



Ekonomická  
fakulta  
Faculty  
of Economics

Jihočeská univerzita  
v Českých Budějovicích  
University of South Bohemia  
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra obchodu a cestovního ruchu

Diplomová práce

# Autokarová doprava v podmínkách cestovního ruchu – Jihočeský kraj

Vypracovala: Bc. Zuzana Jílková

Vedoucí práce: Mgr. Vladimír Dvořák

České Budějovice 2014

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH  
Fakulta ekonomická  
Akademický rok: 2012/2013

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Zuzana JÍLKOVÁ**  
Osobní číslo: **E12578**  
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Obchodní podnikání**  
Název tématu: **Autokarová doprava v podmínkách cestovního ruchu - Jihočeský kraj**  
Zadávající katedra: **Katedra obchodu a cestovního ruchu**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

#### **Cíl práce:**

Prostřednictvím komparační analýzy zhodnotit význam autokarové, železniční a individuální dopravy. Konkrétní dopravní společnosti doporučit opatření pro zvýšení konkurenceschopnosti.

#### **Metodický postup:**

1. Studium teoretických východisek
2. Sběr dat a analýza současného stavu zkoumaných druhů dopravy
3. Návrhy opatření
4. Projekt

#### **Rámcová osnova:**

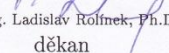
1. Úvod. 2. Literární rešerše. 3. Cíle a metody. 4. Analýza a syntéza poznatků z vlastního zkoumání. 5. Vlastní návrhy. 6. Závěr. 7. Seznam literatury.

Rozsah grafických prací: **dle potřeby**  
Rozsah pracovní zprávy: **60 - 80 stran**  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**  
Seznam odborné literatury:

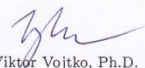
DUVAL, D. T. *Tourism and transport: modes, networks and flows*. Clevedon: Channel View Publications, 2007. ISBN 978-84541-063-6.  
EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Oeconomica, 2006. ISBN 80-245-0772-2.  
MACHAČKA, I. *AETR: pravidla práce osádek v mezinárodní silniční dopravě, povinnosti dopravce a řidiče, tachografy a jejich použití*. Pardubice, Praha: Systemconsult, 2002. ISBN 80-85629-15-1.  
MIRVALD, S. *Geografie dopravy II: silniční a železniční doprava*. 1. vyd. Plzeň: Západočeská univerzita, 2000. ISBN 80-7082-673-8.  
ZELENÝ, L. *Rozvoj dopravy ve světě*. Praha: Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0671-8.  
ZURYNEK, J., L., ZELENÝ a M. MERVART. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-335-5.

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

Datum zadání diplomové práce: **11. ledna 2013**  
Termín odevzdání diplomové práce: **30. dubna 2014**

  
doc. Ing. Ladislav Růfnek, Ph.D.  
děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA  
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH  
EKONOMICKÁ FAKULTA  
Studentská 13 (20)  
370 05 České Budějovice

  
Ing. Viktor Vojtko, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 4. března 2013

## **PROHLÁŠENÍ**

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci na téma „Autokarová doprava v podmínkách cestovního ruchu – Jihočeský kraj“ jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47 zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích, 27. dubna 2014

.....  
Zuzana Jílková

## **PODĚKOVÁNÍ**

V této části bych ráda poděkovala všem, kteří přispěli k dokončení této kvalifikační práce svými cennými radami, informacemi a připomínkami. Hlavní poděkování patří především odbornému vedoucímu práce Mgr. Vladimíru Dvořákovi, který zodpověděl každou moji otázku.

# Obsah

<b>1 Úvod .....</b>	<b>8</b>
<b>2 Literární rešerše .....</b>	<b>9</b>
2.1 Doprava .....	9
2.2 Silniční doprava .....	12
2.2.1 Materiálně-technická základna .....	13
2.2.1.1 Pozemní komunikace .....	13
2.2.1.2 Dopravní prostředky .....	14
2.2.2 Dělení silniční dopravy .....	16
2.2.2.1 Autobusová doprava .....	16
2.2.2.2 Individuální automobilová doprava .....	19
2.2.2.3 Taxislužba .....	19
2.2.3 Organizace a dohody v silniční dopravě .....	20
2.3 Železniční doprava .....	23
2.3.1 Materiálně technická základna .....	24
2.3.2 Dělení železniční dopravy .....	25
2.3.2.1 Pravidelná doprava .....	25
2.3.2.2 Turistické, příležitostné a nostalgické vlaky .....	25
2.3.2.3 Vlaky na objednávku (chartery) .....	26
2.3.3 Organizace v železniční dopravě .....	26
<b>3 Cíle a metodika .....</b>	<b>28</b>
3.1 Cíl práce .....	28
3.2 Hypotézy .....	28
3.3 Metodika práce .....	28
<b>4 Analýza současného stavu zkoumaných druhů dopravy ....</b>	<b>30</b>
4.1 Silniční doprava .....	30
4.1.1 Nehodovost v silniční dopravě .....	33
4.2 Autobusová doprava .....	35
4.2.1 Autobusový vozový park v České republice .....	35
4.2.2 Počet přepravených osob autobusovou dopravou .....	36
4.2.3 Převážní výkony autobusové dopravy .....	36
4.2.4 Průměrná přepravní vzdálenost autobusové dopravy .....	37
4.3 Individuální automobilová doprava .....	38
4.3.1 Vozový park osobních automobilů ČR .....	38

4.3.2 Počet přepravených osob individuální automobilovou dopravou .....	39
4.3.3 Přepravní výkon individuální automobilové dopravy .....	39
4.3.4 Průměrná přepravní vzdálenost individuální automobilové dopravy.....	40
<b>4.4 Železniční doprava.....</b>	<b>41</b>
4.4.1 Nehodovost v železniční dopravě.....	43
4.4.2 Železniční vozový park .....	45
4.4.3 Počet přepravených osob železniční dopravou.....	46
4.4.4 Přepravní výkon železniční dopravy .....	47
4.4.5 Průměrná přepravní vzdálenost železniční dopravy.....	47
4.5 Doprava v cestovním ruchu .....	48
4.6 Komparace jednotlivých druhů dopravy.....	49
<b>5 Vlastní výzkum .....</b>	<b>53</b>
5.1 Vyhodnocení řízených rozhovorů.....	53
<b>6 Shrnutí a návrhy.....</b>	<b>60</b>
6.1 Vyhodnocení hypotéz .....	61
<b>7 Představení společnosti .....</b>	<b>62</b>
<b>8 Projekt .....</b>	<b>65</b>
8.1 Stávající interiér zájezdového autokaru.....	65
8.2 Modernizace interiéru zájezdového autokaru .....	66
8.3 Investice do modernizace interiéru .....	69
8.4 Návrh investice.....	69
<b>9 Závěr .....</b>	<b>71</b>
<b>I. Summary .....</b>	<b>73</b>
<b>II. Seznam použitých zdrojů.....</b>	<b>75</b>
<b>III. Seznam schémat, tabulek, obrázků a grafů .....</b>	<b>80</b>
<b>IV. Seznam příloh.....</b>	<b>82</b>
<b>V. Přílohy</b>	

# 1 Úvod

Doprava je součástí našeho života a činnost odvozuující se od jiných aktivit. V dnešní době nezajišťuje pouze přepravu věcí, osob, informací a energie, ale také spojuje města, státy či kontinenty. Hraje velmi významnou roli v domácí i světové politice, kde zastává strategickou pozici v roli klíčového indikátoru ekonomického růstu a rozvíjí mezinárodní trh zboží a služeb. Trendem současné dopravy je rychlost, bezpečnost, hospodárnost a v osobní dopravě je to i požadavek na pohodlí a kulturnost cestování.

Doprava je také neoddělitelnou součástí cestovního ruchu. Tyto dvě činnosti jsou ve velmi úzké souvislosti. Bez dopravy by nebyl možný prostorový projev lidí v rámci cestovního ruchu a lidé k cestám používají různé dopravní prostředky. V současnosti si lidé mohou volit mezi různými druhy dopravy, od letecké až po pěší a jejich rozhodnutí závisí jen na jejich svobodné volbě, finančních možnostech a dostupnosti dané lokality.

Tato práce se věnuje autobusové dopravě, ale jsou zde zohledněny i další druhy dopravy. Užívaný pojem veřejná hromadná doprava v této diplomové práci představuje autobusovou a železniční dopravu. Hlavním cílem této práce je prostřednictvím komparační analýzy zhodnotit význam autokarové, železniční a individuální dopravy. Ke komparaci uvedených druhů dopravy budou využita statistická data za posledních pět let, která zároveň zobrazují i vývoj konkrétního druhu dopravy. K odbornému komentáři současného stavu dopravy budou osloveni prostřednictvím řízeného rozhovoru odborníci a instituce, kteří se dopravě věnují. Vedlejším, navazujícím cílem je návrh projektu pro zvýšení konkurenceschopnosti konkrétní dopravní společnosti.

V rámci této kvalifikační práce jsou stanoveny testovací hypotézy, které budou v následujících kapitolách potvrzeny či vyvráceny a zní následovně:

**H1:** Cestující upřednostňují individuální automobilovou dopravu před veřejnou hromadnou dopravou.

**H2:** Počet přepravených cestujících v autobusové dopravě se snížil za rok 2012 o 10%.



## 2 Literární rešerše

### 2.1 Doprava

Od samotného počátku dějin lidstva je doprava nedílnou součástí tohoto světa a patřila k základním potřebám, neboť jednotlivé krajiny světa mají rozdílný potenciál. Jak uvádí Mirvald, (1999, str. 5) znamená to, že lidé nenacházejí ve svém bezprostředním okolí všechno to, co potřebují ke svému životu a jsou tak nuceni přemísťovat hmotné statky a sami sebe. Doprava zahrnuje pohyb dopravních prostředků po komunikacích a činnost dopravních zařízení, jež se podílejí na uskutečňování nákladů a osob. Důvodem proč se přeprava uskutečňuje, jsou jednak lidské potřeby materiální, pohybu a činnosti, společenského uplatnění, ale i například potřeby kulturní. Důležité je také zmínit zabezpečení trvalého rozvoje národního hospodářství, a to přemístění výrobků z různých odvětví na místo, kde budou užitečně spotřebovány. Jak uvádí Zurynek, Zelený, & Mervart (2008, str. 12) v dnešní době je naprostou samozřejmostí, že jednotlivé země musí uplatnit část svých statků a služeb na zahraničních trzích a podílejí se tak na mezinárodní směně výkonů. A v tomto sehrává klíčovou roli kvalita dopravní infrastruktury a dopravních výkonů.

Cempírek, Pivoňka, & Široký (2002, str. 4) obecně definuje dopravu jako *„jakékoliv přemístění osob či hmotných statků, provedené buď vlastní silou, nebo zprostředkovaně.“* Podle ekonomického hlediska pak uvádí následující definici: *„specifická lidská činnost, kterou se provádí cílevědomé přemístění osob a hmotných statků, které se svými (nehmotnými) efekty projevuje v sociologicko-ekonomickém systému společnosti.“*

Zmíníme-li dopravní politiku ČR, tak podle Eislera (2005, str. 21) navazuje na dopravní politiku EU. Zásady dopravní politiky ČR dávají přednost těm druhům dopravy, které jsou z hlediska spotřeby energie, záboru území a vlivů na životní prostředí a regulaci provozu nejšetrnější. Současně se dopravní politika ČR snaží respektovat svobodnou vůli člověka při volbě způsobu přemístění s tím, že usiluje o soulad zájmů jednotlivce, podnikatelských subjektů a státu. Dopravní systém ČR musí v budoucím období zejména zajistit kvalitní propojení s evropskou dopravní sítí, dále dopravní obsluhu území, ochránit životní prostředí a zajistit vysokou bezpečnost a spolehlivost.

Brinke (1999, str. 4) řadí mezi základní složky dopravy:

- dopravní prostředek – soubor pohyblivých zařízení (lodí, letadel, automobilů, vlaků, apod.), jimiž se uskutečňuje přeprava. Z hlediska prostředí se dělí na pozemní, vodní a vzdušné, z hlediska funkce pak na nákladní a osobní.
- dopravní cesta – vzdušný prostor, hladina oceánů, řek a jezer a pevninský prostor, většinou upravený pro pohyb dopravních prostředků anebo vysílání signálů. K uměle vytvořeným dopravním cestám patří např. silnice, železnice, elektrická vedení, telefonní a telegrafické kabely.
- dopravní zařízení – technické objekty, které slouží dopravě a spojům – např. letiště, nádraží, přístavy, ale i rádiové a televizní vysílací stanice.

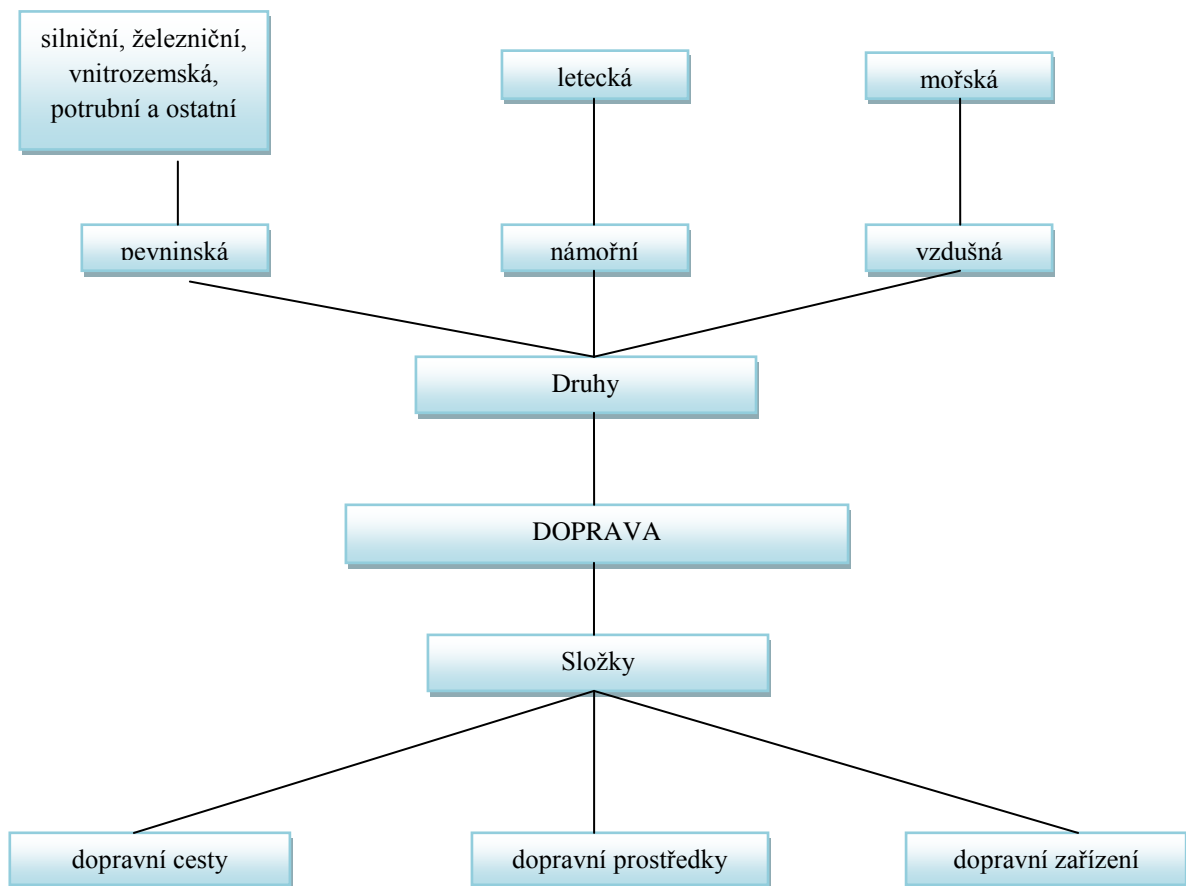
Avšak je nutné rozlišovat dva různé pojmy jako je doprava a přeprava. Podle Zuryňka, et al. (2008, str. 13) je **doprava** vlastní přemístění, tedy proces charakterizovaný pohybem dopravního prostředku po dopravní cestě. Oproti tomu **přeprava** je výsledek přemístění, resp. výsledný efekt přemístovacího procesu. V širším smyslu zahrnuje kromě vlastního přemístění i další nezbytné činnosti s tímto procesem spojené (celní formalisty, pojištění, zajišťování přepravních dokladů, atd.)

Klasifikace dopravy z různých hledisek podle Cempírka, et al. (2002, str. 4):

- dle prostředí – pozemní, podzemní, vodní, vzdušná, meziplanetární
- dle dopravních cest – silniční, kolejová, říční, námořní, letecká, potrubní, dopravníková, lanovková, apod.
- dle dopravních prostředků – pěší, cyklistická, motocyklová, automobilová, autobusová, trolejbusová, tramvajová, železniční, vrtulníková, letecká individuální a hromadná, lodní individuální a hromadná, atd.

Jak ale uvádí Zelený (2004, str. 7), tak se jednotlivé druhy dopravy vzájemně odlišují tempem růstu. V celosvětovém pohledu lze konstatovat, že tzv. staré druhy dopravy, které již na počátku tohoto století dosáhly poměrně vysokého stupně rozvoje (doprava železniční, námořní, vodní vnitrozemská), se nadále rozvíjely pomalu nebo u nich dokonce došlo k poklesu (například přeprava cestujících v námořní dopravě), zatímco tzv. nové druhy dopravy se prudce rozvíjely (doprava automobilová, letecká a potrubní).

Schéma 1: Složky a druhy dopravy



Zdroj: Mirvald (1999, str. 8)

Doprava patří mezi odvětví světového hospodářství a ve srovnání s průmyslem a zemědělstvím se vyznačuje celou řadou specifických rysů. Je to především specifické využití přírodního prostředí – buď jako komunikace přirozené (řeky, moře, ovzduší) anebo základu pro komunikace umělé. (Zelený, 2004, str. 7)

Zelený (2004, str. 7) pak uvádí, že kromě vlastních dopravně-přepravních aktivit patří k dopravě řada dalších činností. Jedná se o zastupitelské a obchodní služby, legislativně-správní činnosti zabezpečující přepravu a upravující podmínky pohybu dopravních prostředků včetně rizik s tím spojených. Dále i činnosti spjaté s výkonem státní správy a mezinárodními aktivitami ve sféře dopravy.

## 2.2 Silniční doprava

Silniční doprava nachází uplatnění nejen v dopravě vnitrostátní, ale i v dopravě mezinárodní, a to díky své rychlosti a operativnosti, čímž konkuruje tzv. tradičním oborům dopravy, a to především dopravě železniční. I když se jedná o nejmladší druh dopravy, její kvantitativní podíl na světovém přepravním trhu neustále roste a získala si i vedoucí postavení ve výkonu nákladní dopravy ve většině ekonomicky vyspělých zemí. Tento vývoj silniční dopravy je provázen neustálým růstem světové silniční sítě a změnou její kvality.

Silniční doprava je regulována zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly, prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené, dále pak pravomoc a působnost orgánů státní správy. Podle tohoto zákona je silniční doprava chápána jako *„souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní dopravy, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování těchto vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích, veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.“*

Silniční doprava se vyznačuje mimořádně vysokými externími náklady, ke kterým patří zvýšená energetická spotřeba, náročná údržba dopravní infrastruktury, škody na zdraví lidí, snižování produkce, poškozování ekonomických a sociálních objektů. (Mirvald, 2000, str. 36). Mezi další hlavní nevýhody patří omezená přeprava nákladů, negativní dopady na životní prostředí a vysoká nehodovost, kdy podle údajů za rok 2012 denně na evropských silnicích zemřelo 75 lidí a za celý rok kolem 28 000 lidí. Ovšem při srovnání těchto čísel z minulých let se jedná o nejnižší počet lidí, kteří na silnicích zemřeli, což může být způsobeno bezpečnějšími auty, lepší kvalitou silnic i změnou chování řidičů.

Silniční přeprava se však vyznačuje i řadou mnoha předností, kam můžeme podle Zuryňka, et al. (2008, str. 66) zařadit relativní rychlost, dostupnost, operativnost, rychlou přizpůsobivost změnám poptávky a schopnost bezproblémové realizace systému přeprav „z domu do domu“, což zajišťuje větší pohodlí při přepravě osob a u nákladů zlevnění jejich přepravy, protože odpadá překládka jako u ostatních druhů přeprav. (Mirvald, 2000, str. 36)

## 2.2.1 Materiálně-technická základna

Materiálně-technickou základnu silniční dopravy představují především dopravní prostředky (autobusy, osobní automobily, motocykly, aj.), pozemní komunikační síť a dopravní zařízení (dopravní značky a světelné a akustické signály).

### 2.2.1.1 Pozemní komunikace

Definice pozemní komunikace podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů zní následovně: „*pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných k zajištění tohoto využití a jeho bezpečnosti.*“ Tento zákon uvádí také rozdělení pozemních komunikací do následujících kategorií:

- dálnice
- silnice
- místní komunikace
- účelová komunikace.

#### Dálnice

Orieška (2010, str. 83) charakterizuje dálnici jako pozemní komunikaci s minimálně dvěma pruhy v obou směrech oddělenými uprostřed zeleným pásem nebo svodidly, s předepsaným maximálním stoupáním a s vjezdem jen prostřednictvím speciálních mimoúrovňových křižovatek, často ohraničené plotem nebo protihlukovými bariérami, s omezením pohybu některých vozidel. Výstavba je finančně a investičně náročná, ale má značný ekonomický přínos, jako např. nižší spotřebu pohonných hmot v důsledku zkrácení trasy cesty a plynulosti jízdy, snížení nehodovosti a snížení opotřebení vozidel.

Za používání dálnice se pak vybírá poplatek nazývaný mýtné, které závisí na druhu vozidla, a to formou dálniční známky.

Obdobnými technickým vybavením a vlastnostmi se pak vyznačují rychlostní komunikace.

#### Silnice

Podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů je silnice „*veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a*

*jinými vozidly a chodci“ a silnice pak tvoří silniční síť. Podle svého určení a dopravního významu rozděluje zákon silnice do těchto tříd:*

- silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu. Pro označení těchto silnic, kde vlastníkem je stát, se užívá jedno či dvoumístné číslo od 1 do 71.
- silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy. Tato silnice ve vlastnictví kraje se značí trojmístným číslem od 100 a dále.
- silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

### **Místní komunikace**

Jedná se o veřejně přístupnou pozemní komunikaci, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Vlastníkem je obce, na jejímž území se místní komunikace nacházejí.

