

Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury

ZKUŠENOSTI A MOTIVACE S VYUŽITÍM ALTERNATIVNÍCH DOPRAVNÍCH
PROSTŘEDKŮ V RÁMCI SDÍLENÉ EKONOMIKY V CESTOVNÍM RUCHU
U STUDENTŮ UNIVERZITY PALACKÉHO V OLOMOUCI

Diplomová práce

Autor: Bc. Veronika Šplíchalová, Tělesná výchova a sport, Rekreatologie

Vedoucí práce: Ing. Halina Kotíková, Ph.D.

Olomouc 2024

Bibliografická identifikace

Jméno a příjmení autora: Bc. Veronika Šplíchalová

Název diplomové práce: Zkušenosti a motivace s využitím alternativních dopravních prostředků v rámci sdílené ekonomiky v cestovním ruchu u studentů Univerzity Palackého v Olomouci

Pracoviště: Katedra Rekreologie

Vedoucí diplomové práce: Ing. Halina Kotíková, Ph.D.

Rok obhajoby diplomové práce: 2024

Abstrakt: Diplomová práce se zabývá problematikou v oblasti cestovního ruchu, sdílené ekonomiky a alternativních dopravních služeb. Hlavním cílem je objasnit zkušenosti a důvody motivace pro využívání alternativních dopravních služeb sdílené ekonomiky v cestovním ruchu u studentů Univerzity Palackého v Olomouci jako jsou například sdílená kola, carsharing, sdílená elektrokola a další. Získání výsledků proběhlo prostřednictvím anketního šetření, které bylo distribuováno metodou CAWI. Výsledky ukazují, že u studentů jsou v cestovním ruchu nejvíce vyhledávaným alternativním dopravním prostředkem sdílená kola a carsharing, přičemž účelem je především prohlídka okolí nebo doprava z/na letiště. Další výsledky zobrazují snadné vypůjčení, nízkou cenu a ušetření času jako hlavní důvody pro využívání alternativní dopravy v cestovním ruchu. Mezi bariéry k využívání respondenti uvedli strach sdělovat platební údaje a nedostatečnou dostupnost.

Klíčová slova: dopravní prostředky, dopravní služby, cestovní ruch, sdílená ekonomika, alternativní dopravní prostředky, sdílená doprava

Souhlasím s půjčováním diplomové práce v rámci knihovních služeb.

Bibliographical identification

Author's first name and surname: Bc. Veronika Šplíchalová

Title of master thesis: Experience and motivation with the use of alternative means of transport of the shared economy in tourism by students of the Palacký University Olomouc

Department: Recreation and Leisure Studies

Supervisor: Ing. Halina Kotíková, Ph.D.

The year of presentation: 2024

Abstract: Master's thesis deals with issues in the field of tourism, shared economy and alternative transport services. The main goal is to clarify the experiences and motivation reasons for using alternative transport services of the shared economy in tourism among students of the Palacký University in Olomouc, such as shared bikes, carsharing, shared e-bikes and others. The results were obtained through a survey, which was distributed using the CAWI method. The results show that shared bikes and carsharing are the most sought-after alternative means of transport among students in the tourism industry, while the purpose is primarily to explore the surroundings or transport from/to the airport. Other results show easy rental, low price and time saving as the main reasons for using alternative transport in tourism. Among the barriers to use, respondents cited fear of sharing payment information and lack of availability.

Keywords: means of transport, transport services, tourism, shared economy, alternative means of transport, shared transport

I agree the thesis paper to be lent within the library service.

Poděkování

Z celého srdce bych ráda poděkovala Mgr. Halině Kotíkové, Ph.D. za skvělé vedení, cenné rady a ochotu v průběhu psaní diplomové práce.

Prohlášení

Prohlašuji, že diplomovou práci jsem vypracovala samostatně pod vedením Mgr. Haliny Kotíkové, Ph.D. a jsou zde uvedeny všechny použité literární a odborné zdroje za dodržení zásad vědecké etiky.

V České Třebové dne 29. 4. 2024

.....

Bc. Veronika Šplíchalová

Obsah

1	ÚVOD	9
2	PŘEHLED POZNATKŮ	10
2.1	Cestovní ruch	10
2.1.1	Klasifikace cestovního ruchu	12
2.1.2	Masový cestovní ruch	14
2.1.3	Alternativní cestovní ruch	14
2.1.4	Služby v cestovním ruchu	15
2.1.5	Dopravní služby	16
2.2	Sdílená ekonomika	18
2.2.1	Pozitivní a negativní dopady sdílené ekonomiky dopravních služeb ...	19
2.3	Alternativní dopravní prostředky	20
2.4	Platformy sdílené dopravy	21
2.4.1	Carsharing	21
2.4.2	P2P Carsharing	24
2.4.3	Bikesharing	24
2.5	Elektromobilita	26
2.5.1	Elektrokola	26
2.5.2	Elektromotorky – Skútry	27
2.5.3	Elektrokoloběžky	28
2.6	Mikromobilita v ČR	29
2.7	Sdílené platformy v zahraničí	30
2.8	Mobilní aplikace v cestovním ruchu	30
3.	Cíle	32
4.	Metodika	33
4.1.	Design výzkumu	33

4.2. Výzkumný soubor	33
4.3. Metody sběru a zpracování dat	34
4.4. Statistické vyhodnocení dat	35
5. Výsledky	36
6. Diskuze.....	58
ZÁVĚRY	61
SOUHRN	63
SUMMARY	64
REFERENČNÍ SEZNAM.....	65
PŘÍLOHY.....	71
SEZNAM TABULEK	72
SEZNAM OBRÁZKŮ.....	73

1 ÚVOD

Stále častějším trendem ve využívání dopravy jsou alternativní dopravní prostředky, a proto mé kroky vedou k tomuto tématu. Já osobně jsem velmi častým uživatelem této sdílené varianty dopravy, a to nejen v ČR, ale i v zahraničí. V dnešní moderní době se z mého hlediska stává rostoucím fenoménem.

Právě v dnešní době mají zmíněné pokročilé technologie za důsledek podporu sdílené ekonomiky, a stále rostoucí trend má za důsledek proměnu podniků, které se usilují o rozvoj. Avšak je zapotřebí se do sdílené ekonomiky aktivně zapojit a následně vytěžit nějaké výhody pro rozvoj (Dabbous & Tarhini, 2019).

Nárůst, který sdílená ekonomika dosahuje, výrazně ovlivňuje sektor hospodářství, socioekonomické prostředí ale i například ekologii. Dochází ke zvyšování nabídky a poptávky, které má za důsledek zvýšení počtu obyvatel ve velkých městech. Vznikají proto koncepty chytrých měst (smart cities), které v budoucnosti poslouží pro lepší a efektivnější organizaci veřejných služeb a přizpůsobí se uživatelům a jejich potřebám (ECURATIV, 2018).

Spojením problematiky městské dopravy a alternativní dopravy úzce souvisí s výzkumem ohledně sdílené dopravy. Sdílená vozidla disponují rozdělením na skupinu jízda-sourcing a vehicle-sourcing. Tyto dvě základní skupiny jsou dále rozděleny na sdílení aut, sdílení kol a sdílení skútru. Pro využití služeb alternativní městské dopravy je zapotřebí, aby uživatel disponoval příslušnou mobilní aplikací či webovou stránkou. Lze předpokládat určité dovednosti při využívání těchto moderních technologií, a tak se očekává větší využití u mladší generace (Szymańska, 2020).

Dano et al. (2021) ve svém článku uvádí, že „Elektromobilita je v poslední době vnímána jako klíčová novinka v dopravě ve smyslu alternativního pohonu dopravních prostředků“.

Avšak v průběhu COVID pandemie se v České republice snížil počet uživatelů, kteří využívali alternativní taxislužby. V reakci na toto se ovšem rapidně zvýšil zájem řidičů o přivýdělek. V návaznosti na dostatek zaměstnanců, nedošlo u společnosti Bolt, Uber, Liftago ke zdražování cen jízd. Naopak s přibývajícím rozvolněním COVID opatření se zájem o služby zvýšil (E15, 2021).

2 PŘEHLED POZNATKŮ

2.1 Cestovní ruch

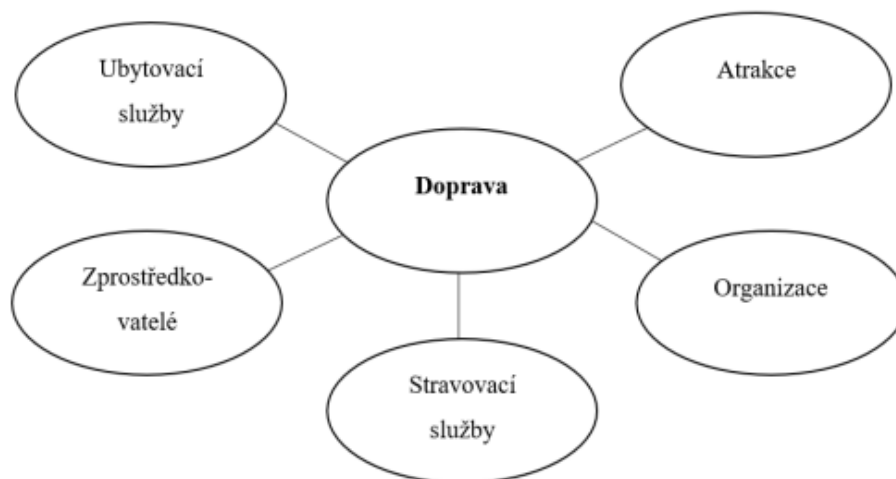
Kotíková (2013) uvádí, že o cestovním ruchu lze mluvit za předpokladu, že se stává masovým jevem, který se pojí s poskytováním služeb jako je ubytování, stravování, doprava a další. Avšak dle Palátkové (2011) lze považovat turismus (cestovní ruch) za vycestování osob mimo své aktuální bydliště na kratší dobu, než je stanoveno a hlavním účelem je poznávání nikoli výdělečná činnost. Ovšem cestovní ruch lze definovat obecně taky jako trávení volného času, poznávání a rekreaci (Schwartzhoffová, 2013).

Obdobně definuje cestovní ruch Zelenka & Pásková (2012) jako: komplexní společenský jev, zahrnující aktivity osob cestujících mimo jejich obvyklé prostředí nebo pobývajících na těchto místech ne déle než jeden rok za účelem zábavy, rekreace, vzdělání, pracovní či jiným účelem, i aktivity subjektů poskytující služby a produkty těmto cestujícím osobám, tedy i provozování zařízení se službami pro tyto cestující osoby včetně souhrnu aktivit osob, které tyto služby nabízejí a zajišťují, aktivit spojených s využíváním, rozvojem a ochranou zdrojů pro cestovní ruch, souhrn politických a veřejně správních aktivit a rekreace místní komunity a ekosystémů na uvedené aktivity. (p. 83)

Weaver & Lawton (2014) definují cestovní ruch jako komplexní síť vztahů a aktivit mezi turisty, poskytovateli služeb, vládními destinacemi, místními komunitami a životním prostředím, které se podílejí na cestovním ruchu. Zatímco Zelenka a Pásková (2012) rozšiřují definici cestovního ruchu tím, že se zaměřují na aktivity subjektů, kteří poskytují služby cestujícím, včetně provozování zařízení s těmito službami, a zahrnují také činnosti spojené s využíváním, rozvojem a ochranou zdrojů pro cestovní ruch, spolu s politickými a veřejně správními aktivitami.

„Poskytovateli služeb v cestovním ruchu jsou např. hotelová zařízení, restaurace, letecké společnosti, půjčovny dopravních prostředků, obchody, kulturní a zábavní podniky nebo rekreační zařízení. Tedy takové podniky, které se setkávají s návštěvníkem (turistou, cestovatelem) „tváří v tvář“. (Schwartzhoffová, 2013, p. 7)

Ve své knize definuje Ryglová (2009) „cestovní ruch by měl být chápán jako průmysl poskytující veškeré služby spojené s cestováním a turistikou“ (p. 10). Přehledné rozdělení zobrazuje Obrázek 1.



Obrázek 1 Hlavní sektory průmyslu cestovního ruchu (Ryglová, 2009, p. 10)

Avšak cestovní ruch lze definovat vícero způsoby, je tedy důležité, z jakého hlediska či strany na něho nahlížíme. Odlišný pohled mají cestovní kanceláře, hotely, města nebo obce. Záleží tedy na úhlu vědní disciplíny. (Ryglová, 2009). Goeldner, Ritchie (2014) berou tak, že na cestovní ruch lze nahlížet z mnoha pohledů a záležití, jak jsou jimi ovlivněny. Odlišný pohled mají samotní turisté, kteří vyhledávají místa a destinace pro návštěvu, obyčejnou návštěvu přátel a rodin či klasické navštěvování památek nebo naopak firmy nabízející těmto turistům své služby a zboží. Firmy poskytují určitou nabídkou služeb a zboží za vidinou výdělků a profitu z cestovního ruchu. Dalším pohledem je hostitelská komunita, kde místní obyvatelstvo nahlíží na cestovní ruch z pohledu ovlivňující jejich kulturu a zaměstnanost.

Ryglová (2009) vyznačuje hlavní složitost cestovního ruchu nerozdělitelným spojením subjektu s objektem. Kdy v první řadě vstupuje subjekt jakožto účastník cestovního ruchu, organizace či pracovník cestovního ruchu do spojení s objektem. V objektu dochází k uspokojení potřeb. Mezi objekty cestovního ruchu řadíme například rekreační prostor a mimo jiné i služby nebo zboží. Hesková a kol. (2011) definuje objekt cestovního ruchu jako místo, které účastník cestovního ruchu zvolí jako cíl pobytu. Může se jednat již o zmíněnou přírodu, kulturu, ale v první řadě jde o to, že se objekt cestovního ruchu stává nositelem nabídky.

Shrnující charakteristika cestovního ruchu specifikuje doplňujícími rysy cestovního ruchu Beránek (2013):

- Dočasný odjezd z trvalého místa bydliště (jiná země, práce)
- Krátké intervaly k přemístění účastníků cestovního ruchu

- Hlavními cíli zábava, rekreace, a poznání
- Cesta není za účelem výdělečné činnosti
- Utváření mezilidských vztahů

2.1.1 Klasifikace cestovního ruchu

V odborné literatuře pojem klasifikace cestovního ruchu představují autorky Kotíková a Schwarzhoffová (2017) jako snahu o co nejlepší a nejpřesnější rozdělení cestovního ruchu dle určitých znaků. Často se setkáváme s označením typologie cestovního ruchu, který lze použít ve stejném formátu, ale spíše ho pojíme ve vztahu k účastníkům cestovního ruchu. Kotíková (2013) klasifikaci cestovního ruchu pojednává z pohledu, že rozdělení cestovního ruchu na druhy a formy můžeme vidět pouze v české a slovenské literatuře. Přičemž do druhů cestovního ruchu vymezujeme členění dle motivu účasti (rekreační, sportovní cestovní ruch a další). Namísto u forem se jedná o vymezení podmínek, kde se cestovní ruch uskutečňuje (krátkodobý cestovní ruch a další).

V české odborné literatuře disponujeme tedy druhy v cestovním ruchu jako jsou rekreační, kulturně poznávací, sportovní cestovní ruch, dobrodružný, náboženský, a lázeňský cestovní ruch. V rekreačním cestovním ruchu se jedná o celkovou rekreaci a regeneraci v oblasti přírody jako jsou například lesy, hory či voda. V České republice se setkáváme s určitým rekreačním cestovním ruchem pojmenovaném chataření. ((Ryglová, Burian a Vajčnerová, 2011). Kulturně poznávací cestovní ruch má za cíl poznávání kulturních památek, historických tradic, zvyků a spojen s poznáváním vlastního nebo cizího národa. (Lochmannová, 2015). Součástí sportovního cestovního ruchu není pouze aktivní sportovní činnost, ale zahrnuje i pasivní diváctví na sportovních akcích (Foret, Turčíková, 2005). Dobrodružný cestovní ruch zahrnuje aktivní účast na dobrodružných aktivitách, které jsou spojeny ve většině případech se sportovním typem aktivity jako například vysokohorská turistika, bungee-jumping, rafting a další. Lze použít termín adrenalinová dovolená nebo známější adventure tourism, který můžeme vidět spíše jako označení v zahraničních publikacích (Lochmannová, 2015). Náboženský cestovní ruch obsahuje návštěvu poutního místa, posvátných míst jako jsou Lurdy, Fatima či samotná účast na církevním obřadu (Foret, Turčíková, 2005). Lázeňský cestovní ruch nebo také léčebný cestovní ruch se vyznačuje k léčbě, prevenci a relaxaci (Ryglová et al. 2011). Za pomoci přírodních léčivých zdrojů dokáže napomoci k obnově fyzických a duševních sil osobám, které to potřebují a vyhledávají (Ryglová, 2009)

Samotný výčet rozšiřující jednotlivé druhy cestovního ruchu zmiňuje Foret, M., & Turčínková, (2005) mezi dalšími:

- Profesní
- Politický
- venkovský cestovní ruch
- vzdělávací
- nákupní
- dobrodružný

Ryglová (2009) rozděluje formy cestovního ruchu na dvě části – základní cestovní ruch a specifický cestovní ruch. Pod pojmem základní cestovní ruch si můžeme představit určité potřeby, které odpovídají účastníkům cestovního ruchu. Naopak specifický cestovní ruch se specializuje na specifické požadavky trhu. Mezi ně spadá například mládežnický, městský, venkovský, gastronomický nebo cestovní ruch zdravotně postižených. (Lochmannová, 2015).

