.

Metodický postup:

1. Studium teoretických východisek
2. Analýza současného stavu autobusové dopravy
3. Analýza trhu cestovního ruchu v dopravních službách
4. Příprava a realizace terénního šetření
5. Návrhy a opatření

Rámcová osnovy:

1. Úvod. 2. Literární rešerše. 3. Cíl a metodika. 4. Analýza a syntéza poznatků z vlastního zkoumání. 5. Syntéza poznatků. 6. Návrhy a inovace. 7. Závěr. 8. Seznam literatury. 9. Přílohy.

Rozsah grafických prací: dle potřeby
Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

BINKE, J. Úvod do geografie dopravy. Praha: Karlova univerzita, 1999.
HESKOVÁ, M. a kol. Cestovní ruch. Praha: Fortuna, 2006.
MIRVALD, S. Geografie dopravy II., Silniční a železniční doprava. Plzeň: Západočeská univerzita, 2000.
ORIEŠKA, J. Technika služeb cestovního ruchu. Praha: Idea servis, 1999.
RYBA, J. K historii silniční dopravy na území České republiky. Praha: Institut Jana Pernera, 2004.
ZELENÝ, L. Doprava: dopravní infrastruktura. Praha: VŠE, 2000.
www.cesmad.cz

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Vladimír Dvořák
Katedra obchodu a cestovního ruchu

Datum zadání bakalářské práce: 15. února 2009

Termín odevzdání bakalářské práce: 15. dubna 2010


prof. Ing. Magdalena Hrabčáková, CSc.
děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Smetanův 15
370 05 České Budějovice


Ing. Karol Páta, Ph.D.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 16. března 2009

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Autobusová doprava v cestovním ruchu vypracovala samostatně, na základě vlastních zjištění a materiálů, které uvádím v seznamu použité literatury.

Dále prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích 30. srpna 2010

.....
Michaela Šteifová

Poděkování

Poděkování patří především vedoucímu bakalářské práce, panu Mgr. Vladimíru Dvořákovi, za odborné vedení práce, ochotu a cenné rady, které mi poskytoval po celou dobu zpracování bakalářské práce.

Dále bych ráda poděkovala panu Františku Houškovi za setkání a osobní rozhovor. A všem, kteří byli ochotni spolupracovat a poskytli mi informace nezbytné k přípravě odborné práce.

Obsah:

1. Úvod	7
2. Literární přehled.....	8
2. 1. Cestovní ruch a služby CR	8
2. 2. Doprava a dopravní služby	10
2. 3. Silniční doprava	12
2. 4. AETR	16
2. 4. 1. Pracovní režim	16
2. 4. 2. Povinnosti dopravce	18
2. 5. Elektronické mýtné a dálniční kupóny	21
2. 6. Enviromentální aspekty dopravy	22
2. 7. Marketing v dopravě	23
2. 8. Dopravní terminologie	24
3. Cíle a metodika	26
3. 1. Cíle	26
3. 2. Pracovní hypotéza	26
3. 3. Metodika práce	27
4. Situační analýza Jihočeského kraje	28
4. 1. Charakteristika Jihočeského kraje	28
4. 2. Regionální infrastruktura	30
4. 3. Dopravní obslužnost	32
4. 4. Autobusová doprava	33
4. 5. Veřejná hromadná doprava.....	34
5. Marketingový výzkum	35
5. 1. Terénní šetření a jeho vyhodnocení	36
5. 2. Řízený rozhovor	48
5. 3. Návrhy a opatření	51
5. 4. Inovace produktu	52
6. Závěr	55
7. Summary	56
8. Seznam použité literatury	57
9. Seznam příloh	59

1. Úvod

Cestování a poznávání vzdálenějšího okolí doprovázelo vývoj starověkých civilizací a svým způsobem bylo podmínkou jejich úspěšného rozvoje. Jednotlivé země světa mají rozdílný potenciál, znamená to, že lidé nenacházejí ve svém bezprostředním okolí všechno to, co potřebují ke svému životu, za některými statky se musejí dopravovat. Doprava je tedy výsledkem cílevědomé činnosti obyvatel.

Doprava je nejčastěji definována jako záměrné a organizované přemístění věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách. V současnosti dochází účastí na cestovním ruchu k uspokojování potřeb ve volném čase za účelem poznání, odpočinku, společenského kontaktu, rozptýlením a zábavou, kulturním nebo sportovním využitím.

Téma bakalářské práce „Autobusová doprava v cestovním ruchu“, bylo zvoleno ryze z důvodu podnikatelských aktivit v rodině. Jelikož otec již v této oblasti více jak 20 let pracuje. Nejdříve začínal jako řidič u ČSAD a později začal sám podnikat.

Vztah dopravy a cestovního ruchu je vztahem oboustranným, protože rozvoj jednotlivých forem a druhů cestovního ruchu vyvolává vznik nových forem dopravy. Doprava je jedním ze základních předpokladů rozvoje cestovního ruchu. Překlenuje prostorové rozdíly mezi místem bydliště občana a místem cestovního ruchu, přivádí účastníka k objektům a zařízením cestovního ruchu a vytváří tak možnosti spotřeby v cestovním ruchu. (Orieška, 1999: 19) I když pěší turistika má také svá kouzla, nebyl by rozvoj cestování zaznamenaný v minulých letech, bez přiměřeného rozvoje dopravní infrastruktury možný.

Doprava je samostatné odvětví národního hospodářství a svojí činností integruje ostatní složky národohospodářského komplexu. Je považována za stěžejní odvětví světové ekonomiky se vzrůstajícím trendem své významnosti. Svojí činností výrazně determinuje prostorové rozmístění osobních lidských aktivit.

2. Literární přehled

2. 1. Cestovní ruch a služby cestovního ruchu

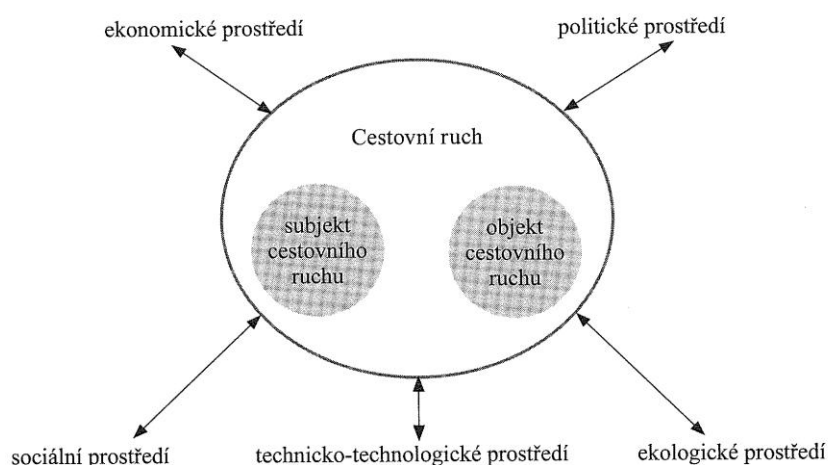
Cestovním ruchem se podle Oriška (1999: 5) rozumí soubor činností zaměřených na uspokojování potřeb souvisejících s cestou a pobytem osob mimo místo trvalého bydliště, zpravidla ve volném čase, za účelem zotavení, poznání, společenského kontaktu, kulturního a sportovního vyžití, lázeňského léčení a pracovních cest.

Hesková a kol. (2006: 11) uvádí vymezení podle Světové organizace cestovního ruchu WTO (dnes UNWTO), kde se cestovním ruchem rozumí „činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa ležícího mimo její běžné prostředí (místo bydliště), a to na dobu kratší než je stanovená, přičemž hlavní účel cesty je jiný než výkon výdělečné činnosti v navštíveném místě“. Definice WTO vylučuje z cestovního ruchu cestování v rámci místa trvalého bydliště, pravidelné cesty do zahraničí, dočasné přestěhování se za prací a dlouhodobou migraci.

Zjednodušeně je pojem cestovní ruch specifikován v kombinaci s pojmem cestování i v České verzi evropské normy EN 13809:2003. Pod cestováním a cestovním ruchem se rozumí „činnost lidí, kteří cestují na místa mimo své běžné prostředí anebo zde pobývají za účelem zábavy, pracovně nebo z jiných důvodů“.

Dále dodává, že cestovní ruch je otevřený a dynamický systém, který tvoří dva podsystemy, a to subjekt cestovního ruchu a objekt cestovního ruchu včetně vzájemných vazeb. Vazby existují i mezi cestovním ruchem jako systémem a jinými systémy, které tvoří jeho okolí – vnější prostředí. Jde o ekonomické, politické, sociální, technicko-technologické a ekologické prostředí.

Schéma č. 1 Cestovní ruch jako subjekt



Zdroj: Hesková a kol., 2006

Službu Hesková a kol. (2006: 97) popisuje jako ekonomický statek, jehož podstatou je činnost a jehož hodnota je určena užitek, který přináší. V cestovním ruchu jde o široký sortiment služeb poskytovaných účastníkům cestovního ruchu. Služby jsou rozhodující součástí produktu cestovního ruchu. Představují heterogenní soubor užitečných efektů určených na uspokojování potřeb účastníků cestovního ruchu.

Mezi všeobecné znaky služeb lze zařadit nemateriálnost služeb, vysokou spotřebu živé práce při jejich poskytování, začlenění vnějšího faktoru do procesu poskytování služeb, soulad poskytování služeb s jejich spotřebou a pominutelností služeb. Časová a místní vázanost na primární nabídku cestovního ruchu, komplexnost a komplementarita, zastupitelnost, mnohooborový charakter a nevyhnutelnost informací o nich včetně informací o jejich kvalitě, to vše patří mezi speciální znaky služeb CR.

2. 2. Doprava a dopravní služby

Dopravu definuje nejčastěji Brinke (1999: 4) jako záměrné a organizované přemístění věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách. Doprava představuje jednu z nejrozsáhlejších sfér ekonomiky a podle svého významu a úlohy v národním hospodářství je rovnocenným partnerem průmyslu a zemědělství.

Orieška (1999: 19) dodává, že doprava je jedním ze základních předpokladů rozvoje cestovního ruchu. Překlenuje prostorové rozdíly mezi místem bydliště občana a místem cestovního ruchu, přivádí účastníka k objektům a zařízením cestovního ruchu a vytváří tak možnosti spotřeby v cestovním ruchu.

Podle Eislera (2005: 27) doprava plní několik funkcí. Kromě své dominantní funkce, která spočívá v přemísťování zboží a služeb, má doprava jako součást infrastruktury další funkce. K nim patří:

- stimulační,
- sociálně stabilizační,
- substituční,
- komplementární, která je převážně její dominantní funkcí.

Dopravními službami v cestovním ruchu se podle Orieška (1999: 19) rozumí ty složky, které jsou spojeny se zabezpečením vlastní přepravy účastníků a jejich zavazadel, včetně poskytování informací o dopravních spojích, rezervování míst v dopravních prostředcích, prodeje dopravních cenin, vyřizování reklamací jízdného apod. V závislosti na druhu dopravního prostředku tyto služby poskytují přímo dopravci nebo je obstarávají přepravci.

Dopravní služby se člení dle několika hledisek:

podle druhu dopravy

- silniční,
- železniční,
- letecké,
- vodní a
- ostatní dopravy,

z teritoriálního hlediska

- vnitrostátní,
- mezinárodní,

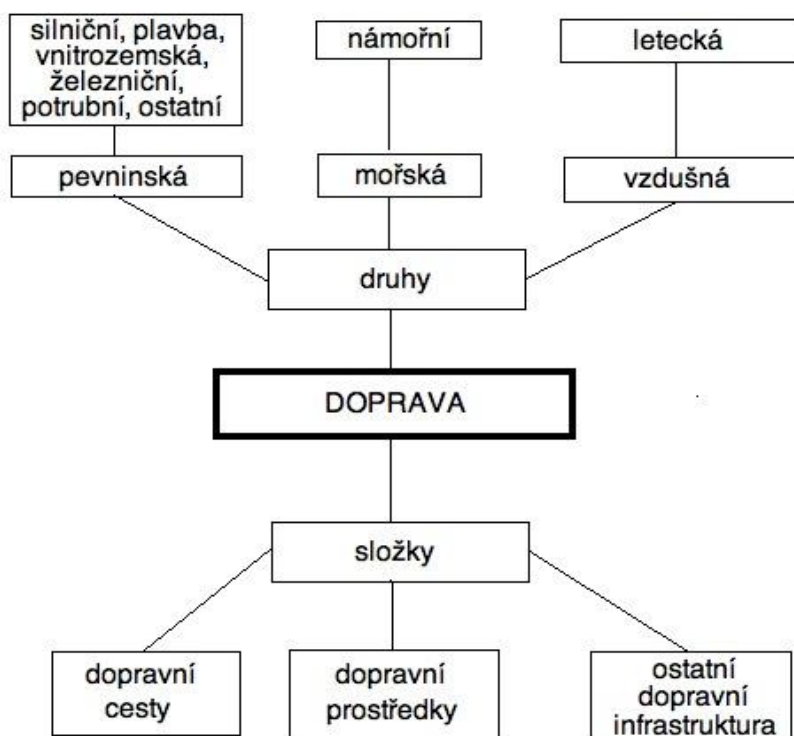
z hlediska periodicity

- pravidelné,
- mimořádné.

Z ekonomického hlediska dělí Brinke (1999: 9) dopravu na dva základní typy:

1. dopravu nákladní: a) ve sféře výroby
b) ve sféře oběhu
c) ve sféře osobní spotřeby
2. dopravu osobní

Schéma č. 2 Druhy a složky dopravy



Zdroj: Brinke, 1999:11

Pod ostatní dopravou rozumíme místní dopravu v cílových místech cestovního ruchu, a to kolejovou (tramvaj) a nekolejovou (trolejbus, autobus). Výkonem dopravy je přeprava. Každá přeprava se uskutečňuje podle plánu přepravy (cestovního, letového, lodního nebo jiného řádu).

Dopravní služby jsou placenými službami. Seznam cen (soubor tarifních sazeb) a souhrn podmínek, podle kterých se přeprava uskutečňuje, obsahuje přepravní tarif. Tarifní sazba zohledňuje přepravní vzdálenost, rychlost přepravy, pohodlí přepravy a přepravní slevy. Každý druh dopravy má svůj tarifní systém. Na použití dopravního prostředku je cestující povinen obstarat si dopravní ceninu. Dopravní cenina je poukázka opravňující uskutečnit cestu tím dopravním prostředkem, směrem a cestovní třídou, pro kterou je určena. Dopravní ceninou je cestovní jízdenka na vlak, letenka, místenka, lodní lístek apod. (Orieška; 1999: 19)

2. 3. Silniční doprava

Silniční dopravu v cestovním ruchu definuje Mirvald (2000: 36) jako přepravu účastníků silničními dopravními prostředky po pozemních komunikacích. V dálkové dopravě mohou autobusy konkurovat železniční dopravě, neboť vytvářejí obvykle lepší dostupnost centrálních částí sídel.

Silnice vykazují menší závislost na přírodních i socioekonomických podmínkách, které pro ně nevytvářejí tak významné bariéry jako u železnic. Proto také mají silnice v průměru menší deviatilitu než železnice a automobilová doprava může na základě menší vzdálenostní dostupnosti lépe konkurovat svojí časovou dostupností.