### **Účelové komunikace**

Pozemní komunikace, které slouží spojení nemovitosti pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. (zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích)

#### **2.2.1.2 Dopravní prostředky**

Dopravní prostředek slouží k dopravě materiálu či přepravě osob a jedná se o element (vozidlo, loď, vlak, letadlo, autobus, atd.), který se pohybuje po pozemní komunikaci. Mezi silniční vozidla pak Rux, Ruxová, & Vaněčková (2002, str. 5) řadí:

- osobní automobily
- obytné vozy
- přívěsy
- mikrobusesy
- minibusy
- autobusy – vozidla s kapacitou okolo 40 míst k sezení, u městských i k stání
- autokary – vozidla pro přepravu většího počtu cestujících s lepším vybavením (klimatizace, WC, kuchyňka, TV)

- rotel – obytný autobus upravený v jedné své části pro potřeby spaní

Pro přepravu většího množství osob po silnici se pak používají například skibusy, cyklobusy, rotely a autobusy, které lze podle Oriěšky (2010, str. 84) klasifikovat podle počtu míst a podle použití. Tyto klasifikace jsou uvedeny v příloze č. 1 a 2 diplomové práce. Jak uvádí Styring (2010, str. 14), s rozšiřováním měst začali být populární i autobusy, protože lidé je využívali, aby se dostali do práce. V mnoha zemích jsou i speciální autobusy, které vozí děti do škol.

Důležité je zmínit turistické autobusy označované jako autokary, které garantují komfort cestování a nabízených služeb. Hodnocení pak vychází ze systému kategorizace turistických autokarů podle IRU, které je v České republice fakultativní, ale klasifikační komise sdružení autodopravců ČESMAD Bohemia podle těchto standardů postupuje již od roku 1997.

Do systému mohou být zahrnuta pouze vozidla, která splňují předepsaná kritéria a jsou ve všeobecně dobrém stavu. Výsledkem klasifikace je zařazení hodnoceného autokaru do jedné ze čtyř kategorií (1-4 hvězdičky) dle přesně vymezených technických požadavků a stupně vybavenosti autokarů. Dopravce přihlašuje autokar ke klasifikaci a žádá udělení určité kategorie. V ČR lze hodnotit a klasifikovat výhradně autokar registrovaný v ČR a opatřený českou registrační značkou. Výsledkem klasifikace je dvoujazyčný certifikát, který obdrží dopravce a platnost tohoto certifikátu je 12 měsíců. (Zurynek, et al., 2008, str. 88)

*Tabulka 1: Klasifikační kategorie autokarů*

Kategorie	Název
*	autokary
**	výletní autokary
***	turistické autokary
****	luxusní turistické autokary

*Zdroj: Zurynek, et al., (2008, str. 89)*

Stanovené minimální požadavky podle International Road Transport Union pro zařazení do správné klasifikační kategorie jsou uvedeny v příloze č. 3.

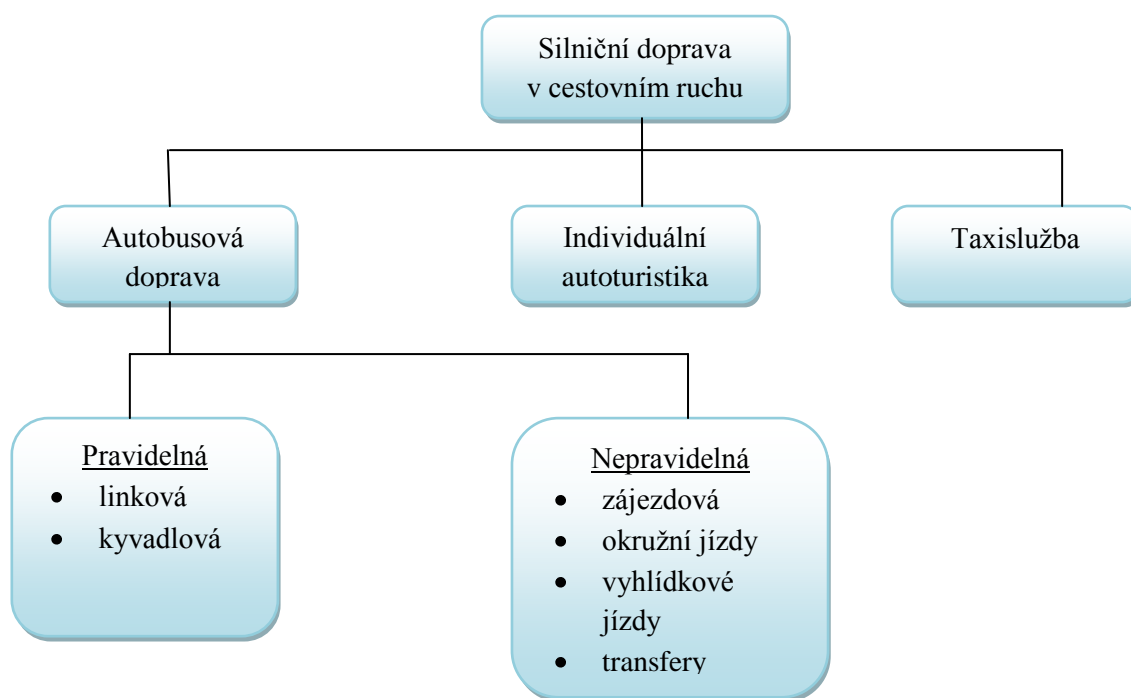
## 2.2.2 Dělení silniční dopravy

V cestovním ruchu je silniční doprava nejpoužívanějším druhem dopravy, a to jak u tuzemských či poznávacích zahraničních zájezdů, tak i u zimních lyžařských zájezdů v rámci České republiky anebo i do zahraničí.

Podle Orišky (2010, str. 78) je silniční doprava v cestovním ruchu tvořena „přpravou jejích účastníků silničními dopravními prostředky po pozemních komunikacích“, kdy k přepravě účastníků cestovního ruchu se využívá:

- autobusová doprava,
- individuální autoturistika,
- taxislužba.

Schéma 2: Rozdělení silniční dopravy



Zdroj: Oriška (2010, str. 79)

### 2.2.2.1 Autobusová doprava

Nejrozšířenějším druhem veřejné dopravy je posledních padesát let právě autobusová doprava, kde existuje silná konkurence a autobusy zajišťují dopravní spojení ve většině měst a oblastí po celém světě.



Jak uvádí Zurynek, et al. (2008, str. 92) na přípravě produktu cestovní kanceláře se autobusová doprava podílí ve všech základních činnostech, tzn. v outgoingu (chartery při pobytovém produktu), incomingu (transfery) a v neposlední řadě i na domácím cestovním ruchu (pobyty a výlety). Rozhodující význam autobusové dopravy je v tomto směru především v dopravě nepravidelné, kde výrazně ovlivňuje výsledný produkt, a to jak svojí kvalitou, cenou, tak i možnostmi kombinace s jinými druhy dopravy.

Z hlediska pravidelnosti lze tedy autobusovou dopravu členit na pravidelnou (linkovou, kyvadlovou) a nepravidelnou (příležitostnou).

### **Pravidelná**

Pravidelná doprava je zajišťována malými a velkými podniky dopravců a probíhá na pravidelných vnitrostátních a zahraničních linkách podle vyhlášeného jízdního řádu na předem stanovených trasách a za vyhlášené jízdné. Omezeně se využívá i v cestovním ruchu, kdy ji využívají především individuální turisté.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů řadí mezi pravidelnou dopravu také **linkovou osobní dopravu**, kterou definuje jako „*pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trasy dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách.*“ Linkovou osobní dopravu lze provozovat podle zákona formou veřejné linkové dopravy anebo formou zvláštní linkové dopravy, kdy se rozumí:

- veřejnou linkovou dopravou doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb. Pokud je pak doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o městskou autobusovou dopravu.
- zvláštní linkovou dopravou doprava určených vybraných skupin cestujících s vyloučením ostatních osob. Zahrnuje například přepravu studentů a žáků mezi vzdělávacími institucemi a bydlištěm či přepravu pracovníků mezi bydlištěm a místem výkonu práce.

Dále mezi pravidelnou autobusovou dopravu spadá **kyvadlová doprava**, kterou Oriška (2010, str. 79) charakterizuje jako „*přepravu cestujících mezi dvěma místy buď pravidelně, nebo s frekvencí stanovenou poskytovatelem služby. První jízda zpět a poslední jízda tam v řadě kyvadlových jízd je uskutečněna bez cestujících a zavazadel.*“

## Nepravidelná

Legislativa Evropské unie označuje nepravidelnou dopravu jako dopravu příležitostnou, kdy se jedná se o neveřejnou osobní dopravu, která se uskutečňuje na objednávku přepravní služby předem (písemně, telefonicky, faxem, elektronicky) mezi dopravní společností a jiným subjektem (cestovní kancelář, podnik, škola, aj.). Umožňuje realizovat rekreační i kulturně-poznávací cíle účastníků cestovního ruchu. Probíhá na po dohodnuté trase dopravní cesty s dohodnutými zastávkami a v dohodnutém čase, které dopravce přepravuje podle předem uzavřené smlouvy o přepravě osob za dohodnuté cestovné. (Orieška, 2010, str. 80) Cena za přepravu se tak odvíjí podle mezd a diet řidičů, počtu ujetých kilometrů, čekací doby, pojištění, výdajů za mýtné, parkování, a další.

Podle Ryglové, Buriana, & Vajčnerové (2011, str. 66) provozovatelem nepravidelných autobusových linek mohou být i další podnikatelské subjekty, jako např. cestovní kanceláře, soukromí autodopravci či různí podnikatelé. Pro cestovní kanceláře je pak velmi důležitý autokarový park a pohodlí pro cestující a CK mohou mít vlastní vozový park (autobusy, autokary, mikrobusy) anebo spolupracují s dopravci formou pronájmu vozu na sezónu (nemusí se starat o vozidlo po celý rok, nejsou omezeni vlastní kapacitou vozového parku) či formou tzv. outsourcingu, jenž spočívá ve využívání externích firem pro činnost, která není hlavní podnikatelskou náplní cestovní kanceláře. Výhodou outsourcingu je to, že není třeba vázat značný kapitál do vozového parku, zajišťovat opravy ani údržby, odpadají personální činnosti vztahující se k řidičům a lépe se tak kalkulují náklady pro zájezd.

Nepravidelná doprava se podle Oriešky (2010, str. 80) člení následovně:

- zájezdová (autokarová) doprava, která je určena k přepravě účastníků zájezdů organizovaných cestovními kancelářemi v tuzemsku i do zahraničí
- okružní jízda je příležitostná přeprava osob na objednávku po předem vyhrazené okružní trase
- vyhlídková jízda je podobná okružní jízdě s tím, že výchozí a cílový bod přepravy nemusí být shodný
- transfer je přeprava z jednoho místa služeb cestovního ruchu (letišť, autobusová zastávky, přístav, hotel, apod.) na jiné místo, které může být místem ukončení těchto služeb anebo počátkem jiné služby cestovního ruchu

### **2.2.2.2 Individuální automobilová doprava**

Individuální doprava osobním automobilem zaujímá dominantní postavení v cestovním ruchu, kdy se přes ni uskuteční přes 70% všech turistických cest. Podle Duvala (2007, str. 104) osobní doprava prostupuje celou řadu forem lidské mobility, v rozmezí od denních výletů do supermarketů až po dlouho rodinné dovolené. Osobní doprava probíhá například automobilem, motocyklem anebo jízdním kolem, které je nemotorizovaná a umožňuje cestujícím stanovit si vlastní časový rozvrh, volbu trati či zastávek. Individuální automobilová doprava se využívá i v kombinaci s leteckou dopravou, kdy turisté mají možnost si v destinaci pronajmout automobil v autopůjčovně. Tím se zvyšuje pohyblivost turistů po destinaci i možnost výletů do vzdálenějšího okolí.

Zapůjčení automobilu zajišťují i cestovní kanceláře, hotely a letecké či železniční společnosti. Některé cestovní kanceláře zprostředkovávají také služby pro motoristy, jako je prodej dálničních známek či poskytování informací o trasách. Individuální motoristé mohou ale také využít služeb Ústředního automotoklubu ČR, kde jako členové mohou získávat důležité informace, služby se slevou, dálniční známky anebo automapy. (Ryglová, et al., 2011, str. 67)

Podle Goeldnera & Ritchie (2009, str. 136) individuální automobilová doprava hraje v cestování důležitější roli od 11. září 2001. Lze zde sledovat trend, kdy dochází k přechodu z letecké dopravy na automobilovou a turisté vyhledávají výlety blíže k domovu.

Jak uvádí Eislera (2005, str. 47) individuální automobilismus se prosazuje díky pohotovosti, rychlosti a pohodlí, které cestujícím vzniká mimo jiné proto, že jde vlastně o přepravu „z domu do domu“. Ze statistik pak vyplývá, že dochází v posledních letech k nárůstu počtů vlastníků osobních automobilů, čímž dochází k mnoha různým faktorům. Jedním z nich je, že obyvatelé města používají ke svým cestám ve volném čase raději svůj automobil než veřejnou dopravu. Dalším negativním faktorem je také zahlcování městských center, nárůst počtu nehod či znečištění ovzduší.

### **2.2.2.3 Taxislužba**

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů definuje taxislužbu jako „*veřejnou silniční dopravu, kterou se zajišťuje přeprava osob a jejich zavazadel osobními vozidly s obsaditelností nejvýše devíti osob včetně řidiče. Přepravní*

*služby taxislužbou se nabízejí a objednávky k přepravě se přijímají prostřednictvím řidiče na stanovištích taxislužby, na veřejně přístupných pozemních komunikacích a jiných veřejných prostranství nebo prostřednictvím dispečinku taxislužby.*“

Goeldner & Ritchie (2009, str. 140) uvádí, že taxislužba hraje důležitou roli v oblasti individuálního cestovního ruchu. Místní dopravní společnosti nabízejí důležité služby pro letecké, autobusové, železniční a lodní linky, kdy pro podnikatele a turisty by bylo těžké se dostat z místa na místo, kdyby tyto služby nebyly k dispozici.

### **2.2.3 Organizace a dohody v silniční dopravě**

Obdobně jako v jiných odvětvích a oborech i v silniční dopravě působí celá řada institucí, a to jak na mezinárodní, tak i národní bázi, kde se zejména po roce 1989, který přinesl prudký progres počtu soukromých podnikatelů v oblasti silniční dopravy, objevily snahy o sdružování na podnikatelské úrovni. (Zurynek, et al., 2008, str. 67)

#### **International Road Transport Union (IRU)**

V roce 1948 vznikla v Ženevě jedna z nejvýznamnějších organizací mezinárodní silniční dopravy – Mezinárodní silniční unie, která podle výroční zprávy IRU za rok 2013 sdružuje 8 zakládajících a 170 aktivních členů ze 74 zemí světa. Členy jsou národní organizace dopravců a za Českou republiku je zástupcem od roku 1993 sdružení ČESMAD Bohemia.

IRU se skládá od roku 2001 ze dvou řídicích rad: Rady pro nákladní dopravu a Rady pro osobní dopravu, dále má také několik pracovních komisí s různým odborným zaměřením (např. komise pro právní, celní či sociální záležitosti) a pracovní skupiny IRU pro kombinovanou přepravu (GETC) a nebezpečné zboží (GEMD).

Mezinárodní silniční unie se prezentuje jako zástupce provozovatelů autobusů, nákladních automobilů a taxi a prosazuje zájmy silničního dopravního průmyslu po celém světě. IRU neustále informuje své členy o novinkách a legislativě v silniční dopravě, ale i o dění na silnicích po celé Evropě. Štěrba (2010, str. 50) uvádí, že IRU v oblasti osobní dopravy vypracovala jednotný mezinárodní klasifikační systém pro turistické autobusy, ve spolupráci s federací cestovních kanceláří vypracovala standardní kontrakty a standardní pravidla pro ubytování.

Od roku 1949 má IRU statut poradního orgánu Hospodářské a sociální rady OSN, kdy spolupracuje s regionální komisí OSN v Evropě, Asii, Jižní Americe a stejně tak i s konferencí OSN pro obchod a rozvoj (UNCTAD). Mezi další organizace, které mají s IRU úzký vztah spadá například i Rada Evropy, WTO či Evropská konference ministrů dopravy (CEMT).

### **Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA**

V České republice se jedná o největší zájmové sdružení dopravců, které podniká ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní a osobní silniční dopravě. Mezi cíle sdružení tedy patří podpora rozvoje a prosperity silniční dopravy a prosazování zájmů dopravců provozující silniční vnitrostátní a mezinárodní nákladní i autobusovou dopravu. Jeho vznik se datuje od roku 1992 a nyní sdružuje kolem 2000 dopravců, kteří provozují 20 000 vozidel, tedy asi 80% přepravních kapacit na trhu.

Podle Stanov ČESMAD Bohemia mezi hlavní činnosti patří například:

- zajištění poradenství, školení a konzultací pro své členy i ostatní provozovatele silniční dopravy,
- rozšiřování odborné způsobilosti v silniční dopravě,
- vydávání publikací, příruček, pořádání seminářů,
- zastupuje zájmy svých členů.

### **Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)**

Mezinárodní dohoda vychází z nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy. Dohoda AETR vymezuje přísné dodržování níže jmenovaných zásad pracovního režimu řidičů v mezinárodní a vnitrostátní silniční dopravě, které uvádí Machačka (2002, str. 56).

#### **Minimální věk řidičů**

V mezinárodní silniční nákladní dopravě je 18 let pro vozidla, jejichž přípustná maximální celková hmotnost včetně přívěsu a návěsu nepřesahuje 7,5 tun a u ostatních vozidel věk 21 let a stejně tak u řidičů autobusů.

### Denní doba řízení

Nesmí přesáhnout 9 hodin a dvakrát za týden může být prodloužena na 10 hodin. Dále je v Dohodě AETR uvedeno:

- po nejvýše šesti denních dobách řízení musí mít řidič týdenní odpočinek
- týdenní doba odpočinku smí být přesunuta na konec šestého dne, a to pokud jsou splněny uvedené podmínky
- celková doba řízení nesmí překročit devadesát hodin v období dvou po sobě následujících týdnů

### Doba odpočinku

Odpočinkem se rozumí každá nepřerušovaná doba nejméně jedné hodiny, během níž řidič může volně nakládat se svým časem. Je uvedeno, že řidič smí trávit denní odpočinek v zaparkovaném vozidle pouze za předpokladu, že je vybaveno lehátkem. Dále pro dobu odpočinku platí, že:

- v průběhu každých 24 hodin musí mít řidič denní odpočinek nejméně 11 hodin za sebou následujících hodin
- jsou-li ve vozidle nejméně dva řidiči, musí mít každý z nich denní odpočinek nejméně 8 souvislých hodin v průběhu každých 30 hodin
- v každém týdnu musí být čerpán týdenní odpočinek v celkovém trvání 45 souvislých hodin

### Přerušení doby řízení a přestávky

Zde jsou uvedeny následující zásady:

- po 4,5 hodinách řízení musí mít řidič přestávku nejméně 45 minut, pokud nezapočne dobu odpočinku
- tato 45 minutová přestávka smí být nahrazena nejméně 15 přestávkami
- během těchto přestávek nesmí řidič vykonávat žádnou jinou činnost

Dopravci, speditéři, organizátoři turistických zájezdů, dodavatelé i subdodavatelé a agentury zprostředkující zaměstnání řidičům musí zajistit, aby byly smluvně dohodnuté přepravní plány v souladu s nařízením Dohody AETR. V zájmu účinného prosazování je žádoucí, aby se i veškerá vnitrostátní a mezinárodní linková přeprava cestujících kontrolovala pomocí standardního záznamového zařízení. (Zelený a kol., 2008: 99) Jedná se o tzv. kontrolní zařízení (tachograf), což je přístroj zabudovaný do

silničního vozidla a zaznamenává jízdu a rychlost motorového vozidla. Existují elektronické a mechanické tachografy, které zaznamenávají rychlost na papírové záznamové kotouče anebo digitální tachografy, kde jsou čipové karty řidiče. Tyto záznamy jsou důležité taktéž pro kontrolu doby řízení osádky a papírové záznamové kotouče musí řidič uchovávat ve svém vozidle po dobu 7 dní.

## 2.3 Železniční doprava

Pokud se podíváme do minulosti, měla železniční doprava ve světové dopravě mnohem větší význam, než je tomu v dnešní době, kdy jí konkuruje mnoho dopravních odvětví, a to doprava silniční anebo letecká. Potencionální zákazníky je třeba neustále přesvědčovat o výhodách cesty vlakem, nabízet jim kvalitní služby, tzn. rychlost, včasnost, spolehlivost přepravy a cestovní komfort, navíc úroveň zmíněných faktorů je i určitým obrazem kulturní úrovně státu. (Zelený, 2007, str. 135) Ale jak uvádí Brinke (1999, str. 56) i přes rostoucí konkurenci se železniční doprava uplatňuje především v přepravě nákladů, zejména hromadných substrátů na střední a velké vzdálenosti, a to jak ve vnitrostátní, tak i mezistátní dopravě. V posledních letech se ale věnuje zvýšená pozornost životnímu prostředí, dopravním zácpám na silnicích, růstu ceny pohonných hmot a silniční nehodovosti, a proto také dochází k výstavbě železničních koridorů a zvyšování rychlosti v železniční dopravě. Shrňme-li současný stav železnice, lze říci, že pokud jde o přepravu osob, oživení nastává v dálkové dopravě tam, kde existují vysokorychlostní tratě, případně tratě modernizované a v dopravě příměstské. (Zurynek, et al., str. 109)

Provoz železnice je poměrně rychlý a pravidelný a jen málo závisí na počasí. Zamyslíme-li se nad výhodami železnic, jedná se většinou o pravý opak, než je tomu u silniční dopravy. Jedná se například o šetrnost k životnímu prostředí, vyšší kapacitní možnosti, bezpečnost a hromadnost. Mezi nevýhody pak lze zařadit omezenou dostupnost, kdy stanice a zastávky se nacházejí ve větší vzdálenosti od sídla a je třeba k nim dojít pěšky anebo použít jiný dopravní prostředek. Dále je to pak zastaralost infrastruktury a vozového parku a hlavně kvalita služeb, kdy se jedná hlavně o čistotu a údržbu.

### 2.3.1 Materiálně technická základna

Rux, et al. (2002, str. 58) uvádí, že materiálně technická základna železniční dopravy je tvořena: „*sítí dopravních cest (železniční tratě), železničními vozy, trakčními dopravními prostředky (lokomotivy) a prostředky oznamovací a zabezpečovací techniky.*“

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zveřejnila k 31. 12. 2012 na svých webových stránkách celkovou délku tratí 9 468 km v České republice, které jsou rozloženy rovnoměrně po celém území Čech, Moravy a Slezska a svou rozlohou se řadí mezi jednu z nejhustších sítí v Evropě. Hovoříme – li o tratích, můžeme podle Zurynka, et al. (2008, str. 112) rozlišovat celou řadu následujících prvků:

- hustotu sítě
- rozchod kolejí – vzdálenost vnitřních ploch hlav kolejnic, měřená 14 mm pod temenem kolejnice. Člení se do tří skupin: normální (1435 mm), úzké a široké (1524 mm).
- počet kolejí na trati – jednokolejné, dvojkolejné a vícekolejné.
- průjezdny profil – volný prostor od osy koleje, který musí být zachován, aby byl zabezpečen nerušený průjezd vozidel na trati i ve stanicích.
- rychlost – traťová rychlost, stanovená rychlost, největší dovolená rychlost a konstrukční rychlost.
- poloměr oblouků
- sklon tratě
- hmotnost na nápravu
- trakce – elektrická, motorová, parní a turbinová.
- zabezpečovací a sdělovací zařízení.