V posledních letech se v české a slovenské odborné literatuře upouští od členění druhů a forem cestovního ruchu a stále častěji se používá již zmíněný pojem klasifikace cestovního ruchu. Základní klasifikaci definuje i Světová organizace cestovního ruchu UNWTO, a to na Obrázku 2, kde jako hlavní faktor se považuje geografické členění cestovního ruchu (Kotíková, 2013). Rozšiřující klasifikaci obsahuje členění podle motivu účasti na cestovním ruchu (obchodní cesty, návštěva rodiny a přátel apod.), podle počtu účastníků (skupinový, individuální), podle délky trvání (jednodenní, delší cesty), podle věku účastníků, způsobu financování (volný, vázaný), ročního období (sezónní, mimo sezónní, celoroční), nebo podle způsobu zajištění služeb (organizovaný a neorganizovaný cestovní ruch) (Kotíková, Schwartzhoffová, 2017).



Obrázek 2 Členění cestovního ruchu (Kotíková 2013, p. 21 podle Zelenky, Páskové 2012)

2.1.2 Masový cestovní ruch

Zelenka a Pásková (2012) definují masový cestovní ruch jako jev, kdy velké skupiny návštěvníků využívají společné ubytovací, stravovací a dopravní služby. Proto můžeme nazvat masový cestovní ruch jako hromadný cestovní ruch. Obzvláště to je opakem pro alternativní cestovní ruch a vyznačuje se také v ekonomickém, marketingovém a prožitkovém aspektu. Z ekonomického pohledu dochází k minimalizování nákladů na hromadnou dopravu. Na druhou stranu z marketingového a prožitkového pohledu, lze mluvit o rozsáhlém zájmu o určitá místa či zážitky a o konzumaci již předem připravených a do detailu promyšlených zážitkových aktivit. (Pásková, & Zelenka, 2002).

2.1.3 Alternativní cestovní ruch

Pojem alternativní cestovní ruch je termín používaný pro formy cestovního ruchu, které se odlišují od masového turismu. Často se jedná o cestování v menších skupinkách, které respektuje životní styl, potřeby a zvyklosti místních komunit a jejich životního prostředí. Alternativní cestovní ruch zahrnuje ekologický agroturismus, měkký turismus, odpovědný turismus, udržitelný turismus, pravý ekoturismus a geoturismus (Zelenka, Pásková 2012). Kotíková a Schwartzhoffová (2017) uvádí pojem alternativní cestovní ruch jako pojem, který obnáší širokou oblast aktivit. Udržitelný rozvoj odpovídá současným potřebám, aniž by ohrožoval schopnost budoucích generací dosáhnout stejných cílů. Jde o to, aby se životní prostředí nepoškodilo a zároveň aby si lidé užívali lepšího života. Když je něco udržitelné, může se s tím pokračovat do budoucna.

Alternativní formy cestovního ruchu se odlišují od masového turismu tím, že se zaměřují na základní motiv cestování – poznávání. Tyto formy cestování kladou na důraz na udržitelnost a autentičnost zážitků, což je vidět v Tabulce 1, který ukazuje rozdíl mezi masovým a alternativním cestovním ruchem (Kotíková, Schwarzthoffová, 2017).

Tabulka 1 Rozdíly mezi masovým a šetrným/udržitelným cestovním ruchem (Kotíková, Schwarzthoffová, 2017, p. 70)

Masový cestovní ruch	Šetrný/udržitelný cestovní ruch
Destinace	Destinace
Zahraniční investice	Domácí, místní investice
Zahraniční management	Domácí, místní management
Velkokapacitní objekty	Malá ubytovací zařízení
Velká koncentrace na jednom místě	Rozptýlení v krajině
Návštěvníci	Návštěvníci
Minimální příprava, minimální vyhledávání informací o cílové destinaci	Důkladná příprava, podrobné informace o cílové destinaci
„Málo času“	„Hodně času“
Pevný program	Spontánní aktivity
Pohodlný, pasivní	Náročný, aktivní
Importovaný životní styl	„Místní“ životní styl

2.1.4 Služby v cestovním ruchu

Střediska cestovního ruchu nabízejí své produkty a služby v konkurenčním prostředí na trhu služeb cestovního ruchu (ubytování, stravování, doplňkové služby). Trh cestovního ruchu je součástí trhu zboží a služeb. Setkává se na něm nabídka a poptávka. Přitom nositelem nabídky služeb jsou střediska cestovního ruchu a nositelem poptávky po službách jsou návštěvníci v cestovním ruchu (zákazníci/hosté) (Linderová, 2013, p. 61).

A proto můžeme o službách cestovního ruchu mluvit jako o klíčové součásti cestovního ruchu, kterou lze chápat jako různorodou paletu užitečných služeb. Služby mají za cíl uspokojit potřeby účastníků cestovního ruchu, zahrnující od ubytování až po stravování a zprostředkování dalších aktivit (Schwarzthoffová, E.,2013). Mimo jiné lze v cestovním ruchu tyto služby rozdělit na služby cestovního ruchu a ostatní služby. Kdy pod pojmem služby v cestovním ruchu si představujeme uspokojení potřeb účastníků cestovního ruchu. Zatímco ostatní služby zahrnují služby určené místnímu obyvatelstvu, přičemž část z nich je dostupná i účastníkům cestovního ruchu (Hesková a kol.,2011).

Zelenka a Pásková (2012) ve svém slovníku vymezují služby cestovního ruchu jako produkty/služby poskytované účastníkům cestovního ruchu. Mezi ně zahrnuje

ubytovací, stravovací, dopravní služby. Stejně jako informační, zprostředkovatelské, sportovně-rekreační, anebo například lázeňské služby, kulturní či směnárenské služby.

Poskytovatelé služeb se setkávají s klienty, kteří mají různorodé potřeby a preference, jež se často upřesňují během jejich vzájemného kontaktu. Jedna a ta samá služba může být poskytována různými způsoby, což je ovlivněno klienty, aktuálními okolnostmi, využívanými technologiemi a dalšími faktory, které jsou v cestovním ruchu běžné. Zvláště technologie a moderní technika hrají velikou roli při využívání služeb cestovního ruchu. Moderní technologie za poslední dobu výrazně nabraly na vzestupu, díky tomu mohou lidé cestovat s větší svobodou (Kotíková, & Schwartzhoffová, (2017).

Cestovní ruch nabízí mnoho služeb různých podob. Některé jsou vyjmenovány i v knize Foret a Turčíková (2005):

- Ubytovací služby
- Stravovací služby a prodej nápojů
- Služby osobní dopravy (podle druhů dopravy, včetně lanovek a vleků)
- Pomocné služby v osobní přepravě (nádraží, letiště, parkoviště)
- Pronájem osobních dopravních prostředků
- Informační, cestovní a průvodcovské kanceláře
- Kulturní služby (muzea, galerie, zoologické a botanické zahrady)
- Rekreační a zábavní služby (sportovní areály, zábavní parky)
- Různé služby pro turisty (směnárny, prodej jízdenek a pojištění) (p. 15)

2.1.5 Dopravní služby

Služby v cestovním ruchu samozřejmě zahrnují i dopravní služby. Těmi rozumíme prostředky, které zajišťují jak přepravu osob, tak i jejich zavazadel. Mimo jiné zahrnují informace o dopravních spojení, rezervaci dopravních prostředků a další (Ryglová a kol., 2011). Vše, co se týká dopravy a dopravních služeb můžeme dělit dle různých hledisek. Zaprvé se zvolením dopravního prostředku, který zahrnuje pozemní dopravu (železniční, silniční), leteckou a vodní dopravu a ostatní. Dále lze dopravu rozdělovat z geografického hlediska na vnitrostátní a mezinárodní. Posledním hlediskem lze uvést rozlišení dle pravidelnosti rozdělit na pravidelnou a nepravidelnou dopravu (Ryglová a kol., 2011). Schwartzhoffová (2013) rozšiřuje hlediska o formy dopravních služeb (účelová a rekreační), z hlediska placení (dopravní služby placené a neplacené) a z pohledu jako dochází k přepravě subjektu (osobní doprava a nákladní doprava. Mimo

jiné obohacuje druhy dopravy o alternativní dopravní služby, pod kterými si představuje cyklistickou, městskou, pěší dopravu anebo například lanovky či pohyblivé chodníky.

Mimo jiné v cestovním ruchu hraje velikou roli kvalitní dopravní dostupnost a obzvláště dopravní infrastruktura, která příznivě přispívá k rozvoji. Jak bylo již zmíněno dopravní služby tedy napomáhají k přepravě z počátečního místa do cílového bodu určení a v praxi to obvykle znamená kombinace různých druhů dopravy. Například spojení silniční dopravy (jízda automobilem) a letecké dopravy (Beránek, 2013).

2.2 Sdílená ekonomika

Mnohé země vzrůstají na popularitě v odvětví sdílené ekonomiky, jejíž model se stává více žádaným, i když se koncept ekonomiky sdílení objevuje již dlouhou dobu v lidských životech. Obecná definice stanovuje, že tato ekonomika se definuje jako model, kdy jednotlivci nebo organizace sdílejí svůj majetek nebo poskytují službu za určitý finanční obnos. Jedním ze základních služeb je sdílená přeprava osob, zboží a služeb (Juračka, Valašková, & Jánošková, (2023). I autorka článku Pawłowska, (2019) uvádí, že obor sdílená ekonomika nabírá na svém vzestupném rozvoji, který pozorujeme již několik let. Pro lepší představu sdílené ekonomiky hovoří autor Lane (2015), který jednoduše vysvětluje podobu sdílené ekonomiky, jako vlastníci, Jedná se o jednoduchý model, kdy lidé, kteří disponují nějakým nevyužívaným aktivem (např. byt, auto) zprostředkují tuto službu lidem, kteří o ni mají zájem. Samotná výpůjčka se odehrává prostřednictvím internetových služeb a zákazníci využívají tyto služby od tzv. „amatérů“, namísto koupi vlastního majetku. Z tohoto důvodů, jde o uspokojení jak u vlastníka služby, tak jeho uživatele. Vlastník umožňuje využít nevyužitý prostor, produkt nebo čas a na druhou stranu uživatel usiluje o krátkodobý pronájem služby či majetku. To vše se odehrává za pomoci digitální platformy namísto tradičních obchodních kanálů (Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády ČR, 2017). Přesněji za rozmachem oblasti sdílené ekonomiky se považují moderní aplikace pro smartphony, které jejich využívání zásadně přispělo k rozvoji a popularitě (Krupa, 2019).

Sdílenou ekonomiku také definuje Daglis, T. (2022) jako ekonomiku takového typu, ve které je hlavní charakteristikou sdílení mezi své vrstevníky. Můžeme to považovat mimo jiné tak, že vrstevníci sdílejí své zbývající zdroje a poskytují je ostatním. Tento přístup vede ke snížení vlastních zdrojů a nadměrné průmyslové výroby, která má pozitivní dopady na environmentální prostředí.

Sdílená ekonomika ovlivňuje tedy i socioekonomické prostředí. Dochází k udržitelnější spotřebě a již zmíněné snížení jednorázové produkce. Hlavním pozitivním dopadem sdílené ekonomiky je znovu využití aktiv jako je vozidlo, chata, byt. V rámci sdílené ekonomiky dostanou tyto aktiva druhou šanci a dostanou aspoň hodnotu, kterou by jinak neměly a poslouží uživatelům, kteří si chtějí například vypůjčit danou službu na krátkou dobu (Daglis, T., 2022).

Maci et. al (2021) krátce zmiňují konkrétní služby ve sdílené ekonomice, a to prostřednictvím světových zástupců, ale i zástupců z řad České republiky v Tabulce 3.

Oblasti SE	Reprezentace ve světě	Reprezentace v ČR
Doprava	Uber	Uber, Lime, Rekola
Ubytování	Airbnb, PivotDesk	Airbnb, Moje chaty, InnoCrystal, WorkLounge
Finanční sféra	Kickstarter	Hithit, Darujme.cz, Fundlift, Zonky
Cloud služby	Dropbox	Dropbox, Algo Cloud
Sdílené věci	Library of Things	Půjčím. To, Nevyhazujto. cz
Práce	TaskRabbit	Hlidacky.cz
Vzdělání	Linked In Learning, Coursera, EdX	Seduo
Média	Youtube, Netflix	Youtube, Netflix

Tabulka 2 Oblasti SE a jejich zástupci ve světě a ČR (Maci et al., 2021, p. 6)

Jednou z hlavních oblastí sdílené ekonomiky, zažívající v posledních letech prudký rozvoj, je i oblast dopravy. K tomuto rozvoji dochází v přímé návaznosti na nárůst obliby užívání programů pro smartphony, prostřednictvím kterých může cestující, poptávající provedení jeho přepravy, navázat kontakt s řidičem, jenž je ochoten tuto přepravu za určitých podmínek provést. (Krupa, 2019, p. 9)

2.2.1 Pozitivní a negativní dopady sdílené ekonomiky dopravních služeb

V dnešní moderní době jsme velmi ovlivněni moderními technologiemi a jsme zvyklí na určitý standart v podobně přístupu ke zboží a službám, než je vlastnit. Mezi pozitivní dopady sdílené ekonomiky řadíme dostupnost služeb, vybrat si náhradní dopravní prostředek, ekologický aspekt, anebo třeba samotné pohodlí dopravy. Mimo jiné lze jako pozitivní dopady uvést obyčejnou chuť se pohybovat a zábavu. Na druhou stranu mluvíme i o negativních dopadech, které mají vliv na motivaci při využívání alternativních dopravních prostředků. Těmi jsou například chybějící znalost sdílené ekonomiky, což vede k nevyužívání, omezená dostupnost mimo velká města či negativní postoj (Krawiec, & Gwiaździński, 2023).

2.3 Alternativní dopravní prostředky

Základní podstatou dopravy můžeme chápat zásadní podmínku k realizaci aktivit v cestovním ruchu. Pod pojmem dopravní služby zahrnujeme veškeré aktivity, které souvisejí s přepravou cestujících a jejich zavazadel, včetně poskytování informací o dopravních spojeních, rezervacích míst a další (Lochmannová, 2015).

Podle Pawłowske (2019) alternativní dopravní prostředky postupují významně do popředí zájmu po celém světě a získávají na popularitě ve všech městech, kde tyto inovativní dopravní prostředky najdeme a můžeme použít k pohybu. Na pojem alternativní doprava naráží i Kotíková a Schwartzhofová (2017), které řadí do alternativní dopravy pohyblivé chodníky, výtahy a eskalátory. Mezi další součásti spadají tzv. osobní horské dopravní zařízení, které zahrnují prostředky pro přepravu cestujících, zavazadel a zásobování horských oblastí. Klíčový význam pro pohyb v rámci dané destinace plní funkci hlavně cyklo doprava a městská hromadná doprava. V rámci moderních měst tedy dochází k rozvoji udržitelné dopravy za určitého předpokladu, že investice putují do moderních technologií. A tak vzrůstající moderní řešení zlepšuje pohyblivost obyvatel, snižuje znečištění ovzduší a v neposlední řadě dochází k redukci spotřeby energie. Z tohoto důvodu se následně bere velký ohled na platformy udržitelného rozvoje dopravy v moderních městech. Součástí, je i chytrá mobilita, představující klíčovou strategii a úlohu rozvoje. Jedním z řešení je například carsharing (Wiktorowska-Jasik, 2023). A proto sdílenou mobilitou rozumíme takový model dopravy, který využívá moderní digitální technologie. Právě za pomoci moderních technologií umožňuje lidem přistupovat k dopravě jako ke službě. Takovýto přístup usiluje o snížení potřeby vlastnit svůj dopravní prostředek a zároveň podporuje zvýšení efektivity k využívání (Hartmannová, Schlossarek, Kročil, & Šucha, 2022).

V následující kapitole platformy sdílené ekonomiky naleznete přehledný výčet alternativních dopravních prostředků. Podrobněji přiblížím i pojmy carharing, Bikesharing, elektromobilita a v poslední řadě se budu věnovat obecně mikromobilitě v České republice.

2.4 Platformy sdílené dopravy

Vztah mezi sdílenou ekonomikou a sdílenou dopravou zajišťují určitou spolupráci, spojující problematiku městské dopravy a alternativní dopravy. V důsledku rozdělujeme formy alternativní dopravy na jízda – sourcing a vehicle – sourcing. Vehicle sourcing se člení na sdílená auta, sdílené skútry a sdílená kola. Používání sdílených prostředků zajišťují moderní aplikace nebo přístup k webovým stránkám, které využívají převážně mladiství. Alternativní doprava pro ně zvyšuje určitou atraktivitu dopravy, nezávislost, levnou a rychlou přepravu. I za předpokladu, že musí disponovat dovednostmi při využívání mobilních aplikací a webových stránek (Szymańska, 2020).