Silniční doprava je často oproti dopravě železniční konkurenčně pružnější. Je to tím, že technologie jejího provozu je jednodušší a také díky relačnímu charakteru jeho provozu. Přeprava po silnici se sice odehrává na silniční síti, ale ta je přístupná tisícům silničních dopravců. To vynikne při porovnání jízdního řádu silničního a železniční dopravy.

V dopravě po silnici záleží u všech dopravců na jejich schopnosti organizovat provozně ekonomický proces tak, aby byla zachována, udržena či zvýšena konkurenční schopnost těchto subjektů přepravního trhu. (Eisler 2005: 52)

Ve srovnání s ostatními druhy dopravy zabírají silnice největší plochy. Silniční doprava má také rozhodující podíl na nehodách, s následky na životech a zdraví lidí. Zejména dálnice rozčleňují krajinu a vytvářejí nepřekonatelné bariéry, které znemožňují migraci živočichů i některých rostlin. Tato fragmentace krajiny negativně ovlivňuje kvalitu života lidí, kteří žijí mezi pásmy dálnic v uzavřeném prostoru s omezenými možnostmi volného pohybu a využívání krajiny.

Silniční dopravu tvoří materiálně-technická základna složená ze dvou složek: pozemní komunikace a dopravní prostředky. Rozvoj silniční a dálniční sítě vyžaduje zároveň budování zařízení pro motoristy při hlavních komunikacích.

Důležitou úlohu při zabezpečování silniční dopravy má rovněž autobusový (autokarový) park. Autobus je užitkový automobil (vozidlo), konstrukcí a vybavením určený k hromadné přepravě osob. V zahraničí se autokary užívané v cestovním ruchu zařazují podle úrovně pohodlí a vybavení do čtyř kategorií, označených jednou až čtyřmi hvězdičkami. (Orieška; 1999: 35)

Kategorie turistických autobusů – autokarů podle Česmad Bohemia dle IRU

- * "autokar" musí splnit 12 kritérií
- ** "výletní autokar" musí splnit 16 kritérií
- *** "turistický autokar" musí splnit 29 kritérií
- **** "luxusní turistický autokar" musí splnit 32 kritérií

Nejdůležitějšími kritérii jsou ta, která ovlivňují standard pohodlí - vzdálenost sedadel za sebou, minimální výška opěradla, seřízení sklonu opěradla, kapacita zavazadlového prostoru na osobu, atd.

Další možné rozdělení je podle směrnice č. 46 z roku 2007 EHS - pro "osobní" dopravu je kategorie M:

- kategorie M1 jsou osobní automobily do hmotnosti 3500 kg
- kategorie M2 jsou autobusy do hmotnosti 5000 kg
- kategorie M3 jsou autobusy nad 5000 kg

Rozdělení podle počtu přepravovaných osob:

- třída A jsou autobusy pro nejvýše 22 cestujících určené i pro přepravu stojících cestujících
- třída B jsou autobusy pro nejvýše 22 cestujících určené pouze pro sedící osoby
- třída I jsou autobusy pro více než 22 cestujících určené i pro přepravu stojících cestujících (MHD)
- třída II jsou autobusy pro více než 22 cestujících vyrobené v zásadě pro sedící cestující, ale umožňující i přepravu stojících cestujících (meziměstské linky)
- třída III jsou autobusy pro více než 22 cestujících určené výhradně pro přepravu sedících cestujících (dálkové linky) (Autobusový portál [online] cit. 13.3.2010)

Euronormy

Emisní norma Euro platná v zemích Evropské unie stanovuje limitní hodnoty výfukových exhalací. První norma zabývající se množstvím výfukových zplodin vznikla v Kalifornii v roce 1968. V Evropě se začalo Euro využívat v roce 1992. Od té doby téměř pravidelně každé čtyři roky vyjde nová emisní norma Euro. Čím vyšší číslo tím větší přísnost.

V českém technickém průkazu zatím přímo uvedenou normu Euro nenajdeme. Je v něm uveden však údaj o normě EHK (např. Euro 3 = EHK 83.05). V zemích Evropské unie je v plánu zavedení nejnovější normy Euro6 pro nákladní vozidla v lednu roku 2014. V současné době platná norma Euro5, která je povinná pro všechna nová nákladní vozidla registrovaná od 1. 10. 2009, však byla využívána u vozidel mezinárodní přepravy již mnohem dříve. Důvodem byla snížená sazba mýtných poplatků na většině evropských dálnic. (Autolexicon [online] cit. 19. 8. 2010)

Stejně jako vozidla i emisní norma Euro je rozdělena na kategorie. Normy pro osobní vozidla a lehké užitkové automobily jsou číslovány arabskými číslicemi. Pro těžká nákladní auta a autobusy se používají římské číslice.

Zvláštní důraz při řešení norem omezujících vypouštění škodlivých látek do ovzduší vozidla pak byl kladen na městské aglomerace. V evropských metropolích jsou v posledním desetiletí zaváděny tzv. nízkoemisní zóny, do kterých mají povolen vjezd pouze vozidla splňující určité normy. Přímo pro tyto účely tak vznikla samostatná norma EEV, která výrazně omezuje emise pevných částic a kouřivost, tedy škodlivin, které způsobují přízemní smog. V první fázi vznikla tato norma především pro autobusy městské hromadné dopravy, postupně však byla převzata i pro nákladní vozidla pohybující se v těchto zónách. (E-flotila [online] cit. 19. 8. 2010)

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Může mít charakter stavby, která je podle současné české právní úpravy samostatnou nemovitou věcí zapísanou do katastru nemovitostí, nebo se může jednat o pozemek či jeho část.

V České republice se pozemní komunikace dělí na tyto kategorie:

- dálnice, určené pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd, a která má směrově oddělené jízdní pásy;
- silnice, kterou je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, jedná se o nejtýpější kategorii pozemních komunikací, dělí do 3 tříd;
- místní komunikace, kterou je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce,
- účelové komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků, dělí se na veřejně přístupné a neveřejně přístupné. (Ředitelství silnic a dálnic ČR [online] cit. 15. 2. 2010)

2. 4. AETR Vyhláška o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě

Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) stanovuje úpravu pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě. Byla sjednána 1. července 1970 v Ženevě. Tato „Dohoda“ platí na území každé smluvní strany pro veškerou mezinárodní silniční dopravu konanou jakýmkoli vozidlem evidovaným na území zmíněné smluvní strany nebo na území kterékoli jiné smluvní strany. ČSSR přistoupila k Dohodě roku 1975 a v platnost vstoupila dnem 2. června 1976. (Machačka: 1999: 5)

2. 4.1. Pracovní režim dle Dohody AETR

Denní doba řízení je celková doba řízení mezi dvěma denními odpočinky nebo jedním odpočinkem denním a jedním odpočinkem týdenním. Denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin. 2x týdně může být prodloužena na 10 hodin. Celková doba řízení nesmí překročit devadesát hodin v období dvou po sobě následujících týdnů. V případě mezinárodní osobní dopravy neprobíhající na pravidelných linkách musí řidič po nejvýše dvanácti denních dobách řízení mít týdenní odpočinek.

Doba odpočinku

Odpočinkem se rozumí každá nepřerušená doba nejméně jedné hodiny, během níž řidič může volně nakládat se svým časem. V průběhu každých dvacet čtyř hodin musí mít řidič denní odpočinek nejméně jedenáct za sebou následujících hodin. Tento odpočinek smí být zkrácen na nejméně devět souvislých hodin nejvýše třikrát týdně za podmínky, že bude náhradou poskytnuta odpovídající doba odpočinku před koncem následujícího týdne.

V každém týdnu musí být čerpán týdenní odpočinek v celkovém trvání čtyřicetpět souvislých hodin. Tato doba odpočinku smí být zkrácena na minimum 36 souvislých hodin, je-li vybírána v obvyklém místě odstavení vozidla nebo v místě pobytu řidiče, nebo na minimum 24 souvislých hodin, je-li vybírána mimo tato místa. Týdenní doba odpočinku, která začíná v jednom týdnu a pokračuje do týdne následujícího, smí být připojena k jednomu nebo ke druhému z těchto týdnů. (Pro řidiče [online] cit. 25. 2. 2010)

Trávení odpočinku

Jakákoli doba odpočinku vybraná náhradou za zkrácení dob odpočinků denních nebo týdenních musí být připojena k jinému odpočinku trvajícimu nejméně osm hodin a musí být zajištěna na žádost řidiče na parkovišti nebo v místě pobytu řidiče. Řidič smí trávit denní odpočinek v zaparkovaném vozidle, je-li vybaveno lehátkem.

Přerušení doby řízení a přestávky

Po čtyřech a půl hodinách řízení musí mít řidič přestávku nejméně čtyřicet pět minut, pokud nezapočne dobu odpočinku. Tato 45minutová přestávka smí být nahrazena nejméně patnáctiminutovými přestávkami, zařazenými do doby řízení 4,5 hodiny nebo okamžitě po této době 4,5 hodin.

Během těchto přestávek nesmí řidič vykonávat žádnou jinou činnost. Pro účely přestávky se doba čekání a doba nevěnovaná řízení strávená ve vozidle při jízdě na trajektu nebo ve vlaku nepovažují za „jinou činnost“. Přestávky, které tráví řidič, nepředstavují denní odpočinek.

Odchyłky od pravidel AETR

Řidič se smí odchyłit od ustanovení této dohody v nezbytné míře nutné pro dojetí do vhodného místa zastávky tak, aby zajistil bezpečnost osob, vozidla nebo jeho nákladu, pokud neohroží bezpečnost silničního provozu. Řidič musí uvést druh a důvod odchyłky na záznamovém listu kontrolního přístroje nebo ve svém denním záznamu. (Pro řidiče [online] cit. 25. 2. 2010)

2. 4. 2. Povinnosti dopravce v mezinárodní silniční dopravě

Dopravce je povinen

- používat motorové vozidlo pro dopravu nákladů, od jehož technické kontroly neuplynula doba delší než jeden rok a pro dopravu osob doba delší než šest měsíců
- zajistit, aby vozidlo, pokud to předpis vyžaduje, bylo vybaveno záznamovým zařízením
- zajistit při organizaci práce řidičů dodržování doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku stanovených dohodou AETR a dalšími předpisy
- vést záznamy týkající se časů řízení vozidla a odpočinku
- zajistit, aby práce řidiče v mezinárodní nákladní dopravě a v autobusové dopravě vykonávala pouze osoba, která dovršila věku 21 let.

Organizační činnost dopravce

Podnik je povinen organizovat silniční dopravu tak, aby členové osádek mohli dodržovat ustanovení Dohody AETR. Je zakázáno odměňovat i prémiovým zvýhodněním nebo zlepšením platu řidiče za ujetou vzdálenost nebo za objem přepravného nákladu, pokud by tyto odměny mohly vyvolat ohrožení bezpečnosti silničního provozu.

Zaměstnavatel musí vydat řidičům dostatečný počet záznamových listů s ohledem na individuální charakter těchto listů, na dobu trvání přepravy a na nutnost nahradit listy poškozené nebo odebrané pracovníkem pověřeným kontrolou. Zaměstnavatel smí vydat řidičům jen listy schváleného vzoru, vhodné pro použití v zařízení zabudovaném ve vozidle. Podnik musí uchovávat vyplněné záznamové listy po dobu nejméně dvanácti měsíců od data posledního zápisu a předložit je na vyžádání kontrolním orgánům. Zaměstnavatel a řidiči odpovídají za správné fungování kontrolního zařízení.

Kontrolní činnost dopravce

Podnik je povinen pravidelně kontrolovat doby řízení a doby jiných prací, jakož i hodiny odpočinku řidičů s použitím všech dokladů, které má k dispozici, například osobních kontrolních knížek. Zjistí-li porušení Dohody AETR, je povinen neprodleně učinit tomu přítrž a zajistit, aby se to nemohlo opakovat, například změnou pracovní doby a dopravních cest. (Machačko, 1999: 53-54)

Vybavenost tachografem

Vozidla kategorií M2, M3 třídy II a třídy III (tj. meziměstské a dálkové autobusy pro 9 a více osob) a vozidla kategorií N2 a N3 v mezinárodní silniční dopravě musí být vybavena tachografem. Tato povinnost platí i u vozidel kategorie N1 s přípojným vozidlem jejichž celková hmotnost soupravy přesahuje 3,5 t.

Tachograf zaznamenává tyto údaje:

- vzdálenost ujetou vozidlem,
- rychlost vozidla,
- bodu řízení,
- dobu ostatní práce nebo pracovní pohotovosti,
- přerušení práce a denní doby odpočinku,
- otevření skříňky obsahující záznamový list,
- u elektronických přístrojů každé přerušení dodávky proudu nebo přerušení signálu mezi snímači a přístrojem.

Záznamové listy do tachografů jsou zpravidla tvaru kotouče. Správné vložení kotouče do přístroje je zajištěno asymetrickým (hruškovitými) otvorem ve středu kotouče. Tachografický kotouč je vyroben obvykle z papíru a na záznamové straně je potažen voskem. Pod voskem je černá vrstva. Při zápisu pisátko proškrábe vrchní vrstvu a vidíme spodní vrstvu jako černou čáru. Kotouč založený do tachografu je spojen s hodinovým strojkem, který jej otáčí. Proto se kotouč otáčí, i když vozidlo stojí. Kotouč má na sobě vytištěnou časovou stupnici odstupňovanou tak, aby umožnila čtení času v intervalech po 15 minutách a rozlišení intervalů po 5 minutách. Minimální záznamová kapacita kotouče je 24 hodiny. (Machačka, 1999: 69)

Digitální tachograf

Nákladní a užitkové automobily a jejich soupravy s největší přípustnou hmotností nad 3,5 t a vozidla pro přepravu osob s počtem sedadel nad 8 + 1, pokud byla poprvé registrována od 1. 5. 2006 mají povinnost instalace digitálních tachografů. Tato vcelku zásadní změna klade nemalé nároky na řidiče, kteří musí umět s tachografem správně manipulovat, jinak bude každá chybná manipulace zaznamenána a při následné kontrole vyhodnocena jako porušení předpisů.

Přístroj pracuje s následně uvedenými údaji, které ukládá do paměti a které je možno za stanovených podmínek stahovat, zobrazit na displeji nebo tisknout:

- ujetá vzdálenost s tolerancí 4 % během provozu
- rychlost vozidla
- intervaly doby řízení (datum a čas) s přesností 1 min.
- intervaly jiných činností (datum a čas) s přesností 1 min.
- identifikační číslo karty řidiče s datem a časem vložení a vyjmutí
- pro každou kartu řidiče, která je vložena do tachografu poté, co již byla použita v jiném digitálním tachografu:
 - doba řízení od poslední přestávky nebo doby odpočinku
 - denní doba řízení od posledního odpočinku
 - denní doba řízení mezi dvěma odpočinky za předchozích nejméně 28 kalendářních dnů s uvedením data, času a délky trvání
 - celkovou dobu řízení ve směně, celkovou dobu řízení za dva předchozí týdny
 - doby odpočinku za konkrétní den a za předchozích nejméně 28 kalendářních dnů, vždy s uvedením data, času a délky trvání
- datum, čas a časový interval, kdy bylo vozidlo řízeno s nefunkční kartou nebo bez vložení karty řidiče
- začátek nebo ukončení pracovního výkonu – směny
- automaticky zaznamenané systémové chyby ukládacího zařízení s uvedením data, času a čísla karty řidiče
- chyby na kartě řidiče
- číslo karty kalibrační dílny s uvedením data instalace nebo provedení naposledy provedené opravy a/nebo periodické kontroly
- číslo karty kontrolního orgánu s uvedením data a času vložení kontrolní karty, požadovaného rozsahu a způsobu kontrolního výstupu
- čas a nastavení dat s datem vydání a číslem karty, nastavení režimu řízení osádky jednoho řidiče nebo dvou řidičů
- režim osádky jednoho nebo dvou řidičů a odpovídající stav řidič nebo druhý řidič (Digitální tachograf, Česmad Bohemia 2008)

2. 5. Elektronické mýtné a dálniční kupony

Elektronické mýtné je moderní způsob zpoplatňování užívání pozemních komunikací pomocí elektronického sledování pohybu vozidel. V České republice bylo elektronické mýtné pro nákladní vozidla s celkovou hmotností nad 12 tun zavedeno od 1. ledna 2007 novelou Zákona o pozemních komunikacích č.13/1997 Sb. na cca 1000 kilometrech dálnic a silnic pro motorová vozidla. Elektronický mýtný systém v České republice používá moderní mikrovlnnou technologii, která nemá vliv na životní prostředí.