Jak uvádí Zelený (2007, str. 154), tak většina železničních tratí v České republice má normální rozchod 1435 mm, úzký rozchod 760 mm je použit pouze na 102 km sítě. V současnosti je na našem území elektrifikováno 2 997 km tratí, stejnosměrná proudová soustava 3000 V je použita na 1 684 km tratí, a to převážně v severní části republiky.

Zákon č. 266/1994 Sb. rozděluje železniční tratě na celostátní a tratě regionální. Dráha celostátní slouží mezistátní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena. Dráha regionální je dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěna do celostátní nebo jiné regionální dráhy.



Mezi dopravní prostředky v železniční dopravě pak řadíme vlaky, které Oriška (2010, str. 42) definuje podle českých obecně závazných předpisů jako „*skupinu (soupravu) spojených drážních vozidel, z nichž alespoň jedno je hnací, resp. trakční, opatřené předepsanými návěstmi (např. začátek a konec vlaku) a vlakovým doprovodem a jedoucí podle jízdního řádu.*“

### **2.3.2 Dělení železniční dopravy**

Podle Zuryňka, et al. (2008, str. 126) lze železniční dopravu rozdělit na tři základní okruhy:

- pravidelnou dopravu dálkovou a regionální
- turistické, příležitostné a nostalgické vlaky (zahrnuté v jízdním řádu)
- vlaky na objednávku (charter)

#### **2.3.2.1 Pravidelná doprava**

Pravidelná doprava probíhá na určené trase podle předem zveřejněných jízdních řádů a v organizovaném cestovním ruchu se používá pro zájezdy cestovních kanceláří pouze výjimečně. Avšak může sloužit pro individuální turisty jako vhodná přeprava do cílové destinace, kde například lůžkové či lehátkové vlaky mohou nabídnout větší pohodlí než je tomu u dopravy silniční.

Vlaky, které slouží k pravidelné přepravě účastníků, lze pak rozlišovat podle Orišky (2010, str. 43) do různých kategorií: EuroCity (EC), InterCity (IC), EuroNight (EN), Expresy (Ex), Rychlíky (R), Spěšné vlaky (Sp), Osobní vlaky (Os) a Soupravové vlaky (Sv), kdy každý z nich nabízí různé služby či stupeň kvality a rychlosti.

Zurynek, et al. (2008, str. 127) uvádí zásadní rozdíl mezi dálkovou a regionální dopravou v subjektu, který jí objednává a hradí ztrátu. V případě dálkové dopravy vyjma vlaků provozovaných na riziko dopravce je stát, v případě regionální dopravy má odpovědnost v prvé řadě kraj a dále města a obce, případně jiné subjekty.

#### **2.3.2.2 Turistické, příležitostné a nostalgické vlaky**

V tomto případě se jedná taktéž o pravidelnou dopravu podle stanovených jízdních řádů, avšak je zajišťována historickými vozidly. Pouze ve výjimečných případech jako jsou např. festivaly, pak vyjíždějí vlaky nostalgické, které jsou

provozované po tratích běžnými vozidly anebo dále vlaky, které vyjíždějí v turistické sezoně či o víkendech a svátcích. Vzhledem k tomu, že se v České republice nevyskytuje mnoho specifických tratí, tak jízdy probíhají po běžných tratích. Jak uvádí Zurynek, et al. (2008, str. 135) tento segment dopravy je provozován převážně externími dopravci, kteří se zaměřují většinou výhradně na daný segment (např. Klub železničních cestovatelů Doprava s. r. o., Herkules KHKD s. r. o.). Co se týká cen jízdného, jsou smluvní, neplatí zde ani obchodní nabídky Českých drah.

Vezmeme-li to z hlediska cestovního ruchu, tak nejvíce oblíbené jsou vyhlídkové vlaky a nostalgické jízdy, a to hlavně pro rodiny s dětmi.

### **2.3.2.3 Vlaky na objednávku (chartery)**

Tyto charterové vlaky jsou provozovány za určitým účelem, kdy vlaky či vozy jsou pronajímány pro firemní účely, natáčení, fotografování anebo pro školní výlety. Neřídí se jízdním řádem a mohou je provozovat jakýkoliv železniční dopravci

## **2.3.3 Organizace v železniční dopravě**

### **Správa železniční dopravní cesty (SŽDC)**

Státní organizace založená v České republice v roce 2003 se orientuje především na modernizaci, rozvoj a provozování železničních dopravních cest. Hlavní strategií této organizace je zapojení se do mezinárodních železničních společenství, aby železnice v České republice byli součástí hlavních tras Evropy, a tím se zvýšila konkurenceschopnost železnice v ČR a posílila se její budoucí role v dopravním sektoru. Proto je od roku 2004 plnoprávným členem Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností (CER) a v roce 2006 se stala členem Mezinárodní železniční unie (UIC).

### **České Dráhy, a. s.**

Akciová společnost České dráhy je od roku 2003 nástupnickou organizací původní státní organizace České dráhy. Zabývá se činností dopravního podnikání v přepravě osob a zboží a také zabezpečuje provozuschopnost železniční dopravní cesty. Mezi její dceřiné společnosti patří například cestovní kancelář ČD Travel, s. r. o. a železniční dopravce zabývající se nákladní dopravou ČD Cargo, a. s.

## **Drážní inspekce**

Transformací státní organizace České dráhy vznikla jako třetí státní organizace v roce 2003 a svou činnost zahájila jako jedna z prvních institucí tohoto typu v Evropské unii. Drážní inspekce vykonává státní dozor na drahách a mezi její hlavní činnosti patří zjišťování příčin a okolnosti vzniku mimořádných událostí a nedostatků ohrožující bezpečnost v drážní dopravě. Dále také vyhodnocuje technický stav infrastruktury železniční dopravy a vyhodnocuje nehodovost na dráhách a následně přijímá opatření ke zlepšení situace.

## 3 Cíle a metodika

### 3.1 Cíl práce

**Hlavním cílem** diplomové práce je prostřednictvím komparační analýzy zhodnotit význam autokarové, železniční a individuální dopravy.

**Dílčím cílem** je zpracování doporučení pro zvýšení konkurenceschopnosti konkrétní dopravní společnosti.

### 3.2 Hypotézy

Pro diplomovou práci byly stanoveny následující hypotézy, v závěru práce potvrzeny či vyvráceny.

**H1:** Cestující upřednostňují individuální automobilovou dopravu před veřejnou hromadnou dopravou.

**H2:** Počet přepravených cestujících v autobusové dopravě se snížil za rok 2012 o 10%.

### 3.3 Metodika práce

#### Analytická část

V analytické části diplomové práce probíhal sběr sekundárních dat pro zpracování literární rešerše. Tato data byla čerpána ze studia české i zahraniční odborné literatury, odborných časopisů, ale i webových stránek. Prostřednictvím literární rešerše jsou definovány pojmy, které souvisí s problematikou tématu. Proto je zde vysvětlena doprava z všeobecného hlediska, následuje definování silniční a železniční dopravy, popis materiálně-technické základny, zaměření se na jednotlivé druhy silniční a železniční dopravy a nakonec jsou popsány i činnosti důležitých silničních a železničních organizací.

Po nastudování teoretických východisek následoval sběr statistických dat potřebných pro analýzu současného stavu zkoumaných druhů dopravy. Tato data byla převážně získána z nejnovější Ročenky dopravy ČR 2012, kterou každý rok vydává Ministerstvo dopravy. Byla využita i data ze Statistické ročenky České republiky, která je dostupná na Českém statistickém úřadě. Do analýzy jednotlivých druhů dopravy byly

vybrány údaje týkající se silniční a železniční infrastruktury, statistika nehodovosti, údaje o vozovém silničním a železničním parku a pro jednotlivé druhy dopravy jsou vypsány data o počtu přepravených osob, přepravním výkonu a průměrné přepravní vzdálenosti za posledních 5 let. V závěru kapitoly jsou všechny tyto získané údaje porovnány a zhodnocen význam jednotlivých druhů dopravy.

### **Syntetická část**

V syntetické části diplomové práce byly informace získávané prostřednictvím řízených rozhovorů. Na základě získaných statistických dat v analytické části práce probíhalo sestavení jednotlivých otázek pro odborníky zabývající se dopravou. Osloveni byli jednotliví odborníci zabývající se odlišnými činnostmi v dopravní sféře. Jednalo se o referentku prodeje z cestovní kanceláře FIRO-tour, Jiřího Lachmana - majitele dopravní společnosti Autosprint a vysokoškolského odborníka prof. RNDr. Jana Černého, DrSc., dr. h. c. Osloveno bylo také Ministerstvo dopravy, Ministerstvo pro místní rozvoj a Asociace českých cestovních kancelářů a agentur.

### **Aplikační část**

V aplikační části diplomové práce je na základě výsledků vycházejících z vlastního výzkumu a analýzy současného stavu zkoumaných druhů dopravy vypracováno doporučení, které by mělo pomoci zvýšit konkurenceschopnost konkrétní dopravní společnosti v Jihočeském kraji.

## 4 Analýza současného stavu zkoumaných druhů dopravy

### 4.1 Silniční doprava

V úvodu je důležité zmínit nejdůležitější informaci týkající se infrastruktury silniční dopravy, což je celková délka silnic a dálnic v České republice. Údaje z Ředitelství silnic a dálnic k 1. 7. 2013 ukazují číslo, které dosáhlo hodnoty 55 740,5 km. V uvedené tabulce č. 2 je možné sledovat vývoj za poslední čtyři roky a zároveň i samostatnou délku dálnic, rychlostních komunikací, silnic a místních komunikací.

Tabulka 2: Infrastruktura silniční dopravy 2010 - 2013

	2010	2011	2012	1. 7. 2013
<b>Celková délka silnic a dálnic (km)</b>	55 751,9	55 742,0	55 716,5	55 740,0
<b>Dálnice v provozu</b>	733,9	745,1	751,2	775,8
<b>Rychlostní komunikace*</b>	422,3	427,0	442,1	442,1
<b>Silnice</b>	55 018,0	54 996,9	54 965,3	54 964,2
<i>v tom silnice I. třídy</i>	6 254,6	6 254,1	6 250,1	6 239,6
<i>silnice II. třídy</i>	14 634,8	14 626,2	14 542,9	14 557,5
<i>silnice III. třídy</i>	34 128,6	34 116,6	34 172,3	34 167,1
<b>Místní komunikace</b>	74 919,0	74 919,0	74 919,0	74 919,0

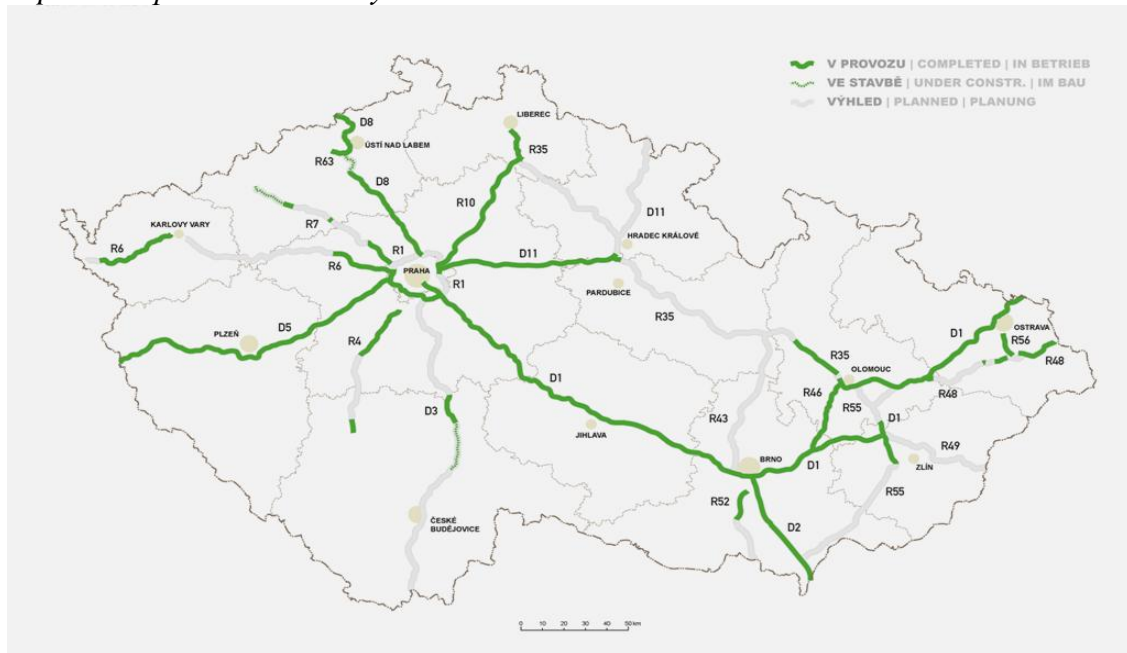
Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic

\* Délka rychlostních komunikací je obsažena v délce silnic I. třídy

Podíváme-li se na údaje, je na první pohled zřejmé, že počty kilometrů se výrazně neměnily. I když podle Českého statistického úřadu s hustotou 0,7 km silnic na 1 km<sup>2</sup> se Česká republika řadí v Evropě na přední místa. Například počet kilometrů dálnic se za poslední čtyři roky zvýšil pouze o 41,9 km, přitom dálnice spojují nejdůležitější politická a hospodářská centra, ale i rekreační centra, což je významné pro cestovní ruch, a jejich výstavba by tedy měla být prioritní. Mezi problémy silniční infrastruktury patří i její technická zanedbanost, která spočívá především v dopravních závadách, nedostatečné kapacitě a kvalitě. Rozvoj, modernizace a výstavba silnic a dálnic je ovšem ovlivněná finančními prostředky, které uvolní stát ze státního rozpočtu anebo jsou čerpány z fondů Evropské unie. Za rok 2012 uvádí ŘSD investice v hodnotě téměř 16 miliard Kč.

Na vložené mapě č. 1 je patrný současný stav sítě dálnic a rychlostních silnic v České republice k 1. 1. 2013. Tmavě zelená barva zobrazuje již vystavěné úseky, světle zelená úseky, které jsou ve výstavbě a převažující šedivá barva úseky, které budou v budoucnosti vystavěny.

Mapa 1: Mapa sítě dálnic a rychlostních silnic v ČR



Zdroj: [www.ceskedalnice.cz](http://www.ceskedalnice.cz)

V roce 1999 byla definována vládou České republiky dálniční síť v délce 1008 km. Dálniční síť je tvořená následujícími dálničními tahy:

- D1 Praha – Brno – Vyškov – Přerov – Lipník nad Bečvou
- D2 Brno – Břeclav – státní hranice ČR/Slovensko
- D3 Praha – Tábor – České Budějovice – státní hranice ČR/Rakousko
- D5 Praha – Plzeň – Rozvadov – státní hranice ČR/Německo
- D8 Praha – Lovosice – Ústí nad Labem – státní hranice ČR/Německo
- D11 Praha – Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov – státní hranice ČR/Polsko

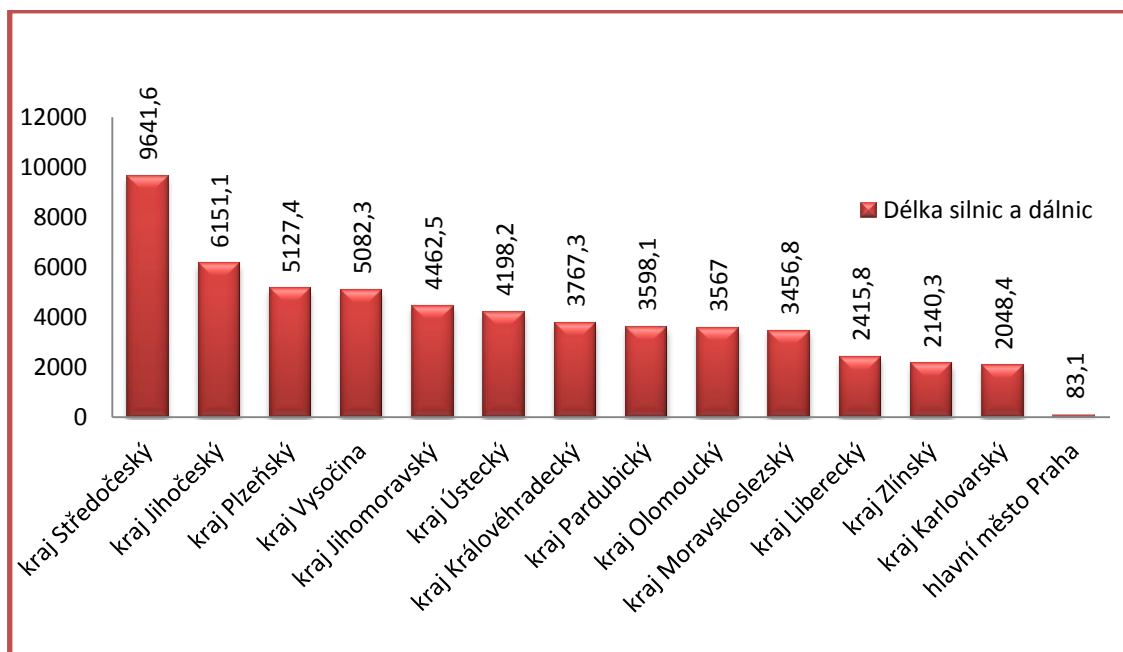
Síť rychlostních silnic byla definována v tom samém roce, a to v celkové délce 168 km. Jedná se o následující rychlostní tahy:

- R1 Silniční okruh kolem Prahy
- R4 Praha – Příbram – Nová Hospoda
- R6 Praha – Nové Strašecí – Karlovy Vary – Cheb – státní hranice

- R7 Praha – Slaný – Louny – Chomutov
- R10 Praha – Mladá Boleslav – Turnov
- R35 Liberec – Turnov – Jičín – Hradec Králové – Mohelnice – Olomouc – Lipník nad Bečvou
- R43 Brno – Moravská Třebová
- R46 Vyškov – Olomouc
- R48 Běloutín – Příbor – Frýdek Místek – Český Těšín – státní hranice ČR/Polsko
- R49 Hulín – Zlín – Vizovice – Horní Lideč – státní hranice ČR/Slovensko
- R52 Brno – Pohořelice – státní hranice ČR/Rakousko
- R55 Olomouc – Přerov – Otrokovice – Staré Město – Hodonín – Břeclav
- R56 Ostrava – Frýdek Místek
- R63 Bystrovany – Řehlovice

Graf č. 1 zobrazuje délku silniční sítě v jednotlivých krajích a srovnáme-li uvedené hodnoty, na první příčku se řadí Středočeský kraj s 9 461,6 km následovaný Jihočeským a Plzeňským krajem. Jihočeský kraj můžeme s 6 151,1 km silnic a dálnic zařadit mezi kraje s významnou silniční infrastrukturou. I když se zde nachází pouze 15,4 km dálnic, 6,7 km rychlostních silnic, 651,6 km silnic I. třídy, 1 633,4 km silnic II. třídy a 3 818,9 km silnic III. třídy

*Graf 1: Délka silniční sítě v jednotlivých krajích v ČR k 1. 7. 2013*



*Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic*



### 4.1.1 Nehodovost v silniční dopravě

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích vymezuje dopravní nehodu jako „událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárii nebo srážku, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“

K dopravním nehodám dochází stále častěji, a tak vyspělé státy společně s odbornými institucemi a organizacemi sledují vývoj počtu nehod, jejich následky, faktory ovlivňující vývoj dopravní nehodovosti a příčiny dopravních nehod. Následující tabulka č. 3 pak zobrazuje počet nehod v silničním provozu od roku 2005 do současnosti

Tabulka 3: Vývoj dopravní nehodovosti v letech 2005 – 2013 na území ČR

Rok	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2005	199 262	1 127	4 396	27 974
2006	187 965	956	3 990	24 231
2007	182 736	1 123	3 960	25 382
2008	160 376	992	3 809	24 776
2009	74 815	832	3 536	23 777
2010	75 522	753	2 823	21 610
2011	75 173	707	3 092	22 519
2012	81 404	681	2 986	22 590
2013	84 398	583	2 782	22 577

Zdroj: Policejní prezidium ČR

Podíváme-li se na vývoj za posledních několik let, počet nehod se od roku 2005 výrazně snižuje, a to v současnosti až o 57,64%. Nejméně dopravních nehod pak bylo v roce 2009, což ale může být způsobeno změnou legislativy, kdy se změnila hranice pro povinné hlášení nehody z původních 50 tis. Kč na 100 tis. Kč. Ve vývoji počtu usmrcených osob byla hranice přes 1 000 usmrcených nehod překonána v letech 2005 a 2007 a za rok 2013 to bylo pouze 583 osob, což je od roku 2005 nejnižší číslo. Těžce zraněných osob je od roku 2005 až do současnosti o 36,72% méně a lehce raněných pak o 19,3% méně.

Nejnovější údaje ukazují, že Policie ČR v roce 2013 šetřila 84 398 nehod, při kterých bylo usmrceno 583 osob, těžce zraněno 2 782 osob a 22 577 osob bylo lehce zraněno. Mezi faktory ovlivňující dopravní nehodovost patří především:

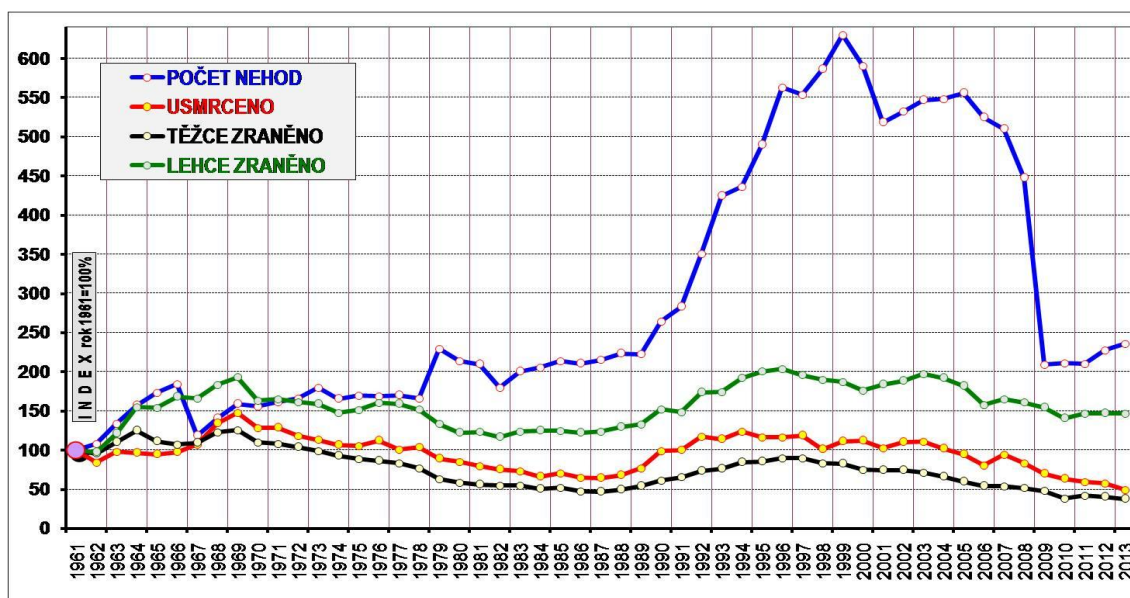
- chování všech účastníků silničního provozu
- intenzita silničního provozu
- klimatické podmínky
- technický stav a bezpečnost vozidel
- kvalita a stav pozemních komunikací
- činnost Police ČR

Chceme-li se podívat na vývoj nehodovosti v delším období, zobrazuje nám tento trend uvedený graf č. 2, kde můžeme v letech 1990 – 1999 pozorovat výrazně stoupající počet dopravních nehod a následně v letech 2000 – 2011 naopak významný pokles.