2.4.1 Carsharing

Pod pojmem carsharing rozumíme přístup uživatelů ke krátkodobé výpůjčce automobilů od společností nabízející tyto alternativní služby. Hlavním důvodem carsharingu na trhu služeb je omezení vlastnictví automobilů, snížení emisí a rozvoje alternativních dopravních služeb (Meelen, & Münzel, 2023).

Bolt

Společnost BOLT založenou roku 2013 Markusem Villigem, disponuje univerzální mobilní aplikací, pro všechny nabízené služby od sdílení automobilů či dovozkovou službu. Jediná mobilní aplikace se zřetelně rozeznatelným logem (Obrázek 3), dokáže poskytnout uživatelům dostupnost a pohodlnost ve více jak 45 zemích po Evropě. A to bezkontaktně objednat a zaplatit online v aplikaci. V této variantě se jedná o sdílenou jízdu nebo carsharing (Bolt Technology OÜ, 2024).



Obrázek 3 Logo Bolt (<https://bolt.eu/cs-cz>, 2024)

Jednoduše v aplikaci objednáte svůj odvoz na adresu, na které se právě nacházíte. Benefitem této služby je pevně daná částka, kterou za službu zaplatíte při objednávání. Řidič vás dopraví na místo předem vámi určené, a to flexibilně a bezpečně. V zahraničí funguje služba carsharingu, takového typu, že si auto vypůjčíte a řídíte osobně. Tedy

zapůjčení probíhá obdobně, jako u sdílených kol či elektrokol. Stačí v aplikaci nahrát řidičský průkaz a vydat se na cestu. Odemykání aut probíhá taktéž přes mobilní aplikaci a klíčky od vozu naleznete uvnitř automobilu. Cenově dostupná varianta carsharingu se stává populárnější z důvodu své jednoduchosti a rychlosti a dostupnost aut je pestrá až po elektrické automobily (Bolt Technology OÜ, 2024).

Uber

Druhou společností poskytující alternativní dopravní služby prostřednictvím mobilní aplikace je Uber, založena Travisem Kalacknickem v San Francisku roku 2009. Znamé logo (Obrázek 4), které lze vidět na sdílených dopravních službách. Nabídka společnosti je velmi rozšířená od sdílení aut až po rozvážku jídla. Co se týká sdílených aut provozuje společnost dvě varianty, které lze využít. První je klasická objednávka svezení jen pro sebe. Druhou službou je UberX Share, kdy sdílíte svou jízdu s dalším spolucestujícím. Obě jízdy lze objednat prostřednictvím již zmiňované mobilní aplikace. Uber disponuje především alternativní dopravou na letiště, a je k dispozici ve více jak 10 000 měst po celém světě. Tento model má za úkol snížit dopravní zácpy a náklady na dopravu, kdy v aplikaci přesně vidíte kolik vás cesta bude stát i za jaký čas se na cílové místo dostanete (Uber Technologies Inc., 2024).



Obrázek 4 Logo Uber (<https://www.uber.com/cz/cs/>, 2024)

BlaBlaCar

BlaBlaCar není klasickou platformou sdílené dopravy, jak můžeme vidět u ostatních společností. Cílem je zaplnit prázdná místa v automobilech, a proto je dnes společnost BlaBlaCar největší komunitou pro spolujízdu na světě. Na český trh se služba dostala v roce 2016 a přilákala tak spojení cestujících hledající přepravu a řidiče poloprázdných automobilů, kteří jsou ochotni poskytnout své auto pro ostatní a přidat se k nim na jejich cestě. Platforma určitě obsahuje výhody a nevýhody, ale vše je přizpůsobeno pro co největší bezpečnost všech účastníků. Mezi benefity využívání

spolujízdy nalezneme zvýšení obsazenosti auto, to má za důsledek snížení oxidu uhličitého a má tedy pozitivní vliv na životní prostředí. Rovněž se setkávají lidé, generace, které by se nikdy nesetkali. Tímto přichází náhled na propojení společenských vazeb, a kromě toho spojení přes 22 zemí a celkově 90 milionů uživatelů (BlaBlaCar, 2024).

CAR4WAY

CAR4AWAY vlastní silná skupina Louda Holding a od roku 2014 provozuje na českém trhu služby carsharingu, autopůjčovny, operativní leasing a firemní carsharing. Auta si vypůjčíte na krátké projížďky, výlety či na každodenní život a využívání probíhá přes aplikaci, kde se stačí zaregistrovat za pomoci bankovní ID, platného dokladu totožnosti, řidičského průkazu a platební karty. Pokud nemáte zařízenou bankovní identitu, lze zaplatit kauci 10 tisíc korun. Později v aplikaci carsharingu naleznete dostupná auta na mapě, které si snadno vyberete. Na druhou stranu autopůjčovna působí na 6 místech v České republice a snadno si tak lze zapůjčit automobil v Praze, Brně, Českých Budějovicích, Teplicích a Pardubicích (CAR4AWAY a. s., 2024)

Autonapůl

Autonapůl je česká služba na sdílení aut umožňující pronajímat auta na krátké období, jako náhradu za vlastní automobil. Zaregistrovaní uživatelé v mobilní aplikaci si jednoduše vyhledají a zarezervují dostupné auto, které po využití vrátí na příslušné místo. Tento koncept podporuje snížení osobního vlastnictví automobilů a pozitivně přispívá k udržitelnému rozvoji. Rovněž zaplatíte za ujeté kilometry, vše ostatní jako pojištění, palivo, výbava a servis je v ceně. Autonapůl založil v roce 2011 Ondřej Krátký jako společnost s ručením omezeným a již dnes si zapůjčíte auta ve většině měst v České republice jako například v Praze, Brně, ale i v Pardubicích nebo Českých Budějovicích. Samotná nabídka společnosti se rozrostla i o firemní carsharing, který mohou využívat zaměstnanci firem jen když auto doopravdy potřebují. Výhodou takového využívání je, že náklady za carsharing si firma uplatní v nákladech. Další výhody vyplývají ze spolupráce Českých drah a Autonapůl. Při nasbírání bodů za nakoupené vlakové jízdenky Českých drah vyměníte za slevu na služby Autonapůl. Tímto spojením tedy přispívají obě společnosti ke kombinování dopravních prostředků a snadnější dopravě pro všechny uživatele (Autonapůl, 2018).

2.4.2 P2P Carsharing

Pod zkratkou P2P je model půjčování Peer to peer neboli tzv. sdílení aut, dodávek, či kabrioletů od lidí, kteří své vozidla nevyužijí dostatečně. Možnost je tedy zapůjčit si vozidlo k jakékoliv příležitosti. Takovou službu nabízí například služba HoppyGo (BrnoInMotion, 2024).

HoppyGo

HoppyGo je česká firma založena v roce 2017, nabízející tzv. P2P auta, pro lidi, kteří chtějí půjčit vlastní automobil ostatním a najít tak uživatele pro své nevyužívané auto. Nebo pro lidi, kteří si touží půjčit automobil jen dočasně za účelem krátkodobé cesty, či stěhování nábytku. Sdílené automobily služby HoppyGo nalezneme jak v České republice i na Slovensku. Momentálně Služba HoppyGo nabízí přes 300 modelů automobilů. Registrovat se lze přes mobilní aplikaci nebo webovou stránku, kde stačí vyplnit potřebné údaje, počkat na ověření a následně si můžete auto vypůjčit. Logo firmy zobrazuje Obrázek 5 (HoppyGo, 2024).



Obrázek 5 Logo HoppyGo (www.hoppygo.com, 2024)

2.4.3 Bikesharing

Pod pojmem Bikesharingu si můžeme představit jediné, a to stále vzrůstající fenomén alternativní dopravy, který se uchází o nejpulárnější propagaci cyklistiky po celém světě. Fenomén sdílení kol neustále roste a tím vzrůstají i samotné počty firem zabývajících se sdílenými koly. S využíváním sdílených kol se pojí i pozitiva a negativa. Pozitivní stránky využívání sdílených kol nalezneme hned několik. Jedná se například o podporu pohybové aktivity, úspory času na cestě, podporu cyklistiky a v neposlední řadě snížení škodlivých látek v ovzduší. Bohužel v zastoupení uživatelů nejsou dostatečně zastoupeny znevýhodněné skupiny, které například nevlastní chytrý mobilní telefon či nedisponují dostatečnou finanční úsporou (Teixeira, Silva, & Moura e Sá, (2021).

Jak bylo zmíněno, Bikesharing neboli sdílená kola se dostávají více do podvědomí. Ovšem Pawłowska (2019) bere v potaz, že za rozvojem sdílených kol stojí v první řadě technologický pokrok a dále změny chování, které pozorujeme v městské mobilitě.

Nextbike by TIER

Oficiálním vlastníkem Nextbike by TIER je německá firma založena v roce 2001 v Lipsku. Momentálně Nextbike by TIER nabízí integraci alternativní dopravy ve více jak 300 městech ve 20 zemích. V důsledku hojného využívání alternativní dopravy prostředkem Nextbike by TIER a sdílených kol, elektrokol se společnost dostala do popředí světového poskytovatele mikromobility (TIER Mobility SE, 2023).

Nextbike Czech Republic

Nextbike Czech Republic vznikl zakoupením licence Nextbike v roce 2018 dvěma kamarády Lukášem Luňákem a Tomášem Karpovem a později se k nim přidal kamarád Dan Rambousek. V začátcích nabízeli sdílenou mobilitu ve městech, jako skvělou podporu pohybu. V dnešní době se Nextbike Czech Republic nachází na přední příčce českého bikesharingu, kdy na svém kontě má celkem 35 měst, kde můžete nasednout na celkem 7.000 kol a elektrokol. Logo na Obrázku 6 opravdu nelze přehlédnout, a tak kola naleznete ve městech opravdu snadno a přehledně. Zapůjčení kol probíhá prostřednictvím mobilní aplikace nebo zákaznické linky (Nextbike Czech Republic, 2024).



Obrázek 6 Logo Nextbike (www.nextbikeczech.com, 2024)

Společnost Nextbike Czech Republic nabízí mimo jiné výhodné partnerské ceny. Mezi ně spadají studentské slevy na kartu ISIC, jízdy zdarma s kartou Multisport, speciální předplatné pro členy IKEA Family nebo výhodné ceny díky Nadaci Tipsport. Možnost využívat sdílenou dopravu v podobě sdílených kol lze opravdu za každých podmínek. Města disponují variabilními stanicemi se stojany, širokou možností výpůjčních míst, firmy si mohou založit firemní bikesharingový účet a univerzity mohou jednoduše propojit své fakulty, za pomoci šetrné a zdravé dopravy a výhodných slev pro studenty (Nextbike Czech Republic, 2024).

Rekola

Rekola vznikla za společným nápadem Vítka Ježka, který dostal nápad na spojení své nové aplikace s projektem Kola narůžovo. K provozování Bikesharingu ovšem

zabrouzдал sám a začínal tak s repasovanými koly, které upravoval a distribuoval do ulic. V roce 2014 se výpůjčky sdílených kol rozšířili i do města Olomouce a Ostravy. Nyní můžete Rekola používat v Praze, Brně, Prostějově, Českých Budějovicích, ale i v Bratislavě. Zapůjčení růžových kol zprostředkovává již zmíněná mobilní aplikace, ve které jednoduše naskenujete QR kód a vyrazíte na cestu. Vracení kol probíhá do předem určených stanovišť. Kola nelze přehlédnout díky své růžové barvě, kterou disponuje i ve znaku na Obrázku 7 (Rekola, 2024).



Obrázek 7 Logo Rekola (www.rekola.cz, 2024)

V jednotlivých městech se ceny jízdného se mohou lišit. V základu si můžete zaplatit základní jízdu, dále vyzkoušet předplatné na měsíc za žádný poplatek nebo rovnou vybrat předplatné Premium na měsíc. Alternativní způsob je využití dalších benefitů, které Rekola poskytují v rámci určité formy spolupráce. Různé formy benefitů zahrnují určité proplacení jízdného například při vlastnění Multisport karty, lítačky PID (Rekola, 2024).

2.5 Elektromobilita

Aktuálně se v České republice nachází sdílené služby, které potřebují ke svému provozu elektřinu neboli provoz za pomoci elektrického pohonu. Dopravní prostředky vyžadující elektrický pohon (elektromobily, elektrokola, elektroloběžky), lze jednoduše dobít za pomoci veřejných dobíjecích stanic. Veřejné dobíjecí stanice v České republice už zastupují celkového počtu 1 100 veřejných stanic (ČEZ, a. s., 2024).

2.5.1 Elektrokola

Bolt

Sdílené elektrokola rozšiřují nabídku společnosti BOLT, fungující na stejném principu vypůjčení jako ostatní nabízené služby. Vyhovuje disponovat staženou mobilní aplikací, kde snadno naleznete volně dostupná kola, která si lze zapůjčit odemknutím

zámku v aplikaci. Můžete se pohodlně dopravit po rušném městě, zvýšit svoji kondici a myslet tak ekologicky. Dostupná elektrokola v České republice nalezneme celkem v 10 městech včetně Prahy, Brna, Olomouce či Ostravy (Bolt Technology OÜ, 2024).

Nextbike Czech Republic

Sdílená elektrokola nabízí v České republice i společnost Nextbike. Bohužel síť sdílených elektrokol není tak rozšířená jako v zahraničí a nalezneme je pouze v 5 městech. Projet se na elektrokolech můžete pouze v Mladé Boleslavi, Kladně, Berouně, Zlíně a Třebíči. Všechny ceny zůstávají stejné jako při využívání normálních sdílených kol od Nextbiku. Půjčování elektrokol funguje na obdobném procesu jako u normálních kol, prostřednictvím chytrého telefonu a aplikace Nextbike. Když momentálně nevládníte mobilní telefon, i na to společnost Nextbike myslela. Stačí se zaregistrovat na webu a při vypůjčení zavolat na zákaznickou linku, kde Vám kolo pronajmou neboli odemknou. (Nextbike Czech Republic, 2023)

Po každé jízdě je nutné vrátit elektrokolo do oficiální stanice a uzamknout zámek, tím dojde k vrácení vypůjčeného elektrokola. Oficiální stanice naleznete z většiny označené. Přehlednou mapu naleznete v aplikaci nebo na webu (Nextbike Czech Republic, 2023).

2.5.2 Elektromotorky – Skútry

V České republice zatím nejsou sdílené elektroskútry velmi rozšířené. Některé firmy zanikly, některé odkoupily větší a rozšířenější společnosti. V zahraničí svoji působnost rozšiřuje společnost BeRider s celkem 66 tisíc skútrů rozmístěných v 80 % měst po Evropě (BeRider, 2022).

Antees

Sdílené skútry Antees staví svůj princip sdílení na odkoupení bývalé služby BeRider, který v ulicích jezdil pod barvou zelených skútrů. Tyto skútry nabízejí řešení pro městskou mobilitu a usnadňují dopravu v zaplněných ulicích. Cílí převážně na rozvážkové služby, kdy samotné nabíjení skútrů nabízejí veřejné stanice. Mimo jiné si lze pronajmout skútr dlouhodobě. Za skútry lze zaplatit třemi způsoby. Prvním je klasické zaplacení minuté sazby, které činí 8 korun za minutu, druhou variantou jsou předplacené minuty, kdy si předplatíte v mobilní aplikaci tolik minut, kolik potřebujete. Třetí variantou je tzv. permanentka, kdy můžete skútry používat v delším časovém úseku za

výhodné ceny. Existuje tedy i nabídka výhodného pronájmu pro firmy a její zaměstnance (Antees, 2024).

Blinkee. City Czech

Druhou alternativní platformou pro sdílení elektro skútrů Blinkee. City Czech. Pronajímají v Brně skrz mobilní aplikaci ekologicky šetrné, rychlé, dostupné elektro skútry, snadno si je zapůjčíte, vyhnete se zácpám a jednoduše lze vrátit do stanic. Bonusem těchto skútrů jsou helmy dostupné v každém skútru. V zahraničí jsou dostupná například ve Španělsku, Maďarsku, Slovensku nebo Chorvatsku (Blinkee.city, 2024).

2.5.3 Elektrokoloběžky

Lime

Lime disponuje sítí sdílených elektrických vozidel například sdílená elektrokola či sdílené elektrokoloběžky. Lime poskytuje krátkodobý pronájem sdílených dopravních prostředků již ve více jak 200 městech a celkově ve 30 zemích. Snahou je poskytovat možnost eco friendly sdílené dopravy a zamezit tak uhlíkové stopě. Samotné vypůjčení prostředků funguje prostřednictvím mobilní aplikace. Znak společnosti (Obrázek 8) představuje limetku, jako stejnojmenný anglický název Lime (Lime, 2024).