Uživatelům je k dispozici servis 244 distribučních a 15 kontaktních míst, internetový portál se samoobsluhou a nepřetržité call centrum. Provozovatelem elektronického mýtného systému je Ředitelství silnic a dálnic ČR, odhalování neplatičů má na starosti Generální ředitelství cel. Za první dva roky fungování mýta autodopravci zaplatili 11,7 miliardy korun.

Vozidla, která podléhají mýtnému, jsou povinně vybavena malým elektronickým zařízením tzv. jednotkou premid, které komunikuje s mýtným systémem. Na konci roku 2008 systém registroval 370 tisíc palubních jednotek. Mýtné za užití jednotlivého mýtného úseku je účtováno v okamžiku průjezdu vozidla mýtným bodem. Řidič vozidla může jet v libovolném jízdním pruhu, nemusí snižovat rychlost jízdy ani zastavovat. Mýtné je účtováno automaticky bez jeho zásahu. Sazbu mýtného za užití 1 km zpoplatněné komunikace stanovuje Nařízení vlády ČR č. 484/2006 Sb. Sazba se liší podle počtu náprav a emisní třídy vozidla. Mýtné za užití konkrétního úseku je dáno násobkem sazby a délky úseku.

V České republice je používání dálnic a rychlostních silnic od roku 1995 zpoplatněno formou dálničních kupónů. V roce 2008 se od řidičů vybralo celkem 2 845 326 korun, celkově se jednalo o prodej 3 867 142 ks nálepek, nejvíce sedmidenních od 3,5 tuny. Distribuci dálničních kupónů má na starosti Státní fond dopravní infrastruktury. (Silnice a dálnice ČR 2009, Ředitelství silnic a dálnic České republiky)

2. 6. Enviromentální aspekty dopravy

Doprava je jedním z rozhodujících činitelů, ovlivňujících kvalitu životního prostředí. Při hodnocení vlivu dopravy na životní prostředí nelze však jednostranně zdůrazňovat pouze její negativní vlivy, ale je nutné mít na zřeteli i její vlivy pozitivní.

Brinke (1999: 98) uvádí, že negativní vlivy se projevují v rámci složitých vazeb mezi jednotlivými složkami v krajině. Jsou dány fyzikálními zákonitostmi vyvolanými nutností uvést dopravní prostředky do pohybu, udržet je v pohybu, brzdit je a zastavovat. Jejich velikost je podmíněna zejména používanou technikou – dopravními prostředky a dopravními cestami. Rozhodující význam mají: způsob pohonu dopravních prostředků, vedení tras komunikací, segregace dopravních tras, technický stav komunikací, technický stav dopravních prostředků, způsob a technika řízení dopravního provozu a v neposlední řadě disciplína účastníků dopravy.

K nejškodlivějším negativním vlivům dopravy, jež přímo ohrožují zdraví lidí, patří plynné i pevné škodliviny, vznikající spalováním pohonných hmot v motorech. Celkem se doprava podílí asi dvěma třetinami na znečišťování krajinné sféry oxidem uhelnatým, dvěma pětinami uhlovodíky a jednou třetinou oxidy dusíku.

Dalším z negativních jevů je hluk. Hluk působí na člověka svojí intenzitou, délkou trvání, frekvencí atd. Poškozuje nejen sluchové orgány, ale i cévní, srdeční, zažívací a nervový systém. Zdrojem hluku je vlastní pohonná jednotka, valení pneumatik po vozovce a aerodynamické vlastnosti karosérie. Odhaduje se, že doprava se podílí na celkové hlučnosti více než třetinou, přičemž tento podíl stále vzrůstá.

Doprava je také jedním z největších „konzumentů“ půdy a její rozvoj je provázen nepřetržitým růstem dopravních ploch. Doprava se též podílí na ekologickém narušování krajiny např. dálnice znemožňují přirozený pohyb zvěře. Má vliv nejen na faunu, ale i na flóru. Snižuje její bohatost a mění její druhové složení.

Doprava má ovšem i pozitivní účinky na životní prostředí. Je jedním z rozhodujících faktorů ovlivňujících vytváření územní struktury hospodářství. Umožňuje efektivnější využívání krajiny, neboť podmiňuje rozmístění sídel i ekonomických objektů. Díky tomu bylo možné osídlit a využít i vzdálené, dosud neobydlené oblasti.

Podmiňuje územní a mezinárodní dělbu práce. Bez ní by nedošlo k vytvoření světového trhu, ani k fungující ekonomice vyspělých států. Má značný podíl na zvyšování životní úrovně obyvatelstva a díky zvyšující se rychlosti přepravy se podílí na relativním zmenšování prostoru.

2. 7. Marketing v dopravě

Marketing definuje Světlík (1994: 8) jako proces řízení, jehož výsledkem je poznání, předvídání, ovlivňování a v konečné fázi uspokojení potřeb a přání zákazníka efektivním a výhodným způsobem zajišťujícím splnění cílů organizace.

Hesková (2004: 7) uvádí nejrozličnější definice marketingu, ty se ovšem shodují v následujících bodech:

- marketing je integrovaný soubor činností s orientací na trh
- základním cílem je směna jedné hodnoty za jinou hodnotu
- marketingový proces vychází z odhadu spotřebitelských potřeb a tvorby nabídky vedoucí k jejich upokojování
- cílem marketingu je stálý prodej produktu se ziskem s výrazným aspektem na dlouhodobý charakter a zákazníky opakující nákup
- marketing má internacionální charakter.

Marketing patří k manažerským disciplínám stejně jako ony definuje to, co je nutné vykonat, očekávaný výsledek činnosti, metody, cíle, standardy, plány, programy a kontroluje průběh činnosti s cílem korigovat odchylky ve vztahu k vytčeným cílům.

Strategický marketing je jednou z vývojových fází marketingu, uvažovanou ve vztahu k marketingovým činnostem, funkcím i časovým horizontům. Strategie charakterizuje směr, který bude organizační jednotka sledovat v určitém časovém období a který vede k nejúčinnější alokaci zdrojů pro dosažení vytyčených marketingových cílů. Marketingová strategie respektuje základní zásady marketingu a vychází z nich. Znamená to uvědomělou orientaci na trh a zákazníka a plné uspokojení jeho potřeb, současné posouzení schopností a možností podniku s ohledem na jeho cíle. (Horáková, 2003: 11)

Při realizaci marketingového přístupu v dopravním podniku je dobré si uvědomit, že nabízí službu, která je neskladovatelná. Znamená to, že každá příležitost, kdy byl zájem o přemístění, které jsme našimi prostředky neuskutečnili, je prakticky jednou provždy ztracena.

Nabízejí se různé marketingové koncepce dopravních podniků. Měly by vycházet z toho, že přepravce či cestující dobře zná nabízené služby na přepravním trhu a je si vědom vazby mezi cenou služeb a kvalitou přepravy. Zvolená marketingová koncepce vytváří rámec pro tvorbu vhodné marketingové strategie. Často jich lze uplatnit i více, podle toho, jakou povahu má daný segment přepravního trhu. (Eisler 2005: 123-4)

2. 8. Dopravní terminologie

Dopravní cesta se obecně definuje jako pás terénu, spojující dva koncové body, na němž se uskutečňuje doprava. Tato část terénu bývá obvykle tomuto účelu uzpůsobena, tzn. upravena a technicky vybavena. Dopravními cestami jsou stezky, železniční tratě, vnitrozemské vodní cesty, atd. Místo termínu dopravní cesta se někdy užívá termínu trasa, nejčastěji jako označení pro námořní a letecké dopravní cesty.

Komunikace je výraz, jímž se v užším smyslu rozumí dopravní cesty včetně pevných zařízení, toto pojetí se uplatňuje především v silničním hospodářství. Pojem komunikace lze rovněž chápat jako veškeré dopravní cesty včetně spojů telekomunikačních.

Dopravní linkou se obvykle označuje dopravní spojení, které se uskutečňuje konkrétním dopravním prostředkem mezi dvěma či více místy, v jednom či obou směrech, pravidelně, většinou podle stanoveného časového (jízdního) řádu, na existující dopravní cestě. (Zelený; 2004: 14)

Dopravní body jsou místa ležící na dopravních cestách, v nichž se v osobní dopravě uskutečňuje nástup cestujících do dopravních prostředků, výstup z nich a přestup z jednoho prostředku do druhého. Obecně se tyto body nazývají stanice. Za stanici se považuje každé místo, kde lze nastoupit nebo ukončit cestu veřejným dopravním prostředkem.

Dopravním uzlem nazýváme takový dopravní bod, v němž se sbíhají nejméně tři komunikace. V případě, že se jedná o cesty stejného druhu, rozeznáváme například uzel silniční, železniční apod.

Soustava vzájemně propojených dopravních cest a uzlů vytváří dopravní síť. Rozlišujeme síť v širším významu, tj. zahrnující veškeré komunikace a uzly na určitém vymezeném území a v užším významu, kdy uvažujeme jen síť s pravidelnou dopravou. (Brinke, 1999:19-22)

3. Metodika práce

3. 1. Cíl práce

Hlavním cílem bakalářské práce je analyzovat současné postavení autobusové dopravy jako součásti cestovního ruchu, dále pak zjistit spokojenost účastníků cestovního ruchu s dopravními službami.

Analýza bude uskutečňována na základě studia odborné literatury, provedení situační analýzy Jihočeského kraje. Dále bude v tomto regionu proveden marketingový výzkum pomocí dotazníkového šetření na segmentu obyvatel Českých Budějovic. Na základě výsledků všech šetření se potvrdí nebo vyvrátí stanovené pracovní hypotézy a budou navržena vlastní doporučení, která by mohla přispět ke zvýšení míry využitelnosti autobusové dopravy.

3. 2. Pracovní hypotézy

Hypotézy jsou vyslovením předpokladů o povaze zjišťovaných vztahů. Představují formulaci, resp. strukturu jednotlivých alternativ odpovědí na otázky výzkumu. Hlavní význam hypotéz spočívá v ověřování souvislostí mezi proměnnými. Hypotézy pomáhají při optimalizaci informačních údajů, neboť nám dopředu říkají, kterými směry se máme vydat při hledání potřebných informačních zdrojů. (Kozel a kol., 2006: 74-75)

Na začátku zpracování bakalářské práce byla stanovena tato hypotéza:

- služby autobusové dopravy v Jihočeském kraji jsou na dobré úrovni a uspokojují tak potřeby účastníků cestovního ruchu.

3. 3. Metodika práce

Analytická část

Analytická část zahrnovala sběr dat čerpaných především ze studia odborných publikací a regionální literatury, propagačních materiálů a internetových stránek. Na jejichž základě byl zpracován literární přehled. Podle těchto zdrojů informací byla zpracována i situační analýza Jihočeského kraje se zaměřením na hledisko silniční infrastruktury a dopravní dostupnosti.

Syntetická část

Následně byl proveden marketingový výzkum formou dotazníkového šetření a to mezi rezidenty Českých Budějovic. Řízený rozhovor s majitelem autobusové dopravy Houška s. r. o..

Aplikační část

Na závěr došlo k vyhodnocení dotazníkového šetření a interpretace zjištěných výsledků. Na základě těchto údajů bylo provedeno shrnutí celého šetření a navržena vlastní doporučení pro řešení současné situace.

4. Situační analýza Jihočeského kraje

Situační analýza je všeobecná metoda zkoumání jednotlivých složek a vlastností vnějšího prostředí (makroprostředí a mikroprostředí), ve kterém firma podniká, případně které na ni nějakým způsobem působí, ovlivňuje její činnost, a zkoumání vnitřního prostředí firmy, její schopnosti výrobky tvořit, vyvíjet a inovovat, produkovat je, prodávat, financovat programy. (Jakubíková, 2008: 78)

Marketingová situační analýza je kritické, nestranné, systematické i důkladné zkoumání vnitřní situace podniku, šetření postavení podniku v daném prostředí. Situační analýza je prostředek, který na základě analytického zhodnocení minulého vývoje a současného stavu a na základě kvalifikovaného odhadu pravděpodobného budoucího vývoje ve strategickém období může pomoci při formulování budoucí tržní pozice podniku.

Výsledky vyplývající z provedené analýzy determinují podnikové schopnosti i jedinečnosti a jsou podkladem pro stanovení marketingových cílů, formulování marketingových strategií a sestavení marketingových cílů. (Horáková, 2003: 39)

4. 1. Charakteristika Jihočeského kraje

Jihočeský kraj patří díky své geografické poloze a přírodním podmínkám k územím, kde se již v dávné minulosti začala objevovat první osídlení. Do původně zemědělské oblasti s tradičním rybníkářstvím a lesnictvím vstoupila na počátku 20. století průmyslová výroba. Atraktivitu přírodního i kulturně historického bohatství kraje podmiňuje rozvoj cestovního ruchu.

Kraj představuje geograficky poměrně uzavřený celek, jehož jádro tvoří jihočeská kotlina. Na jihozápadě je obklopena Šumavou, na severozápadě výběžky Brd, na severu Středočeskou žulovou vrchovinou, na východě Českomoravskou vrchovinou a na jihovýchodě Novohradskými horami. V jihočeské kotlině se rozkládají 2 pánve, a to Českobudějovická a Třeboňská.

Příhraniční charakter kraje poskytuje možnosti efektivní příhraniční spolupráce ve výrobní oblasti i v oblasti služeb spolu s rozvojem cestovního ruchu, kde je využívána celková atraktivita kraje s méně narušenou přírodou a množstvím kulturních památek.

Rozlohou 10 057 km² představuje kraj 12,8 % z celé České republiky. Z tohoto území zauímají třetinu lesy, 4 % pokrývají vodní plochy. Území kraje náleží do povodí horní a střední Vltavy s přítoky Malší, Lužnicí, Otavou a mnohými dalšími. V minulosti zde bylo vybudováno přes 7 000 rybníků, jejichž celková výměra dnes představuje více než 30 tis. hektarů.