V posledních dvou letech ale dochází opět k nepatrnému nárůstu počtu dopravních nehod a Policie ČR si tak na rok 2014 stanovila priority pro oblast silničního provozu, které zní následovně:

- rizikové jednání řidičů motorových vozidel – dohled nad silničním provozem se zaměřením na porušování pravidel, které způsobují závažné dopravní nehody
- bezpeční nemotorizovaní účastníci silničního provozu (chodci, cyklisté) – zviditelňování, používání ochranných pomůcek a dohled na dodržování pravidel
- alkohol a drogy v silničním provozu
- bezpečné komunikace
- rekonstrukce dálnice D1

Graf 2: Vývoj počtu nehod a jejich následků v České republice; trend od roku 1961



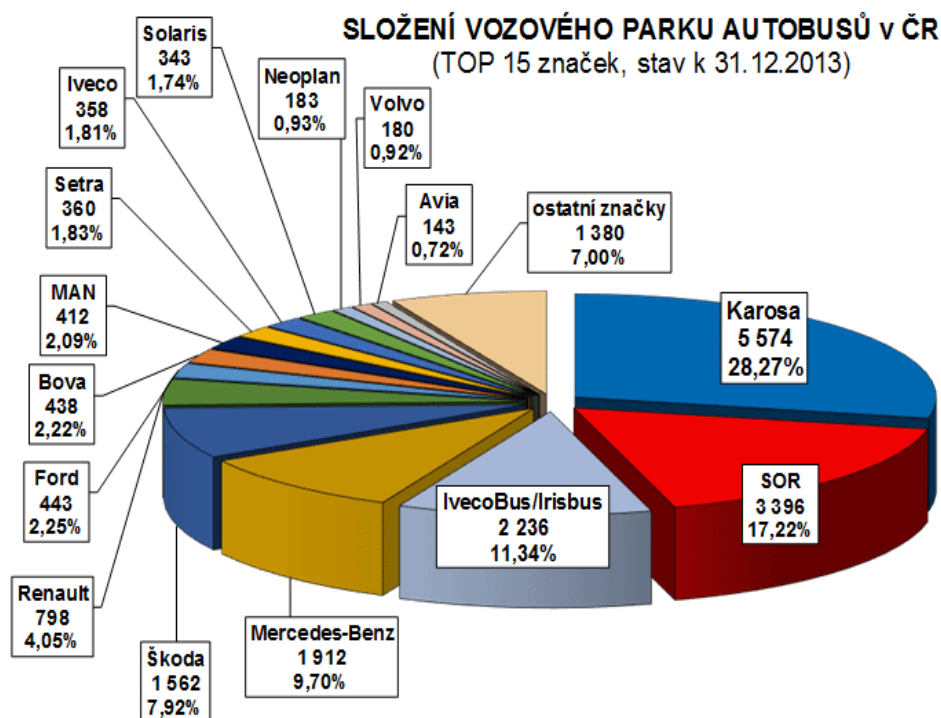
Zdroj: www.doipo.cz

## 4.2 Autobusová doprava

### 4.2.1 Autobusový vozový park v České republice

V České republice je k 31. 12. 2013 registrováno v Centrálním registru vozidel (CRV) 19 716 mikrobusů a autobusů, kdy došlo k navýšení o 17 nově registrovaných vozidel oproti roku 2011. Je možné zjistit i složení vozového parku autobusů v České republice podle značek, kde s nejvyšším počtem registrací je Karosa, SOR, IvecoBus/Irisbus, Mercedes-Benz či Škoda. TOP 15 značek, které tvoří 93% autobusového vozového parku, jsou zobrazeny v grafu č. 3.

Graf 3: Značkové složení vozového parku autobusů v ČR v roce 2013



Zdroj: [www.autosap.cz](http://www.autosap.cz)

CRV uvádí i celkový počet míst v prostředcích hromadné silniční dopravy s počtem 756 800 sedadel k 1. 7. 2013. Od roku 2011 tak došlo k rekordnímu nárůstu o 158 029 sedadel a lze zde sledovat narůstající trend ve srovnání mezi roky 2008 až 2010, kdy docházelo spíše k úbytku počtu sedadel. Průměrný věk autobusů na konci roku 2013 byl 14,76 roku. Oproti roku 2012 došlo ke zvýšení o 0,18 roku.

Tabulka 4: Registrované mikrobuses a autobusy v ČR 2008 – 2013

	2008	2009	2010	2011	2012*	2013
<b>Počet celkem</b>	20 375	19 943	19 653	19 699	-	19 716
<b>Počet sedadel</b>	613 956	602 760	594 211	598 831	-	756 860

Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2012

\*Údaje k 31. 12. 2012 nejsou k dispozici z důvodu přechodu na nový systém evidence

#### 4.2.2 Počet přepravených osob autobusovou dopravou

Následující tabulka č. 5 zobrazuje počet osob přepravených autobusovou dopravou od roku 2008 do roku 2012. Autobusová doprava je zde rozdělena na nepravidelnou a linkovou, kterou dále dělíme na mezinárodní a vnitrostátní.

Tabulka 5: Objem přepravovaných osob (v tis.) autobusovou dopravou 2008 – 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Doprava nepravidelná</b>	33 538,1	33 364,6	33 051,5	35 462,2	29 309,9
<b>Doprava linková celkem</b>	339 856,4	334 283,3	339 496,5	329 153,3	315 677,8
<i>v tom linková mezinárodní</i>	1 453,3	1 212,3	1 129,7	1 597,5	1 980,2
<i>linková vnitrostátní</i>	338 403,1	333 071,0	338 366,8	327 555,8	313 697,6
<b>Přepravné osoby celkem</b>	<b>373 394,5</b>	<b>367 647,9</b>	<b>372 548,0</b>	<b>364 615,6</b>	<b>344 987,7</b>

Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2012

Z těchto údajů jasně vyplývá, že autobusová doprava, ať už se jedná o nepravidelnou či linkovou je na ústupu. Ke klesajícímu trendu dochází od roku 2011, kdy podle údajů k 31. 12. 2012 došlo k poklesu o 6% celkového počtu přepravovaných osob veřejnou autobusovou dopravou. Vrátime-li se až do roku 2000, kdy bylo přepraveno celkem 451 mil. osob, došlo ve srovnání s rokem 2012 o pokles až o 23,51%.

V nepravidelné dopravě, která je významná pro cestovní ruch, došlo mezi roky 2008 až 2012 k poklesu cestujících o více jak 4 mil. a v dopravě linkové se jedná o úbytek až 24. mil. osob.

#### 4.2.3 Přepravní výkony autobusové dopravy

Přepravní výkon nám hodnotí vytíženost a efektivnost dopravy. Používanou jednotkou pro přepravní výkon je osobokilometr (os/km), která představuje přepravu jedné osoby na vzdálenost jednoho kilometru. Například pokud autobus se 40 cestujícími ujede 10 kilometrů, přepravní výkon činí 400 os/km.

Tabulka 6: Přepavní výkony (v mil. oskm) autobusové dopravy 2008 – 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Doprava nepravidelná</b>	2 148,6	2 666,6	2 991,9	2 873,2	2 894,8
<b>Doprava linková celkem</b>	7 066,6	6 827,0	7 343,8	6 393,5	6 120,6
<i>v tom linková mezinárodní</i>	785,5	744,3	777,3	978,3	908,3
<i>linková vnitrostátní</i>	6 281,1	6 082,6	6 566,5	5 415,2	5 212,3
<b>Přepavní výkony celkem</b>	<b>9 215,2</b>	<b>9 493,6</b>	<b>10 335,7</b>	<b>9 266,7</b>	<b>9 015,4</b>

Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2012

U celkových přepravních výkonů dochází od roku 2009 k poklesu, vyjma roku 2010, kde byl zaznamenán nárůst o 12,16% oproti roku 2008. Celkově však v roce 2010 byl zaznamenán nárůst přepravních výkonů ve všech rozděleních autobusové dopravy. U nepravidelné dopravy můžeme sledovat mezi roky 2011 – 2012 nepatrný nárůst přepravních výkonů, a to o 0,75%., u linkové dopravy je to pak pokles o 4,27%.

#### 4.2.4 Průměrná přepravní vzdálenost autobusové dopravy

Průměrná přepravní vzdálenost vyjadřuje vzdálenost, na kterou se v průměru přepraví jedna osoba, a získáme ji pomocí výpočtu, kde dáme do podílu přepravní výkon s objemem přepravovaných cestujících. V silniční dopravě se vyjadřuje v jednotce nazývané vozokilometr (vkm).

Tabulka 7: Průměrná přepravní vzdálenost autobusové dopravy 2008 – 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Doprava nepravidelná</b>	64,14	80,08	90,66	81,16	98,80
<b>Doprava linková celkem</b>	20,80	20,43	21,63	19,42	19,39
<b>Průměrná přepravní vzdálenost celkem</b>	<b>24,68</b>	<b>25,83</b>	<b>27,75</b>	<b>25,42</b>	<b>26,13</b>

Zdroj: Statistická ročenka ČR 2012+ vlastní zpracování

Celková průměrná přepravní vzdálenost se v roce 2012 pohybovala kolem 26 vkm, což je od roku 2008 nárůst o 5,87%. Pokud se podíváme na uvedené údaje, tak od roku 2008 do současnosti docházelo k pomalému nárůstu celkové průměrné přepravní vzdálenosti až do roku 2012. Ovšem vyjma roku 2011, kdy mezi roky 2010/2011 došlo k poklesu o 2,33 vkm, tedy 8,4%.

V roce 2012 je v nepravidelné dopravě od roku 2008 zaznamenán významný nárůst o 54,03%, kdy se průměrná přepravní vzdálenost prodloužila z 64,14 vkm na 98,8 vkm. U linkové dopravy došlo mezi roky 2008-2012 ke snížení o 6,78%.

## 4.3 Individuální automobilová doprava

### 4.3.1 Vozový park osobních automobilů ČR

Osobní automobily registrované v České republice můžeme rozdělit do jednotlivých kategorií, například podle věkových kategorií. S největším počtem aut v kategorii starších přes 10 let to je 2 755 693 aut k datu 1. 7. 2013. Tím je zřejmé, že Česká republika s průměrným stářím osobních automobilů 14,20 roku patří mezi země s vysokým stářím osobních automobilů, které negativně ovlivňují životní prostředí. Podle typu spotřebované energie převažují benzinové osobní automobily, kde je za prvních šest měsíců roku 2013 zaregistrováno 3 216 395 automobilů. Z údajů ale vyplývá, že u benzinových automobilů postupně dochází spíše k poklesu, zatímco narůstá obliba automobilů, které jezdí na diesel, kdy od roku 2008 až do 1. 7. 2013 bylo nově zaregistrováno 475 185 dieselových osobních automobilů. Vezmeme-li ale v úvahu celkový počet osobních automobilů, tak jich v ČR bylo k 1. 7. 2013 zaregistrováno 4 706 325. V tomto ohledu dochází neustále ke stoupajícímu trendu, kdy dnes téměř každá rodina vlastní automobil a některé rodiny dokonce vlastní automobily dva. Během posledních deseti let tak došlo k nárůstu až o 1 000 313 nově registrovaných automobilů.

Tabulka 8: Registrované osobní automobily v ČR 2008 – 1. 7. 2013

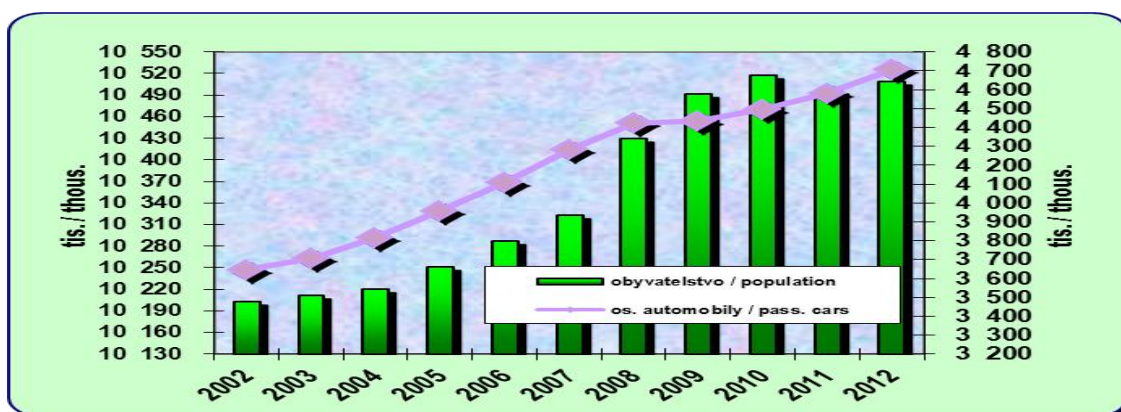
	2008	2009	2010	2011	1. 7. 2013
<b>Počet celkem</b>	4 423 370	4 435 052	4 496 232	4 581 642	4 706 325
<b>Podle věkové kategorie</b>					
<i>do 2 let</i>	284 005	309 894	324 362	326 662	402 629
<i>od 2 do 5 let</i>	455 291	468 387	476 376	502 195	524 975
<i>od 5 do 10 let</i>	1 077 668	1 026 532	996 876	985 621	1 003 028
<i>přes 10 let</i>	2 606 406	2 630 239	2 698 618	2 767 164	2 775 693
<b>Podle typu spotřebované energie</b>					
<i>benzinové</i>	3 410 316	3 328 265	3 285 189	3 260 905	3 216 395
<i>dieselové</i>	1 007 931	1 101 942	1 206 387	1 316 102	1 483 116
<i>elektrické</i>	11	13	15	18	200
<i>na ropný plyn</i>	12	10	10	10	33
<i>ostatní</i>	5 100	4 822	4 631	4 607	6 581

Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2012

Pozn.: Údaje k 31. 12. 2012 nejsou k dispozici z důvodu přechodu na nový systém evidence

Z následujícího grafu č. 4 je možné sledovat vývoj počtu obyvatel a osobních automobilů. Od roku 2002 až do roku 2008 byl v České republice rychlejší nárůst osobních automobilů než obyvatel, kdy například v roce 2007 bylo přes 4 mil. osobních automobilů na 10 300 000 obyvatel. Jasně z toho vyplývá, že téměř každá rodina v České republice vlastní více než jeden osobní automobil.

Graf 4: Vývoj počtu obyvatel a počtu osobních automobilů



Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2012

#### 4.3.2 Počet přepravených osob individuální automobilovou dopravou

Od roku 2009 dochází k poklesu přepravených osob v individuální automobilové dopravě, ale v roce 2010 došlo ke změně metodiky sčítání silničního provozu. Z údajů v tabulce č. 9 vyplývá, že mezi roky 2010 a 2011 došlo k navýšení celkového počtu přepravených osob o 3,05%. Další rok už opět došlo k nepatrnému snížení, a to o 40 mil. cestujících, tedy 1,97%.

Tabulka 9: Objem přepravených osob (v mil.) individuální automobilovou dopravou 2008-2012

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Přeprava cestujících celkem*</b>	2 250	2 240	1 970	2 030	1 990

Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2012

\*Jedná se o odborný odhad

#### 4.3.3 Přepravní výkon individuální automobilové dopravy

Nárůst přepravních výkonů individuální automobilové dopravy se od roku 2009 začal snižovat, a to do konce roku 2012 až o 8 030 mil. os/km, tedy 11,11%. Hlavním důvodem mohou být neustálé dopravní kolapsy na silnicích či zvyšující se náklady na

provoz automobilů, jako jsou např. ceny pohonných hmot, povinné zvyšující se pojištění, atd.

V tabulce vidíme, že v roce 2012 byl celkový přepravní výkon 64 mld. os/km. Tento údaj je možné si představit tak, že každý občan v České republice za rok 2012 ujel v osobním automobilu kolem 6 400 km.

*Tabulka 10: Přepravní výkon (v mil oskm) individuální automobilové dopravy 2008 - 2012*

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Přepravní výkon celkem</b>	72 380	72 290	63 570	65 490	64 260

*Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2012*

#### **4.3.4 Průměrná přepravní vzdálenost individuální automobilové dopravy**

Podíváme-li se na hodnoty v tabulce č. 11, je zřejmé, že průměrná přepravní vzdálenost individuální automobilové dopravy se v posledních čtyřech letech významně neměnila. Mezi roky 2008 až 2012 došlo k nárůstu průměrné přepravní vzdálenosti pouze o 0,12 vkm.

*Tabulka 11: Průměrná přepravní vzdálenost individuální automobilové dopravy 2008 - 2012*

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Průměrná přepravní vzdálenost</b>	32,17	32,27	32,27	32,26	32,29

*Zdroj: Statistická ročenka ČR 2012+vlastní zpracování*



## 4.4 Železniční doprava

Dlouhou tradici v České republice má právě železniční doprava. Železnice se využívá nejenom k přepravě osob, ale také nákladů (stavební materiály, tuhá a kapalná paliva, nové automobily, atd.). I když infrastruktura železniční dopravy nedosahuje takové hustoty jako ta silniční a vlakem se dá dopravit pouze na omezený počet míst, může jí železniční doprava konkurovat na některých tratích svou rychlostí a dále tím, že na železnici nevznikají dopravní kolony.

V České republice patří mezi hlavní problém kvalita železniční infrastruktury, i když hustota železniční sítě se řadí mezi největší v Evropě. Proto se nové železnice v posledních letech nestaví, ale spíše dochází k orientaci na modernizaci stávajících železnic. Následující tabulka č. 12 zobrazuje základní charakteristiky železniční sítě v ČR.

Tabulka 12: Síť železnic v ČR

Celkové údaje	31. 12. 2012
Délka tratí celkem (km)	9 570
Stavební délka kolejí celkem (km)	15 532
Počet výhybkových jednotek (v.j.)	24 271
<b>Tratě celostátní zařazené do evropského žel. systému - koridorové</b>	
Délka tratí celkem (km)	1 329
Stavební délka kolejí celkem (km)	3 670
<b>Tratě celostátní zařazené do evropského žel. systému - ostatní</b>	
Délka tratí celkem (km)	1 270
Stavební délka kolejí celkem (km)	3 051
<b>Tratě celostátní dráhy - ostatní</b>	
Délka tratí celkem (km)	3 075
Stavební délka kolejí celkem (km)	4 454
<b>Regionální tratě</b>	
Délka tratí celkem (km)	3 771
Stavební délka kolejí celkem (km)	4 288
<b>Vlečky</b>	
Délka tratí celkem (km)	23
Stavební délka kolejí celkem (km)	69

Zdroj: SŽDC

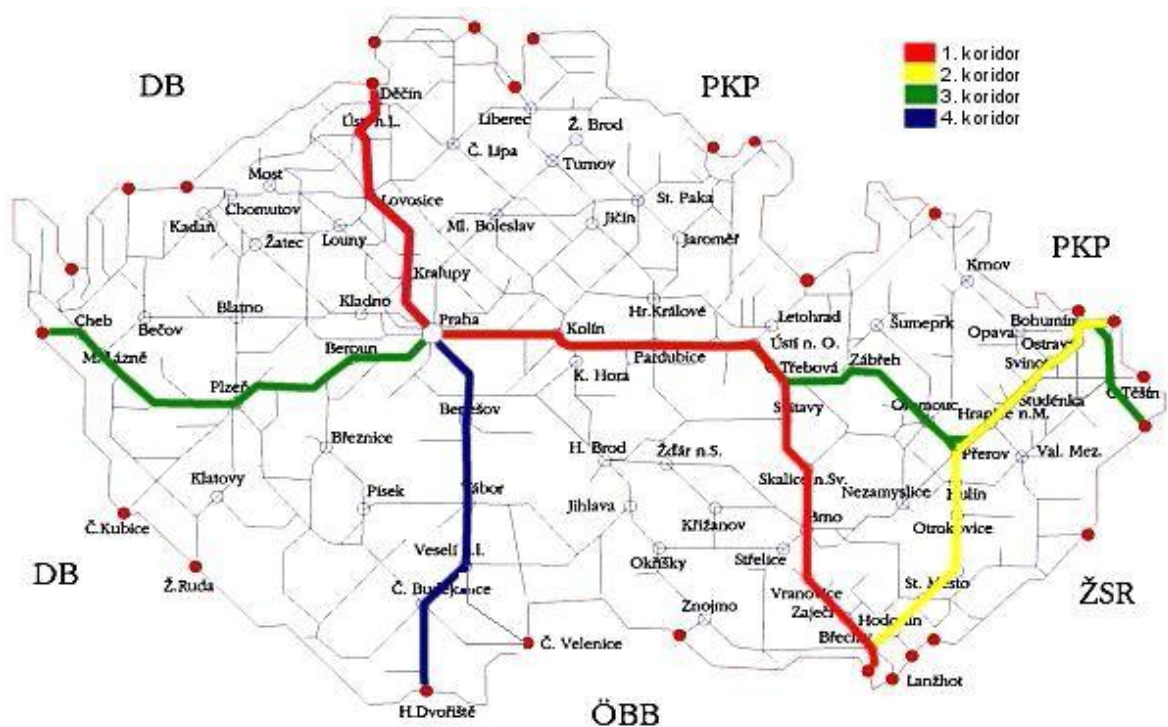
Celková délka tratí za rok 2012 byla 9 570 km, z čehož bylo 7 643 km jednokolejných a 1 927 km dvoukolejných a vícekolejných železničních tratí. Z této délky bylo celkem 6 353 km neelektrizovaných a 3 217 elektrizovaných tratí. Celková

délka celostátních tratí byla 5 674 km (z toho je evropská síť dlouhá 2 599 km), regionální síť dosáhla délky 3 771 km a na vlečky připadá délka 23 km.

Důležité je také zmínit, že v návaznosti na evropské rozdělení byly v České republice stanoveny trasy tranzitních železničních koridorů, které jsou uvedeny na Ministerstvu dopravy:

- **I. železniční koridor** (Berlin – Dresden) – Děčín – Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno – Břeclav – (Wien/Bratislava – Budapest)
- **II. železniční koridor** (Gdaňsk – Warszawa – Katowice) – Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav; odbočná větev Přerov – Olomouc – Česká Třebová
- **III. železniční koridor** (Le Havre – Paris – Frankfurt nad Mohanem) – Cheb – Plzeň – Praha – Ostrava – (Žilina – Košice – Lvov); odbočná větev Plzeň – Domažlice – (Norinberk)
- **IV. železniční koridor** (Stockholm – Dresden) – Děčín – Praha – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – (Linz – Salzburg – Ljubjana – Rijeka – Zagreb)

Mapa 2: Vedení tranzitních železničních koridorů na území ČR



Zdroj: SŽDC

Tyto železniční koridory by měly naplňovat stanovené cíle, jako např. snižování zátěže životního prostředí, zvyšování bezpečnosti provozu a cestovní rychlosti v osobní železniční dopravě a napojení na hlavní evropské magistrály.