Obrázek 8 Logo Lime (www.li.me.com, 2024)

Nejrozšířenější společnost Lime je od roku 2017 na přední příčce v provozování sdílené mobility na světě. Zakladateli jsou Toby Sun Brand Bao, kteří službu zahájili v San Francisku tedy v USA. Jejimi předními hodnoty je bezpečnost, sdílená mobilita pro každého a inovace do moderní a udržitelné veřejné dopravy. Své služby provozuje ve více než 100 městech po celém světě a napomáhá k odlehčení městské dopravy (Lime, 2024).

Bolt

Druhou společností provozující alternativní dopravní prostředky je BOLT. V tomto případě provozuje elektrokoloběžky, jako pohodlnou variantu přepravy po městech. V České republice momentálně nabízí Bolt elektrokoloběžky celkem 24 měst včetně těch

největších jako je Praha, Brno, Olomouc, Ostrava a Hradec Králové. Prostřednictvím sdílených koloběžek se stávají města dostupnější, vzniká čistší ovzduší, a hlavně jsou méně přetížené (Bolt Technology OÜ, 2024).

Proces půjčení vyžaduje mobilní aplikaci, ve které si uživatel musí vytvořit účet společně se zadáním platební karty do systému. Samotná výpůjčka pak probíhá jednodušeji a stačí vyhledat na mapě dostupné elektrokoloběžky nebo ji lehce najít zaparkovanou na ulici. Elektrokoloběžku si vypůjčíte za pomoci otevření zámku přes mobilní aplikaci a začnete svoji jízdu. Později, když dojde k vrácení elektrokoloběžky stačí vyhledat místo mimo chodník a zaparkovat. Společnost Bolt tedy upozorňuje na své jasně daná pravidla provozu elektrokoloběžek v ulicích. Ty obsahují povinnost dodržovat pravidla silničního provozu, doporučení o užívání vlastní helmy a parkování elektrokoloběžek na místa, kde neblokují chodník a neomezují provoz (Bolt Technology OÜ, 2024).

2.6 Mikromobilita v ČR

V této kapitole se zaměřím na stále populárnější koncept mikromobility, který se rychle dostává do povědomí veřejnosti. I to přesněji popisuje Red Bull (2019), který ve svém článku poukazuje na to, že se hromadná doprava neomezuje pouze na klasickou dopravu jako tramvaje, autobusy a metro. Novější a modernější alternativní způsoby dopravy začínají více pronikat do měst a nacházejí si své místo u uživatelů sdílené dopravy.

Citymove.app ve svém článku uvádí několik výhod a nevýhod v oblasti sdílených vozítek. Citymove blog, a tedy i aplikace vznikla na za pomoci firmy SKODA X, která se podílí na vzniku, a především chodu jak aplikace, tak i blogu a samotné podpoře uživatelů. Aplikace poskytuje mimo jiné platby parkovného, trasy a jízdní řády MHD, polohu sdílených kol, aut i nabíjeních stanic. Jedná se tedy o multifunkční moderní aplikaci, kterou mohou využít všichni (Citymove, 2023).

Nyní se zaměřím přímo na výhody a nevýhody využívání sdílených dopravních prostředků. Mezi výhody můžeme zařadit snížení rizika krádeže vlastních prostředků, rychlejší, variabilnější a pohodlné jednosměrné jízdy, časovou flexibilitu, a v poslední řadě výhoda investice do vlastního dopravního prostředku. Nevýhody spojené s využíváním alternativních dopravních prostředků jsou zejména možnost prodražení,

závislost na počasí a nedisponujete osobním vlastnictvím daného prostředku (CityMove, 2023).

2.7 Sdílené platformy v zahraničí

V předcházejících kapitolách zazněl krátký popis služeb a firem, které působí jak v zahraničí (Bolt, Uber, Nextbike apod.), tak i na poli sdílených služeb v České republice. Tato kapitola se krátce zaměřuje na zahraniční společnosti poskytující sdílenou mobilitu.

Bird

Bird se specializuje na sdílenou mikromobilitu prostřednictvím sdílených elektrokol a elektrokoloběžek. Samotné vypůjčení probíhá přes mobilní aplikaci, ve které si příslušný prostředek vyhledáte a odemknete. Uživatelé se mohou snadněji dopravit po městě a zamezit tak strávení času v zácpě a šetrně přispívat k lepšímu životnímu prostředí. Poté stačí daný prostředek jednoduše zaparkovat na příslušném místě a uzamknout. Momentálně Bird naleznete ve 24 zemí po celém světě, bohužel v České republice zatím nemá svoje zastoupení (Bird Rides, Inc, 2024).

Spin

Obdobně jako Bird se společnost Spin zaměřuje na sdílenou mobilitu elektrokoloběžek a elektrokol, které jsou dostupné pro uživatele. Velkým suverénem je v Severní Americe, kde mimo jiné nabízí své alternativní služby i ve 25 univerzitách, jako alternativní dopravu po kampusech (Spin, 2022).

Voi.

Mikromobility značky Voi funguje obdobně na stejném principu jako společnosti Spin a Bird. Mobilní aplikací si jednoduše zapůjčíte elektrokola či elektroloběžky na krátké vzdálenosti a rychlý přesun po městech, zamezíte tvoření uhlíkové stopy a užijete si zábavu na čerstvém vzduchu. Společnost byla založena roku 2018 ve Švédsku a již teď působí ve více jak 100 městech po celé Evropě včetně Rakouska, Španělska, Itálie, Belgie a dalších (Voi Technology AB, 2024).

2.8 Mobilní aplikace v cestovním ruchu

V dnešní moderní a vyspělé době se častěji setkáváme s mobilními aplikacemi, které nám usnadňují rezervaci či výpůjčku v oblasti služeb v cestovním ruchu. Z mého pohledu dochází k rostoucím požadavkům společnosti, obzvláště mladší generace

k využívání chytrých mobilních zařízení i tedy mobilních aplikací, které jsou určeny k usnadnění běžného života.

Jaska et al. (2022) dospěli k názoru, že mobilní aplikace jsou moderní a více používané v běžném životě, kdy obsahují téměř všechny dostupné oblasti za pomoci chytrého mobilního telefonu, chytrých hodinek (smartwatch) či tabletů. Krupa (2019) popisuje určité změny v chování, které nastávají při využívání aplikací pro chytré telefony, což pozitivně přispělo k chování v oblasti sdílené ekonomiky a nárůst oblíbenosti při využívání mobilních telefonů, které zprostředkovávají služby pro uživatele.

3. Cíle

Hlavním cílem diplomové práce je zjištění zkušenosti a motivace s využitím alternativních dopravních prostředků v rámci sdílené ekonomiky v cestovním ruchu u studentů Univerzity Palackého v Olomouci.

Jako dílčí cíle jsem stanovila přiblížení informací ohledně sdílené ekonomiky a její problematiky v cestovním ruchu, a zvláště alternativních dopravních prostředků jako je Bolt, Uber, carsharing, elektrokoloběžky, sdílená kola a sdílené elektromotorky.

Výzkumné otázky

- 1) Jaké alternativní dopravní prostředky v cestovním ruchu jsou studentů UP v Olomouci nejvíce využívány?
- 2) Jaké jsou hlavní důvody pro využívání alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu u studentů UP v Olomouci?
- 3) Jaké jsou hlavní bariéry pro nevyužívání alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu u studentů UP v Olomouci?

4. Metodika

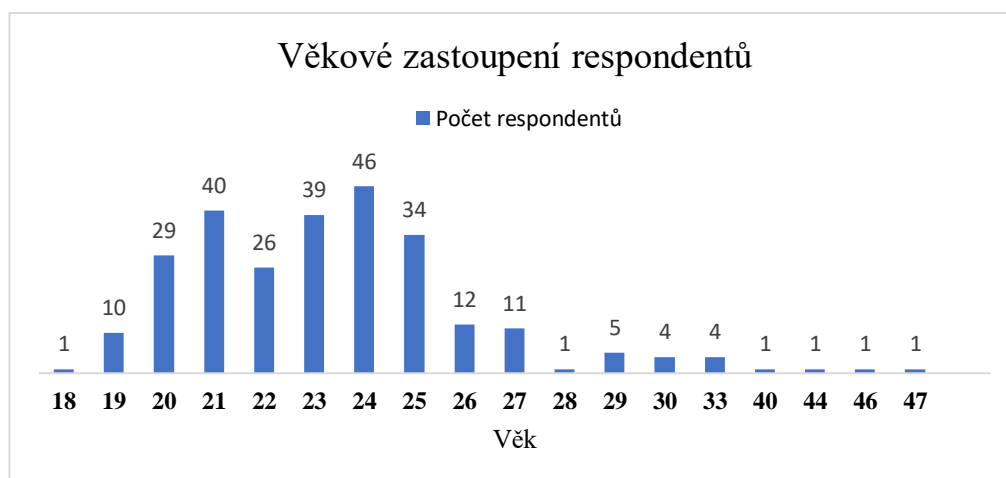
4.1. Design výzkumu

Výzkum proběhl za pomoci dotazníkového šetření metodou CAWI (Computer Assisted Web Interviewing) v online portálu Google Forms. Jedná se o kvantitativní výzkum, ve kterém se respondentům zaslá odkaz na dotazníkové šetření v online verzi, a tedy probíhá za pomoci internetu. Dotazníkové šetření obsahovalo celkově 35 otázek, kdy respondenti odpovídali na otázky s jednou či více variantami výběru, na otázky otevřeného či uzavřeného typu. Při tvorbě otázek dotazníkového šetření pozitivně přispěly výzkumné studie od Hartmannová, et al., (2022) a Teixeira, et.al. (2021). Pilotní verze dotazníkového šetření byla odzkoušená na 5 dotazovaných, kdy za účelem bylo zajistit srozumitelnost a snadné pochopení otázek. Nebylo zapotřebí dalších změn ve struktuře dotazníku.

4.2. Výzkumný soubor

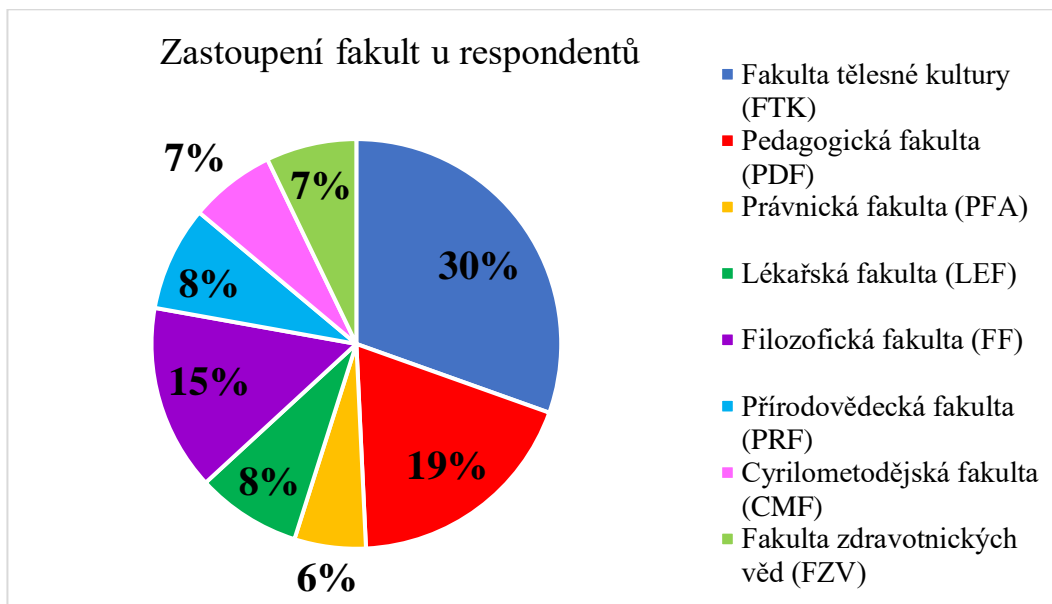
Výzkumný soubor obsahuje celkem 266 osob a cílovou skupinu tvoří studenti Univerzity Palackého v Olomouci. Výzkum byl zaměřen zejména na studenty, kteří mají nějaké zkušenosti s využíváním alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu. Šetření se zúčastnili i studenti, kteří nemají žádné zkušenosti s využíváním alternativních dopravních prostředků.

Výzkumu týkajícího se využívání alternativních dopravních prostředků se celkově zúčastnilo 147 žen a 118 mužů, přičemž volbu neuvedení pohlaví označil jeden respondent. Další otázka (Obrázek 9) se týkala věkového zastoupení respondentů. Výzkumný soubor zahrnoval věkové rozmezí studentů od 18 do 47 let.



Obrázek 9 Věkového rozmezí respondentů (vlastní zpracování)

V obecné části dotazníku respondenti zaškrtovali také současnou fakultu svého studia (Obrázek 10). Šetření se zúčastnili studenti všech fakult UP v Olomouci. Současné zastoupení forem studia u respondentů zobrazuje Tabulka 3. Na studijní obor respondentů jsem se nedotazovala, z důvodu irelevantnosti k výsledkům.



Obrázek 10 Zastoupení fakult u respondentů (vlastní zpracování)

Tabulka 3 Zastoupení studentů jednotlivých forem studia (vlastní zpracování)

Forma studia	Počet respondentů	Procentuální zastoupení
Bc. – prezenční	125	47 %
Bc. - dálkové	52	19,5 %
NMgr. – prezenční	56	21,1 %
NMgr. - dálkové	32	12 %
Doktorské studium	1	0,4 %
Celkem	266	100 %

4.3. Metody sběru a zpracování dat

Jako metodu sběru dat jsem zvolila dotazníkové šetření sestaveného za pomoci platformy Google Forms. Celé dotazníkové šetření proběhlo online od 3. 4. 2024 do 11. 4. 2024. Samotné vyplnění zabralo studentům v průměru 10 minut. Všechna data se automaticky uložila na online účet Google. Distribuce dotazníku proběhla zasláním

odkazu. Požádala jsem o vyplnění i studenty na facebookových skupinách (Univerzita Palackého v Olomouci, Rekreologie), a v rámci instagramového prostředí jako příběh na mém účtu. Pro větší ohlas jsem dotazník sdílela na skupinách vícekrát.

4.4. Statistické vyhodnocení dat

Všechna data získaná z dotazníkového šetření byla zkontrolována, zda odpovědi jsou správné. Za pomoci programu MS Excel byla data vypracovaná do příslušných grafů v praktické části diplomové práce, kde jsou dále vyhodnoceny a příslušně popsány.

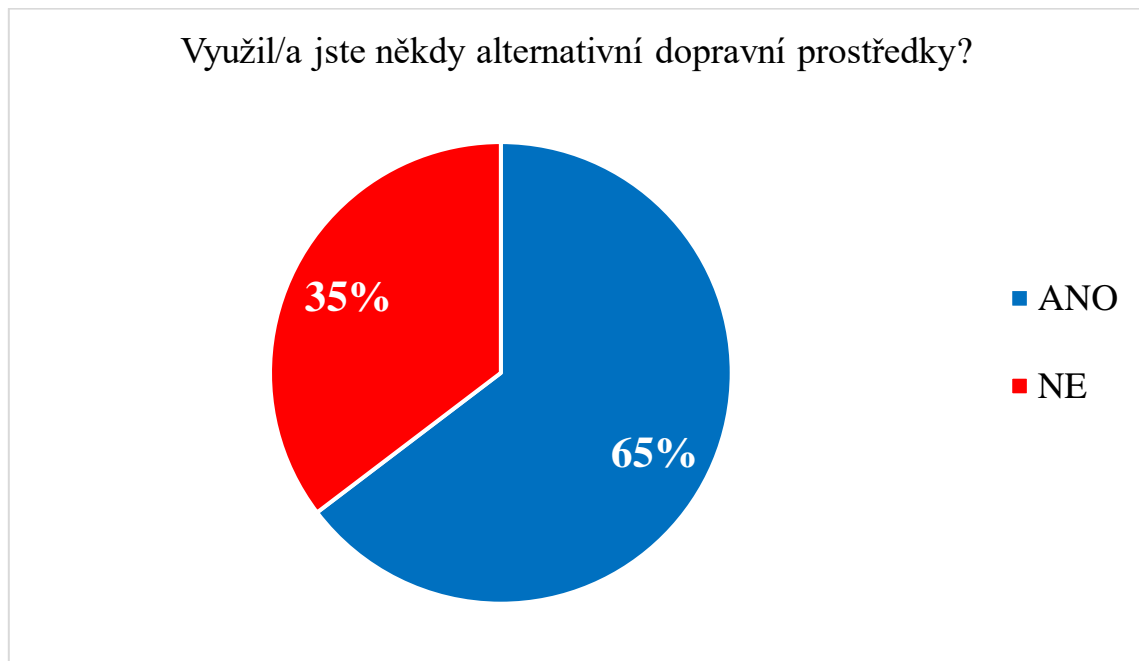
5. Výsledky

Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 266 studentů ze všech fakult Univerzity Palackého v Olomouci a jejich odpovědi byli zaznamenány a následně zpracovány na následujících stránkách do jednoduchých a srozumitelných grafů a tabulek.