Území kraje mělo vždy spíše charakter rekreační než průmyslově vyspělé oblasti. Snaha o zachování přírodního prostředí se odrazila ve zřízení Národního parku Šumava, chráněných krajinných oblastí Šumava, Třeboňsko a Blanský les. Celkem je chráněno asi 20 % území kraje. (Bussinesinfo [online] cit. 3. 3. 2010)

Jihočeský kraj je krajem s nejmenší hustotou zalidnění z celé České republiky. Koncem roku 2008 v kraji žilo více než 636 tis. obyvatel, tedy 63,3 obyvatel na 1 km². Z jeho 7 okresů má největší hustotu obyvatelstva okres České Budějovice, kde žije téměř 30 % obyvatel kraje. Je to dáno především soustředěním do samotného města České Budějovice, v němž bydlí 94,9 tis. osob. V krajském městě žije třetina Jihočechů.

Celkem je v kraji v současné době 623 samosprávných obcí (53 z nich má statut města) s téměř 2 tisíci částmi obcí. Podíl městského obyvatelstva dosáhl k 31. 12. 2008 celkem 64,8 %.

Obyvatelstvo kraje má proti republikovému průměru poněkud mladší věkovou strukturu (průměrný věk je 40,1 roku). Od demografické struktury kraje se výrazněji odlišuje pohraniční okres Český Krumlov s pestřejším národnostním složením. Je zde mladší věková struktura, nejvyšší hodnoty porodnosti, relativně nízká úmrtnost. V posledních letech ubývá obyvatel okresu Prachatice. Naopak růst trvale zaznamenávají pouze okresy České Budějovice a Český Krumlov.

Podle výsledků sčítání lidu, domů a bytů k 1. březnu 2001 dosáhl podíl obyvatel s vysokoškolským vzděláním z celkového počtu osob patnáctiletých a starších 7,8 % (v roce 1991 to bylo 6,3 %) a podíl osob s úplným středním vzděláním (včetně vyššího) 28,4 % (v roce 1991 to bylo 23,2 %). (Sociálně-ekonomický profil Jihočeského kraje, Jihočeský kraj)

4. 2. Regionální infrastruktura

Jihočeský kraj má strategickou polohu na dopravní ose sever-jih. Procházejí jím důležité mezinárodní silnice, severojižní železniční koridor, evropské cyklistické a turistické stezky.

Nejoblíbenějším a nejvyužívanějším typem dopravy je samozřejmě doprava silniční. Patří mezi nejflexibilnější a umožňuje spojení v hranicích měst, v rámci celé ČR, ale také snadné spojení s dalšími metropolemi Evropy.

Silniční síť na území Jihočeského kraje zajišťuje dobrou dopravní dostupnost všech obydlených sídel a výrobních podniků. Její kvalita však neodpovídá zvyšujícím se nárokům na kapacitu osobní a nákladní přepravy.

Tabulka č. 1 Silniční síť Jihočeského kraje v roce 2009

Druh silnice	Délka (km)	
	Jihočeský kraj	ČR
Dálnice	15,481	690,532
Rychlostní silnice	0	359,690
Silnice I. Třídy	661,177	5850,041
Silnice II. Třídy	1 635,687	14592,260
Silnice III. Třídy	3 819,197	34161,103
Celkem	6 131,542	55653,626

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR

Regionální operační program NUTS II Jihozápad je určen pro region soudržnosti Jihozápad sestávající z Jihočeského a Plzeňského kraje. Zaměřuje se na zlepšení dopravní dostupnosti a propojení regionu včetně modernizace prostředků veřejné dopravy, podporu rozvoje infrastruktury i služeb cestovního ruchu, přípravu menších podnikatelských ploch a zlepšování podmínek k životu v obcích a na venkově především prostřednictvím zkvalitnění vzdělávací, sociální a zdravotnické infrastruktury. (Jihočeský kraj [online] cit. 10. 4. 2010)

Dálnice D3

K důležitým rozvojovým investicím v oblasti silniční infrastruktury patří výstavba dálnice D3 a na ni navazující rychlostní komunikace R3, výstavba rychlostní komunikace R4, postupné zlepšování parametrů stávajících silnic I., II. a III. třídy, včetně přeložek, obchvatů měst a obcí a rozšíření nevyhovujících úseků apod. V rámci zajištění dobré dopravní obslužnosti kraje je preferována veřejná doprava před individuální automobilovou dopravou, rozvíjejí se integrované dopravní systémy a rozšiřují se systémy MHD.

Tah D3 propojí Prahu a oblast jižních Čech a napojí Tábořsko a Českobudějovicko na republikovou dálniční síť. Na jižním konci naváže na hraničním přechodě Dolní Dvořiště také na silniční síť Rakouska. Navržená trasa D3 leží na hlavním mezinárodním silničním tahu E55, vedoucím ze Skandinávie přes naše území do Řecka.

O dálnici se uvažovalo již v roce 1939, v roce 1963, kdy vznikla základní síť dálnic bývalého Československa D3 ovšem chyběla a byla přidána až v roce 1987. První část budoucí D3 byla v roce 1991 otevřena v podobě obchvatu města Tábor. D3 v současné době měří pouze 15 km, ale původní obchvat Tábora (3,5 km) není jako dálnice zatím označen. Dále je od října 2008 ve výstavbě 25 km dlouhý úsek mezi Tábořem a Veselím nad Lužnicí s plánovaným uvedením do provozu v roce 2011. (dálnice D3, Ředitelství silnic a dálnic)

4. 3. Dopravní obslužnost

Základní dopravní obslužností určitého územního celku je zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, především jako doprava do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání včetně dopravy zpět. Dopravní obslužnost jako celek je nutno chápat jako potřebu pokrytí všech dopravních potřeb území. Má být koncipována tak, aby jí byla naplněna potřeba veřejného zájmu a byla jedním z článků rozvoje územního celku.

V tomto smyslu je v kraji provozován dopravní systém založený na spolupráci jednotlivých subjektů působících v oblasti veřejné osobní dopravy s cílem trvale zajišťovat dopravní obsluhu daného území. Tento systém je řízen, dozorován a usměrňován příslušným dopravním úřadem – Odborem dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Jihočeského kraje.

Silniční doprava se v cestovním ruchu uskutečňuje dvěma základními formami – autobusovou dopravou a individuální dopravou osobními auty. Autobusovou dopravu provozuje více podnikatelských subjektů – dopravní společnosti, cestovní kanceláře, které mají vlastní dopravní prostředky, a řada dalších podnikatelů.

Nejsilnější přepravní proudy osobní autobusové dopravy jsou v centru i okolí krajského města České Budějovice, dále v bývalých okresních městech Táboře, Písku, Jindřichově Hradci, Českém Krumlově, Strakonici a Prachaticích a jejich nejbližším okolí. Tato sídla jsou přirozenými centry přilehlých spádových oblastí. (Regionální infrastruktura Jihočeského kraje [online] cit. 25. 3. 2010)

4. 4. Autobusová doprava

Autobusová doprava hustotou svých linek a spojů uspokojuje plošnou dopravní území a dálkovou dopravu zejména v těch relacích, kde je doba přemístění po železnici delší nebo dražší nebo i jinak méně kvalitní.

Autobusovou přepravu lze podle Eislera (2005: 53) členit podle toho, zda se jedná o autobus pro dálkovou, popř. mezinárodní nebo místní dopravu. Lze najít i hodnocení podle jednotlivých vozidel, které se liší svou konstrukcí a vybavením. Dosahují jiných výkonů při svém provozu. Kromě toho jejich cena se díky jejich určení podstatně liší, což působí na náklady dopravce. Autobusy pro dálkovou mezinárodní dopravu jsou luxusně vybaveny. Obsahují například WC s umývadlem, bar s chlazenými nápoji, palubní kuchyňku a šatnu. Současnou běžnou součástí vybavení autokaru je barevný televizor, video, klimatizace a nabídka teplých či studených nápojů. Při konstrukci autokarů se dbá také na dobrý výhled (panoramatická okna), pohodlí řidiče a velký prostor pro zavazadla. Jejich pořizovací cena je vyšší než autobusů pro místní dopravu. Jejich jízdní výkon v ujetých km však je větší. To má význam při stanovení ceny za přepravu.

Přeprava osob a tržby z ní plynoucí se liší dále podle toho, zda se jedná o dopravu pravidelnou či nepravidelnou. Pravidelná doprava se provádí podle vyhlášeného jízdního řádu za předem stanovených přepravních podmínek. V tomto případě bývá využití obsaditelnosti autobusu různé. V místní pravidelné dopravě bývá využití obsaditelnosti autobusu malé.

Nepravidelná doprava není provozována podle vyhlášeného jízdního řádu, je to doprava podle požadavků zákazníka. Konkrétní podmínky přepravy bývají sjednány mezi dopravcem a přepravcem, nikoli jednotlivým cestujícím. Ceny bývají dohodnuty smluvně. Při nepravidelné dopravě nezáleží dopravci na využití obsaditelnosti. Je věcí smluvního přepravce, jak autobus využije. Příkladem je doprava zákazníků cestovních kanceláří (dále pak CK) na dovolenou, při níž je vedle starosti dopravce, ale i CK, jak využít kapacitu autobusu.

4. 5. Veřejná hromadná doprava

Veřejná hromadná doprava je považovaná podle Mirvalda (2000: 46) za „sociální tmel společnosti“ a její provozování naplňuje občanská práva. Jedná se o službu ve veřejném zájmu a právo jí využívat mají všichni občané. Aby byla zvýhodněna oproti individuální dopravě, je nutné se orientovat na kvalitu, cenovou relaci a ekologickou šetrnost. Cílem veřejné dopravy je vytvořit stabilní systém, který podporuje sociální a ekonomický rozvoj regionů, obydlí a udržitelnost krajiny.

S městskou hromadnou dopravou se setkáváme ve všech větších městech. Je uskutečňována prostřednictvím pravidelných linek autobusů a trolejbusů. Veškeré jízdní řády městské hromadné dopravy jsou zpravidla k dispozici prostřednictvím internetu anebo mobilního telefonu, nalezneme je i na označených zastávkách. Součástí jízdního řádu je i doba trvání cesty mezi jednotlivými stanicemi. V prostředcích MHD je běžně ohlašována aktuální a příští stanice. Stále častější je používání tlačítek otevírajících dveře. Jsou umístěna buď přímo na dveřích, nebo na tyčích v cestovních soupravách.

V oblasti veřejné autobusové dopravy je základní dopravní obslužnost v kraji zajištěna celou řadou společností. Jihočeský kraj má uzavřené smlouvy o závazku veřejné služby k zajištění základní dopravní obslužnosti Jihočeského kraje s následujícími dopravci (platnost od 1. 1. 2010): BK BUS, s. r. o.; COMETT PLUS, s. r. o.; ČSAD AUTOBUSY Č. Budějovice, a. s.; ČSAD autobusy Plzeň, a. s.; ČSAD Jindřichův Hradec a. s.; ČSAD Jihotrans a. s.; Connex Příbram a. s.; ČSAD STTRANS a. s.; Doprava Záruba M&K s. r. o.; Dopravní podnik města Vlachovo Březí, s. r. o.; Dopravní podnik města České Budějovice a. s.; ICOM transport a. s.; Josef Štefl - tour; RAMVEJ BUS s. r. o.; Znojemská dopravní společnost – PSOTA, s. r. o.

5. Marketingový výzkum

Marketingový výzkum spočívá ve specifikaci, shromažďování, analýze a interpretaci dat, které slouží jako podklad pro rozhodování v procesu marketingového řízení, uvádí Hesková (2004: 36). Marketingový výzkum je funkce, která spojuje spotřebitele, zákazníka a veřejnost s marketingovým pracovníkem prostřednictvím dat užívaných k zjišťování a definování marketingových příležitostí a problémů, k tvorbě, zdokonalování a hodnocení marketingových akcí, monitorování marketingového úsilí a k zlepšení pochopení marketingu procesu. Marketingový výzkum specifikuje požadovaná data podle vhodnosti k řešení těchto problémů, vytváří metody pro sběr informací, řídí a uskutečňuje proces sběru dat, analyzuje výsledky a sděluje zjištěné poznatky a jejich důsledky.

Důležitou funkcí marketingového výzkumu je podle Světlíka (1994:42) pomoci podnikovému marketingu předpovědět chování zákazníků a snížit podnikatelské riziko. Marketingový výzkum je souhrn aktivit, které zkoumají všechny části marketingové praxe včetně trhů, výrobků, distribučních cest, cen, chování zákazníka

Marketingový výzkum zahrnuje zkoumání jevů a vztahů na trhu, vliv marketingových nástrojů na změnu marketingového prostředí. Specifičnost je dána právě výzkumným charakterem celého procesu shromažďování, zpracování, analýzy a interpretace dat.

Pro sběr dat mohou být použity tyto základní metody:

- a) pozorování
- b) dotazování
- c) experimentální výzkum

Pozorování spočívá v záměrném, cílevědomém a plánovitém sledování smyslově vnímatelných skutečností, aniž by pozorovatel do pozorovaných skutečností nějak zasahoval. V plánu pozorování musí být stanoveno, co má být předmětem pozorování a čas, ve kterém se bude pozorování uskutečňovat, jakým způsobem budou jevy sledovány, do jakých kategorií budou pozorovaná fakta zařazována, jak bude prováděn záznam pozorovaného.

Dotazování je pokládání otázek respondentům. Z jejich odpovědí řešitel projektu získává žádoucí primární data. Podle kontaktu s dotazovaným se rozlišují jednotlivé techniky dotazování a to osobní, telefonické, písemné a elektronické. Dotazování probíhá na základně dotazníku.

Experimentální výzkum je založen na studiu vztahů mezi dvěma nebo více proměnnými za kontrolovaných podmínek. (Hesková, 2003: 64)

5. 1. Terénní šetření a jeho vyhodnocení

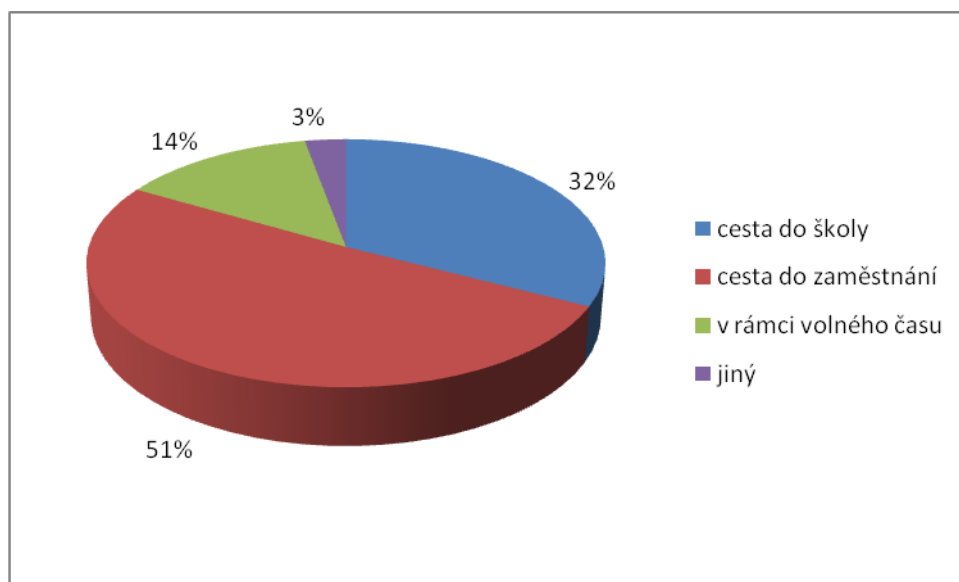
Dotazování patří k nejrozšířenějším postupům marketingového výzkumu. Uskutečňuje se pomocí nástrojů a vhodně zvoleného kontaktu s nositelem informací – dotazovaným. Tento kontakt může být přímý, bezprostřední, jako je tomu v případě písemného zodpovídání otázek. Nebo může být naopak zprostředkovaný tazatelem, vstupujícím mezi výzkumníka a respondenta, jako je tomu při osobním dotazování. (Foret, Stávková, 2003: 32)

Průzkum byl proveden formou písemných odpovědí v dotaznících, které byly rozdány respondentům v Českých Budějovicích. Vzhledem k tomu, že autobusová doprava je využívána všemi věkovými skupinami, nebyly dotazníky zaměřeny na konkrétní věkovou skupinu. Vlastní šetření probíhalo od září do listopadu 2009. Celkem bylo osloveno 150 respondentů, z toho 137 dotazníků se vrátilo.