#### 4.4.1 Nehodovost v železniční dopravě

Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách vymezuje mimořádné události, mezi které patří závažné nehody, nehody anebo ohrožení v drážní dopravě, která ohrožuje anebo narušuje bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozování drážní dopravy.

Definice jednotlivých nehod v železniční dopravě podle zákona č. 266/1994 Sb. o drahách jsou následovné:

- „závažná nehoda v drážní dopravě je srážka nebo vykolejení drážních vozidel, ke kterým došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy, s následkem smrti či újmy na zdraví nejméně 5 osob nebo škody velkého rozsahu“
- „nehodou v drážní dopravě je událost, k níž došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy s následkem smrti, újmy na zdraví nebo značné škody“

V České republice existuje nezávislý národní orgán Drážní inspekce, která odborně šetří příčiny mimořádných událostí v drážní dopravě, a zpracovává statistiky o počtu nehod na drahách. V uvedené tabulce č. 13 je možné sledovat vývoj mimořádných událostí (MU) na drahách mezi roky 2005 – 2013.

Tabulka 13: Vývoj počtu mimořádných událostí 2005 – 2013 v ČR

Rok	MU	Usmrceno	Zraněno
2005	4 524	274	641
2006	5 274	256	651
2007	4 284	224	631
2008	4 154	245	829
2009	4 198	221	706
2010	4 394	250	634
2011	3 749	280	653
2012	4 162	234	667
2013	3 983	232	635

Zdroj: Výroční zprávy Drážní inspekce 2005 - 2013

Z dlouhodobého hlediska dochází na drahách ke snižování počtu mimořádných událostí, s poklesem o 11,96% od roku 2005 až do současnosti. Za posledních devět let bylo nejvíce mimořádných událostí zaznamenáno v roce 2006, a to 5 274 a nejméně

v roce 2011. Z hlediska počtu usmrcených osob se čísla od roku 2005 stále pohybují na relativně stejné úrovni, kdy nebyla překročena hranice 300 usmrcených osob. V roce 2013 bylo usmrceno 232 osob, kdy se jedná o třetí nejnižší počet mrtvých osob od roku 2003. Počty zraněných osob v předchozích třech letech neustále narůstaly, a to tak, že v roce 2013 bylo zraněno 635 osob, což je o 4 více než v roce 2007. V tomto roce bylo za posledních devět let zraněno nejméně osob.

Propojení nehod v silniční a železniční dopravě způsobují železniční přejezdy, kdy drtivou většinu nehod způsobují neukáznění účastníci silničního provozu. Nejčastějším porušením bývá ignorace světelné a zvukové signalizace a nepřesvědčení se o tom, zda se k přejezdu neblíží vlak. Z hlediska tohoto propojení silniční a železniční dopravy je uvedena následující tabulka č. 14, která monitoruje vývoj počtu mimořádných událostí na železničních přejezdech v letech 2005 – 2013.

*Tabulka 14: Vývoj počtu MU na železničních přejezdech 2005 – 2013 v ČR*

Rok	Počet nehod	Usmrceno	Zraněno
2005	274	53	101
2006	288	45	147
2007	257	31	117
2008	247	45	124
2009	227	38	85
2010	275	49	126
2011	190	34	107
2012	188	27	110
2013	180	24	85

*Zdroj: Výroční zprávy Drážní inspekce 2005 – 2013*

Z údajů vyplývá, že v roce 2013 bylo způsobeno za posledních devět let nejméně mimořádných událostí na železničních přejezdech, stejně tak bylo zraněno a usmrceno nejméně osob. V roce 2013 bylo evidováno 180 střetnutí, tedy o 4% méně než v roce 2012. Počet usmrcených osob se snížil o 11% a počet zraněných až o 23% v porovnání s rokem 2012.

Drážní inspekce v posledních letech připravuje řadu preventivních kampaní, aby varovala dospělé i děti před riziky, které jim hrozí na železnici, což může být důvodem klesajícího trendu mimořádných událostí na drahách.

#### 4.4.2 Železniční vozový park

Železniční vozový park podle slovníku dopravní terminologie zahrnuje lokomotivy, železniční vozy a další železniční vozidla. Železniční vůz označuje kolejové vozidlo, a to buď tažené železniční vozidlo bez vlastního pohonu anebo hnací vozidlo s vlastním pohonem. Lze je rozdělit na vozy osobní a nákladní.

České dráhy vzhledem k vysokému stáří vozového parku investují do jeho modernizace. Za rok 2012 investovala firma do obnovy parku zhruba 7,7 miliard Kč, což je největší obnos financí, který kdy byl do obnovy vozového parku vložen. Průměrný věk železničních vozidel se tak snížil o dva roky a za rok 2013 činil 23,4 roku.

V následující tabulce č. 15 je možné sledovat vývoj osobního železničního vozového parku podle celkového rozdělení a typů vozů.

Tabulka 15: Vozy osobní železniční dopravy v ČR 2008 - 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Počet celkem</b>	4 603	4 539	4 546	4 558	4 438
<b>Podle typů vozů</b>					
<i>osobní vozy</i>	2 149	2 103	2 055	2 087	2 028
<i>přípojné vozy k motorovým vozům, elek. jednotkám</i>	2 308	2 291	2 347	2 325	2 270
<i>lehátkové a lůžkové vozy</i>	103	103	102	102	95
<i>jídelní vozy</i>	43	42	42	44	45

Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2012

Po několika letech, kdy docházelo k nárůstu celkového počtu vozů osobní železniční dopravy, můžeme sledovat, že v roce 2012 došlo ke snížení, a to o 101 železničních vozů. Ale i přes tento pokles se Česká republika podle počtu železničních osobních vozů řadí na sedmé místo mezi členské státy Evropské unie. Přepočítáme-li počet osobních železničních vozů na celkový počet obyvatel v ČR, tak více než čtyři vozy se vztahují na 10 000 obyvatel, což je nejvíce v EU.

Z celkového počtu 4 438 vozů osobní železniční dopravy připadá 2 028 na osobní vozy, kdy od roku 2008 došlo ke snížení o 121 vozů. Dále pak mezi roky 2008-2012 došlo ke snížení o 38 přípojných vozů k motorovým vozům a elektrickým jednotkám, u lehátkových a lůžkových vozů je pokles o 8 a naopak u jídelních vozů došlo k nárůstu, a to o 2 vozy.

Počet sedadel a lůžek ve vozech osobní železniční dopravy zobrazuje tabulka č. 16, kde je možné sledovat i počet sedadel podle typů vozů.

Tabulka 16: Počet sedadel a lůžek v ČR (v tis.) 2008 - 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Počet sedadel a lůžek</b>	305	307	309	301	293
<b>Sedadla podle typů vozů</b>					
<b>Sedadla v osobních vozech</b>	159	159	157	155	149
<i>z toho:</i>					
<i>sedadla 1. třídy</i>	142	144	149	142	140
<i>sedadla 2. třídy</i>	12	12	12	12	14
<b>Sedadla v motorových a přípojných vozech, elek. jednotkách</b>	290	291	293	285	275
<b>Lehátka a lůžka</b>	4	4	4	4	4

Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2012

Ubývalo-li vozů v osobní železniční dopravě, je zřejmé, že došlo i k poklesu sedadel a lůžek. V roce 2012 bylo v osobní železniční dopravě 293 000 sedadel a lůžek se snížením o 12 tisíc sedadel od roku 2008.

Podíváme-li se na počet sedadel podle typů vozů, tak v osobních vozech bylo 149 000 míst k sezení, z toho v 1. třídě 140 000 míst a v 2. třídě 14 000 míst. Právě u sedadel 2. třídy došlo od roku 2008 k navýšení o 2 000 nových míst a u 1. třídy naopak k poklesu o 2 000 míst.

Počet lůžek je za posledních 5 let stále stejný, a to 4 000 lůžek v lehátkových a lůžkových vozech.

#### 4.4.3 Počet přepravených osob železniční dopravou

Již dva roky po sobě je zaznamenán nárůst cestujících v železniční dopravě, kdy v roce 2012 bylo přepraveno o 4,86 milionů osob více než v roce 2011. Důvodem pro tento růst může být již zmíněná modernizace železničních vozů, práce na tranzitních železničních koridorech a vstup nové konkurence na železniční trh.

Z údajů v tabulce č. 17 jasně vyplývá, že cestující dávají přednost 2. třídě, která sice nenabízí takový komfort jako 1. třída, avšak není vázaná příplatky navíc. Mezi roky 2011 – 2012 tak došlo v 1. třídě k poklesu cestujících až o 3,96% a naopak v 2. třídě k nárůstu téměř o 3%.

Tabulka 17: Objem přepravených osob (v tis.) po železnici 2008 - 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Přeprava cestujících celkem</b>	177 424	164 957,9	164 801,7	167 932,4	172 800,6
<b>Podle vozových tříd</b>					
1. třída	1 632	1 657,0	2 004,0	2 223,0	2 135,0
2. třída	175 792	163 300,9	162 797,7	165 709,4	170 665,7

Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2012

#### 4.4.4 Přepravní výkon železniční dopravy

Jak ukazují statistiky, za posledních 18 let došlo rekordnímu meziročnímu nárůstu přepravních výkonů o 8%, tedy o 550,7 milionů osobokilometrů. Česká republika tak potvrzuje oblibu vlaků, kdy na každého obyvatele připadá v průměru 17 cest vlakem za rok. Jedná se o jednu z nejvyšších hodnot v porovnání s Evropskou unií. Češi nejčastěji využívají vlak pro své cesty stejně jako Francouzi, Belgičané anebo Nizozemci.

Podle rozdělení vozových tříd mezi roky 2011 - 2012 z údajů v tabulce č. 18 v 1. třídě došlo k nárůstu o 94,8 mil. osobokilometrů a ve 2. třídě o 457 mil. oskm.

Tabulka. 18: Přepravní výkon (v mil. oskm) železniční dopravy 2008 - 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Přepravní výkon celkem</b>	6 803,30	6 503,2	6 590,7	6 714,0	7 264,7
<b>Podle vozových tříd</b>					
1. třída	286	325,0	393,0	426,0	520,8
2. třída	6 517,30	6 178,2	6 197,7	6 286,9	6 743,9

Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2012

#### 4.4.5 Průměrná přepravní vzdálenost železniční dopravy

Z tabulky č. 19 vyplývá že, průměrná délka cesty za rok 2012 byla cca 42 vkm, kdy se oproti roku 2011 průměrná přepravní vzdálenost prodloužila o 2 vkm. Z hlediska rozdělení vozových tříd byl v 1. třídě nárůst o 5 vkm a v 2. třídě pouze o 1vkm.

Tabulka 19: Průměrná přepravní vzdálenost železniční dopravy 2008 - 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Průměrná přepravní vzdálenost</b>	38	39	40	40	42
<b>Podle vozových tříd</b>					
1. třída	17	19	19	19	24
2. třída	37	37	38	38	39

Zdroj: Statistická ročenka ČR 2012+ vlastní zpracování

## 4.5 Doprava v cestovním ruchu

Jediná číselná data týkající se dopravy z hlediska cestovního ruchu, jsou dostupná na Českém statistickém úřadě. Data o použitém dopravním prostředku při tuzemských a zahraničních cestách jsou získávána výběrovým šetřením v domácnostech při zjišťování informací o domácím a výjezdovém cestovním ruchu.

V tabulce č. 20 jsou zobrazeny údaje, které pojednávají o tom, jaký druh dopravního prostředku v cestovním ruchu využívají rezidenti při tuzemských a zahraničních cestách při 1 – 3 přenocování. Je patrné, že nejvíce využívaný je osobní automobil, následovaný autobusem a vlakem.

*Tabulka 20: Použití dopravních prostředků v cestovním ruchu při tuzemských a zahraničních cestách (v tis.), 1 – 3 přenocování*

	Osobní motorové vozidlo	Autobus	Letadlo	Vlak	Ostatní
2011	18 990	2 048	30	1 298	144
2012	15 933	1 904	88	1 640	114
2013	14 819	1 978	-	1 308	148

Zdroj: ČSÚ

*Pozn. Od roku 2012 jsou zahrnuta všechna osobní motorová vozidla (včetně motocyklů)*

Pokud se jedná o použití dopravního prostředku při 4 a více přenocování, tak údaje jsou zobrazeny v tabulce č. 21. Na tom, že nejpoužívanějším dopravním prostředkem je osobní automobil, se nic nemění. Avšak je zde možné pozorovat, že lidé při delších přenocování využívají více jako dopravní prostředek letadlo.

*Tabulka 21: Použití dopravních prostředků v cestovním ruchu při tuzemských a zahraničních cestách (v tis.), 4 a více přenocování*

	Osobní motorové vozidlo	Autobus	Letadlo	Vlak	Ostatní
2011	7 653	1 521	1 494	717	90
2012	7 709	1 399	1 663	886	69
2013	7 668	1 269	1 587	668	68

Zdroj: ČSÚ

*Pozn. Od roku 2012 jsou zahrnuta všechna osobní motorová vozidla (včetně motocyklů)*



## 4.6 Komparace jednotlivých druhů dopravy

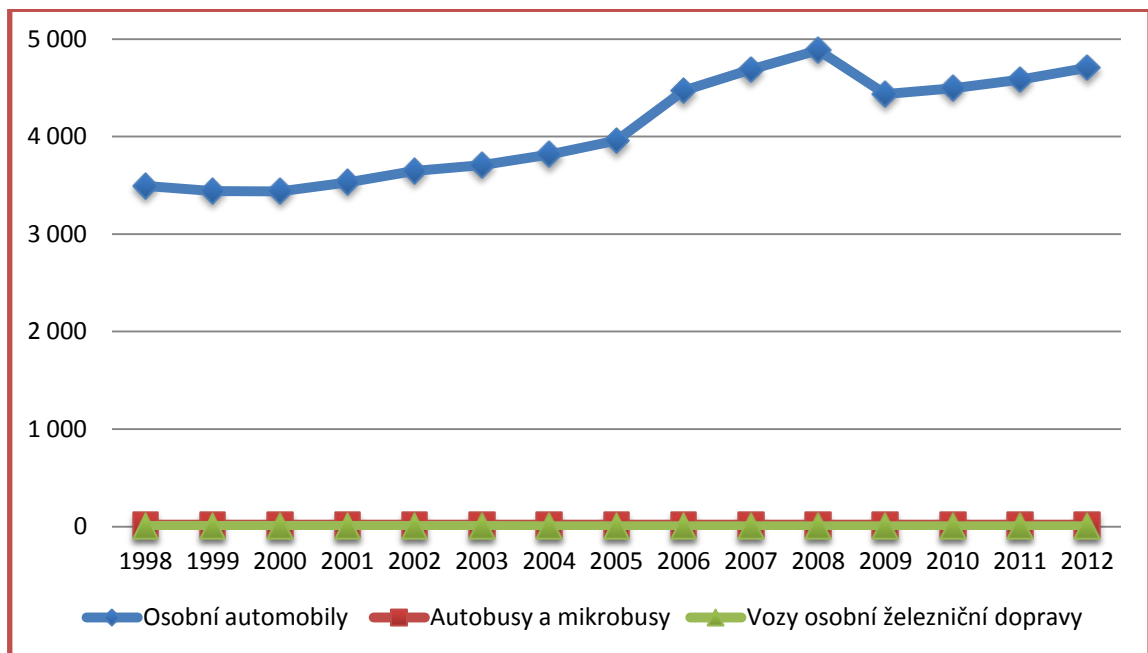
V této diplomové práci je komparace zvolených druhů dopravy (autobusová doprava, individuální automobilová doprava a železniční doprava) provedena podle následujících statistických ukazatelů:

- počet vozidel – tento ukazatel nám zobrazuje, kolik vozidel uvedených druhů dopravy se nachází na českých komunikacích
- počet přepravených osob – na základě těchto údajů je možné zjistit, kterému druhu dopravy aktuálně cestující dávají přednost
- přepravní výkon – tento ukazatel hodnotí vytíženost i efektivnost dopravy
- průměrná přepravní vzdálenost – vzdálenost, kterou se v průměru přepraví jedna osoba

Komparace je provedena na základě zjištěných statistických údajů z Ročenky dopravy Ministerstva dopravy za rok 2012, které byly uvedeny v předchozí analýze současného stavu zkoumaných druhů dopravy.

Uvedený graf č. 5 nám ukazuje vývoj počtu vozidel (v tis.) v individuální automobilové dopravě, autobusové dopravě a železniční dopravě v letech 1998 – 2012.

Graf 5: Vývoj počtu vozidel (v tis.) jednotlivých druhů dopravy v letech 1998 - 2012



Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2012+ vlastní zpracování

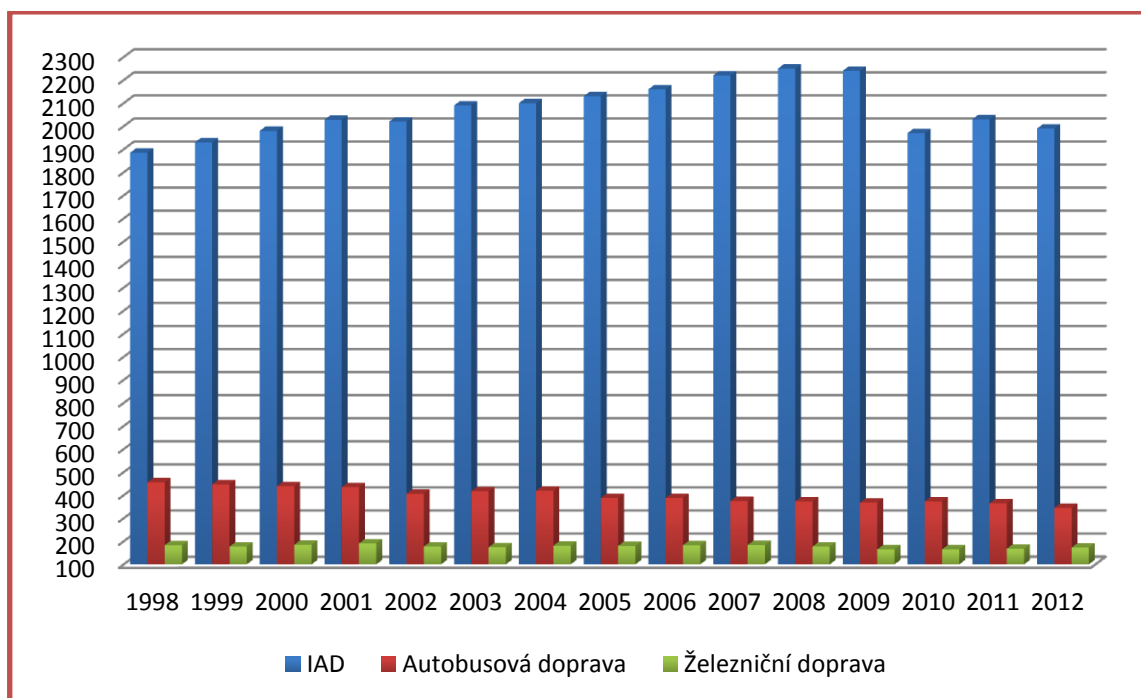
Na základě grafu lze konstatovat, že osobní automobily tvoří nejrozšířenější třídu vozidel na našich komunikacích. Od roku 1998 do roku 2012 došlo k nárůstu osobních automobilů, které představují komfortnější způsob dopravy, až o 34,7%, tedy celkový počet 4,7 mil. aut. Tento trend odpovídá zlepšující se ekonomické situaci obyvatelstva, avšak při postupném zatlačování bezpečnější veřejné dopravy na úkor osobní automobilové dopravy vznikají negativní ekologické jevy.

Počet autobusů, na rozdíl od výrazně měnícího se počtu osobních automobilů, zůstává během posledních patnácti let stabilní. Od roku 1998 do současnosti došlo ke snížení počtu autobusů pouze o 0,41%, na 19 880.

Nejmenší počet tvoří osobní železniční vozy, které slouží k přepravě osob, u kterých mezi roky 1998 – 2012 došlo ke snížení až o 22,18%, tedy na 4 438 osobních železničních vozů. Těchto 4 438 osobních železničních vozů přepravilo za rok 2012 téměř 173 mil. cestujících.

Následující graf č. 6 nám ukazuje počet přepravených cestujících (v mil. osob) individuální automobilovou dopravou (IAD), autobusovou dopravou a železniční dopravou v letech 1998 – 2012.

*Graf 6: Objem přepravených osob (v mil.) v letech 1998 - 2012*



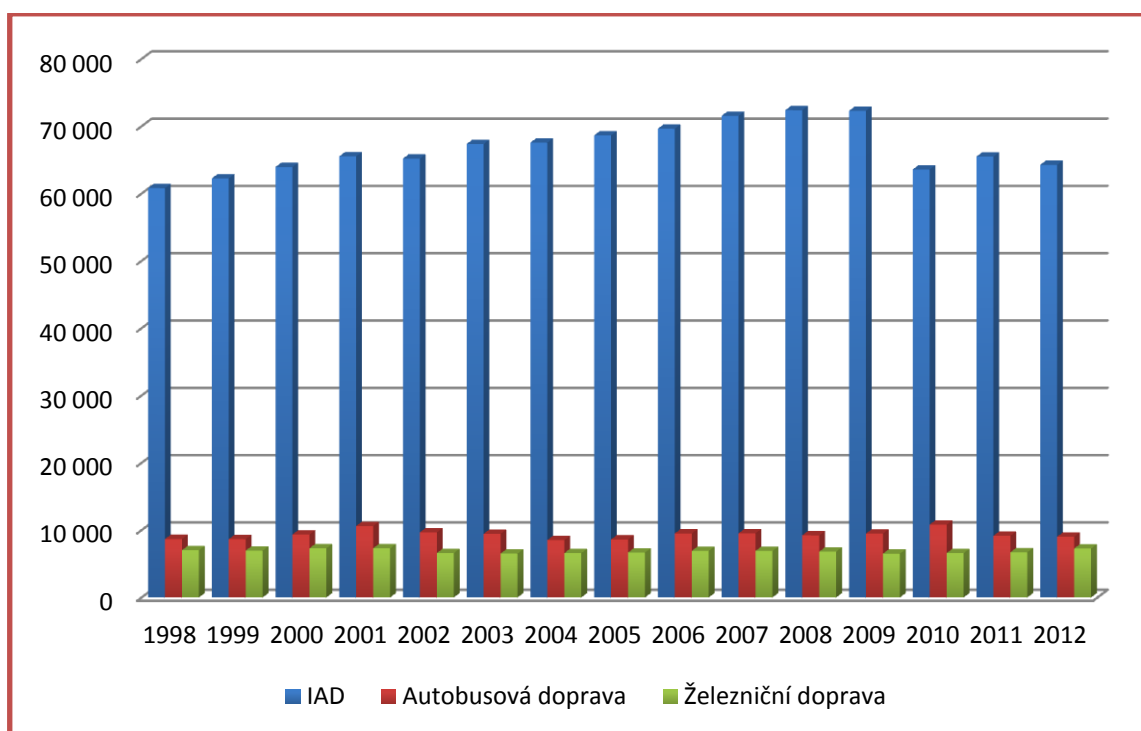
*Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2012+vlastní zpracování*

V počtu přepravených osob zřetelně dominuje individuální automobilová doprava, kterou za rok 2012 byly přepraveny téměř 2 miliardy osob. Od roku 1998 tak došlo k navýšení o 5,6% cestujících.