Sekce 1

Sekce číslo jedna disponovala pouze jednou otázkou uzavřeného typu za účelem rozřazení respondentů do příslušných sekcí dotazníkového šetření dle jejich odpovědí.

Otázka č. 1: Využil/a jste někdy alternativní dopravní prostředek (BOLT, UBER, sdílené elektrokoloběžky, sdílená kola atd.)?



Obrázek 11 Využití alternativních dopravních prostředků (vlastní zpracování)

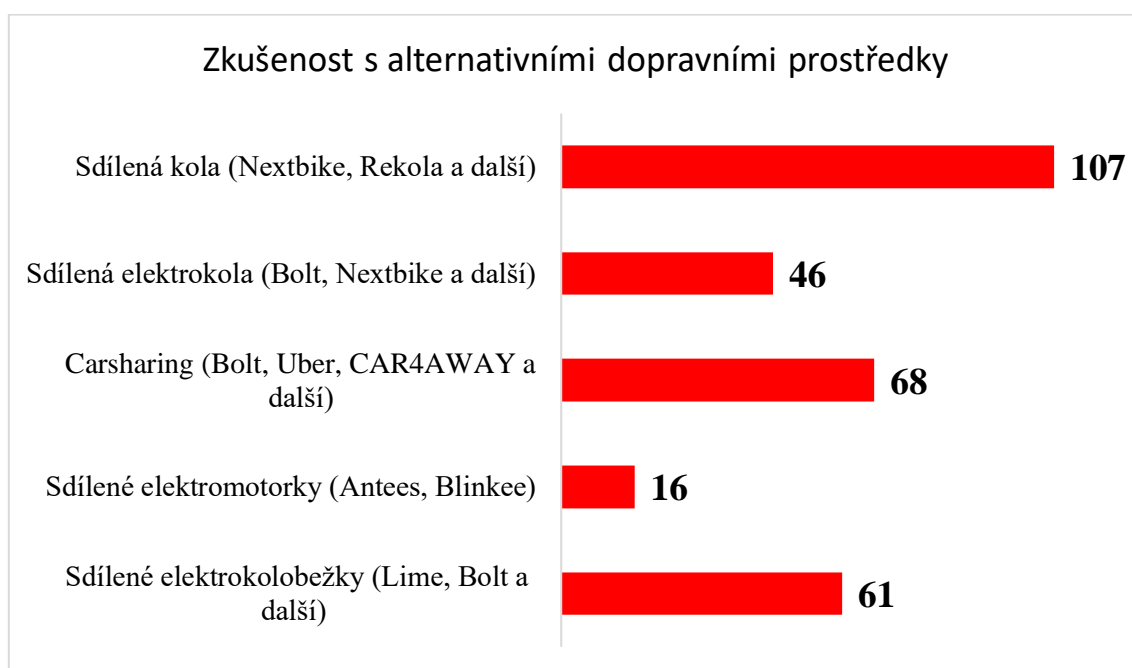
Rozřazovací otázka uzavřeného typu posloužila, jako úvodní rozdělení dotazníkového šetření (Obrázek 11). Možnost ano, tedy využití v minulosti alternativních dopravní prostředky označilo 172 (65 %) respondentů, přičemž volbu ne pouze 94 (35 %) dotazovaných.

Sekce 2

Na tuto navazující sekci číslo dvě, odpovídalo již zmíněných 172 studentů, kteří v předchozí sekci zvolili možnost již přímého využití alternativních dopravních prostředků. Ostatní se automaticky přesunuli na Sekci 5 – Nevyužívání alternativních dopravních prostředků.

Otázka č. 2: S jakou alternativní dopravní službou v rámci sdílené ekonomiky máte přímou zkušenost? (Vyberte ty, která jste již v minulosti využil/a)

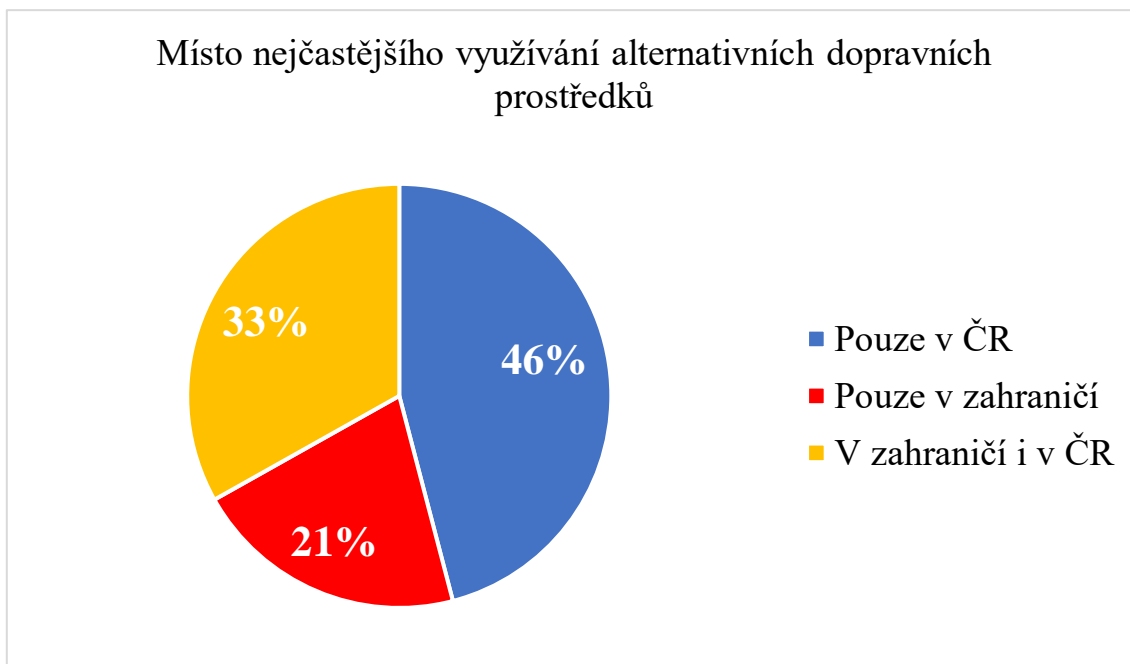
V druhé dotazníkové otázce týkající se přímé zkušenosti s alternativními dopravními službami v rámci sdílené ekonomiky, mohli respondenti vybrat jednu a více odpovědí. Sdílená kola nejčastěji použilo 107 respondentů, dále carsharing (68 respondentů), sdílené elektrokolobežky (61 respondentů) a sdílená elektrokola zvolilo 46 dotazovaných. Sdílené elektromotorky/skútry byly nejméně oblíbenou volbou a pouze 16 respondentů má přímou zkušenost. Obrázek 12 obsahuje grafické rozložení.



Obrázek 12 Přímá zkušenost s alternativními dopravními prostředky (vlastní zpracování)

Otázka č. 3: Kde nejčastěji využíváte alternativní dopravní prostředky v rámci sdílené ekonomiky?

Nejčastější možnost k vypůjčení alternativních dopravních prostředků v rámci sdílené ekonomiky zvolilo nejvíce respondentů v České republice (79 odpovědí), druhá nejčastější odpověď byla v zahraničí i v České republice (57 odpovědí) a nejméně zastoupenou odpovědí bylo zvoleno 36 respondenty, a to pouze v zahraničí. Procentuální zastoupení všech odpovědí naleznete níže na grafu (Obrázek 13).

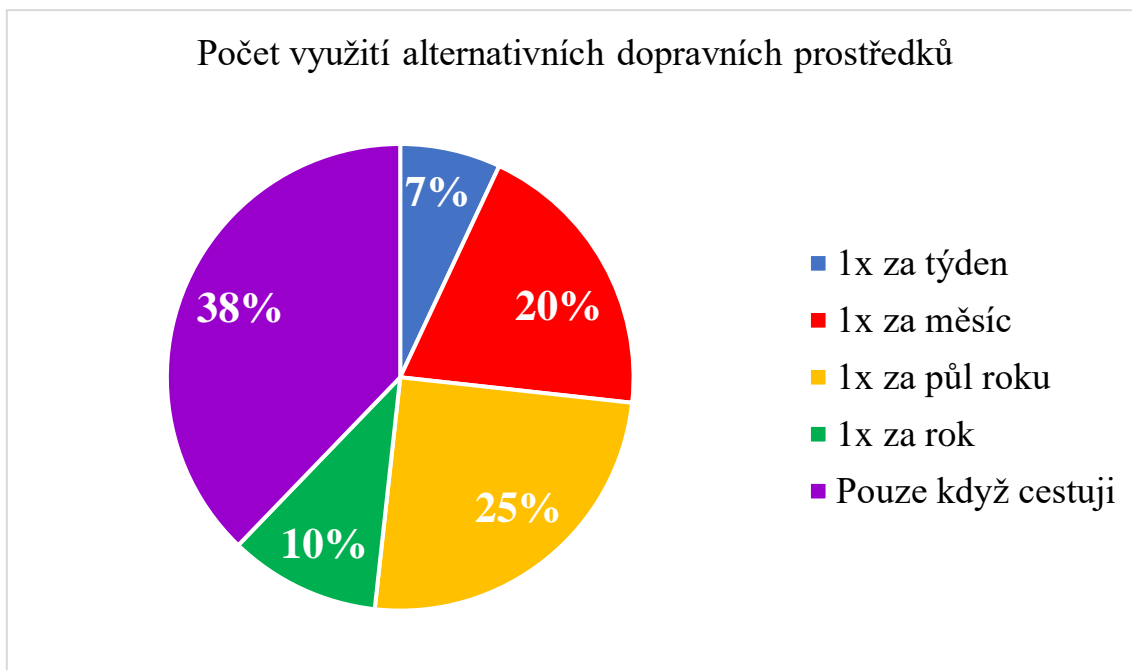


Obrázek 13 Místo nejčastějšího využívání alternativních dopravních prostředků (vlastní zpracování)

Otázka č. 4: Jak často využíváte alternativní dopravní prostředky?

Využívání alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu je velmi individuální. Tato doplňující otázka měla za úkol objasnění, jak často respondenti využívají tyto služby, které jsou graficky znázorněné na Obrázku 14.

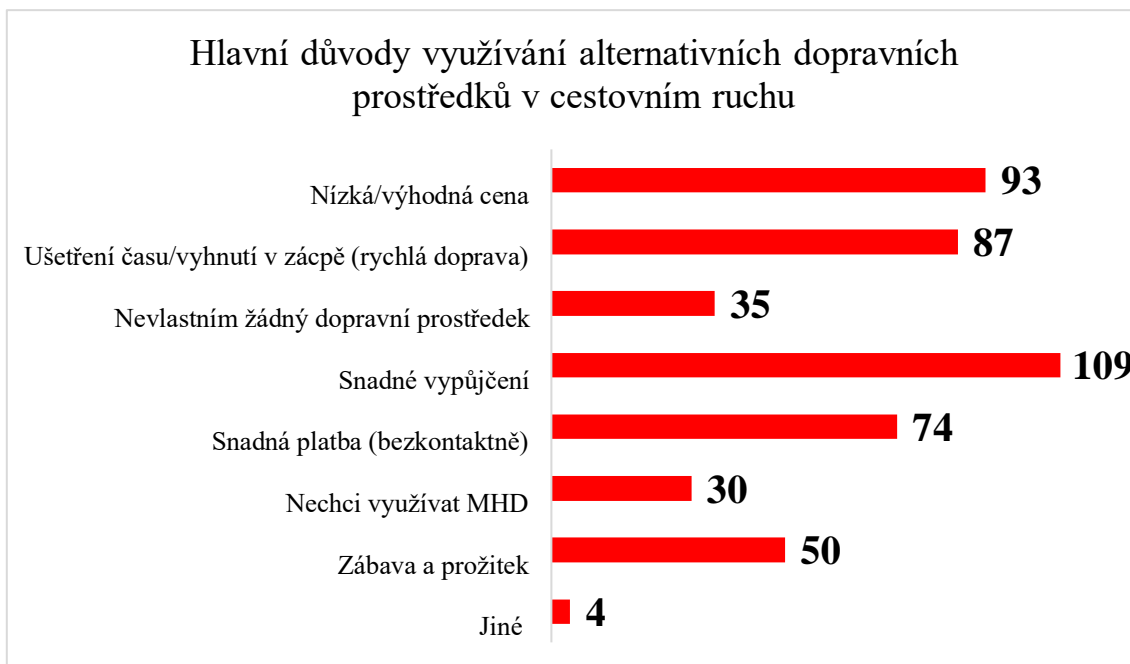
Alternativní dopravní prostředky preferuje 65 respondentů pouze když cestují, jednou za půl roku upřednostňuje 43 respondentů (25 %), volbu jednou za měsíc 34 respondentů a 18 dotazovaných pouze jednou za rok. Nejméně početnou skupinou bylo jednou za týden s celkovým počtem 12 respondentů (7 %).



Obrázek 14 Počet využití alternativních dopravních prostředků (vlastní zpracování)

Otázka č. 5: Zaškrtněte hlavní důvody pro využívání těchto služeb v cestovním ruchu?

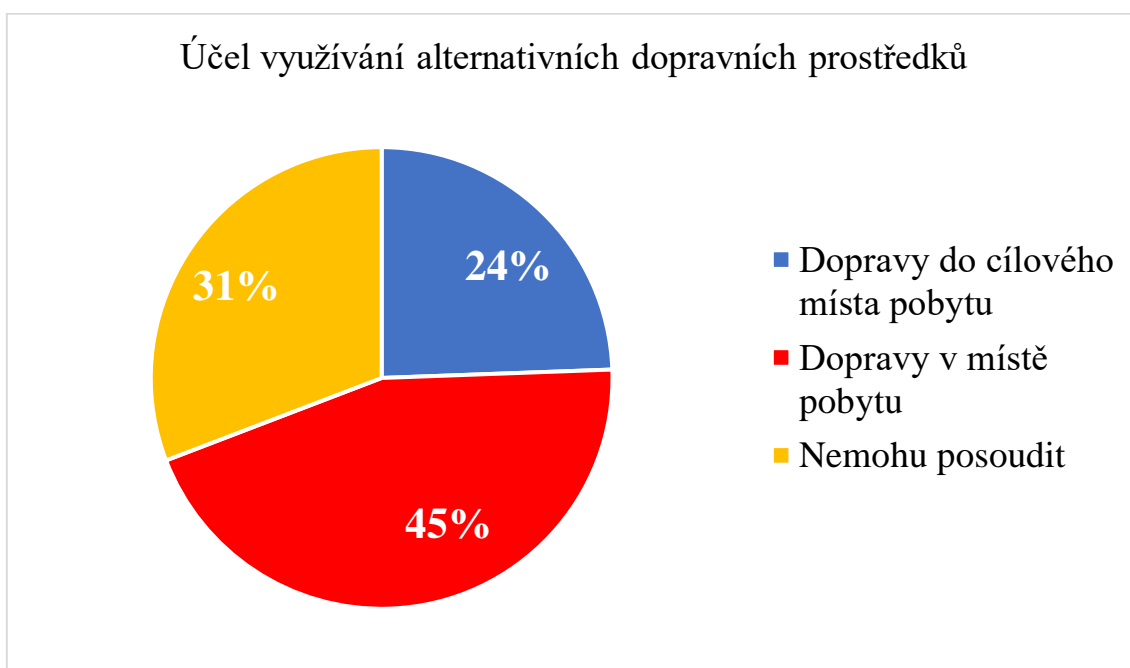
Hlavní důvody využívání alternativních dopravních prostředků sdílené ekonomiky v cestovním ruchu obsahuje objasnění na druhou výzkumnou otázku diplomové práce. Uzpůsobení uzavřené otázky proběhlo volbou jednoho či více důvodů při zvolení alternativních dopravních prostředků. Dotazování respondenti nejvíce označovali (Obrázek 15) snadné vypůjčení (109 respondentů), nízkou/výhodnou cenu (93 respondentů), ušetření času/vyhnutí v zácpě (87 respondentů), snadnou platbu (74 respondentů) anebo obyčejný zážitek/prožitek z jízdy (50 respondentů). Naopak nejméně zvoleným důvodem byla možnost jiné důvody (4 respondenti). Častým důvodem mimo jiné bylo i nevlastnění dopravního prostředku (35 respondentů) a nevyužívání městské hromadné dopravy (30 respondentů).



Obrázek 15 Hlavní důvody využívání alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu (vlastní zpracování)

Otázka č. 6: Používáte alternativní dopravní prostředky v cestovním ruchu převážně za jakým účelem?