Dotazník obsahuje 17 otázek. Většina otázek je formulována jako uzavřené. Tato forma byla zvolena z důvodu jasných odpovědí a tedy i jim odpovídajícím názorům a také ze snadnosti zpracování. První část otázek se týká autobusové dopravy, jejího využívání, délky, ceny. Druhou část dotazníku tvořily otázky identifikačního charakteru – zejména otázky ohledně věku, pohlaví a místa bydliště a současné profese.

Dotazník byl rozdělen na dvě části. První část se věnovala pravidelné dopravě a druhá část byla zaměřena na dopravu nepravidelnou pro CK.

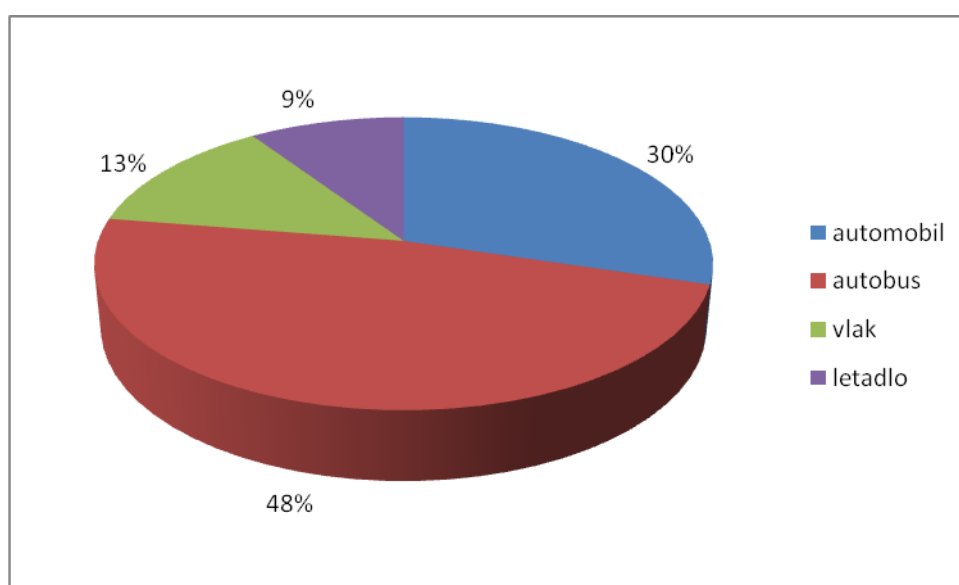
Graf č. 1 Za jakým účelem využíváte dopravu?



Zdroj: vlastní šetření

Doprava je nejvíce využívána při cestách do zaměstnání (51%) a cestách do školy (32%). V rámci volného času ji využívá 14% respondentů.

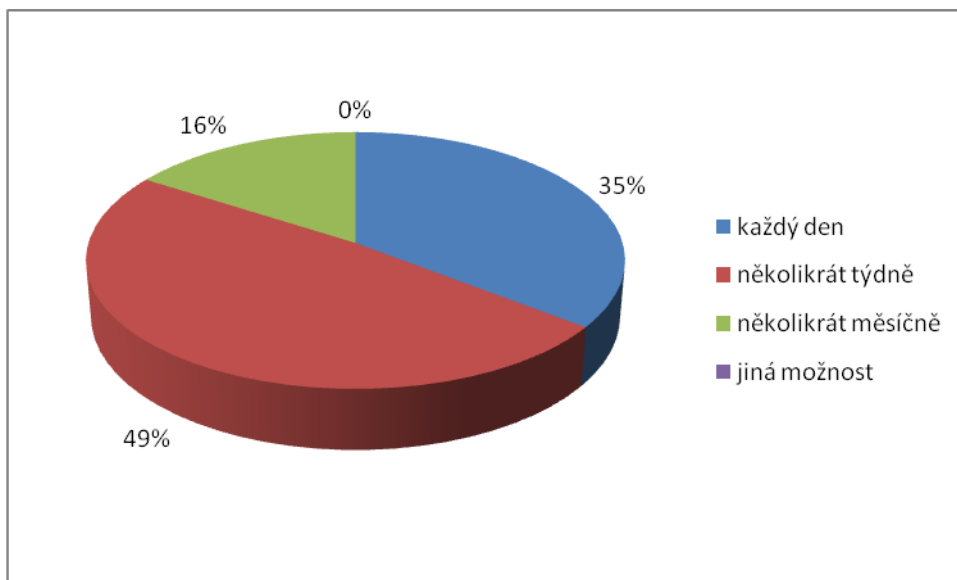
Graf č. 2 Jaký dopravní prostředek používáte nejčastěji?



Zdroj: vlastní šetření

Z grafu je patrné, že stále nejvyšší oblibě se těší autobus, který zvolilo 48% respondentů. Dalším oblíbeným dopravním prostředkem je automobil 30%, což je z důvodů pohodlnosti, vlastního výběru trasy, možnosti volnějšího zastavování a nižší ceny. Na třetím místě byl zvolen vlak s 13% a poslední letadlo jen s 9%.

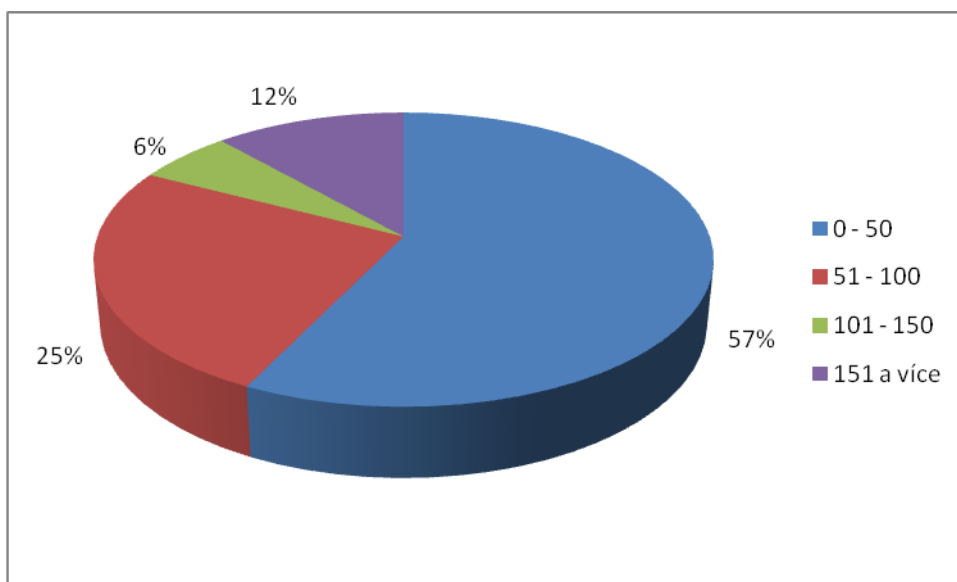
Graf č. 3 Jak často ho využíváte?



Zdroj: vlastní šetření

Jak vyplývá z předchozího grafu je doprava využívána nejvíce při cestách do zaměstnání či do školy, proto je používána několikrát týdně (49%) a velké zastoupení má i každodenní ježdění autobusem 35%. Několikrát do měsíce využívá autobus 16% respondentů. Jinou možnost ne zvolil žádný z respondentů.

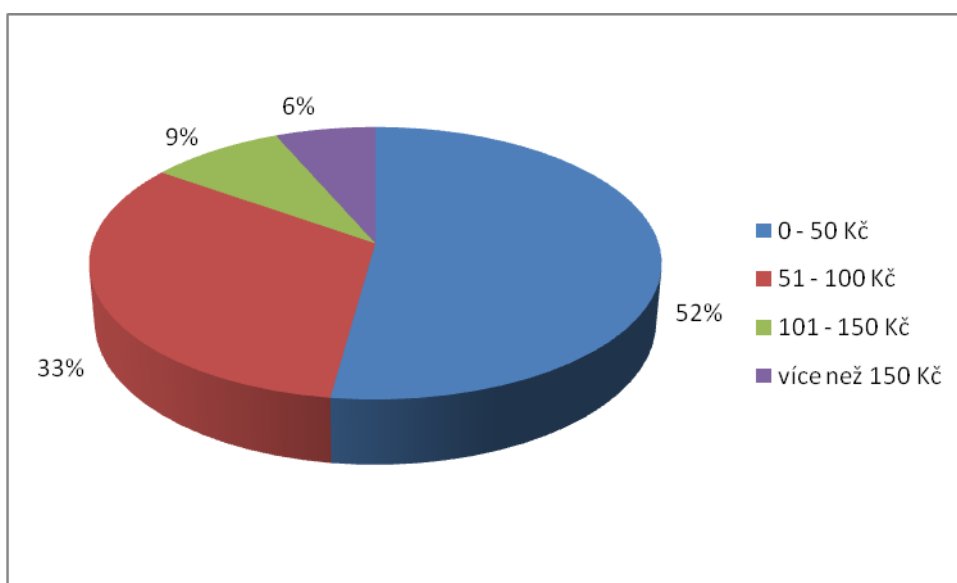
Graf č. 4 Jakou vzdálenost v kilometrech absolvujete?



Zdroj: vlastní šetření

Autobusová doprava je převážně využívána na kratší vzdálenosti, což vyplývá i z grafu. Do 50 km ji využívá více jak polovina respondentů (57%), do vzdálenosti 100 km (25%). Nad 150 km ji využívá pouze 12%.

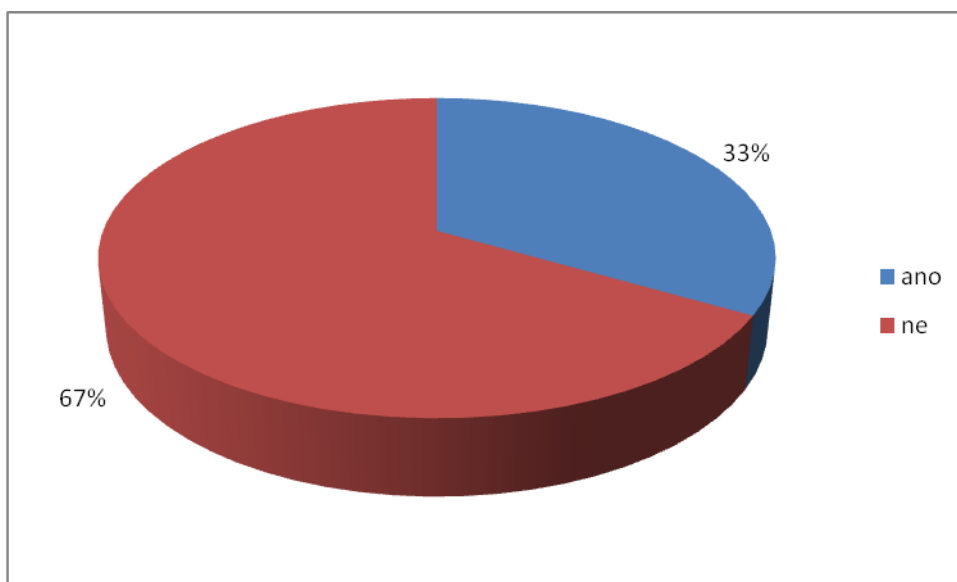
Graf č. 5 Kolik peněz vynaložíte na jednu cestu?



Zdroj: vlastní šetření

Cena jízdného je nejčastěji pohybuje do 50 Kč (52%). Do 100 Kč je to 33%.

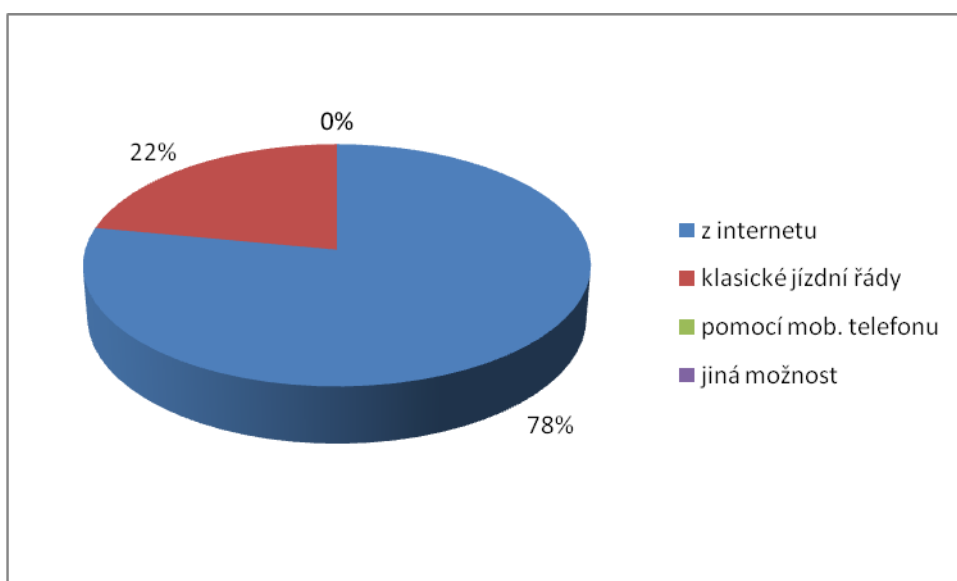
Graf č. 6 Využíváte slev při přepravě?



Zdroj: vlastní šetření

Využívání slev je na základě vyplněných dotazníků využíváno z velké části a to až 67% dotazovaných, jedná se především o slevy studentské, nebo výhodnější čtvrtletní či půlroční jízdné.

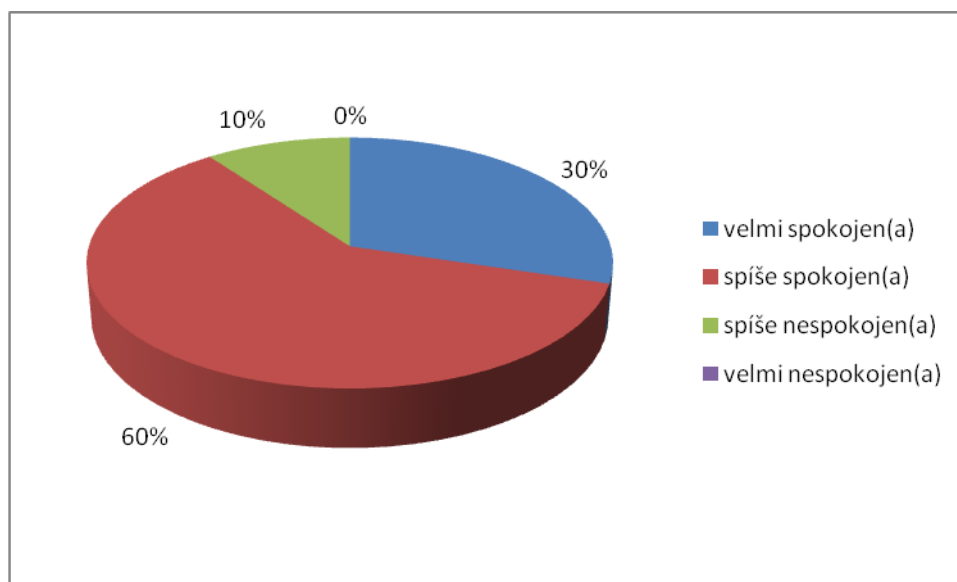
Graf č. 7 Odkud nejčastěji získáváte informace o spojích?