Cestující, kteří využili prostředky veřejné hromadné dopravy, nejčastěji cestovali autobusovou dopravou (345 mil. osob), i přesto mezi roky 1998 – 2012 došlo k poklesu až o 24,4%, což je jasný důkaz, že autobusová doprava je na ústupu. Zatímco u železniční dopravy se počet cestujících od roku 2011 zvýšil téměř o 3%, na 173 mil. přepravených osob po železnici, ale i tak autobus použilo téměř dvakrát více cestujících než vlak.

Graf č. 7 zobrazuje vývoj přepravních výkonů (v mil. oskm) u individuální automobilové dopravy, autobusové dopravy a železniční dopravy v letech 1998 – 2012.

*Graf 7: Přepravní výkony (v mil. oskm) jednotlivých druhů dopravy v letech 1998 -2012*



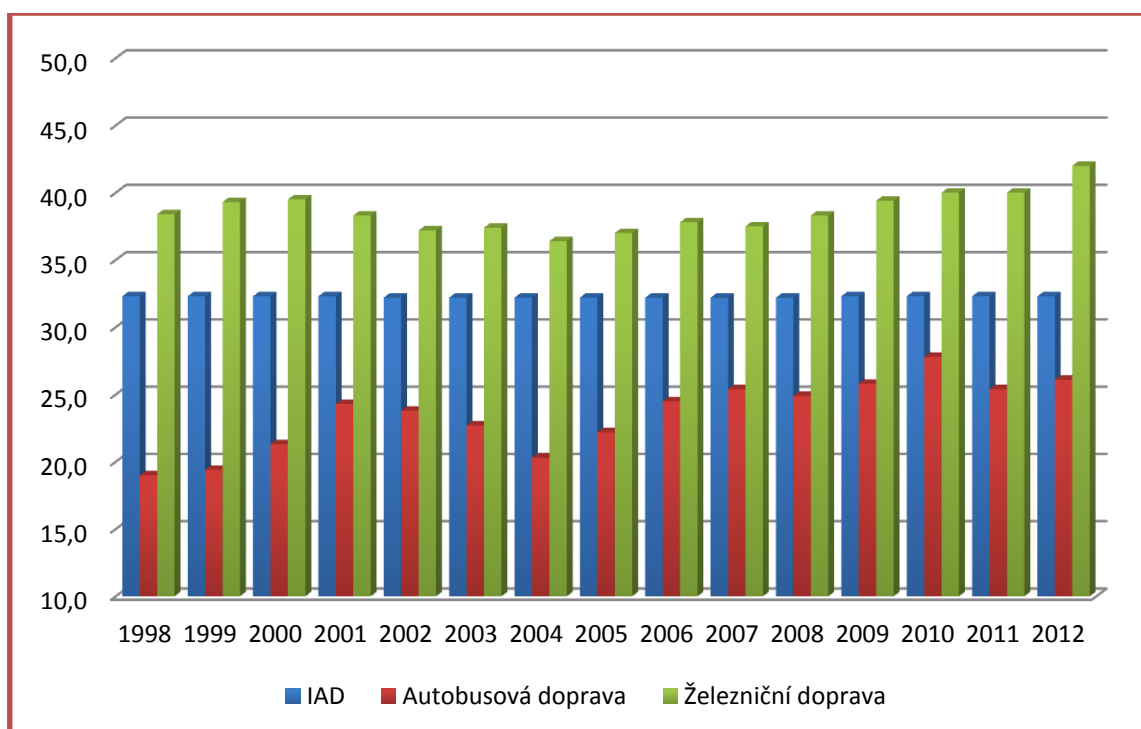
*Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2012+vlastní zpracování*

Podíváme-li se na přepravní výkony, opět zde dominuje individuální automobilová doprava se zvýšením o 5,7% na 64 260 mil. oskm mezi roky 1998 - 2012, kdy každý z občanů České republiky ujel osobním automobilem za rok přes 6 000 km. Přepravní výkony u autobusové dopravy vzrostly od roku 1998 o 3,9%, i když autobusy v roce 2012 přepravily o téměř čtvrtinu cestujících méně než v roce 1998. Pokud

přepavní výkon autobusové dopravy byl v roce 9 015 mil. oskm, tak každý z občanů ČR ujel autobusem během roku kolem 900 km. Porovnáme-li to se železniční dopravou, tak každý z občanů ČR za rok ujel vlakem přes 700 km, což je pouze o 200 km méně než u autobusové dopravy, která má téměř dvakrát více cestujících než doprava železniční. Od roku 1998 se přepavní výkony železniční dopravy zvýšily o 3,5%, na 7 264 mil. oskm.

Poslední graf č. 8 nám zobrazuje průměrnou přepavní vzdálenost individuální automobilové dopravy, autobusové dopravy a železniční dopravy v letech 1998 – 2012.

*Graf 8: Průměrná přepavní vzdálenost jednotlivých druhů dopravy v letech 1998 -2012*



*Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2012+vlastní zpracování*

V průměrné přepavní vzdálenosti naopak dominuje železniční doprava, kdy za rok 2012 jedna osoba ujela vlakem za jednu cestu průměrně 42 km. Od roku 1998 došlo k navýšení o 9,3% a v posledních letech tak dochází k nárůstu průměrné přepavní vzdálenosti na železnici, která je využívána na delší vzdálenosti. V individuální automobilové dopravě pak za rok 2012 ujela jedna osoba osobním automobilem za jednu cestu průměrně 32,3 km a toto číslo se od roku 1998 výrazně nemění. Na nejkratší vzdálenosti je využívána především autobusová doprava, kdy za rok 2012 jedna osoba za jednu cestu ujela autobusem průměrně 26,1 km. Od roku 1998 ale došlo k výraznému nárůstu, a to až o 37,3%.

## 5 Vlastní výzkum

V diplomové práci byly základním zdrojem vlastního výzkumu řízené rozhovory, které poslouží k potvrzení či vyvrácení již stanovených hypotéz v úvodu práce. Provedená literární rešerše a analýza současného stavu zkoumaných druhů dopravy byly východiskem pro stanovení výzkumných otázek sloužících pro provedení řízených rozhovorů. Výzkumné otázky se taktéž odvíjely od cílů této kvalifikační práce.

Výzkum probíhal v období od února 2014 do března 2014 a osobní schůzky byly domluveny za pomoci elektronické pošty, kdy si respondenti, i přes svůj nabytý program udělali čas, a přispěli tak k dokončení této diplomové práce. Osloveny byly osoby z různých institucí, které mají souvislost s dopravou cestovního ruchu a stejně tak i odborníci, kteří se zabývají hodnocením dopravy z všeobecného hlediska. Celkem bylo provedeno 6 řízených rozhovorů, kdy odpovědi respondentů pramenily z jejich dlouholetých zkušeností.

### 5.1 Vyhodnocení řízených rozhovorů

V diplomové práci bylo přistoupeno ke kvalitativnímu přístupu, přesněji k strukturovanému (řízenému) rozhovoru. Dotazníkové šetření nebylo v kvalifikační práci využito, a to vzhledem k velkému využití statistických dat potřebných pro analýzu současného stavu zkoumaných druhů dopravy a jejich komparaci. K vyhodnocení těchto statistických dat tak lépe poslouží odborné komentáře osob, které se věnují problematice v dopravě. Všechny řízené rozhovory byly zaznamenány na záznamové zařízení v mobilním telefonu.

První z řízených rozhovorů byl pořizen na fakultě managementu v Jindřichově Hradci s **vysokoškolským odborníkem prof. RNDr. Janem Černým, DrSc., dr. h. c.**, který v současnosti působí na Vysoké škole ekonomické. Zabývá se optimalizací dopravních procesů a působí v Grantové agentuře České republiky, kdy jako garant stál při vzniku několika projektů, např. „Optimalizace regionální a městské osobní veřejné dopravy“, „Optimalizace obsluhy územních celků veřejnou dopravou“ a mnoha dalších. Taktéž se zúčastňuje mezinárodních konferencí a svými články přispívá do zahraničních odborných časopisů.

Z rozhovoru vyplynulo, že současný stav autobusové dopravy stoupá nahoru, a to především po technické stránce, především z důvodu použití kvalitnějších motorů, které splňují evropské normy. Jedná-li se však o veřejnou autobusovou dopravu, zde se jeví problematicky především příměstská a městská doprava, která je nerentabilní a výdaje jsou vyšší než tržby plynoucí z tohoto druhu autobusové dopravy. Avšak tento problém neznamenávají lukrativní trasy, mezi které se řadí například trasy Praha – Brno či Praha – Karlovy Vary.

Veřejná autobusová doprava souvisí s cestovním ruchem pouze tehdy, je-li využita menší skupinou osob, která se přepraví autobusovou linkou a následně má svůj turistický program. Pro cestovní ruch tak veřejná autobusová doprava není zásadně významná.

Jedná-li se o autokarovou dopravu, tak cestovní kanceláře či jiní pořadatelé zájezdů nasazují po technické stránce velice kvalitní vozidla. Problémem bývají situace, kdy je nasazen pouze jeden řidič na vzdálené trasy a nejsou tak dodržovány předepsané normy. S výjimkou kombinace letadlo – autokar či letadlo – půjčený automobil se z pohledu ceny, služby a kvality autokar jeví stále jako nejvýhodnější turistický dopravní prostředek.

Významné pro cestovní ruch je i využití lůžkových či lehátkových vozů v železniční dopravě. V tomto případě si cestovní kanceláře na domluvených úsecích pronajmou od železničních dopravců tyto vozy za dohodnuté ceny. Výhodou oproti autokaru je větší pohodlí, které mohou nabídnout i lůžkové autokary, ale tento komfort je odlišný od toho, který nabízejí lůžkové či lehátkové železniční vozy. Při poznávacím zájezdu přesuny probíhají přes noc a turisté se přes den mohou věnovat svému programu a v noci si užít zaslouženého pohodlí.

Individuální automobilová doprava se v cestovním ruchu nazývá vlastní doprava a služby nastávají až v cílovém místě. Některé cestovní kancelář k tomuto druhu dopravy nabízejí turistům doporučené trasy a noclehy. Podle názoru pana profesora Černého by však cestovní kanceláře podle vzoru ze zahraničí mohly organizovat zájezdy s vlastní dopravou, kde by byla větší skupina aut i s průvodcem.

Jak vyplývá z dopravních statistik, cestující v autobusové dopravě ubývají, což pan profesor Černý přisuzuje nedostatečné pružnosti řízení veřejné hromadné dopravy. Pokud si má potencionální cestující vybírat mezi veřejnou hromadnou dopravou a

osobním automobilem, volí raději dopravu individuální, čímž ušetří svůj čas. Stupeň motorizace stále narůstá, a proto dochází k úbytku cestujících ve veřejné hromadné dopravě. Tento jev se dá zpomalit právě zlepšením pružnosti a využitím flexibilních systémů, jako je například autobus na zavolání, kde jsou fakultativní zastávky pouze na výzvu a cestující si přes internet nebo telefon objedná tuto formu přepravy.

V zahraničí například silně omezují využití osobních automobilů, které udělají pro cestující méně atraktivní, než jsou ostatní druhy dopravy. Příkladem může být i velice rozvinutá cyklistická doprava v Holandsku či Dánsku, která má v těchto zemích vysoký podíl na přepravních výkonech.

Další rozhovor se uskutečnil v Sezimově Ústí s **vlastníkem dopravní společnosti Autosprint, panem Jiřím Lachmanem**, který podniká na základě živnostenského oprávnění od roku 1997. Předtím působil jako řidič v dopravní společnosti ČSAD Jihotrans a. s., ze které se rozhodl odejít a vytvořit si své vlastní zázemí. S podnikáním v oboru dopravy má tak mnoholeté zkušenosti.

Z rozhovoru vyplývá, že je v dnešní době velice těžké prosadit se na dopravním trhu jako malý dopravce oproti velkým známým dopravním společnostem. Ve velkém konkurenčním boji ostatní malé dopravní firmy nasazují ceny, které nejsou ziskové, jen aby získaly zákazníky. Potencionální zákazníci tak obvolávají dopravce, žádají o cenové nabídky a vybírají si ty, kteří nabízí cenu nejnižší. V tomto případě nastávají situace, kdy autobus se kterým cestují je letitý a má špatný technický stav. Jak uvádí pan Lachman, cestující si na cestu tímto typem autobusu stěžují. Ceny, za které se jezdí, jsou tak pouze udržovací a za této situace není možné další rozšiřování firmy. Pan Lachman uvádí příklad, že při pořízení 50 místného autobusu zaplatí 8,5 mil. Kč a musí tak tímto vozidlem ujet 850 000 km, aby začalo vydělávat. A jezdí-li za cenu 25 Kč/km, nemůže vytvářet žádný zisk, neboť po zaplacení řidiče a nafty, je výdělek navíc pouze 10 Kč/km, které reprezentují pouze amortizaci vozidla.

Z ostatních druhů dopravy považuje pan Lachman za nejvíce konkurenceschopnou individuální automobilovou dopravu a nejméně železniční dopravu. Podle jeho názoru lidé zjistili, že kdekoliv v zahraničí se jezdí lépe než v České republice a překonali strach vyjet svým vlastním automobilem.

V rámci rozvoje autokarové dopravy je podle pana Lachmana potřeba především podpora státu a nastavení řízených minimálních cen, za které by se jezdilo a malé dopravní společnosti by tak nemohly jezdit pod cenou. Jako problém taktéž uvádí, že mýtné platí pouze pro autobusy či kamiony a osobní automobily jej nehradí. Což nevyjadřuje žádnou podporu pro rozvoj veřejné hromadné dopravy. A stejně tak problematická je podle pana Lachmana i spotřební daň z pohonných hmot. V současné době činí průměrná cena nafty 35 Kč, ovšem po odečtení spotřební daně a DPH je samotná cena nafty přibližně 12 Kč a 23 Kč pak putuje do státní kasy.

Jedním z respondentů byla také **Ing. Eva Slunečková**, která pracuje již osm let jako referentka prodeje v **CK FIRO-tour, a. s.** v Táboře. Tato cestovní kancelář působí na českém trhu od roku 1990, získává mnoho ocenění a řadí se mezi čtyři největší české cestovní kanceláře.

Jak uvedla Ing. Slunečková, specializací CK FIRO-tour, a. s. jsou především letní letecké a autokarové dovolené u moře či poznávací zájezdy do celého světa. Součástí produktového portfolia této cestovní kanceláře jsou také zimní dovolené u moře, zájezdy do exotických zemí a eurovíkendy ve světových metropolích. Stálá klientela FIRO-tour si oblíbila i luxusní plavby na zaoceánských lodích.

Cestovní kancelář spolupracuje po celém světě s prověřenými hotely kategorie 3\* až 5\* a s prověřenými dopravci, od kterých získávají slevy pro jejich zákazníky na základě pravidelné spolupráce. Do jejich nabídky patří tři druhy dopravy – letecká, autokarová a vlastní doprava.

Na základě získaných informací z CK FIRO-tour, a. s. uvádí Ing. Slunečková, že nejoblíbenějším druhem dopravy z pohledu zákazníka je vlastní a letecká doprava. Oba druhy dopravy tvoří 80% z celkového prodeje zájezdů. Jako důvod volby vlastní dopravy je její finanční dostupnost a u letecké dopravy je to hlavně časová dostupnost, která je důležitá z pohledu úspory času při cestě. A zbylých 20% tvoří zájezdy s autokarovou dopravou. Autokarovou dopravu volí ti lidé, kteří nemají možnost vlastní dopravy anebo je pro ně finančně náročná letecká doprava.

Podle Ing. Slunečkové vždy záleží na finančních možnostech zákazníků a podle toho při výběru zájezdů volí druh dopravy. Mezi další rozhodující faktory při výběru



potencionálního druhu dopravy patří hlavně cena, pohodlí, čas, plynulost, komfortnost, spolehlivost a bezpečnost.

Nabídku řízeného rozhovoru elektronickou formou přijala také **Asociace cestovních kanceláří a agentur (AČCKA)**, kdy komunikace probíhala s tajemnicí Ing. Kateřinou Petříčkovou. Tato asociace sdružuje především cestovní kanceláře a agentury, dalšími členy pak mohou být i např. zahraniční cestovní kanceláře, hotely a centrály cestovního ruchu. Účelem sdružení je pak chránit zájmy svých členů, podporovat jejich informovanost a rozvíjet jejich činnost.

AČCKA poskytla informace o tom, že 43% českých turistů využívá pro dopravu na dovolenou individuální automobilovou dopravu, 16% českých turistů pak využívá při svých cestách autobus a pouhá 3% volí železniční dopravu.

Z rozhovoru pak vyplynulo, že v souvislosti s požadavky na komfort a vyšší úroveň služeb je na vzestupu hlavně letecká doprava. Naopak hlavními důvody úbytku cestujících v autokarové dopravě je pak časová náročnost a méně komfortní přeprava. Mezi rozhodující faktory při výběru dopravního prostředku pak patří v první řadě cena a dostupnost destinace.

Pro jeden z rozhovorů bylo kontaktováno i Ministerstvo dopravy České republiky, které si ovšem zvolilo elektronickou formu komunikace. Elektronická korespondence probíhala s **ředitelem odboru veřejné dopravy JUDr. Ondřejem Michalčíkem**.

K současné situaci zvolených druhů dopravy se vyjádřil v jednotné formě, a to tak že Ministerstvo dopravy dlouhodobě usiluje o zkvalitnění a zatraktivnění veřejné hromadné dopravy poskytované ve veřejném zájmu tak, aby byla posilována důvěra cestujících v systému veřejných služeb a nedocházelo k nedůvodnému navyšování objemu individuální automobilové dopravy a s ní souvisejících negativních externalit. Ministerstvo dopravy dále uvádí, že pro udržitelný, fungující a z pohledu cestujících atraktivní systém veřejné dopravy je zásadní zejména jeho dostatečné financování ze státního rozpočtu i rozpočtů územně samosprávných celků, které se odvíjí od možnosti a programových priorit jednotlivých objednatelů.

Osloveno bylo také Ministerstvo pro místní rozvoj, které si stejně jako předchozí respondent zvolilo elektronickou formu komunikace. Konverzace prostřednictvím emailové schránky probíhala s panem **Ing. Rostislavem Hoškem z odboru cestovního ruchu**.

Z rozhovoru vyplývá, že autobusová doprava je nyní cenově výhodnější než doprava letecká. Z pohledu cestovního ruchu autobusová doprava zajišťuje pro účastníky cestovního ruchu zejména dálkové trasy do evropských metropolí v systému EUROLINES. Podle názoru Ministerstva pro místní rozvoj má proto současná situace v autobusové dopravě nezastupitelné místo pro řešení dopravní dostupnosti do turistických destinací na celém území České republiky. Možným způsobem jak přilákat cestující do dopravních prostředků veřejné hromadné dopravy jsou tzv. slevové karty pro návštěvníky měst a turistických destinací. Příkladem může být Lipnocard či Olomoucká karta.

Podíváme-li se na tradiční formu dopravy – přepravu vlaky, tak pan Ing. Hošek uvádí, že s ohledem na hustou síť železniční sítě na území České republiky, je v rámci cestovního ruchu taktéž významná a cenově dostupná pro nejširší veřejnost. Účastníky cestovního ruchu je využívána zejména v období hlavní letní i zimní turistické sezony k přepravě kol i lyžařské výstroje do středisek cestovního ruchu zimních i letních sportů. Podle hodnocení Ing. Hoška se nabídka Českých drah pro cyklisty výrazně zlepšila. V současné době nabízejí službu Bike and Ride s rozšířenou možností půjčování kol na nádražích a jejich úschoven pro cestující veřejnost a cyklisty.

Důležitější roli při přepravě účastníků cestovního ruchu může železniční doprava sehrát pouze v případě, pokud bude řešena systémově ze strany Českých drah a posílí se investice do čistoty a infrastruktury na hlavních nádražích v regionech a v přepravních uzlech. Dokončení hlavních železničních koridorů je nyní hlavní prioritou dopravní dostupnosti.

Nejvíce využívanou dopravou z hlediska cestovního ruchu je podle Ministerstva pro místní rozvoj individuální automobilová doprava. Její obliba je dána i časovou flexibilitou potřeb účastníků cestovního ruchu v prostoru a snadnou přístupností do všech turistických destinací. Váha individuální automobilové dopravy v České republice zřejmě stále bude v budoucnosti převažovat nad ostatními formami dopravy.

Pan Ing. Hošek také upozorňuje, že v posledních letech výrazně stoupá i vliv bezmotorové dopravy, a to prostřednictvím kol. Ročně se jich v České republice prodá přes 350 000 a tento trend neustále stoupá. Podle Ing. Hoška je to i tím, že k dispozici pro zájemce o cykloturistiku je v současné době na území České republiky více než 40 000 km značených cyklotras a 2 500 km cyklostezek.

Jako faktory ovlivňující cestující při výběru dopravního prostředku, pan Ing. Hošek uvádí zejména finanční možnosti cestujících, časovou příležitost k dopravní dostupnosti do cílené destinace, příznivý jízdní řád, čistotu v dopravních prostředcích a hlavně i možnost využití více návazných dopravních prostředků, např. kolo – vlak, auto – letadlo, metro – kolo – vlak, atd.

## 6 Shrnutí a návrhy

Shrneme-li závěrem celkově provedenou analýzu současného stavu zkoumaných druhů dopravy, je zřejmé, že dominantním druhem dopravy v České republice je individuální automobilová doprava, která vytlačuje veřejnou hromadnou dopravu – autobusovou a železniční.

Individuální automobilová doprava přepravila za rok 2012 1 990 mil. osob, autobusová doprava 344,987 mil. osob a železniční osobní dopravou cestovalo v ten samý rok 172,8 mil. osob. Autobusovou dopravou bylo tedy přepraveno téměř o 50% více cestujících než dopravou železniční. Veřejnou hromadnou dopravou (autobusovou a železniční) bylo celkově přepraveno přes půl miliardy cestujících za jeden rok, zatímco individuální automobilovou dopravou se přepravilo téměř 2 miliardy osob.

V dnešní době lidé používají osobní automobil v hojně míře na nákupy, do práce, při cestách na dovolenou, atd. Lidé tak šetří svůj čas, který je v dnešní době cenností, a z toho důvodu se zvyšuje počet osobních automobilů na silnicích. Ve většině případů cestuje v každém automobilu jedna osoba, ale toto chování je neekonomické a rovněž není šetrné k životnímu prostředí. Stejně tak se zvyšuje provoz na silničních komunikacích, vznikají dopravní zácpy a zpomaluje se průjezd velkými městy.

Z řízeného rozhovoru s odborníkem prof. RNDr Janem Černým, DrSc., dr. h. c. vyplývá, že pokles cestujících v autobusové a železniční dopravě ubývá kvůli nedostatečné pružnosti řízení veřejné hromadné dopravy. Problém s rozvojem veřejné hromadné dopravy vidí i majitel autobusové společnosti Autosprint, Jiří Lachman.