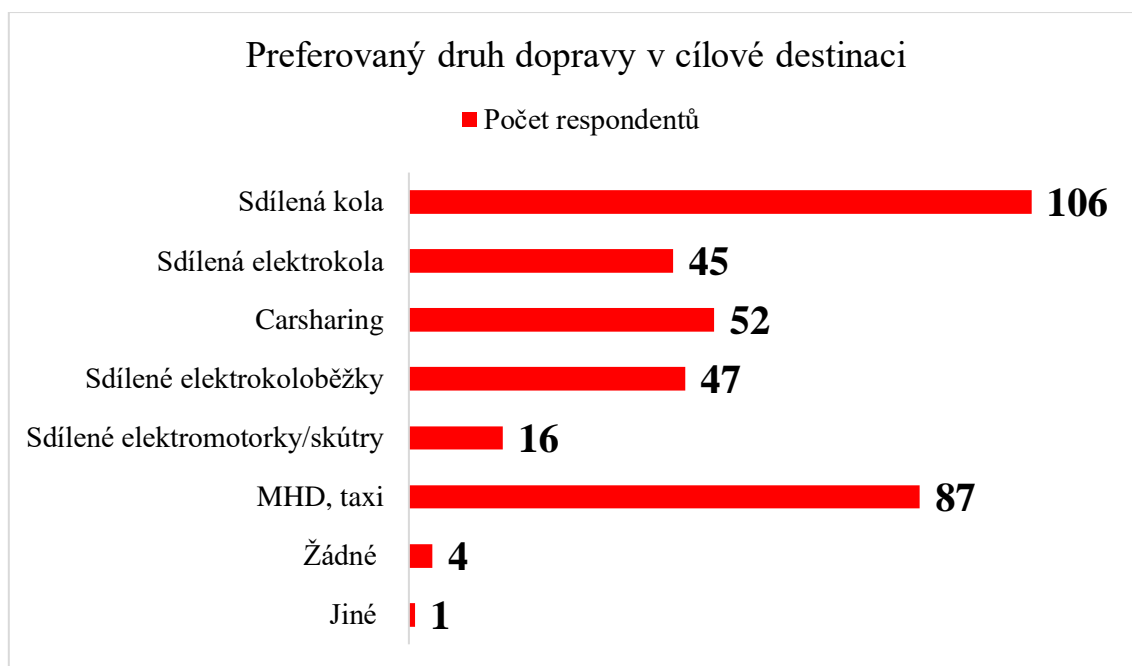
V cestovním ruchu můžeme přesouvat za určitým účelem. Prvně dopravou do cílového místa pobytu (Obrázek 16), kterou v tomto případě preferuje 24 % dotazovaných (77). Na druhou stranu 45 % respondentů (42) preferuje dopravu prostředky až v místě pobytu. Zbývajících 53 respondentů (31 %) nemohli svůj účel posoudit.



Obrázek 16 Účel využívání alternativních dopravních prostředků (vlastní zpracování)

Otázka č. 7: Jaký druh dopravy preferujete v cílové destinaci cestovního ruchu?

Povinná otázka, kdy respondenti měli možnost vybrat jednu či více odpovědí. Z grafu (Obrázek 17) vyplývá, že 106 respondentů preferuje v cílové destinaci sdílená kola, potom MHD/taxi (87 respondentů), carsharing 52 respondentů, sdílené elektrokoloběžky 47 respondentů sdílená elektrokola 45 respondentů. Nejméně preferovaný druh dopravy u 16 respondentů jsou sdílené elektromotorky/skútry a celkově 4 respondenti odpověděli, že žádný druh dopravy nemají. Jeden respondent napsal možnost jiné, ve které uvedl chůzi jako způsob dopravy.

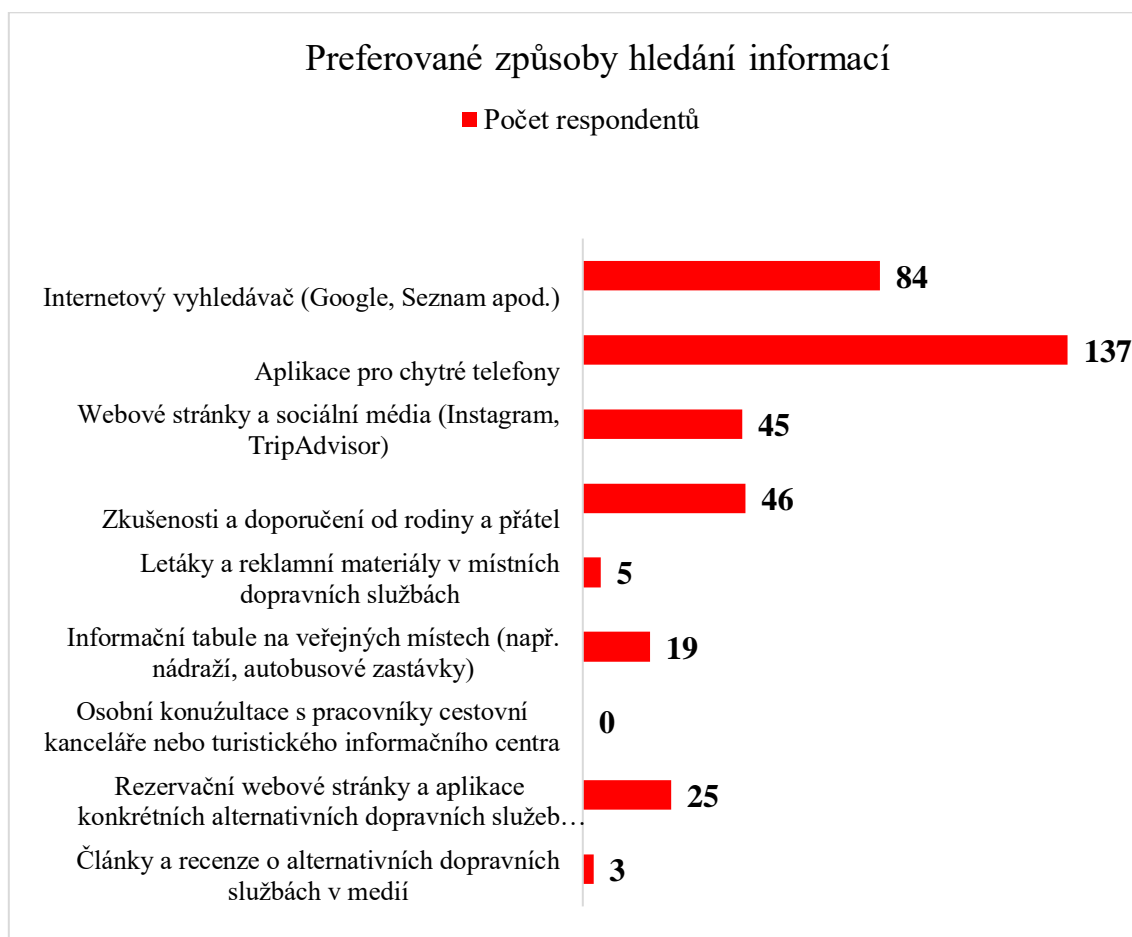


Obrázek 17 Preferovaný druh dopravy v cílové destinaci (vlastní zpracování)

Otázka č. 8: Jaké jsou Vaše preferované způsoby hledání informací o alternativních možnostech dopravy při cestování?

Grafické znázornění (Obrázek 18) preferovaných způsobů hledání informací ohledně alternativních možností dopravy ukazuje, že nejvíce užívaný způsob jsou aplikace pro chytré telefony (137 respondentů). Druhé nejvíce zastoupená odpověď byl internetový vyhledávač (84 respondentů), potom zkušenosti a doporučení od přátel (46 respondentů), webové stránky a sociální sítě (45 respondentů). Méně zastoupenou odpovědí zvolili respondenti rezervační webové stránky a aplikace konkrétních alternativních dopravních služeb (25 odpovědí, informační tabule na veřejných místech (19 odpovědí).

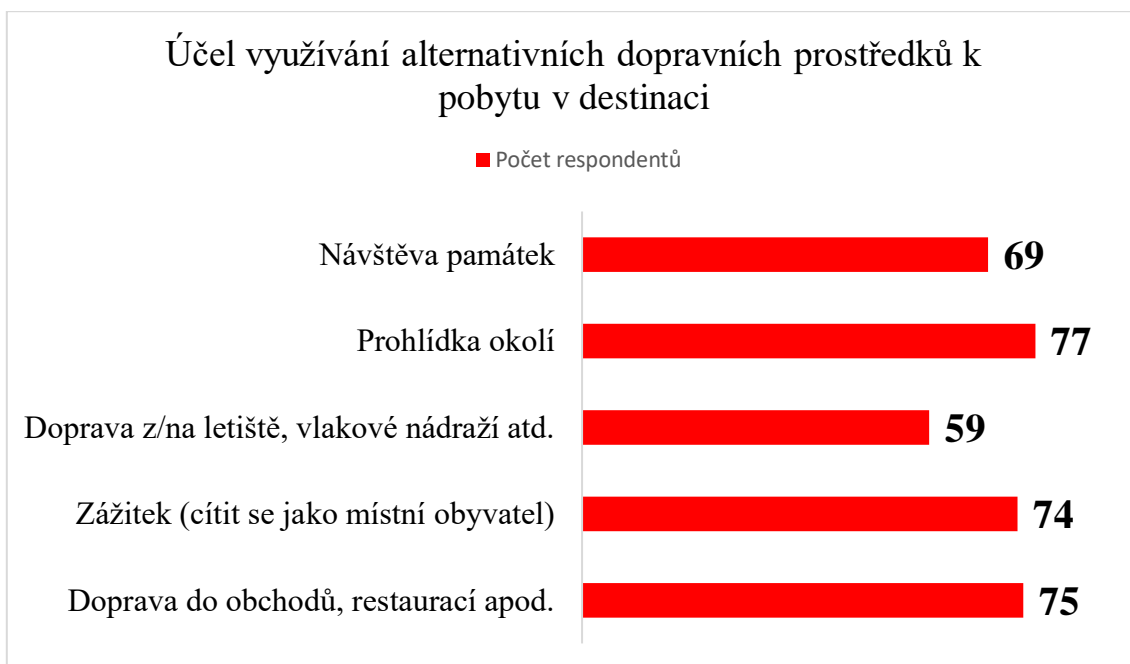
Celkem 5 dotazovaných preferuje letáky a reklamní materiály v místních dopravních službách. Na články a recenze o alternativních dopravních službách v mediích odpověděli 3 respondenti a možnost osobní konzultace s pracovníky cestovní kanceláře nebo informačního centra ne zvolil ani jeden respondent.



Obrázek 18 Preferované způsoby hledání informací (vlastní zpracování)

Otázka č. 9: Za jakým účelem využíváte alternativní dopravní prostředky k pohybu v destinaci cestovního ruchu?

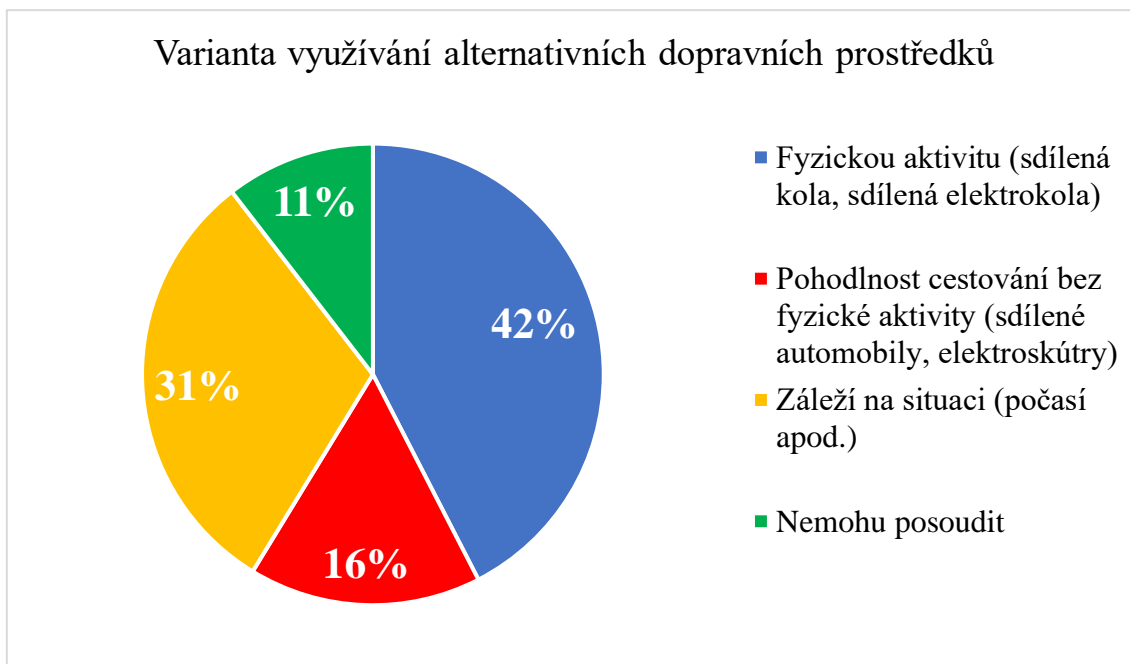
Respondenti měli možnost označit jednu a více odpovědí. Jednotlivé odpovědi jsou vyjádřeny na Obrázku 19. Za účelem prohlídky okolí zvolilo 77 dotazovaných, dopravy do obchodů a restaurací (75 dotazovaných), za zážitkem (74 dotazovaných) a návštěvu památek zvolilo 69 dotazovaných. Za účelem dopravy na/z letiště či vlakového nádraží představuje 59 dotazovaných.



Obrázek 19 Účel využívání alternativních dopravních prostředků k pobytu v destinaci (vlastní zpracování)

Otázka č. 10: Při užívání alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu, zvolíte raději jakou variantu?

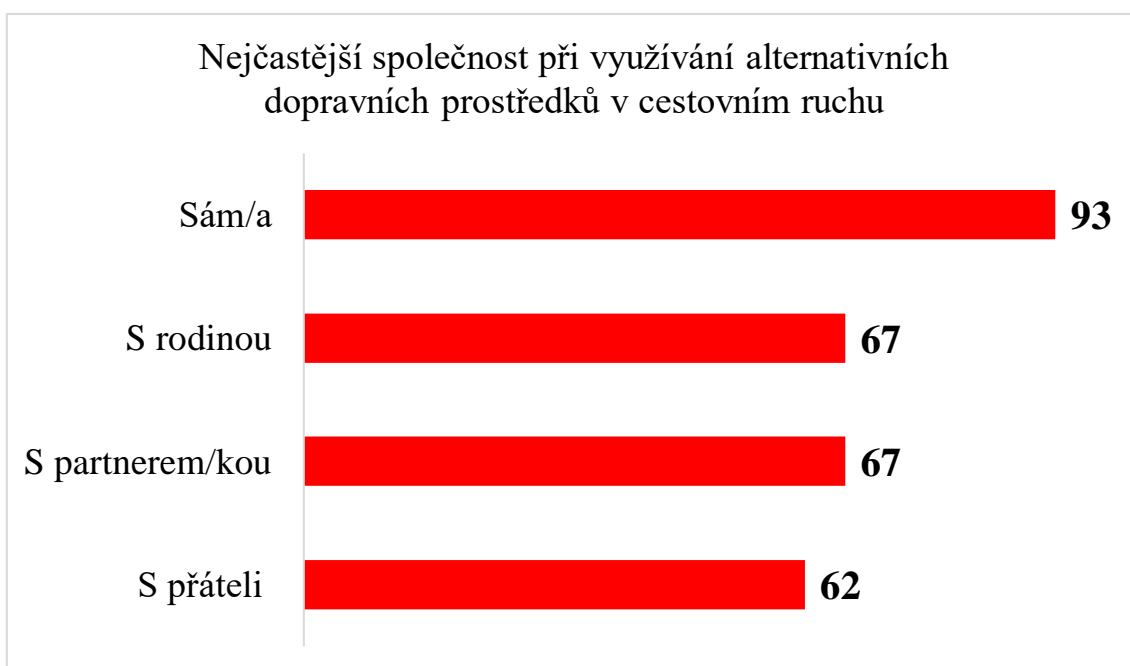
Ze 112 respondentů, kteří mají zkušenosti s alternativními dopravními prostředky v rámci sdílené ekonomiky, preferuje 73 respondentů fyzickou aktivitu (sdílená kola, sdílená elektrokola), 28 respondentů pohodlnost cestování bez fyzické aktivity při dopravě (sdílené automobily, elektroskútry) a 18 respondentů nemůže variantu výběru posoudit. Záleží na situaci (počasí apod.) zvolilo 53 respondentů. Obrázek 20 obsahuje přehledně rozložené varianty.



Obrázek 20 Varianta při využívání alternativních dopravních prostředků (vlastní zpracování)

Otázka č. 11: S kým nejčastěji cestujete s využitím alternativních dopravních prostředků?