Zdroj: vlastní šetření

Informace o spojích respondenti nejčastěji zjišťují prostřednictvím internetu a to až ze 78%, na dalším místě jsou klasické jízdní řády jak vyvěšené na zastávkách tak v tištěné podobě (22%).

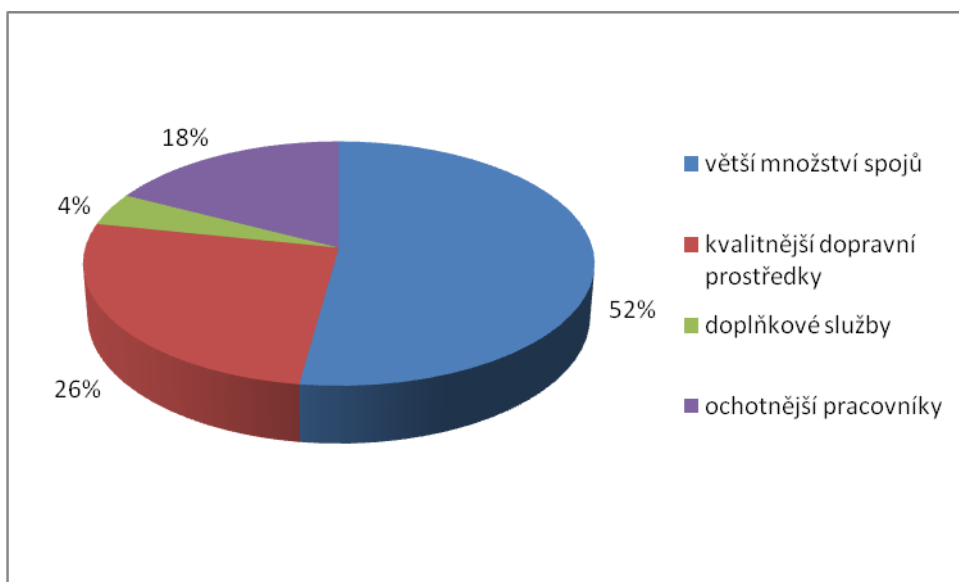
Graf č. 8 Jak jste spokojeni s úrovní dopravní obslužnosti, dopravních prostředků a dopravních služeb?



Zdroj: vlastní šetření

Z výzkumu vyplývá, že 60% dotazovaných je s úrovní dopravní obslužnosti, dopravních prostředků a dopravních služeb spokojeno, jen 10% je nespokojeno. Velmi nespokojen není žádný z dotazovaných.

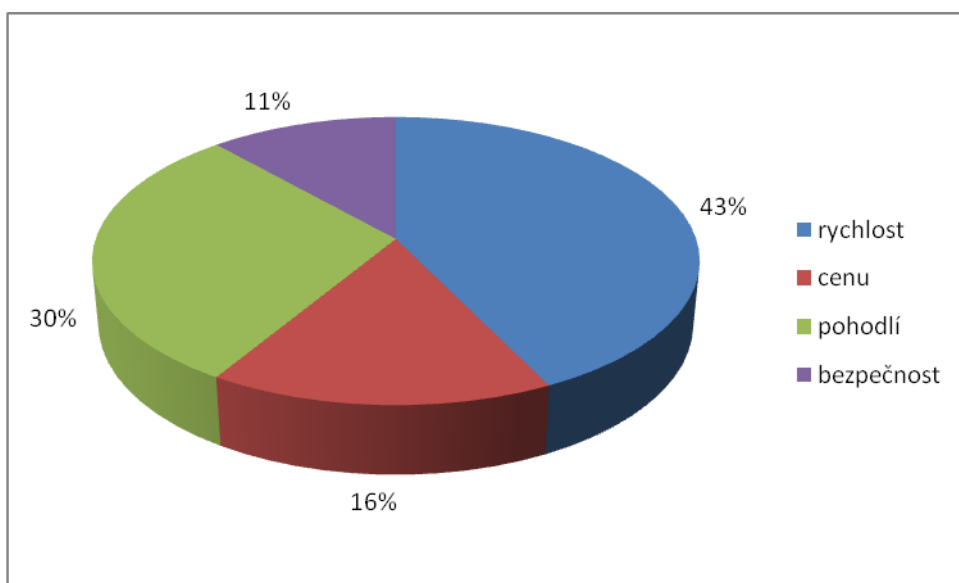
Graf č. 9 Co by jste zlepšili?



Zdroj: vlastní šetření

52% respondentů by zlepšilo množství spojů, dále následují kvalitnější dopravní prostředky 26%, ochotnější pracovníky 17% a doplňkové služby 4% mezi ně patří třeba denní tisk, občerstvení.

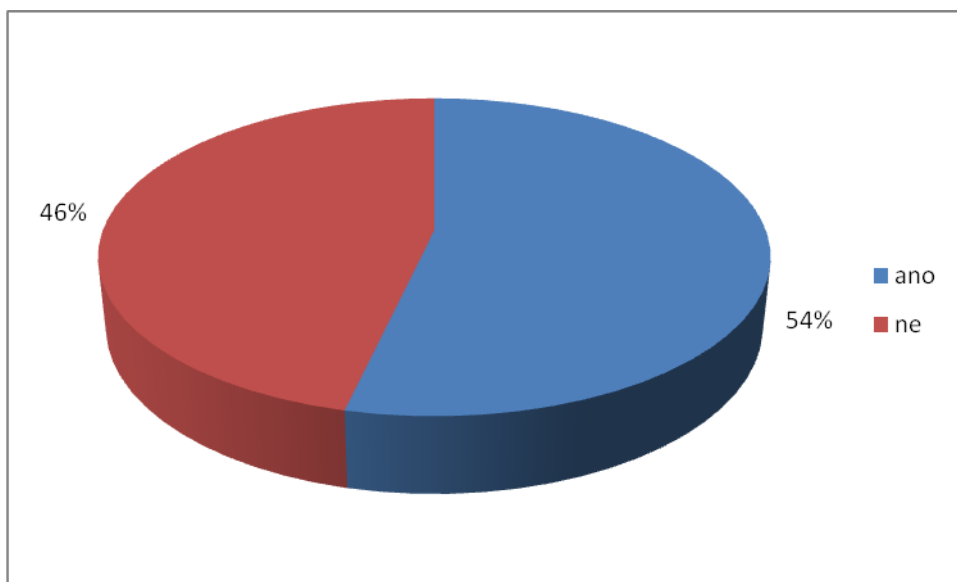
Graf č. 10 Kterou z nabízených možností při přepravě upřednostňujete?



Zdroj: vlastní šetření

Z grafu je patrné, že autobusovou dopravu využívají lidé z důvodu rychlosti 43%, 30% pohodlnosti, 16% ceny a 11% bezpečnosti. Dle mého názoru je také důležitá dostupnost středisek cestovního ruchu.

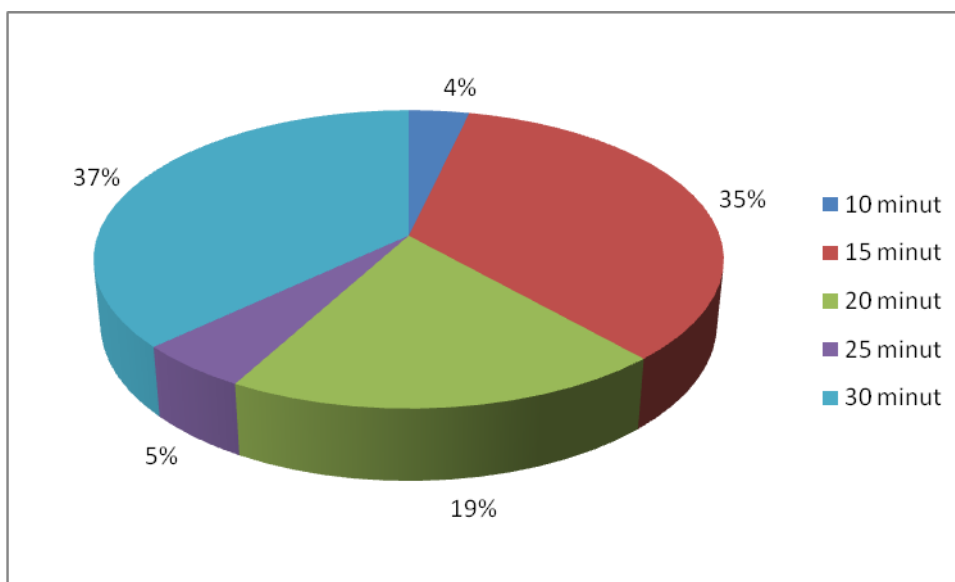
Graf č. 11 Využíváte autobusovou dopravu i při cestách do zahraničí?



Zdroj: vlastní šetření

Při cestách do zahraničí, zejména ve střední Evropě, využívá autobusovou dopravu 54%, což vychází i z faktu, že autobusová doprava se realizuje spíše na menší až střední vzdálenosti. Na delší vzdálenosti jsou využívány jiné druhy dopravy.

Graf č. 12 Jak dlouhá přestávka při delších trasách je pro Vás nejideálnější?

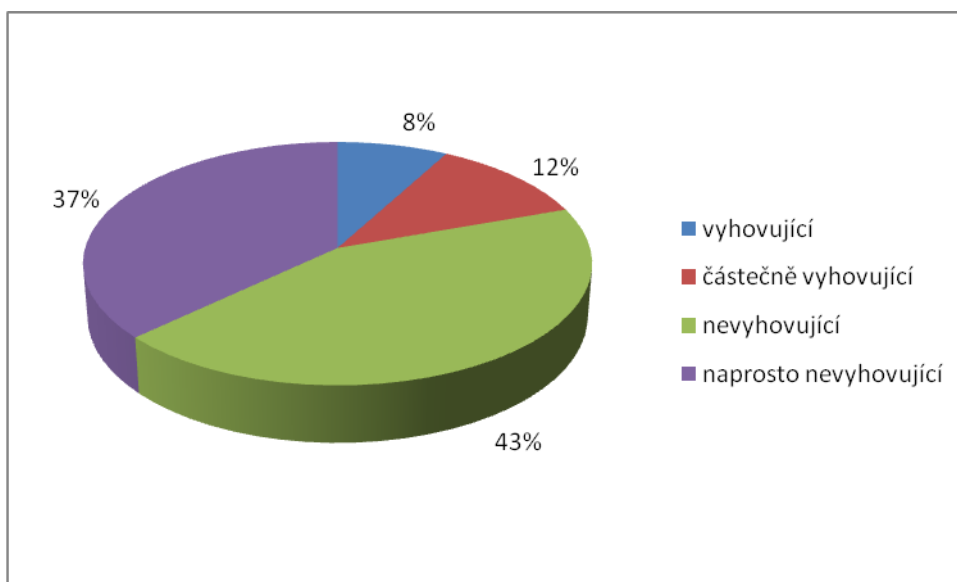


Zdroj: vlastní šetření

Graf. č. 12 znázorňuje názor respondentů na délku přestávky při jízdě. Neoptimálnější je délka 30 minut (35%), naopak nejnevhodnější je délka 10 minut (4%).

Po konzultaci s poskytovateli dopravních služeb je pro zákazníky nejvhodnější délka 25 – 30 minut. Zákazníci se v této době mohou občerstvit. Zákazníci využívají přestávek i z hygienických důvodů, v závislosti na rozložení účastníků cestovního ruchu (převládají ženy) se musejí zvolit délky tzv. zdravotních přestávek (vždy však v souladu s požadavky AETRu).

Graf č. 13 Jaký je Váš názor na stav dálnic a silnic v ČR?



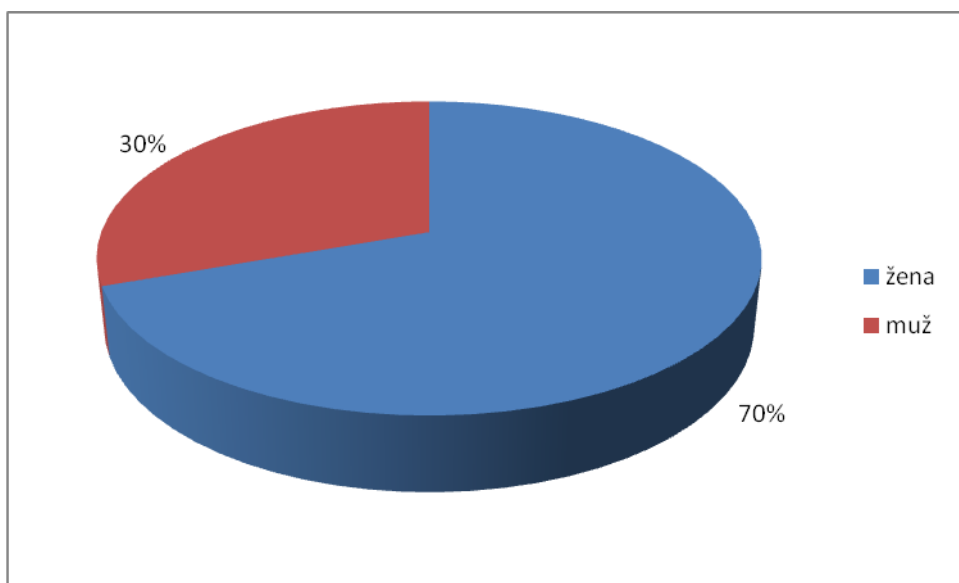
Zdroj: vlastní šetření

Necelá polovina dotazovaných považuje současný stav dálnic a silnic v České republice za nevyhovující (43%). 37% shledává stav za naprosto nevyhovující a pouze 8% za vyhovující.

Nevyhovující není pouze stav silnic, ale i infrastruktura kolem silnic. Nedostatky jsou u informačních tabulí. Informace jsou psány pouze v českém jazyce, chybí na nich mezinárodní zkratky a piktogramy. Bohužel málo informují o konkrétních situacích na silnicích.