Stát by se měl zabývat regulací individuální automobilové dopravy, a to především prostřednictvím podpory veřejné dopravy.

Při volbě dopravního prostředku většinou lidé berou v úvahu například cestovní dobu, cenu dopravy, pohodlí, kvalitu vozového parku či doplňkové služby, bezpečnost, spolehlivost, informovanost a přístupnost. V budoucnosti by se měla neustále zvyšovat kvalita výše zmíněných faktorů ve veřejné dopravě. Zkvalitněním a zlepšením rozsahu nabídky by se mohl zastavit odliv cestujících od veřejné dopravy a došlo by ke zvýšení její konkurenceschopnosti.

Veřejnost by měla být seznámena i s hlavními důvody, proč volit veřejnou dopravu. Stát by měl upozorňovat na výhody veřejné dopravy oproti individuální

automobilové dopravě, což může být například ochrana životního prostředí či méně automobilů – více místa pro život.

Dalším návrhem je zatraktivnění kombinace osobního automobilu a veřejné hromadné dopravy a pro tento účel vytvoření záchytných parkovišť, která by byla propagována. V současné době také převažují masivní reklamní kampaně automobilového průmyslu, a proto by byla potřeba zmírnit její dopady a vylepšit negativní obraz veřejné hromadné dopravy, který je nyní v médiích prezentován. Důležitá je také informovanost o dopravě, a proto by mělo být co nejvíce usnadněno vyhledávání dopravních spojů veřejné hromadné dopravy a zlepšit i povědomí o jejím provozu. Nedostatečná informovanost by se mohla vyřešit prostřednictvím informační kampaně většího rozsahu.

## 6.1 Vyhodnocení hypotéz

Provedená analýza a řízené rozhovory jsou východiskem pro potvrzení či vyvrácení stanovených hypotéz v této diplomové práci. Z literární rešerše a dopravních statistik podle objemu přepravených cestujících jasně vyplývá, že veřejná doprava je na ústupu a v počtu přepravených osob naopak dominuje individuální automobilová doprava. Lze tak **potvrdit hypotézu H1: *Cestující upřednostňují individuální automobilovou dopravu před veřejnou hromadnou dopravou.*** Tento fakt byl potvrzen i na základě řízeného rozhovoru s vysokoškolským odborníkem na dopravu, který uvedl, že stupeň motorizace neustále narůstá a cestující kvůli úspoře času při volbě mezi hromadným dopravním prostředkem a osobním automobilem dávají přednost pohodlnější možnosti – tedy osobnímu automobilu. To samé potvrdil i Ing. Hošek z odboru cestovního ruchu Ministerstva pro místní rozvoj, kdy uvedl, že individuální automobilová doprava z hlediska cestovního ruchu je nejvytíženějším druhem dopravy a v budoucnu bude stále převažovat nad ostatními druhy dopravy.

Na základě zpracovaných statistických dat z Ročenky Dopravy ČR 2012 lze vyhodnotit i druhou stanovenou hypotézu H2, která zněla – „*Počet přepravených cestujících v autobusové dopravě se za rok 2012 snížil o 10%.*“ Podíváme-li se na statistická data zpracovaná Ministerstvem dopravy, kdy za rok 2011 bylo přepraveno **364,6 mil. osob** a za rok 2012 **344,9 mil. osob**, je zřejmé, že objem přepravených cestujících se snížil pouze o 5,6%. Tímto se tedy druhá hypotéza **H2 vyvrací.**

## 7 Představení společnosti

Dopravní společnost Autosprint, jejímž zakladatelem je Jiří Lachman, má počátek svého rozvoje již v roce 1995. Podnětem pro vznik společnosti byla potřeba uspokojit požadavky malých sportovních klubů či turistů.

Obrázek 1: Logo společnosti Autosprint



Zdroj: [www.autosprint.cz](http://www.autosprint.cz)

V současné době se Autosprint specializuje hlavně na dopravu osob mikrobusem a minibusy, která se jeví ve srovnání s klasickou autobusovou dopravou jako nejefektivnější. Mezi přednosti nízkokapacitní osobní dopravy se řadí hlavně rychlost přepravy, včasnost přistavení, operativnost při přemísťování, průjezdy hranicemi a městy či menší finanční náročnost. Vzhledem k tomu, že Autosprint vlastní vozy s různou obsaditelností, nabízí tak pro zákazníky mnoho možností.

Specializuje se na nepravidelnou dopravu, kdy v období od dubna do září spolupracuje především s cestovními kancelářemi a se školami v souvislosti s přepravou žáků či studentů na školní výlety. V období od října do března zajišťuje přepravu pro sportovní kluby na zápasy či soustředění a opět přepravu pro školy na školní výlety a exkurze.

Hlavním konkurentem Autosprintu je dopravní společnost Zemanbus sídlící v Malšicích.

Mezi okruh zákazníků patří například následující cestovní kanceláře, školy či sportovní kluby:

- CK Bolero Tours, Třeboň
- Firo Tour, Liberec
- CK K. Krupka – Quick Tour, České Budějovice
- Táborské soukromé gymnázium s.r.o., Tábor
- Townshend international school o.p.s, Hluboká nad Vltavou

- KČT Český tulák, Ševětín
- TJ Spartak MAS, Sezimovo Ústí
- TJ Sokol, Sezimovo Ústí

### **Zaměstnanci**

V současné době má společnost Autosprint dva zaměstnance na hlavní pracovní poměr a v případě potřeby najímá na výpomoc řidiče, kteří mají svůj vlastní živnostenský list.

### **Předmět podnikání**

Majitel Jiří Lachman podniká na základě živnostenského oprávnění vydaného 15. 8. 1997, a to konkrétně živnostenského oprávnění č. 1, kde předmětem podnikání je: *„silniční motorová doprava – osobní provozovaná vozidla určenými pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče, - nákladní provozovaná vozidla nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí, - osobní provozovaná vozidla určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče“*. Dalším předmětem podnikání jsou *„opravy silničních vozidel“* na základě živnostenského oprávnění č. 2 a *„výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona“* na základě živnostenského oprávnění č. 3.

### **Vozový park**

Vozový park společnosti Autosprint k 1. 1. 2014 čítá 5 vozidel a parkování těchto vozů je zajištěno v místě podnikání, tedy v Sezimově Ústí. Jelikož se jedná o malou autodopravní společnost, potřebné opravy vozidel provádí sám majitel a ve složitějších případech si najímá opravářskou firmu. Jedná-li se o čerpání pohonných hmot, využívá služby čerpacích stanic.

*Tabulka č. 22: Složení vozového parku společnosti Autosprint*

Značka	Počet míst	Rok výroby	Vybavení
<b>Ford Galaxy 1.9 TDi</b>	6 míst + řidič	2002	2x automatická klimatizace, nezávislé topení
<b>MB Vito 111 CDi</b>	8 míst + řidič	2006	2x klimatizace, nezávislé topení
<b>MB Sprinter 413 CDi</b>	20 míst + řidič	2004	nezávislé topení
<b>MB Sprinter 515 CDi</b>	20 míst + řidič	2007	klimatizace, polohovací sedačky, závěsy, video, TV, lednice, mikrofon, nezávislé topení
<b>MB O560, Intouro</b>	50 míst + řidič	2004	klimatizace, polohovací sedačky, závěsy, TV+video, mikrofon, lednice, kávovar, nezávislé topení, retardér

*Zdroj: vlastní zpracování*



## 8 Projekt

Na dopravní prostředky pro nepravidelnou dopravu jsou kladeny čím dál vyšší požadavky na pohodlí, což potvrdila v řízeném rozhovoru i referentka prodeje z CK FIRO-tour, a. s. Ing. Eva Slunečková a také tajemnice Ing. Petříčková z Asociace českých cestovních kancelářích a agentur. Především z tohoto důvodu je návrh projektu zaměřen na modernizaci interiéru autobusu. Tento projekt je doporučením pro dopravní společnost Autosprint a měl by pomoci zvýšit její konkurenceschopnost.

### 8.1 Stávající interiér zájezdového autokaru

Autosprint má v současné době ve vlastnictví zájezdový autokar značky Mercedes Benz – typ Intouro O560, rok výroby 2004. Pořízen byl v prosinci roku 2012, a to za cenu 970 000 Kč bez DPH.

*Obrázek 2: Zájezdový autokar Mercedes Benz - Intouro*



*Zdroj: [www.autospint.cz](http://www.autospint.cz)*

Kapacita autobusu je 50 míst + řidič. V současné době disponuje následujícím vybavením:

- klimatizace
- polohovací sedačky
- závěsy
- TV+video
- mikrofón
- lednice
- kávovar
- nezávislé topení

- retardér

Obrázek 3: Interiér zájezdového autokaru Mercedes Benz - Intouro



Zdroj: [www.autosprint.cz](http://www.autosprint.cz)

Předchozí výčet vybavení je typický pro většinu zájezdových autokarů a jednou z posledních investic majitele bylo pořízení nového TV a videa za cenu cca 35 000 Kč. Je tedy zřejmé, že majitel se při každé možné příležitosti snaží neustále vybavení modernizovat.

Ovšem z obrázku č. 3 je zřetelné, že interiér tohoto zájezdového autokaru má zastaralý vzhled. A to bohužel neovlivní ani to nejmodernější vybavení, pokud čalounění autosedaček má fádňní vzor, závěsy jsou mdlé a stejně tak i zavazadlový prostor nad sedačkami. Proto v následující kapitole je vyobrazen návrh modernizace interiéru zájezdového autokaru.

## 8.2 Modernizace interiéru zájezdového autokaru

Modernizace je činnost, která pomáhá prodloužit životnost autobusu a tím pádem není nutné pořizovat nový autobus. Je zde mnoho faktorů, které ovlivňují stav interiéru, jako je např. nedbalost cestujících či opotřebení materiálu. Důvodem zmíněné modernizace interiéru je především zvýšení úrovně komfortu, bezpečnosti a hygieny.

V tomto případě by se jednalo o částečnou úpravu zájezdového autokaru. Stávající sedadla by byla vyměněna za nová z koženkového materiálu. Na základě konzultace s firmou BUSDESIGN zabývající se úpravou interiérů byla vybrána značka sedadel SEGE od tureckého výrobce. Sedadla jsou polohovatelná, s opěrkami na ruce. Součástí sedadel je dále stoleček, síťka, madlo, bodový pás a nohy pro upevnění. Vybraný model je možné vidět na obrázku č. 4.

Obrázek 4: Sedadlo Smart Line 3050



Zdroj: [www.busdesign.cz](http://www.busdesign.cz)

Další část modernizace interiéru by zahrnovala čalounění interiéru. Tato úprava byla konzultována s firmou Autočalounictví Petr Záruba, která se přímo soustředí na čalounění autobusů, minibusů a mikrobuseů. Na základě zaslaných fotografií stávajícího vzhledu zájezdového autokaru bylo doporučeno čalounění okenního prostoru, stropního prostoru a bočního prostoru. Vzhledem k tomu, že vybraná nová sedadla jsou z koženkového materiálu, tak i čalounění interiéru by mělo být provedeno ze stejného materiálu. Je možné si vybrat ze škály velkého množství barev, jak je patrné z obrázku č. 5.

*Obrázek 5: Koženkový materiál určený k čalounění interiéru*



*Zdroj:www.autocalounictvi-zaruba.cz*

Poslední obrázek č. 6 byl vytvořený v programu Buzola na úpravu interiérů autobusů a vyobrazuje přibližný budoucí vzhled interiéru zájezdového autokaru.

*Obrázek 6: Nový interiér zájezdového autokaru*



prospect of interior view and colour composition. Current view is presented with Vogel seats. The interior with other and colour choice. The certain interior composition may influence the availability of specific colours and fabrics. of this instrument for commercial purposes is forbidden unless agreed with proprietor.

*Zdroj:www.busdesign.cz*

## 8.3 Investice do modernizace interiéru

Podíváme-li se na náklady v tabulce č. 23 spojené s modernizací interiéru zájezdového autokaru, je zřejmé, že se nejedná o nezanedbatelnou částku. Nejvyšší položku tvoří již zmíněná sedadla SEGE Smart line 3050, kdy jedno dvousedadlo vychází na 7 990 Kč včetně DPH. Tento typ sedadel dodává firma Bus Design, která má výhradní prodejní zastoupení od výrobce SEGE. Firma BusDesign ochotně poskytla cenovou kalkulaci, která zahrnuje i montáž.

Náklady spojené s čalouněním interiéru jsou pouze orientační a zahrnují jak práci, tak i koženkový materiál. Tuto cenu stanovila firma Autočalounictví Petr Záruba.

Sečteme-li všechny položky dohromady, celková investice modernizace interiéru zájezdového autokaru činí 239 750 Kč. I když se jedná o vyšší náklady, tak modernizace je způsob činnosti, která dokáže prodloužit životnost zájezdového autokaru.

Tabulka 23: Náklady spojené s modernizací interiéru

Název	Cena včetně DPH
25x dvousedadlo SEGE Smart line 3050	199 750 Kč
Montáž sedadel	10 000 Kč
Čalounění interiéru (materiál a práce)	30 000 Kč
<b>Celková cena</b>	<b>239 750 Kč</b>

Zdroj: vlastní zpracování

## 8.4 Návratnost investice

Pro zhodnocení návratnosti investice je použit ukazatel rentability **ROI** (Return on Investment). Helinsky definuje ROI jako „metodu, která měří poměr vydělaných peněz k penězům investovaným a udává výnos v procentech z utracené částky.“ Tento ukazatel se používá převážně pro hodnocení jednotlivých investičních projektů, podnikatelských záměrů anebo plánů, u kterých lze vykalkulovat zisky i celkové investice. Investor si může udělat představu, jak dlouho bude trvat, než se investice vrátí a zda má vůbec smysl investovat.

Jako doplněk ROI je možné využít i tzv. BCR (benefit-cost ratio), což je poměr zisků a nákladů. Obě metody poskytují podobné ukazatele o úspěšnosti investice, rozdíl

je pouze v tom, že BCR porovnává zisk s investicí a ROI porovnává čistý zisk s investicí.

### Vzorce ROI a BCR

Pro výpočet ROI a BCR je potřeba znalost výše zisku a výše vynaložené investice, která se pojí s daným projektem. BCR vypočteme vydělením zisku s výší investice.

$$\text{BCR} = \text{zisk}/\text{investice}$$

Výpočet ROI se provádí podle následujícího vzorce:

$$\text{ROI (\%)} = \text{zisk} - \text{investice} / \text{investice} * 100$$

Tímto výpočtem dostaneme výsledek, který vyjadřuje dosažený příjem jako procento z investované částky.

### Výpočet ROI a BCR

Investice: **239 750 Kč**

Cena za 1 km: 26 Kč

Počet ujetých kilometrů za rok: 20 000 km

Zisk: **520 000 Kč**

Výsledek BCR znamená, že za každou investovanou korunu dostaneme 2,17 Kč zpět (pokud tedy jednu korunu dám, 2,17 dostanu – mám 1,17 Kč). Vyjde-li BCR < 0, investice je ztrátová, pokud je BCR > 0, investice je zisková. Tedy i v našem případě.

$$\text{BCR} = 520\,000/239\,750 = \mathbf{2,17\,Kč}$$

Dosadíme-li hodnoty do výše uvedeného vzorce ROI, návratnost investic je 116,89%, což je nejlepší možný výsledek, protože **investice se vyplatila**. To je posuzováno podle toho, zda je výsledek vyšší než 100% - generován zisk, pokud je výsledek nižší než 100% - generována ztráta.

$$\text{ROI} = (520\,000 - 239\,750) / 239\,750 * 100 = \mathbf{116,89\%}$$

## 9 Závěr

Cílem této kvalifikační práce bylo prostřednictvím komparační analýzy zhodnotit význam autokarové, železniční a individuální dopravy a následně vypracovat doporučení pro zvýšení konkurenceschopnosti konkrétní dopravní společnosti sídlící v Jihočeském kraji.

V diplomové práci byly stanoveny dvě hypotézy. První z nich pojednává o tom, zda cestující upřednostňují individuální automobilovou dopravu před veřejnou hromadnou dopravou. Tato hypotéza byla **potvrzena** prostřednictvím komparační analýzy autokarové, železniční a individuální automobilové dopravy a dále z odpovědí odborníků a organizací zabývajících se dopravou. Vysokoškolský odborník hovořil o tom, že stupeň motorizace narůstá, a kvůli nedostatečné pružnosti řízení veřejné dopravy dochází k úbytku cestujících. Majitel dopravní společnosti považuje individuální automobilovou dopravu za největšího konkurenta z toho důvodu, že lidé překonali strach vyjet svým vlastním automobilem do zahraničí. To potvrdila i referentka prodeje z cestovní kanceláře, která hovořila o tom, že mezi oblíbené druhy dopravy patří především doprava vlastní z důvodu její finanční dostupnosti. Oblíbenost a převahu individuální automobilové dopravy nad dopravou veřejnou potvrdilo i Ministerstvo pro místní rozvoj, Asociace cestovních kanceláří a agentur a nakonec i dopravní statistiky cestovního ruchu, ze kterých vyplynulo, že osobní automobil je pro cesty v tuzemsku i do zahraničí nejvyužívanějším dopravním prostředkem.

Druhá hypotéza předpokládala, že počet přepravených cestujících v autobusové dopravě se snížil za rok 2012 o 10%. Na základě analýzy dopravních statistik z Ročenky dopravy ČR 2012 byla tato hypotéza **vyvrácena**, neboť počet cestujících se mezi roky 2011 – 2012 snížil o 5,6%.

Pro úspěšné splnění cílů a hypotéz diplomové práce bylo provedeno nejprve studium české i zahraniční literatury, odborných časopisů a webových stránek, které souvisí s danou problematikou, tedy dopravou. Následně byla provedena analýza dopravních statistik. Zjištěná data byla použita k provedení komparace autokarové, železniční a individuální automobilové dopravy. Na základě zjištěných informací byly sestaveny otázky pro odborníky a organizace zabývající se dopravou, kteří zhodnotili současný stav uvedených druhů dopravy. Nakonec byly vyjmenovány návrhy, které by měly ztraktivnit veřejnou hromadnou dopravu a nedocházelo tak k neustálému

navyšování objemu individuální automobilové dopravy. Jedním z návrhů je například zvyšování kvality faktorů, které jsou pro cestující rozhodující při volbě dopravního prostředku. Další návrhem je také seznámení veřejnosti s hlavními důvody, proč volit veřejnou dopravu a upozorňovat na její výhody. Posledním návrhem je vytvoření záchytných parkovišť, které zatraktivní kombinaci osobního automobilu a veřejné hromadné dopravy.

V závěru kvalifikační práce je představena menší dopravní společnost z Jihočeského kraje a vytvořen projekt pro její vyšší konkurenceschopnost. Návrhem je modernizace interiéru zájezdového autokaru především z důvodu, že v řízených rozhovorech bylo potvrzeno, že pohodlí, čistota a komfortnost jsou hlavními faktory při výběru potencionálního druhu dopravy. Součástí projektu je i cenová kalkulace, která vychází z poradenství firem, které se zabývají úpravou interiérů dopravních prostředků. Investice související s úpravou interiéru a její návratnost jsou tak směřodonné pro majitele dopravní společnosti, pokud se v budoucnu rozhodne změnit vzhled svého zájezdového autokaru.



# I. Summary

The aim of this qualification study was to evaluate the significance of coach, rail and individual transport through a comparative analysis and to elaborate recommendations for a specific transport company located in Southern Bohemia for increasing the competitiveness.

In this thesis two hypotheses have been established. The first one deals with whether passengers favour individual car transportation over public transport. This hypothesis was confirmed through a comparative analysis of the coach, rail and individual car transportation and responses from experts and organizations dealing with transport. The university expert spoke about the increasing motorization and that due to the lack of flexibility in management public transport tends to lose passengers. The owner of the transport company considers individual car transport to be the biggest competitor because people are not afraid to travel abroad by their own car anymore. This was confirmed by a sales assistant from the travel agency, who said that the most popular mode of transport is, by an own car because of its affordability. Popularity and predominance of individual car transport over public transport was also confirmed by the Ministry of Regional Development, the Association of travel agencies and the tourism transport statistics which showed that passenger car travel is the most used mode of transportation both at home and abroad.

The second hypothesis predicted that the number of coach passengers decreased in 2012 by 10%. Based on analysis of traffic statistics from the Transport Yearbook of the Czech Republic in 2012, this hypothesis was disproved since the number of passengers in 2011-2012 decreased by 5.6%.

To successfully meet the objectives and hypotheses of this thesis first of all the necessary study of Czech and foreign literature, journals and websites related to the issue of private transport was carried out. Consequently followed the analysis of traffic statistics. The detected data was used to make comparisons of coach, rail and individual car traffic. Based on the gathered information questionnaires had been put together for professionals and organizations involved in transport, that assessed the current status of those means of transport. Finally, the proposals were listed which should make public transport more attractive and thus avoid the constant increase in individual traffic. One of the proposals is ie. improving the quality of factors that are crucial for

passengers when choosing mode of transportation. Another proposal is also to publicize the main reasons to choose public transport and to highlight its benefits. The last proposal is building more parking lots that shall make combination of a car and public transport more attractive.

At the end of the qualifying work a small transport company from the South Bohemian Region is presented and a project for its higher competitiveness is created. The proposal is to modernize the interior of the touring coach mainly because that structured interviews confirmed that comfort and cleanliness are the main factors when choosing a potential mode of transport. The project also includes pricing of such a change based on the advice of companies that modifies vehicle interiors. The costs associated with modifying the interior is crucial for the owner of the company, if he decides to change the look of his coach.

## II. Seznam použitých zdrojů

- Brinke, J. (1999). *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum.
- Cempírek, V., Pivoňka, K., & Široký, J. (2002). *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice.
- Duval, T. D. (2007). *Tourism and transport: modes, networks and flows*. Clevedon: Channel View Publications.
- Eisler, J. (2006). *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Oeconomica.
- Goeldner, R. C., & Ritchie, J. (2009). *Tourism: principles, practices, philosophies*. Hoboken: Wiley.
- Machačka, I. (2002). *AETR: pravidla práce osádek v mezinárodní silniční dopravě, povinnosti dopravce a řidiče, tachografy a jejich použití*. Pardubice: SYSTEMCONSULT.
- Mirvald, S. (1999). *Geografie dopravy II*. Plzeň: Západočeská univerzita.
- Mirvald, S. (2000). *Geografie dopravy*. Plzeň: Západočeská univerzita.
- Orieška, J. (2010). *Služby v cestovním ruchu*. Praha: Idea servis.
- Rux, J., Ruxová, A., & Vaněčková, M. (2002). *Vybrané kapitoly z techniky cestovního ruchu*. Jihlava: VOŠ Jihlava.
- Ryglová, K., Burian, M., & Vajčnerová, I. (2011). *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada.
- Styring, J. (2010). *Transportation Then and Now*. Oxford: Oxford University Press.
- Štěrba, R. (2010). *Mezinárodní organizace v dopravě*. Praha: ČVUT.
- Zelený, L. (1995). *Doprava: (ekonomické souvislosti rozvoje)*. Praha: VŠE.
- Zelený, L. (2004). *Rozvoj dopravy ve světě I*. Praha: VŠE Praha.