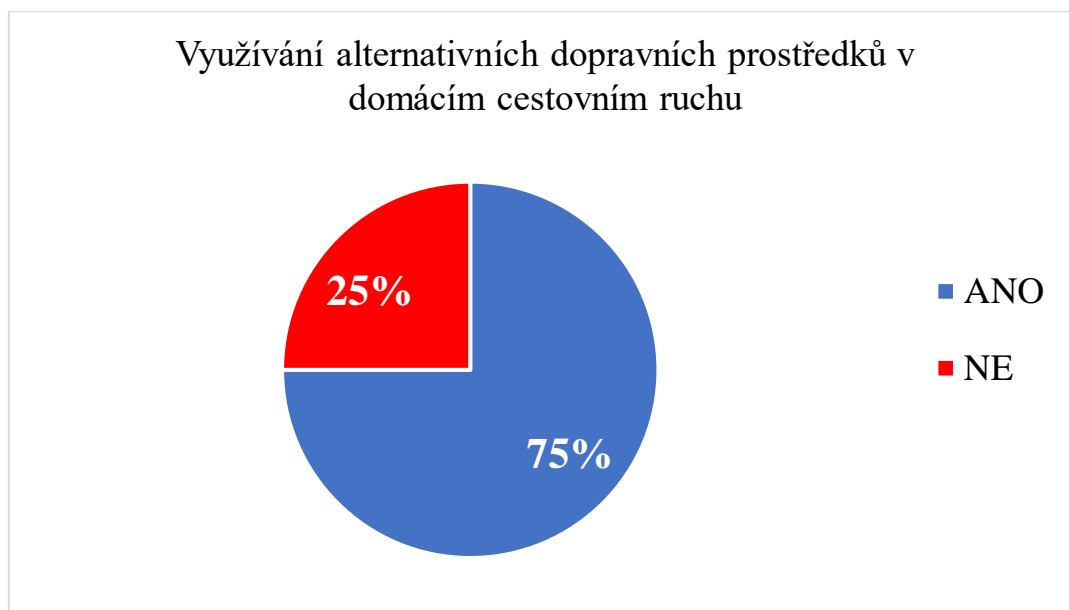
Tento typ otázky umožňoval vybrat jednu či více odpovědí. Nejčastěji respondenti cestují sami (93 respondentů), dále s rodinou (67 respondentů) a s partnerem/kou (67 respondentů). Cestování s přáteli vybralo jako možnost 62 respondentů. Na grafu (Obrázek 21) je přehledně znázorněné rozložení.



Obrázek 21 Nejčastější společnost při využívání alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu (vlastní zpracování)

Otázka č. 12: Využíváte (využíval/a jste) alternativní dopravní prostředky v rámci domácího cestovního ruchu?

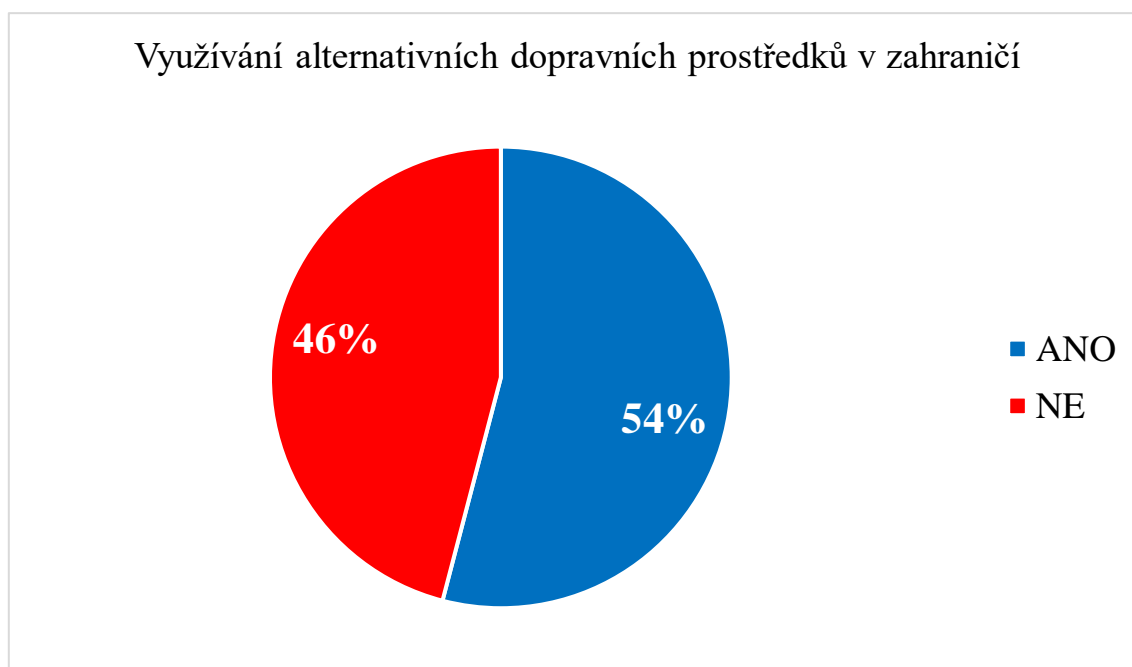
Prostřednictvím další otázky uzavřeného typu jsme zjišťovali, zda respondenti využívali či využívají alternativní dopravní prostředky v rámci domácího cestovního ruchu. Na Obrázku 22 je vyobrazen přehledný graf s procentuálním rozložením odpovědí od 172 respondentů. Možnost ano zvolilo 129 respondentů (75 %) a variantu nevyužívání 43 respondentů (43 %).



Obrázek 22 Využívání alternativních dopravních prostředků v domácím cestovním ruchu (vlastní zpracování)

Otázka č. 13: Využíváte (využíval/a jste) alternativní dopravní prostředky v rámci zahraničního cestovního ruchu?

Celkem 93 respondentů (54 %) využívá či v minulosti využívalo alternativní dopravní prostředky v rámci zahraničního cestovního ruchu. Na druhou stranu 79 respondentů (46 %) nikdy nepoužilo ani nepoužívá. Na Obrázku 23 naleznete uvedené hodnoty.



Obrázek 23 Využívání alternativních dopravních prostředků v zahraničí (vlastní zpracování)

Jestliže respondenti v této otázce zodpověděli, že se aktivně dopravují za pomoci alternativních dopravních prostředků v zahraničí, přesunuli se na sekci 3. Ostatní respondenti automaticky přeskočili na sekci 4.

Sekce 3

Sekce 3 obsahovala dvě otevřené otázky, týkající se zemí, ve kterých respondenti využívají alternativní dopravní prostředky. Na tyto otázky odpovědělo 93 respondentů, a to pouze za předpokladu, že v otázce číslo 13 zaškrtnuli odpověď, že využívají či využívali alternativní sdílenou dopravu v zahraničí.

Otázka č. 14: V jaké zemi jste využil/a služby sdílených automobilů (Carsharing) v cestovním ruchu?

Podle odpovědi na předchozí otázku, týkající se využívání alternativních dopravních prostředků, byla otázka zodpovězena celkově 93 respondenty a z nich 32 dotazovaných uvedlo skutečnost, že carsharing zatím nevyužili. Tabulka 4 obsahuje krátký seznam zemí, které studenti vyjmenovali dle vlastních zkušeností.

Tabulka 4 Země využívání carsharingu (vlastní zpracování)

Rakousko (10)	Polsko (5)	USA (2)
Řecko (6)	Velká Británie (4)	Slovinsko (4)
Německo (4)	Španělsko (3x)	Bulharsko (2)
Nizozemsko (3)	Island (4)	Portugalsko (2)
Itálie (3)	Francie (1)	Slovensko (3)

Kromě toho, respondenti zmínili i mnoho dalších zajímavých zemí, jako Čínská lidová republika, Mallorca, Kypr, Maroko a Indonésii.

Otázka č. 15: V jaké zemi jste využil/a sdílená kola, sdílená elektrokola a sdílené elektrokoloběžky v cestovním ruchu?

V této části průzkumu byla respondentům položena otázka o destinacích, kde využili sdílenou dopravu ve formě sdílených kol, sdílených elektrol a sdílených elektroloběžek. Tabulka 5 vyobrazuje nejvíce zmíněné země, avšak 11 respondentů nevyužilo tento typ sdílené dopravy v zahraničí.

Tabulka 5 Země využívání sdílených kol, elektroloběžek, elektrol (vlastní zpracování)

Slovinsko (12)	Itálie (8)	Francie (5)
Německo (8)	Slovensko (7)	Polsko (4)
Velká Británie (8)	Rakousko (6)	Nizozemsko (4)

Následují další země Řecko (3) Chorvatsko (3), Belgie (3), USA (2), Mallorca (2), Irsko (2), Španělsko (2) a tři země jako jednotlivé návštěvy s využitím sdílené dopravy: Čínská lidová republika, Malta a Kanárské ostrovy.

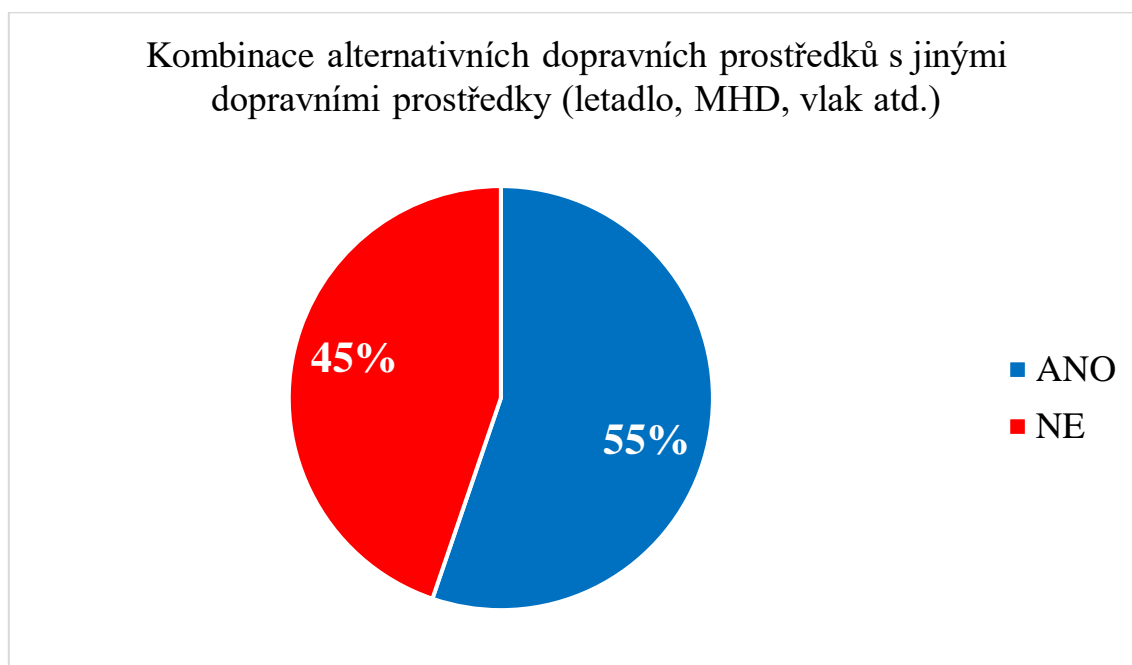
Sekce 4

Následující část disponovala doplňujícími otázky k dostupnosti, kombinaci s jinými dopravními prostředky, počet využívání po pandemii COVID-19 apod.

Otázka č. 16: Kombinujete alternativní dopravní prostředky s jinými dopravními prostředky (letadlo, MHD, Vlak atd.)?

V cestovním ruchu dochází velmi často ke kombinování více dopravních prostředků za účelem se například dopravit na letiště za pomoci vlakového spojení a následně objednaním řidiče společnosti Bolt, který vás doveze z hlavního nádraží na letiště. Důvodem bylo zjistit, kolik respondentů kombinuje dopravní prostředky s těmi

alternativními. Přiložený graf (Obrázek 24) vyobrazuje rozložení odpovědí. Většinou část zastupuje 55 % (95 respondentů), kteří kombinují s alternativními dopravními prostředky a na druhou stranu 77 respondentů (45 %) nekombinuje s jinými dopravními prostředky.



Obrázek 24 Kombinace s jinými dopravními prostředky (vlastní zpracování)

Otázka č. 17: Přejde Vám dostatečná dostupnost těchto alternativních dopravních prostředků v České republice? (Nabídka, rozmanitost, výpůjční stanice atd.)

Následující otázka zobrazovala úroveň dostupnosti alternativních prostředků, které mohou studenti Univerzity Palackého využívat. Bodová škála umožnila 172 respondentům vyjádřit vlastní hodnocení. Přehledná statistika odpovědí je v Tabulce 6.

Tabulka 6 Hodnocení dostupnosti alternativních dopravních prostředků v ČR (vlastní zpracování)

	Hodnocení (bodová škála)				
	1 (Dostatečná dostupnost)	2	3	4	5 (Nedostatečná dostupnost)
Počet respondentů	35	59	56	20	2

Otázka č. 18: Na kolik je pro Vás důležitá skutečnost, že destinace disponuje nabídkou využití alternativních dopravních prostředků?

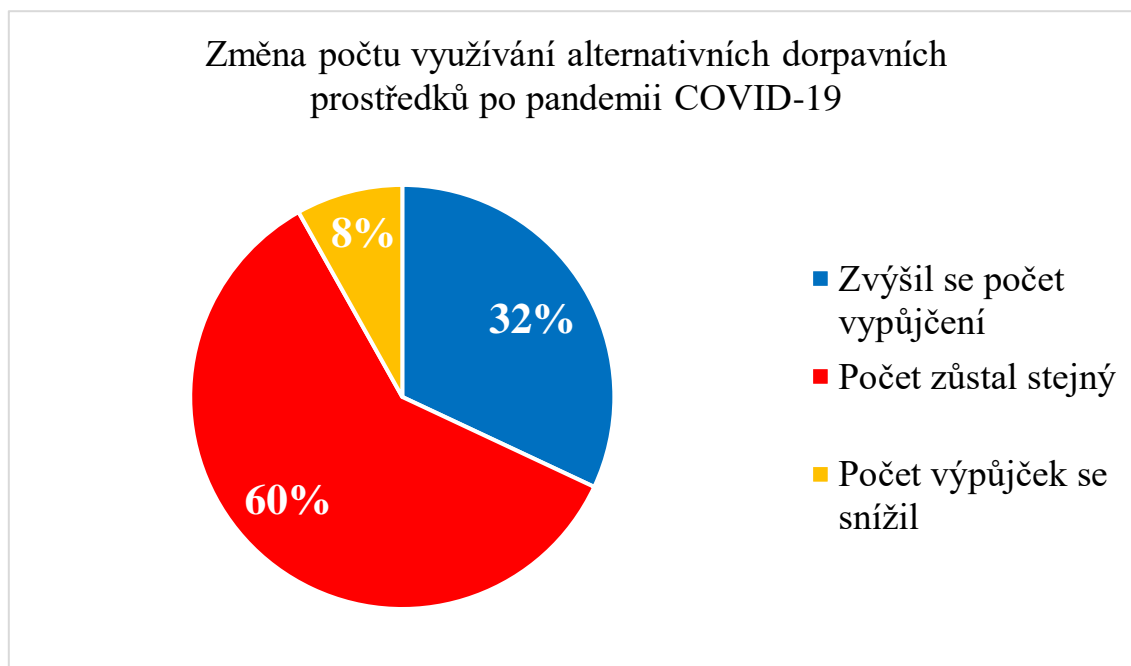
Skutečnost, že destinace disponuje nabídkou alternativních dopravních prostředků hodnotili respondenti v Tabulce 7, kde pro většinu dotazovaných (56 odpovědí) nepřijde důležité, že destinace nabízí využití alternativní dopravy.

Tabulka 7 Důležitost, zda destinace disponuje nabídkou alternativních dopravních služeb (vlastní zpracování)

	Hodnocení (bodová škála)				
	1 (Velmi důležité)	2	3	4	5 (Nedůležité)
Počet respondentů	12	30	40	34	56

Otázka č. 19: Změnil se Váš počet využívání alternativních dopravních prostředků po pandemii COVID-19?

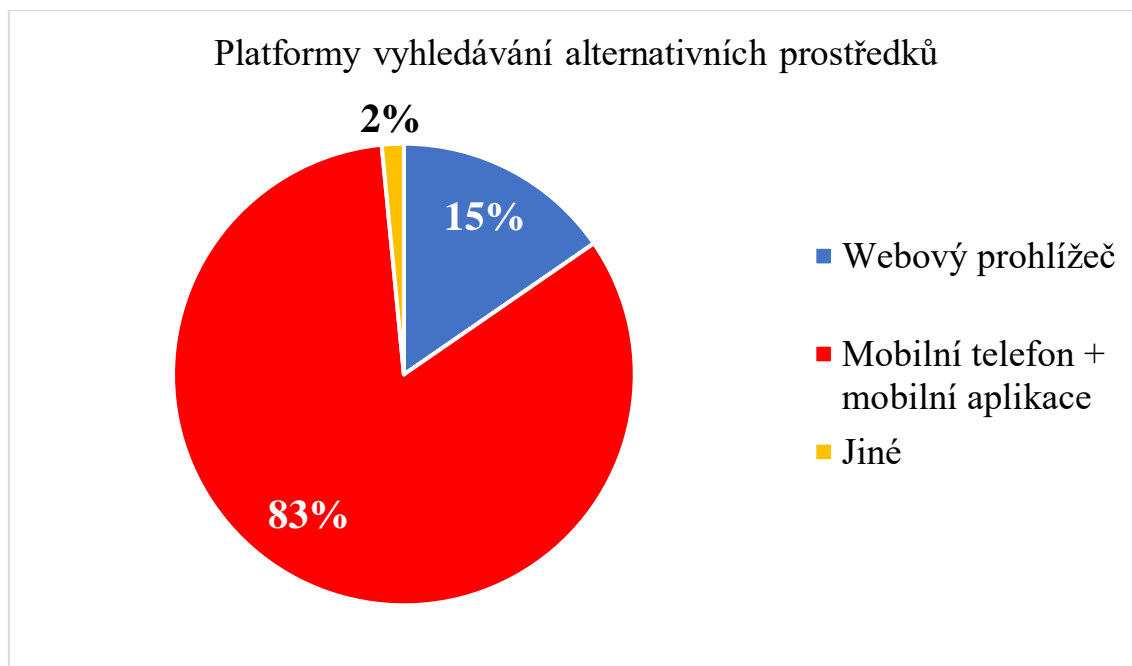
Pandemie COVID-19 přinesla mnoho změn a způsobů, jak nyní vnímáme svět. Z grafu (Obrázek 25) vyplývá, že počet vypůjčení se u 103 respondentů nezměnil a u 55 respondentů došlo ke zvýšení výpůjček. Možnost „počet výpůjček se snížil“ uvedlo 14 respondentů (8 %).