Informace o respondentech

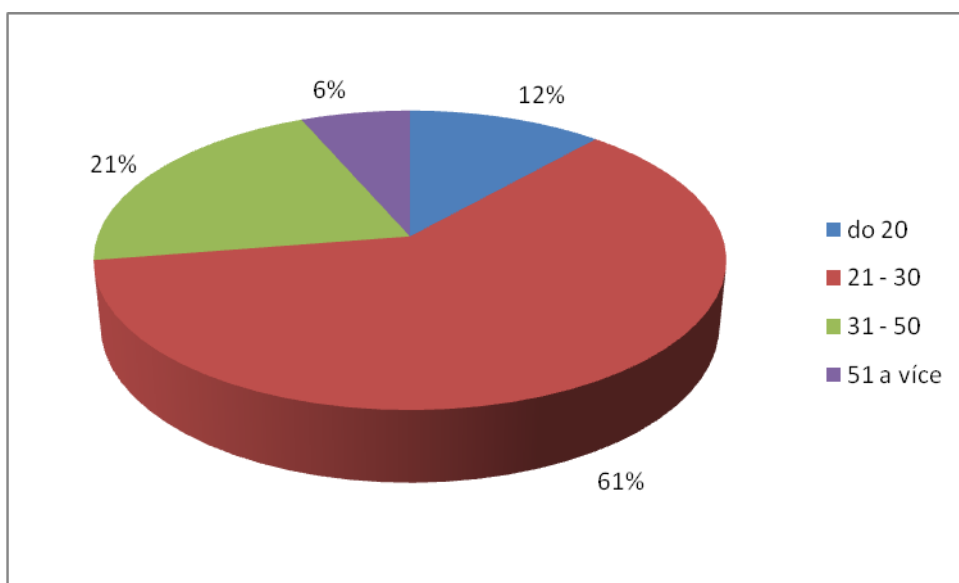
Graf č. 14 Pohlaví



Zdroj: vlastní šetření

70% dotazovaných tvoří ženy, 30% tvoří muži.

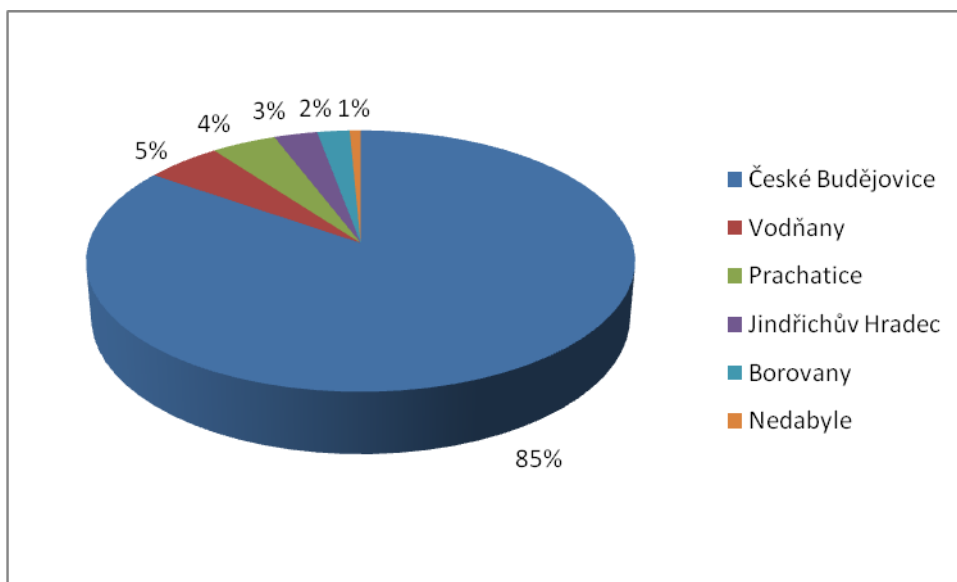
Graf č. 15 Věk



Zdroj: vlastní šetření

Nejvíce respondentů, kteří odpovídali na otázky byli ve věku od 21 – 30 let a 31 – 50 let. Naopak nejméně respondentů bylo ve věku 51 a více. Z toho vyplývá, že autobusovou dopravu využívají nejvíce lidé mladšího a středního věku.

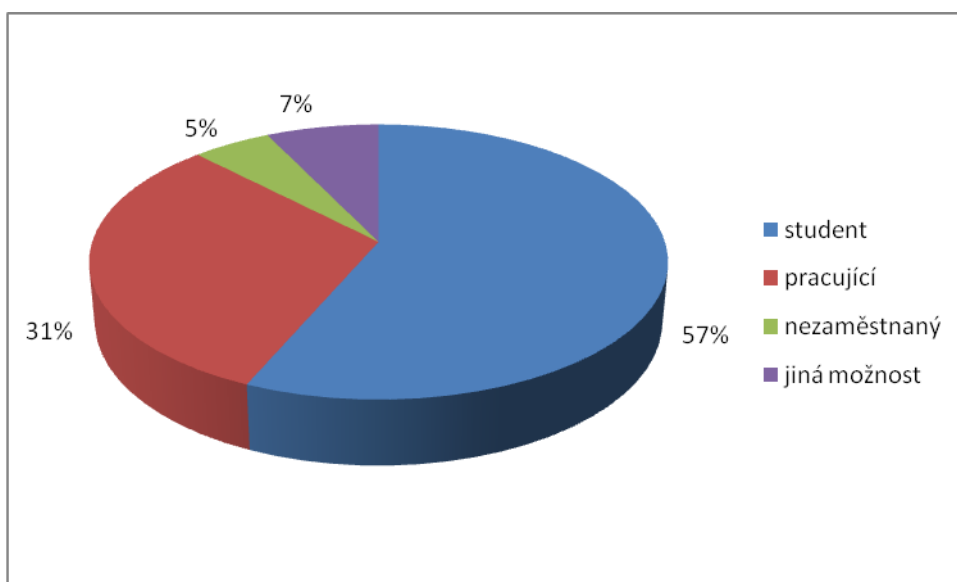
Graf č. 16 Obec



Zdroj: vlastní šetření

Vzhledem k tomu, že dotazníky byli rozdávány v Českých Budějovicích, zauímají obyvatelé Českých Budějovicích největší podíl 85%, ostatní obce jsou zanedbatelné.

Graf č. 17 Současná profese



Zdroj: vlastní šetření

Vzhledem k tomu, že autobusová doprava je nejvíce využívána při cestách do práce nebo do školy, má nejvyšší zastoupení pracující 57% a poté studenti 31%. Autobusová doprava je také využívána seniory a to 7%.

5. 2. Řízený rozhovor

Firma: Autodoprava Houška s.r.o.

Sídlo – Nerudova 773, 373 41 Hluboká nad Vltavou

Provozovna – České Budějovice, Krajinská 30

Datum konání – 5. března 2010

1. Proč jste začal podnikat právě v oblasti autobusové dopravy?

Podnikat jsem začal v roce 1991, tj. od doby, kdy byl vydán první Živnostenský zákon, který podnikání umožňoval. V tomto roce jsem založil i naši firmu. Dříve jsem byl zaměstnán jako řidič nákladní a autobusové dopravy ve státním podniku. V soukromém podnikání jsem viděl příležitost se lépe uplatnit na trhu práce.

2. Jaké dopravní služby poskytujete?

Podnikáme v oblasti nepravidelné autobusové dopravy a to jak tuzemské, tak i mezinárodní. Dopravu zajišťujeme jak pro cestovní kanceláře, tak pro jednotlivce a kolektivy, zájezdy pořádáme v rámci vlastní cestovní agentury.

3. Jaký je Váš vozový park (typy autobusů a kapacita)?

Vlastníme 2 autobusy SETRA HD 315 – kapacita 49 + 1

1 autobus BOVA Future – kapacita 49 + 1

1 autobus RENAULT – kapacita 47 + 1

1 autobus Mercedes Sprinter – kapacita 17 míst

1 autobus Čavdar – kapacita 21 míst

4. Poskytujete služby pouze v tuzemsku nebo i v zahraničí? Do kterých zemí nejčastěji jezdíte?

Poskytujeme služby obojí – tuzemské i zahraniční.

Země - dělíme je podle sezony – zimní – Rakousko, Francie, Itálie – lyže

letní – Chorvatsko, Itálie – koupání

- celoročně pak do termálních lázní – Německo – Bad Füssing

5. Spolupracujete s některými cestovními kancelářemi. Není problém v rámci požadavků CK dodržení AETRU?

Ano, spolupracujeme s CK a to jednak v oblasti dopravy – na základě uzavřených smluv, kde máme dojednaná místa a termíny požadavků na dopravu a dále v oblasti prodeje zájezdů CK, i tam, kde dopravu nezajišťujeme. Všechno probíhá na základě uzavřených smluv a stanovených provizí z prodaných zájezdů.

6. Posíláte řidiče na pravidelné lékařské prohlídky a školení?

Ano, lékařské prohlídky jsou pravidelné – doklady jsou založeny u zaměstnavatele. Lékařská prohlídka musí obsahovat i vyjádření k práci řidiče v nočních hodinách (podle Zákoníku práce). Školení – provádí se pravidelně každý rok, doklady musejí být rovněž uloženy u zaměstnavatele. Obojí jsou předmětem prověrky Inspektorátu bezpečnosti práce.

7. Jste členem sdružení dopravců, např. Česmad Bohemia?

Ne.

8. Odkud čerpáte finanční prostředky, využíváte fondů určených pro rozvoj malého a středního podnikání?

Finanční prostředky využíváme vlastní, dále využíváme úvěry při pořízení investic (obměna vozového parku) a leasing. Fondy pro rozvoj malého a středního podnikání nevyužíváme. V minulých letech jsme se o to pokoušeli, ale vzhledem k požadavkům na zpracování projektů atd. jsme od této možnosti upustili.

9. Jaké jsou podle Vás problémy v oblasti autobusové dopravy?

Na trhu je mnoho firem, které tyto služby poskytují. Samozřejmě to má za následek velkou konkurenci, nastává „boj o zákazníka“ a to i za cenu, že se snižují ceny za ujetý km a hod čekání. Z tohoto důvodu je podnikání na hraně únosnosti, aby firma vytvořila zisk. Další problém, který s předchozím souvisí, je druhotná platební neschopnost, která hospodaření firmy také výrazně ovlivňuje.

10. Jakou formou prezentujete Vaší firmu?

Na vlastní akce máme tištěný katalog – rozeslány na CK, CA, nabízíme je i při pořádání vlastních zájezdů, vedle dopravní společnosti existuje i CK. Další forma je internet – webové stránky – www.ad-houska.cz. Máme uzavřeny i smlouvy o reklamě.

11. Jak vidíte budoucnost autobusové dopravy?

Určitě se zachová, ale nároky klientů jsou poměrně vysoké. Žádají luxusní autobusy na zájezdy, takže pokud některá firma neobměňuje svůj vozový park, pak je otázkou času, kdy firma zanikne. Nejsou to jenom klienti, ale i předpisy a požadavky na autobusovou dopravu a to nejen v tuzemsku, ale i v zahraničí. Poměrně výrazné ovlivnění autobusové dopravy bude patrné i po otevření civilního letiště tady v Českých Budějovicích a to v „negativním smyslu“. Zvláště pro dopravní společnosti, které budou muset inovovat své služby. Pro klienty dojde k výraznému zkrácení času při cestování k moři – Chorvatsko, Itálie apod.

5. 3. Návrhy a opatření

Na základě vyhodnocení dotazníků bylo zjištěno, že autobusová doprava má v cestovním ruchu významnou roli. Tato situace je zdůvodněna především tím, že autobus (autokar v CR) má v očích veřejnosti stále dobrou image a je veřejností tradičně využíván.

Lze konstatovat, že se potvrdila hypotéza, která byla stanovena. A to, že služby autobusové dopravy v Jihočeském kraji jsou na dostačující úrovni a uspokojují tak potřeby účastníků cestovního ruchu. Avšak na druhé straně je vždy co zlepšovat.

V oblasti pravidelné dopravy se nachází několik nedostatků, které je potřeba zlepšit.

U pravidelné dopravy je nutné zvýšit počet spojů, aby byla dostatečně zajištěna dostupnost objektů cestovního ruchu.

Dále je nutné v této oblasti obnovit vozový park. Dopravní prostředky v této oblasti jsou již v zastaralém stavu. K obnově zejména ve veřejné hromadné dopravě dochází postupně, využívány jsou k tomu jak vlastní finance, tak dotace EU.

Na pravidelných dálkových linkách chybí také doplňkové služby, které by cestujícím zpříjemnili cestu. Příkladem může být společnost Student Agency, která na pravidelných linkách nabízí zdarma denní tisk a magazíny, během jízdy je možné sledovat film nebo poslouchat hudbu. Cestujícím je k dispozici stevard či stevardka a v ceně jízdného je zahrnutý i nápoj.

V oblasti nepravidelné dopravy chybí kvalitní propagace produktů obsahující autobusovou přepravu, které by zvýšily zájem veřejnosti. Nabídka by měla více obsahovat pestřejší zájezdy a akce, které by účastníkům cestovního ruchu přinesli zážitky, nová poznání.

V současné době jsou nároky cestujících poměrně vysoké. Mnozí cestující postrádají kvalitnější služby přímo v autobusech a jejich vybavenost. Zvláště u některých typů autobusů to znamená málo prostoru pro dolní končetiny nebo málo prostoru pro zavazadla. Tento problém se snaží napravit nové typy autobusů, které mají pohodlnější sedadla s možností jejich nastavení.

5. 4. Inovace produktu

Historickým autobusem do Novohradských Hor



Zdroj: www.autobusova-doprava.com

Tento produkt byl vytvořen z důvodu, že nabízí veškeré krásy Jižních Čech. Obsahuje jak poznání historických památek, přírodních krás i poutních míst. „Historickým autobusem do Novohradských Hor“ je zájezd, který nabízí od všeho kousek.

Jedná se o 2-denní zájezd s návštěvou tvrze Žumberk, města Nové Hradky, Terčína údolí a Dobré Vody u Nových Hradů.

Produkt je určen pro:

- kolektivy (pracovníky, zájmové skupiny)
- školy jako forma školního výletu,
- seniory
- svatby
- recesní výlet

Prodávat se bude v cestovní kanceláři za pomoci cestovních agentur, zároveň i na doporučení infocentra.

Termín: květen – srpen 2011

Ubytování: penzion Pod hradem

Doprava: Škoda 706 RTO (viz. obrázek) – kapacita 38 osob

Strava: snídaně a večeře – penzion

2x oběd – restaurační zařízení

Program

1. den

Odjezd z Českých Budějovic v 9 hodin do Žumberku. Prohlídka tvrze v 10 hodin (doba trvání 60 minut). Návštěva muzea. V 11:30 – oběd v restauraci Tereza. Po obědě odjezd do Nových Hradů. Prohlídka města a hradu zabere 3 hodiny. Následuje ubytování, večeře a volný program. Ubytování je zajištěno v rodinném penzionu na okraji Národní přírodní památky „Terčina údolí“.

2. den

Po snídani v 8 hodin odjezd do Terčina údolí. Park se rozkládá na území o rozloze okolo 140 ha a je přístupný zdarma bez omezení po celý rok. Po prohlídce odjezd do Dobré Vody. Následuje oběd a prohlídka města. Návrat do Českých Budějovic

Časový harmonogram

První den

9:00	odjezd z Českých Budějovic
10:00	prohlídka tvrze Žumberk
11:30	oběd
13:00	odjezd do Nových Hradů
13:15	prohlídka města a hradu
16:30	ubytování
18:00	večeře
19:00	volný program

Druhý den

8:00	snídaně
9:00	odjezd do Terčina údolí
12:00	odjezd do Dobré Vody u NH
12:30	oběd
13:30	prohlídka kláštera
15:30	odjezd do Českých Budějovic
16:15	příjezd do Českých Budějovic

Kalkulace

Nepřímé náklady

Kapacita 38 osob, z toho riziko neobsazenosti 20% je 8 osob = kalkulace pro 30 osob.