- Zelený, L. (2007). *Osobní přeprava*. Praha: ASPI.
- Zurynek, J., Zelený, L., & Mervart, M. (2008). *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI.
- Česká republika. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění účinném k 1. 5. 2013. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 26. dubna 1994.
- Česká republika. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném k 1. 1. 2013. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 23. ledna 1997.
- Česká republika. Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění účinném k 1. 5. 2013. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 14. prosince 1994.
- Česká republika. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění účinném k 1. 10. 2013. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 14. září 2000.
- Asociace českých cestovních kanceláří a agentur. (2008). *O asociaci*. Retrieved from [http://www.accka.cz/area.asp?area\\_id=8&place\\_id=1](http://www.accka.cz/area.asp?area_id=8&place_id=1)
- Autosprint. (2013). *O nás*. Retrieved from <http://www.autosprint.cz/?page=onas>
- Autočalounictví Petr Záruba. (2014). *Čalounění autobusů a minibusů*. Retrieved from <http://www.autocalounictvi-zaruba.cz/sluzby/calouneni-autobusu-a-minibusu.html>
- Autosprint. (2013). *Vozový park*. Retrieved from <http://www.autosprint.cz/?page=vozidla>
- BESIP - Ministerstvo dopravy. (2013). *Železniční přejezdy*. Retrieved from <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/CR/2012/-eleznicni-prejezdy.pdf>
- Buzola Bus Design, s. r. o. (2014). *Vybavení*. Retrieved from <http://www.busdesign.cz/cs/vybaveni/>
- CENIA, česká informační agentura životního prostředí (2013). *Doprava u nás*. Retrieved from [http://vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=doprava\\_u\\_nas&site=doprava](http://vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=doprava_u_nas&site=doprava)
- CENIA, česká informační agentura životního prostředí (2013). *Co je to doprava?*. Retrieved from [http://vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=obecne-prirodovedny\\_pohled&site=doprava](http://vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=obecne-prirodovedny_pohled&site=doprava)

- CENIA, česká informační agentura životního prostředí. (2013). *Jak dopravu hodnotíme?*. Retrieved from [http://vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=jak\\_dopravu\\_hodnotime&site=doprava](http://vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=jak_dopravu_hodnotime&site=doprava)
- COT Business. (2003). *Klasifikace autokarů*. Retrieved from [http://www.cot.cz/data/cesky/01\\_03/3\\_dopr\\_2.htm](http://www.cot.cz/data/cesky/01_03/3_dopr_2.htm)
- České dráhy, a. s. (2008). *Osobní doprava*. Retrieved from <http://www.ceskedrahy.cz/nase-cinnost/provozovani-drazni-dopravy/osobni-doprava/-887/>
- Český rozhlas. (2013). *Statistika úmrtnosti na silnicích v EU*. Retrieved from [http://www.rozhlas.cz/zpravy/evropskaunie/\\_zprava/1189325?print=1](http://www.rozhlas.cz/zpravy/evropskaunie/_zprava/1189325?print=1)
- Český statistický úřad. (2012). *Statistická ročenka České republiky 2012: Doprava, informační a komunikační činnosti*. Retrieved from [http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/kapitola/0001-12-r\\_2012-1900](http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/kapitola/0001-12-r_2012-1900)
- Český statistický úřad. (2014). *Cestovní ruch - časové řady*. Retrieved from [http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/cru\\_cr](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/cru_cr)
- ČESMAD BOHEMIA. (2011). *O sdružení*. Retrieved from <http://www.dopravci.cz/o-sdruzeni>
- ČESMAD BOHEMIA. (2012). *Stanovy 2012*. Retrieved from <http://www.dopravci.cz/data/files/stanovy-2012-upravena-verze-639.pdf>
- Dálnice-silnice.cz. (2014). *Dálniční a silniční síť ČR*. Retrieved from <http://www.dalnice-silnice.cz/CZ.htm>
- Dopravní noviny. (2013). *Do modernizace vozového parku ČD má jít 40 miliard Kč*. Retrieved from <http://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/do-modernizace-vozoveho-parku-cd-ma-jit-40-miliard-kc>
- Dopravní noviny. (2013). *Zájem o cestování vlakem v letošním roce dále roste*. Retrieved from <http://www.dnoviny.cz/dopravni-politika/zajem-o-cestovani-vlakem-v-letosnim-roce-dale-roste>
- Dražní inspekce. (2008). *O drážní inspekci*. Retrieved from <http://www.dicr.cz/o-drazni-inspekci>

- Drážní inspekce. (2013). *Výroční zprávy 2005 - 2013*. Retrieved from <http://www.dicr.cz/vyrocní-zpravy>
- Finanční noviny. (2013). *Přeprava osob po železnici zaznamenala největší nárůst za 18 let*. Retrieved from <http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/preprava-osob-po-zeleznici-zaznamenala-nejvetsi-rust-za-18-let/926733>
- Gotvaldová, J. (2013). *Statistika & My: Jaká je infrastruktura a dopravní park v ČR a EU?*. Retrieved from <http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/c/5100459A03>
- Helsinky, Z. (2011). *Lze sledovat návratnost investic ve světě knihoven?*. Retrieved from <http://www.inforum.cz/pdf/2011/helinsky-zuzana.pdf>
- International Road Transport Union. (2013). *This is the IRU 2013*. Retrieved from <http://www.iru.org/cms-filesystem-action/mix-publications/E-0308 AR-2013 en.pdf>
- Investopedia. (2012). *Benefit Cost Ratio – BCR*. Retrieved from <http://www.investopedia.com/terms/b/bcr.asp>
- Kolář, J. (2011). *Vozový park českých železnic*. Retrieved from <http://lide.uhk.cz/fim/student/kolarji4/project/zv.htm>
- Ministerstvo dopravy ČR. (2009). *Slovník dopravní terminologie*. Retrieved from [http://www.slovnikdopravy.cz/list.php?termq=vozový\\_park&l=cs&o=&s.x=7&s.y=10](http://www.slovnikdopravy.cz/list.php?termq=vozový_park&l=cs&o=&s.x=7&s.y=10)
- Ministerstvo dopravy. (2013). *Ročenka dopravy 2012*. Retrieved from <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2012/index.html>
- Ministerstvo dopravy. (2014). *Rozvoj železniční infrastruktury*. Retrieved from [http://www.mdcz.cz/cs/Drazni\\_doprava/Rozvoj\\_zeleznici\\_infrastruktury/](http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Rozvoj_zeleznici_infrastruktury/)
- Policie ČR. (2014). *Statistika nehodovosti*. Retrieved from <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg==>
- Rux, J. (2007). *Služby a společenský protokol*. Retrieved from <http://www.mmr.cz/getmedia/ea7b1ce8-85da-48fb-9f09-9e62bd6fc7b2/GetFile14.pdf>

- Ředitelství silnic a dálnic. (2013). *Silnice a dálnice v České republice 2013*. Retrieved from <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/silnice-a-dalnice-v-ceske-republice-2013>
- Ředitelství silnic a dálnic. (2013). *Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR*. Retrieved from <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Delky-a-dalsi-data-komunikaci/prehledy-z-informacniho-systemu-o-silnicni-a-dalnicni-siti-cr>
- Sdružení automobilového průmyslu. (2013). *Vývoj nehodovosti na českých silnicích*. Retrieved from <http://www.autosap.cz/sfiles/a1-95.htm>
- Sdružení automobilového průmyslu. (2013). *Složení vozového parku ČR*. Retrieved from <http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/slozeni-vozoveho-parku-v-cr/>
- Správa železniční dopravní cesty. (2013). *Základní charakteristika železniční sítě SŽDC*. Retrieved from <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr.html>
- Správa železniční dopravní cesty. (2013). *Organizace železnice a železniční síť v ČR*. Retrieved from [provoz.szdc.cz/portal/Show.aspx?oid=185800](http://provoz.szdc.cz/portal/Show.aspx?oid=185800)
- WikiKnihovna. (2013). *ROI*. Retrieved from [http://wiki.knihovna.cz/index.php/ROI#cite\\_ref-4](http://wiki.knihovna.cz/index.php/ROI#cite_ref-4)

### III. Seznam schémat, tabulek, obrázků a grafů

#### Seznam schémat a map

SCHÉMA 1: SLOŽKY A DRUHY DOPRAVY .....	11
SCHÉMA 2: ROZDĚLENÍ SILNIČNÍ DOPRAVY .....	16
MAPA 1: MAPA SÍTĚ DÁLNIC A RYCHLOSTNÍCH SILNIC V ČR .....	31
MAPA 2: VEDENÍ TRANZITNÍCH ŽELEZNIČNÍCH KORIDORŮ NA ÚZEMÍ ČR .....	42

#### Seznam tabulek

TABULKA 1: KLASIFIKAČNÍ KATEGORIE AUTOKARŮ .....	15
TABULKA 2: INFRASTRUKTURA SILNIČNÍ DOPRAVY 2010 - 2013 .....	30
TABULKA 3: VÝVOJ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI V LETECH 2005 – 2013 NA ÚZEMÍ ČR.....	33
TABULKA 4: REGISTROVANÉ MIKROBUSY A AUTOBUSY V ČR 2008 – 2013.....	36
TABULKA 5: OBJEM PŘEPRAVOVANÝCH OSOB (V TIS.) AUTOBUSOVOU DOPRAVOU 2008 – 2012 .....	36
TABULKA 6: PŘEPRAVNÍ VÝKONY (V MIL. OSKM) AUTOBUSOVÉ DOPRAVY 2008 – 2012 .	37
TABULKA 7: PRŮMĚRNÁ PŘEPRAVNÍ VZDÁLENOST AUTOBUSOVÉ DOPRAVY 2008 – 2012	37
TABULKA 8: REGISTROVANÉ OSOBNÍ AUTOMOBILY V ČR 2008 – 1. 7. 2013 .....	38
TABULKA 9: OBJEM PŘEPRAVENÝCH OSOB (V MIL.) INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVOU DOPRAVOU 2008-2012.....	39
TABULKA 10: PŘEPRAVNÍ VÝKON (V MIL OSKM) INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY 2008 - 2012.....	40
TABULKA 11: PRŮMĚRNÁ PŘEPRAVNÍ VZDÁLENOST INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY 2008 - 2012 .....	40
TABULKA 12: SÍŤ ŽELEZNIC V ČR.....	41
TABULKA 13: VÝVOJ POČTU MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ 2005 – 2013 V ČR .....	43
TABULKA 14: VÝVOJ POČTU MU NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH 2005 – 2013 V ČR.....	44
TABULKA 15: VOZY OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V ČR 2008 - 2012.....	45
TABULKA 16: POČET SEDADEL A LŮŽEK V ČR (V TIS.) 2008 - 2012.....	46
TABULKA 17: OBJEM PŘEPRAVENÝCH OSOB (V TIS.) PO ŽELEZNICI 2008 - 2012 .....	47
TABULKA. 18: PŘEPRAVNÍ VÝKON (V MIL. OSKM) ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY 2008 - 2012 ....	47
TABULKA 19: PRŮMĚRNÁ PŘEPRAVNÍ VZDÁLENOST ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY 2008 - 2012.	47
TABULKA 20: POUŽITÍ DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ V CESTOVNÍM RUCHU PŘI TUZEMSKÝCH A ZAHRANIČNÍCH CESTÁCH (V TIS.), 1 – 3 PŘENOCOVÁNÍ.....	48



TABULKA 21: POUŽITÍ DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ V CESTOVNÍM RUCHU PŘI TUZEMSKÝCH A ZAHRANIČNÍCH CESTÁCH (V TIS.), 4 A VÍCE PŘENOCOVÁNÍ .....	48
TABULKA Č. 22: SLOŽENÍ VOZOVÉHO PARKU SPOLEČNOSTI AUTOSPRINT.....	64
TABULKA 23: NÁKLADY SPOJENÉ S MODERNIZACÍ INTERIÉRU.....	69

### **Seznam obrázků**

OBRÁZEK 1: LOGO SPOLEČNOSTI AUTOSPRINT .....	62
OBRÁZEK 2: ZÁJEZDOVÝ AUTOKAR MERCEDES BENZ - INTOURO .....	65
OBRÁZEK 3: INTERIÉR ZÁJEZDOVÉHO AUTOKARU MERCEDES BENZ - INTOURO .....	66
OBRÁZEK 4: SEDADLO SMART LINE 3050 .....	67
OBRÁZEK 5: KOŽENKOVÝ MATERIÁL URČENÝ K ČALOUNĚNÍ INTERIÉRU.....	68
OBRÁZEK 6: NOVÝ INTERIÉR ZÁJEZDOVÉHO AUTOKARU .....	68

### **Seznam grafů**

GRAF 1: DÉLKA SILNIČNÍ SÍŤE V JEDNOTLIVÝCH KRAJÍCH V ČR K 1. 7. 2013 .....	32
GRAF 2: VÝVOJ POČTU NEHOD A JEJICH NÁSLEDKŮ V ČESKÉ REPUBLICE; TREND OD ROKU 1961 .....	34
GRAF 3: ZNAČKOVÉ SLOŽENÍ VOZOVÉHO PARKU AUTOBUSŮ V ČR V ROCE 2013 .....	35
GRAF 4: VÝVOJ POČTU OBYVATEL A POČTU OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ .....	39
GRAF 5: VÝVOJ POČTU VOZIDEL (V TIS.) JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY V LETECH 1998 - 2012 .....	49
GRAF 6: OBJEM PŘEPRAVENÝCH OSOB (V MIL.) V LETECH 1998 - 2012 .....	50
GRAF 7: PŘEPRAVNÍ VÝKONY (V MIL. OSKM) JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY V LETECH 1998 -2012 .....	51
GRAF 8: PRŮMĚRNÁ PŘEPRAVNÍ VZDÁLENOST JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY V LETECH 1998 -2012 .....	52

## **IV. Seznam příloh**

PŘÍLOHA 1: KLASIFIKACE AUTOBUSŮ PODLE POUŽITÍ

PŘÍLOHA 2: KLASIFIKACE AUTOBUSŮ PODLE POČTU MÍST

PŘÍLOHA 3: KLASIFIKACE AUTOKARŮ

## V. Přílohy

**Příloha 1: Klasifikace autobusů podle použití**

<b>Klasifikace autobusů podle použití</b>	
<b>Městské autobusy</b>	Pro přepravu v intravilánu města
<b>Příměstské (linkové, regionální) autobusy</b>	Pro přepravu v blízkosti velkého města nebo na venkově na úrovni regionu
<b>Low entry (nízkopodlažní)</b>	Autobus, jenž má minimálně 35% podlahové plochy dosažitelné ze země jedním stupněm; na přepravu ve městech a v okolí velkých měst, možnost přepravy invalidních cestujících
<b>Meziměstské (dálkové) autobusy</b>	Pro provoz mezi městy a obcemi do vzdálenosti 150-200 km, v poslední době vybaveny toaletou, klimatizací, nápojovým automatem, přístroji na pouštění filmů a hudby; v současnosti není ostrá hranice mezi dálkovými a turistickými autobusy, které byly dříve luxusnější
<b>Turistické autobusy</b>	Pro provoz na střední a dlouhé trasy; nejezdí pravidelně, ale podle objednávek na přepravu účastníků zájezdů, výletů, apod.; mohou táhnout přívěs (na lodě, jízdní kola) nebo mít na zádi instalovanou skříň na lyže
<b>Speciální autobusy</b>	Letištní autobusy, terénní autobusy apod.

*Zdroj: Oriška (2010, str. 85-86)*

## Příloha 2: Klasifikace autobusů podle počtu míst

<b>Klasifikace autobusů podle počtu míst</b>	
<b>Mikrobusy</b>	8-9 míst včetně řidiče; sedadla obvykle ve třech řadách
<b>Minibusy</b>	více než 8+1, maximálně 16+1 míst; délka vozu okolo 6 m
<b>Midibusy</b>	přibližně 25 míst pro sedící cestující; délka vozu 7-10 m
<b>Klasické autobusy</b>	55 sedících cestujících (linkové autobusy) nebo 30 sedících a až 70 stojících cestujících (městské autobusy), délka vozu kolem 12 m
<b>Patrové autobusy</b>	vznik z požadavku větší přepravní kapacity; kapacita je větší díky druhému podlaží; dvounápravové (většinou městské) i třínápravové (většinou dálkové) vozy; délka vozu nejčastěji kolem 12 m; dopravní prostředek v Londýně, zahraničními návštěvníky je vnímán jako technická atraktivita; je využíván také pro vyhlídkové jízdy
<b>Třínápravové autobusy</b>	kapacita 120 (městské) nebo 70 (dálkové, linkové) cestujících; délka vozu často 15 metrů; jedna náprava vpředu, dvě nápravy vzadu; zhoršená manévrovatelnou
<b>Kloubové autobusy</b>	obsaditelností stojících a sedících cestujících 150 osob (městská verze); vznik z důvodu potřeby větší přepravní kapacity; délka vozu nejčastěji 18 m; využitelnost v městské nebo příměstské (linkové) dopravě
<b>Dvoukloubové autobusy</b>	obsaditelností až 200 osob, linky jimi obsluhované se často označují jako „metrobusové“, délka vozu většinou 24 m; nejrozšířenější v Brazílii; v Evropě v provozu nejvíce v Nizozemsku; v České republice v provozu nejsou
<b>Ostatní kombinace autobusů</b>	kombinace předchozích typů, např. 15metrové, kloubové, patrové nebo letištní autobusy nesplňující podmínky pro jízdu na silnicích
<b>Turistické vláčky</b>	stavěny na upravených dodávkách s jedním až dvěma přívěsy (vyhlídková jízda městem) nebo jako motorové vozidlo ve tvaru historické lokomotivy, která táhne dva až čtyři přívěsy (vyhlídková jízda městem, jízda v ZOO)

*Zdroj: Oriška (2010, str. 84-85)*

### Příloha 3: Klasifikace autokarů

Posuzovací hlediska – minimální požadavky (1)		Kategorie			
		*	**	***	****
1.	Výkon motoru				
1.1	Poměr hmotnost/jmenovitý výkon (k/DIN/10) lze rovněž vyjádřit v kw/t	10	12	15	15
2	Brzdový systém (2)				
2.1	Přídavné brzdové systémy – hydrodynamický nebo elektrodynamický retardér, protiblokovací systém (ABS, případně další)	(3)	(3)	(3)	(4)
3.	Pérování				
3.1	Klasické	x	x		
3.2	Smíšené			x	
3.3	Zcela pneumatické		nebo	x	x(5)
4.	Pohodlí za jízdy				
4.1	Max. počet řad sedadel u standardního autokaru s délkou 12 m (6)	15	14	13	12
4.1.1	Prostor mezi protilehlými sedadly (cm)	130	138	148	160
4.2	Minimální výška opěradla (cm)	52	65	68	68
4.3	Seřízení sklonu opěradla všech sedadel (minimální úhel ve stupních)			10	35
4.4	Počet opěrek po ruce	1	1	2	2
4.5	Opěrky po ruce do uličky zdvihatelne			x	x
4.6	Seřiditelné opěrky pro nohy (pouze u sedadel umístěných stejným směrem)				x
4.7	Posunovatelnost sedadel do uličky (7) (nebo minimální šířka sedadla 50 cm)				x
4.8	Látkový potah sedadla + opěradla		x	x	x
4.9	Nepřítomnost výstupků na podlaze			x	x
4.10	Oddělená sedadla			x	x
4.11	Držáky na noviny			x	x
4.12	Popelníky (mimo nekuřácké oddělení)	x	x	x	x
5.	Klimatizace (provoznoschopná i ve stojícím vozidle)				
5.1	Systém proudícího vzduchu (min. 15m <sup>3</sup> /h na osobu) s možností individuálního seřízení			x	x
5.2	Klimatizace vzduchu (min. 300 kcal/h na osobu)				nebo

					x(8)
6.	Topení (provoznoschopné i ve stojícím vozidle)				
6.1	Nezávislé na motoru	x	x	x	x
6.2	S nezávislým seřizováním teploty			x	x
7.	Okna				
7.1	Odmlžovací zařízení (dvojitá okna na větrání)				x
7.2	Zbarvená skla				x
7.3	Zařízení proti slunci (boční záclony nebo závěsy)		x	x	x
8.	Vnitřní osvětlení				
8.1	Individuální lampy na čtení			x	x
9.	Zvuková technika				
9.1	Minimálně 1 reproduktor na 8 sedadel	x	x	x	
	Minimálně 1 reproduktor na 4 sedadla				x
9.2	Mikrofon u řidiče a průvodce	x	x	x	x
9.3	Rádio a magnetofon		x	x	x
10.	Zavazadla				
10.1	Příruční zavazadla uvnitř	x	x	x	x
10.2	Minimální kapacita zavazadlového prostoru (v dm <sup>3</sup> na osobu)		75	120	150
10.3	Ochranná krytina zavazadlového prostoru			x	x
11.	Hygienické zařízení				
11.1	Splachovací nebo chemický záchod			x(8)	x(8)
11.2	Umyvadlo rukou			x(8)	x(8)
12.	Lednička				
	- minimální obsah na 1 sedadlo (dm <sup>3</sup> )			0,5(8)	0,5

Zdroj: [www.cot.cz](http://www.cot.cz)

### Vysvětlivky:

1. S výjimkou vybavení uvedeného pod 5.2, 11.1, 11.2 a 12 (\*\*\*), které jsou nepovinné, jsou všechny požadavky a všechna uvedená vybavení povinná pro zařazení do uvedené kategorie, pokud národní předpisy (ČR) nestanoví jinak

2. Tato rubrika je volitelná. Sdružení mohou podle vlastní úvahy uvést přísnější požadavky, které jsou případně platné v jejich zemi, zejména v závislosti na zákonných předpisech daného státu.

3. Požadavky mohou být fakultativní

4. Zpomalovací brzda (retardér) je povinná u všech autokarů se 4 hvězdičkami uvedenými do provozu po 1. červnu 1989.

5. Vozidla pro méně než 24 sedadel (cestujících) mohou být vybavena smíšeným pérováním.

6. Tyto požadavky udávají počet řad sedadel v závislosti na celkové délce standardního autokaru 12 m (na plné straně). Jsou výsledkem rozměru prostoru (vzdálenosti) mezi sedadly 68 cm, 72 cm, 77 cm a 83 cm u autokarů 1 až 4 hvězdičkových, přičemž sedadla průvodce (průvodců) a případného druhého řidiče se nezapočítávají. Lze je doporučeně:

- zvětšit, jde-li o autokar s vyvýšenou podlahou (s kabinou řidiče níže), který má větší celkovou užitnou délku než standardní autokar 12 m (2 další řady sedadel na „plné straně“) nebo jde-li o autokar s délkou větší než 12 m

- snížit, jde-li o autokar s délkou menší než 12 m

V každém případě musí být minimální vzdálenost mezi sedadly vyplývající ze základní normy pro standardní autokar s délkou 12 m vždy stejná, a to i na té straně, kde se nachází případné vybavení (bar, lednička, ohřívač vody, WC, šatna, lehátko) nebo schodiště.

7. Pokud to dovolují zákonné předpisy dané země.

8. Fakultativní vybavení, které lze označit odpovídajícím symbolem a jehož absence není na překážku zařazení do uvažované kategorie