Doprava

Počet ujetých kilometrů 90

(České Budějovice – Žumberk – Nové Hradky – Terčino údolí – Dobrá Voda a zpět)

5% riziko objížděk = 4,5 km

Celkový počet kilometrů $90 + 4,5 = 94,5$ km

Cena za kilometr 38 Kč $94,5 \times 38 = 3.591$ Kč

Čekací doba ¼ hodina za 25 Kč, celkem 48 čtvrt hodin $48 \times 25 = 1.200$ Kč

Doprava celkem 4.791 Kč

Pevné ceny za vstupné (tvrz 45 Kč + hrad 60 Kč) $105 \times 30 = 3.150$ Kč

Celkem náklady nepřímé na skupinu 7.941 Kč

Přímé náklady na osobu

Doprava na osobu $4.791 : 30 = 160$ Kč

Ubytování 1 noc 400 Kč

Stravování: 1x snídani 70 Kč

2x oběd po 120 Kč 240 Kč

1x večeře 150 Kč

Vstupné 105 Kč

Celkem na osobu 1.125 Kč

20% DPH 225 Kč

Cena celkem 1.350 Kč

Marže CK 20% 270 Kč

Prodejní cena 1620 Kč

6. Závěr

Cílem bakalářské práce bylo zanalyzovat postavení autobusové dopravy jako součásti cestovního ruchu. Ze zjištěných údajů je patrné, že autobusová doprava má v současné době v oblasti cestovního ruchu stále co nabídnout a je s cestovním ruchem plně spjata. Na rozdíl od sousedních zemí je nejvíce využívána.

Dopravní služby představují nezbytnou podmínku realizace cestovního ruchu. Na jejich kvalitě do značné míry závisí spokojenost účastníka cestovního ruchu a splnění jeho představ, přání a vlastních cílů v místě cestovního ruchu. Dopravní infrastruktura má pro rozvoj cestovního ruchu zásadní význam.

Rozvoj cestování v tuzemsku, ale i do zahraničí je závislý na rozvoji dopravní infrastruktury – dopravní prostředky, technologický rozvoj, budování silnic. Tento rozvoj znamená nejen hospodářský přínos, ale má i pozitivní vliv na zachování původních tradic a kultur, na ochranu životního prostředí a vytváří nové pracovní příležitosti a přináší finanční zdroje pro rozvoj území.

Avšak pokud se má zvýšit zájem účastníků cestovního ruchu, je nezbytné realizovat dva aspekty.

Prvním aspektem je vytvořit bohatší, zajímavější a pestřejší nabídku jednotlivých zájezdů. Cestovní kanceláře nabízejí autobusovou dopravu jako součást zájezdu čili pouze jako přepravu z místa bydliště na místo pobytu. Chybí nabídky zážitkových autokarových zájezdů či nostalgické využití tohoto druhu dopravy. Proto byl také vytvořen produkt (viz. kapitola 5. 4.), který zahrnuje dopravu historickým autobusem.

Druhým aspektem je odstranění bariér, z nichž největší lze sledovat v nekvalitní infrastruktuře. Ať se jedná o stav dálnic a silnic na našem území nebo o vybavenosti a modernizaci autobusových dopravních prostředků. Velkou roli hraje také cena pohonných hmot a daně.

7. Summary

The main objective of this work is to analyze the current status of bus services as part of tourism, then find satisfaction of tourist traffic services.

Relationship of transport and tourism are two-sided relationship, because the development of various forms and types of tourism over rise to the emergence of new forms of transport. Transport services are a necessary condition for realization of tourism. Their quality depends largely a tourist satisfaction and fulfillment of his wishes, desires and goals of its own in place of tourism.

Bus traffic density lines and their connections to satisfy the traffic flat and long – distance transport, in particular in those sessions where the transfer time rail journey or expensive or otherwise inferior.

The observed data shows that the bus is currently in the field of tourism is still a lot to offer and is tourism-fully connected.

The first aspect is to create a richer, more interesting and varied range of tours. Travel agencies offer bus service as part of a holiday or simply as transport from residence to residence. Missing coach tours offer adventure and nostalgic use of this mode of transport.

The second aspect is the removal of barriers, the biggest of which can be observed in poor infrastructure. Whether the condition of roads and highways in our territory or facilities and upgrading of bus transport. Also plays a large role in the price of fuel and taxes.

8. Seznam použité literatury

Odborná literatura:

BRINKE, J.: *Úvod do geografie dopravy*. Univerzita Karlova v Praze – nakladatelství Karolinum, 1999. 112 s. ISBN: 80-7184-923-5.

EISLER, J.: *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Vysoká škola ekonomická v Praze, 2005. 151 s. ISBN 80-245-0772-2.

HESKOVÁ, M. a kol.: *Cestovní ruch pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. Praha: Fortuna, 2006. 224 s. ISBN: 80-7168-948-3.

HESKOVÁ, M.: *Základy marketingu*. České Budějovice, Jihočeská univerzita. 2004. ISBN: 80-7040-719-0.

HORÁKOVÁ, H.: *Strategický marketing*. Praha: Grada Publishing, 2003. 204 s. ISBN: 80-247-0447-1.

MACHAČKA, I.: *AETR: pravidla práce osádek v mezinárodní silniční dopravě, povinnosti dopravce a řidiče, tachografy a jejich použití*. Pardubice: Systemconsult, 1999. 85 s. ISBN: 80-85629-15-1.

MIRVALD, S.: *Geografie dopravy II, Silniční a železniční doprava*. Plzeň: Západočeská univerzita, 2000. 56 s. ISBN: 80-7082-673-8

ORIEŠKA, J.: *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: Idea servis, 1999. 244 s. ISBN: 80-85970-27-9.

SVĚTLÍK, J.: *Marketing: cesta k trhu*. Zlín: EKKA, 1994. 253 s.

ZELENÝ, L.: *Rozvoj dopravy ve světě*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2004. ISBN: 80-245-0671-8.

Ostatní tištěné materiály:

materiály Ředitelství silnic a dálnic České republiky

materiál Informační publikace o Regionálním operačním programu regionu soudržnosti Jihozápad

materiál Sociálně-ekonomický profil Jihočeského kraje - Infrastruktura

Použité internetové zdroje:

Jihočeský kraj [online]. Březen 2008. [cit. 10. 4. 2010]. Dostupné na internetu: <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/jihocesky-kraj/charakteristika-jihoceskeho-kraje/1000923/40978/>

Regionální infrastruktura Jihočeského kraje. [online]. 2010. [cit. 25. 3. 2010]. Dostupné na internetu: <http://invest.kraj-jihocesky.cz/cz/page/dopravni-dostupnost-jihoceskeho-kraje>

Autobusový portál [online]. Leden 2010. [cit. 18. 4. 2010]. Dostupné na internetu: <http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=1233>

Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. [cit. 15. 2. 2010]. Dostupné na internetu: <http://www.rsd.cz/Silnicni-a-dalnicni-sit>

Autolexicon [online]. [cit. 19. 8. 2010]. Dostupné na internetu: <http://cs.autolexicon.net/articles/emisni-norma-euro>

Seznam příloh

1. Dotazník
2. Dálniční síť ČR
3. Členění autobusů

Příloha č. 1 Dotazník

Dobrý den, jmenuji se Michaela Šteifová a jsem studentkou Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. Zpracovávám bakalářskou práci na téma „Autobusová doprava v cestovním ruchu“. Tento dotazník je anonymní a výsledky budou použity výhradně pro mou bakalářskou práci.

1. Za jakým účelem využíváte dopravu?
 - a) cesta do školy
 - b) cesta do zaměstnání
 - c) v rámci volného času
 - d) jiný (uved'te)
2. Jaký dopravní prostředek používáte při cestě do školy/zaměstnání nebo ve volném čase nejčastěji?
 - a) automobil
 - b) autobus
 - c) vlak
 - d) letadlo
3. Jak často ho využíváte?
 - a) každý den
 - b) několikrát týdně
 - c) několikrát měsíčně
 - d) jiná možnost (uved'te)
4. Jakou vzdálenost v kilometrech absolvujete?
 - a) 0 - 50
 - b) 51 - 100
 - c) 101 - 150
 - d) 151 a více
5. Kolik peněz vynaložíte na jednu cestu?
 - a) 0 – 50 Kč
 - b) 51 – 100 Kč
 - c) 101 – 150 Kč
 - d) více než 150 Kč
6. Využíváte slev při přepravě?
 - a) ano (uved'te)
 - b) ne
7. Odkud nejčastěji získáváte informace o spojích?
 - a) z internetu
 - b) klasické jízdní řády
 - c) pomocí mob. telefonu
 - d) jiná možnost (uved'te)

8. Jak jste spokojeni s úrovní dopravní obslužnosti, dopravních prostředků a dopravních služeb?
- a) velmi spokojen(a)
 - b) spíše spokojen(a)
 - c) spíše nespokojen(a)
 - d) velmi nespokojen(a)
9. Co by jste zlepšili?
- a) větší množství spojů
 - b) kvalitnější dopr. prostředky
 - c) doplňkové služby (nápoje, tisk)
 - d) ochotnější pracovníky
10. Kterou z nabídnutých možností při přepravě upřednostňujete?
- a) rychlost
 - b) cenu
 - c) pohodlí
 - d) bezpečnost
11. Využíváte autobusovou dopravu i při cestách do zahraničí?
- a) ano
 - b) ne
12. Jak dlouhá přestávka při delších trasách je pro Vás nejideálnější?
- a) 10 minut
 - b) 15 minut
 - c) 20 minut
 - d) 25 minut
 - e) 30 minut
13. Jaký je Váš názor na stav dálnic a silnic v ČR?
- a) vyhovující
 - b) částečně vyhovující
 - c) nevyhovující
 - d) naprosto nevyhovující

Informace o respondentovi

14. Respondent je:
- a) žena
 - b) muž
15. Věk
- a) do 20
 - b) 21 -30
 - c) 31 – 50
 - d) 51 a více
16. Obec, ve které žijete
17. Vaše současná profese je:
- a) student
 - b) pracující
 - d) nezaměstnaný
 - e) jiná možnost

Děkuji Vám za čas, který jste věnovali k vyplnění tohoto dotazníku, který mi pomáhá získat informace pro tvorbu bakalářské práce.

Příloha č. 2 Dálniční síť ČR

Dálnice D1

Praha – Jihlava – Brno – Vyškov – Kroměříž – Přerov – Lipník n. B. - Hranice – Bílovec – Ostrava – Bohumín – Věrnovice – Polsko

Dálnice D2

Brno – Břeclav – Slovensko

Dálnice D3

Praha – Benešov – Tábor – České Budějovice (- Dolní Dvořiště – Rakousko jako R3)

Dálnice D5

Praha – Beroun – Rokycany – Plzeň – Rozvadov – Německo

Dálnice D8

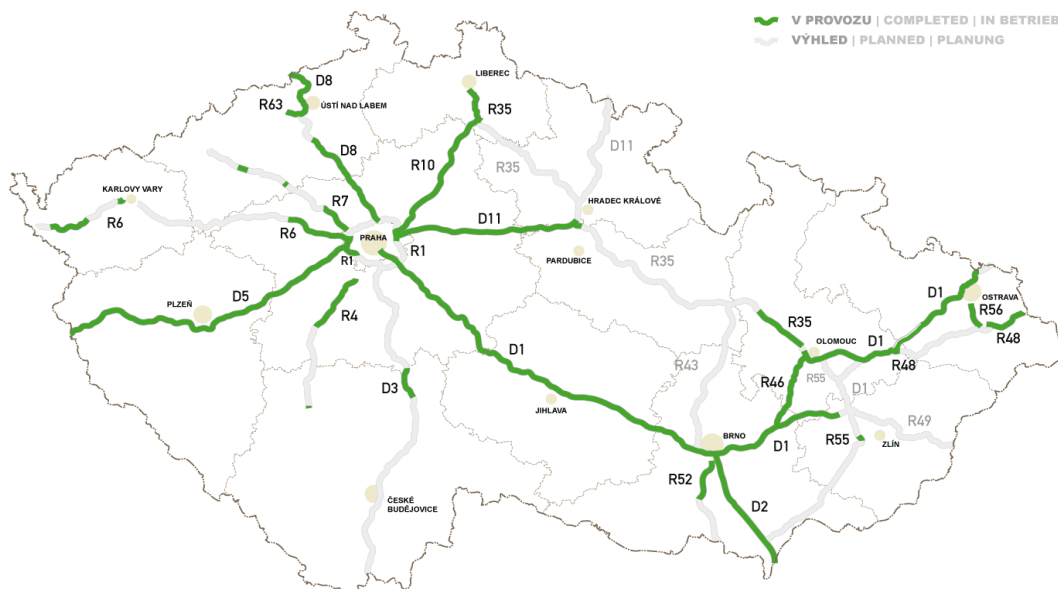
Praha – Lovosice – Ústí n. Labem – Petrovice – Německo

Dálnice D11

Praha – Poděbrady – Hradec Králové – Jaroměř (- Trutnov – Královec – Polsko jako R11)

Dálnice D47

Lipník n. B. - Hranice – Bílovec – Ostrava – Bohumín – Věrnovice - Polsko



Zdroj: www.ceskedalnice.cz

Příloha č. 3 Členění autobusů

Minibus – autobus s jedním podlažím, mají cca. 15 míst

Midibus - malé autobusy, které mají přibližně 25 míst pro sedící, jsou nasazovány na málo vytížené linky, nebo linky vedené extrémní trasou

Městský autobus - jsou určeny pro přepravu sedících i stojících v městské a předměstské zóně, mají velký počet dveří (3-4), více míst k stání + madla a tyče na držení za jízdy, jednodušší sedačky a jejich menší počet, místo pro kočárek. Standardem se stává zavádění mnoha informačních systémů, světelných panelů a zvukových hlásičů.

Meziměstský autobus (dálkový) - jsou autobusy určené pro provoz na linkách mezi městy a obcemi do vzdálenosti 150 až 200 km. Mají jedny nebo dvojce dveře a není v nich povoleno stání. Od roku 2002 mají nové dálkové autobusy taktéž bezpečnostní pásy jako v osobním automobilu.

Nízkopodlažní autobus - úplnou novinkou je řešení, které kombinuje městský nízkopodlažní a příměstský středněpodlažní autobus. Jsou určeny pro obsluhu blízkého okolí velkých měst. Mají více sedadel a přitom snížený vstup (možnost přepravy invalidních osob), převodovku manuální, či automatickou a uzamykáním. Přední část autobusu je nízkopodlažní až po prostřední dveře, po té se podlaha zvedne na standardní středněpodlažní výšku.

Poschodový autobus - dvounápravové i třínápravové vozy, díky druhému podlaží větší celková kapacita cestujících

Kloubový autobus - vznikly z požadavku větší kapacity cestujících (stejně jako patrové autobusy), což je dosaženo jejich délkou nejčastěji 18 metrů, nazývány jsou jako „harmonika“, jsou využívány jako městské, nebo příměstské (linkové), celková obsaditelnost stojící + sedící asi 150 osob (městská verze).

Turistické autobusy - jsou určeny pro provoz na střední a i dlouhé trasy, avšak nejsou používány denně, nejezdí podle jízdních řádů na linkách, nýbrž podle objednávek na zájezdech a jiných dlouhých trasách. Konstrukcí shodné buďto s autobusy meziměstskými, nebo dálkovými. Často jsou navíc vybaveny záchodem, televizí a větším prostorem pro cestující a zavazadla. Mohou táhnout přívěs (na lodě, jízdní kola), nebo mít na zádi instalovanou skříň na lyže.

(Autobusový portál [online]. Leden 2010. [cit. 18. 4. 2010]. Dostupné na internetu: <http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=1233>)