Obrázek 25 Počet využívání po pandemii COVID-19 (vlastní zpracování)

Otázka č. 20: Jakou platformu vyhledávání využíváte při zapůjčení alternativních dopravních prostředků?

Více než polovina respondentů (162 respondentů) na Obrázku 26, zvolila mobilní telefon a mobilní aplikaci jako primární platformu pro vyhledávání v době zapůjčení alternativních dopravních prostředků. Druhou skupinu zastupuje 30 respondentů (15 %), kteří jako platformu preferují webový prohlížeč. Možnost jiné vybrali 3 respondenti.



Obrázek 26 Platformy vyhledávání alternativních prostředků (vlastní zpracování)

Otázka č. 21: Jste ochotni zaplatit více za udržitelné a ekologicky šetrné alternativní dopravní prostředky?

Tato otázka informačního charakteru měla za úkol zjistit, zda jsou respondenti ochotni zaplatit více peněz za ekologicky udržitelné a šetrné alternativní dopravní prostředky. Hodnotilo se na bodové škále od čísla jedna (určitě ano) do čísla pět (určitě ne). Tabulka 8 přesně uvádí ochotu 172 respondentů.

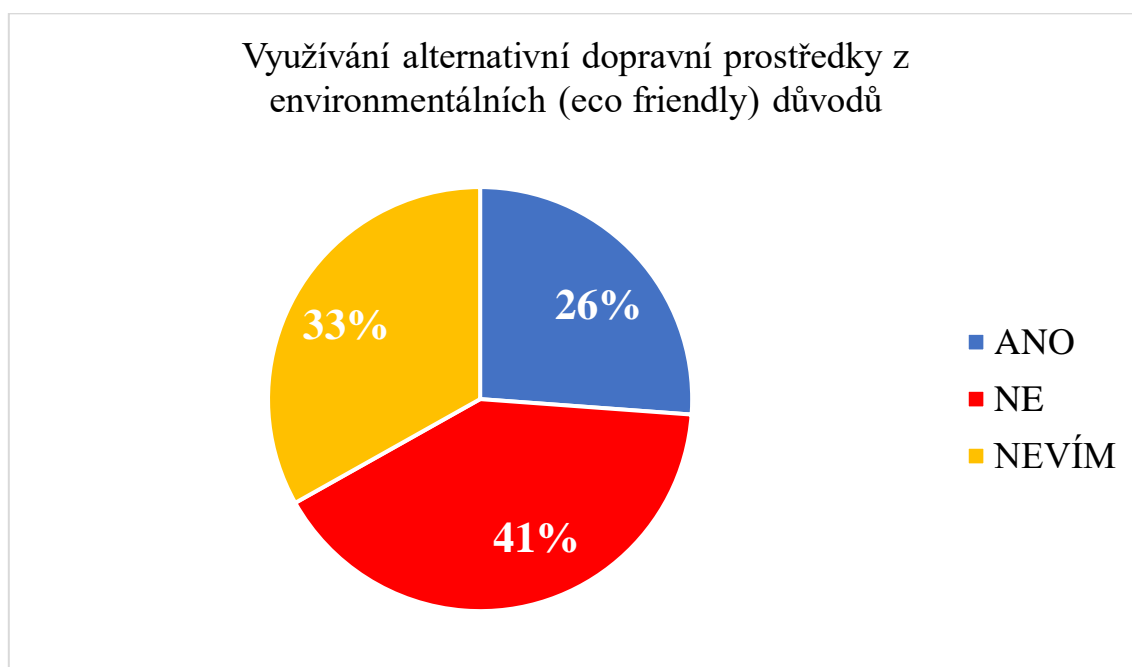
Tabulka 8 Ochota platit za udržitelné alternativní dopravní prostředky (vlastní zpracování)

	Hodnocení (bodová škála)				
	1 (Určitě ano)	2	3	4	5 (Určitě ne)
Počet respondentů	27	24	64	30	27

Otázka č. 22: Využíváte alternativní dopravní prostředky z environmentálních (eco friendly) důvodů?

Eco friendly doprava se dostává do popředí, i prostřednictvím alternativních dopravních prostředků. Předmětem otázky bylo zjistit, zda respondenti vyhledávají tento typ alternativní dopravy z environmentálních motivů, kde výsledky zobrazuje Obrázek 27.

Většinová část respondentů (70 odpovědí) nevyužívá alternativní dopravní prostředky s environmentálních důvodů. Na rozdíl od toho, 45 respondentů se rozhodlo využívat alternativní dopravu z důvodu ohleduplnosti k životnímu prostředí. Zbývajících 57 respondentů se rozhodla pro možnost nevím.



Obrázek 27 Využívání z environmentálních důvodů (vlastní zpracování)

Otázka č. 23: Jak vnímáte bezpečnost (při využívání) alternativních dopravních prostředků?

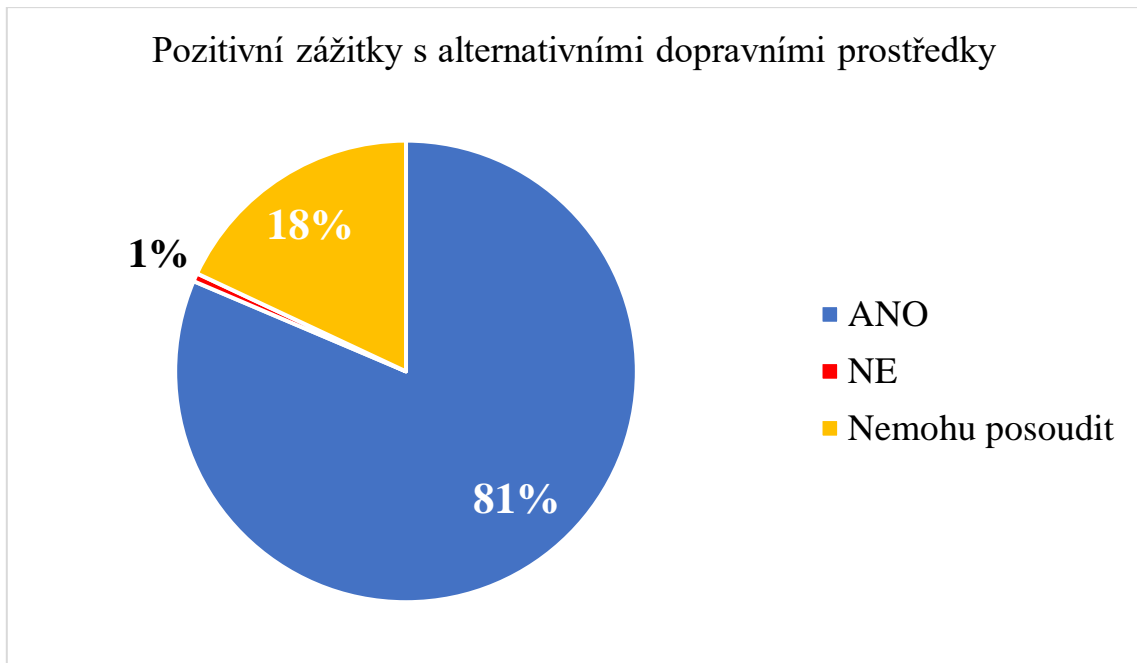
Tabulka 9 obsahuje rozložení počtu respondentů dle vnímané bezpečnosti pro využívání alternativních dopravních prostředků.

Tabulka 9 Vnímaná bezpečnost (vlastní zpracování)

	Hodnocení (bodová škála)				
	1 (Cítím se bezpečně)	2	3	4	5 (Necítím se bezpečně)
Počet respondentů	46	58	52	15	1

Otázka č. 24: Označil/a byste své zážitky s alternativními dopravními prostředky jako pozitivní?

Z výsledků týkající se osobních zážitků (Obrázek 28) vyplývá, že 140 (81 %) dotazovaných hodnotí pozitivně své zážitky s alternativními dopravními prostředky. Na druhou stranu zvolilo pouze 1 % dotazovaných svoji zkušenost, jako negativní. Bohužel 31 respondentů (18 %) nemohli posoudit svůj pozitivní či negativní zážitek.



Obrázek 28 Pozitivní zážitky s alternativními dopravními prostředky (vlastní zpracování)

Otázka č. 25: Můžete upřesnit Vaše pozitiva při využívání alternativních dopravních prostředků v ČR a zahraničí?

Odpovědi byli nepovinného charakteru, a i přes tuto skutečnost se našlo celkově 53 respondentů, kteří svůj pozitivní názor sdíleli. Některé odpovědi se opakovaly, ale nejčtenější naleznete níže:

- Rychlá a levná doprava (13 odpovědí)
- Dostupnost (8 odpovědí)
- Cena a bezkontaktní platba (7 odpovědí)
- Absence strachu z odcizení (5 odpovědí)
- Skvělý zážitek a příjemné projížďky (7 odpovědí)
- Informovanost aplikací (3 odpovědí)
- Žádné pozitiva (3 odpovědí)

Uvedené příklady odpovědí:

- *“V Litvě v noci nejezdí MHD, takže Bolt je ideální a cenově přijatelná varianta.”*
- *“Je to snadné, rychlé, dostanu se, kam potřebuji, o nic se nestarám – půjčím, vrátím a neřeším parkování, zamykání. „*
- *“Je to pro mě dobrý způsob, jak se přesunout po městě ve večerních hodinách, kdy už nebývá dostupné MHD.”*
- *“Je to vzrůstající a dobrý trend“*
- *“Když mám více času a nechce se mi jet tramvají a je hezké počasí, tak si půjčím sdílené kolo a přiblížím se“*
- *“V Olomouci je na kole vše do deseti minut. V zahraničí vede Francie, tam je to pro cyklistu ráj“*
- *“Konkrétně ve Slovinsku jsem byla nadšená, že kolo na vypůjčení bylo k dispozici po celém městě právě na místech, kde to člověk potřeboval a bylo to velmi finančně výhodné. Vypůjčení stálo 1 euro na rok, pouze v případě, že lhůta vypůjčení přesáhla 1 hodinu, tak musel člověk za každou hodinu zaplatit euro navíc, ale to se mi nikdy nestalo.”*

Otázka č. 26: Můžete upřesnit Vaše negativa při využívání alternativních dopravních prostředků v ČR a zahraničí?

Navazující otázka na negativní zkušenosti byla taktéž otevřeného typu jejíž výčet 40 odpovědí od respondentů je níže:

- Špatně rozmístěné výpůjční stanice (10 respondentů)
- Strach o svoji bezpečnost (6 respondentů)
- Porouchané zařízení (6 respondentů)
- Nedostatek dopravních prostředků ve stanicích (3 respondentů)
- Žádné negativa (12 respondentů)

Některé z odpovědí vnášejí osobitý pohled respondentů:

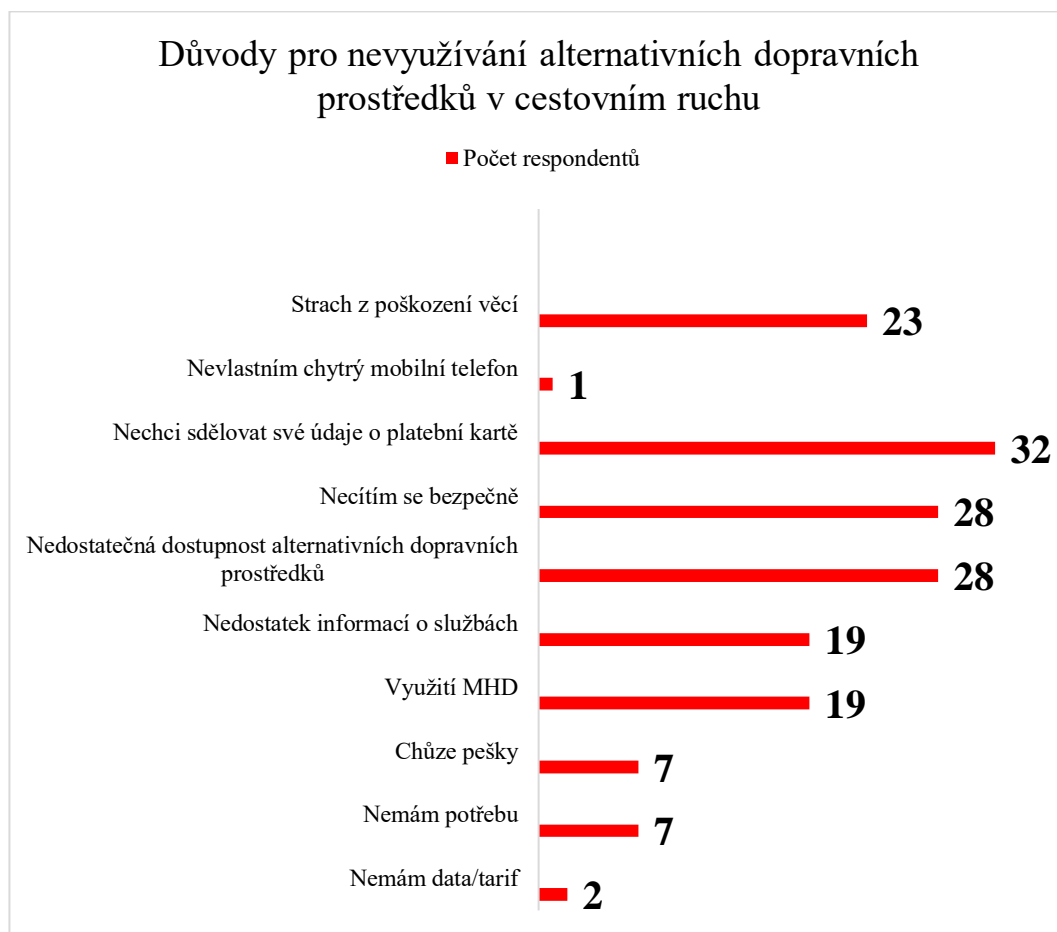
- *“Elektrické koloběžky jsou nebezpečné, hodně se povalují po městě“*
- *“Když jedu do zahraničí, tak tam mají jiné aplikace na tyto služby a musím dokola instalovat nové“*
- *“Nedostatečná městská infrastruktura, špatná funkčnost zařízení, problémy s parkováním (vhodná místa + jejich označení)“*

Sekce 5 – Nevyužívání alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu

V sekci nevyužívání alternativních dopravních prostředků sdílené ekonomiky v cestovním ruchu zodpovídali otázky pouze respondenti, kteří neměli dosavadní zkušenost s využíváním. Za úkol bylo vyplnění celkově dvou otázek uzavřeného a jednu otázku otevřeného typu, které měli zajistit objasnění třetí výzkumné otázky v této diplomové práci.

Otázka č. 27: Jaké jsou hlavní důvody pro nevyužívání alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu?

Poslední výzkumná otázka objasňující hlavní důvody pro nevyužívání alternativních dopravních prostředků sdílené ekonomiky v cestovním ruchu na Obrázku 29 nesoucí charakter zvolení více odpovědí jedním respondentem.



Obrázek 29 Důvody pro nevyužívání alternativních dopravních prostředků v CR (vlastní zpracování)

Celkově nejvíce vybranými důvody pro nevyužívání alternativních dopravních prostředků jsou takové, že 32 respondentů nechťejí sdělovat své údaje o platební kartě, 28 respondentů hodnotí nedostatečnou dostupnost, 28 respondentů se necítí bezpečně,

23 respondentů pociťuje strach z poškození věcí, 19 respondentů nedisponuje dostatečnými informacemi a 19 respondentů raději využije MHD. Chůze pěšky (7 respondentů), nevlastnění chytrého telefonu (1), absence dat/tarifu (2) a necítit potřebu (7) jsou méně zastoupené důvody nevyužívání alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu.

Otázka č. 28: Nevyužíváte dopravní prostředky z důvodu neznalosti digitálních aplikací?

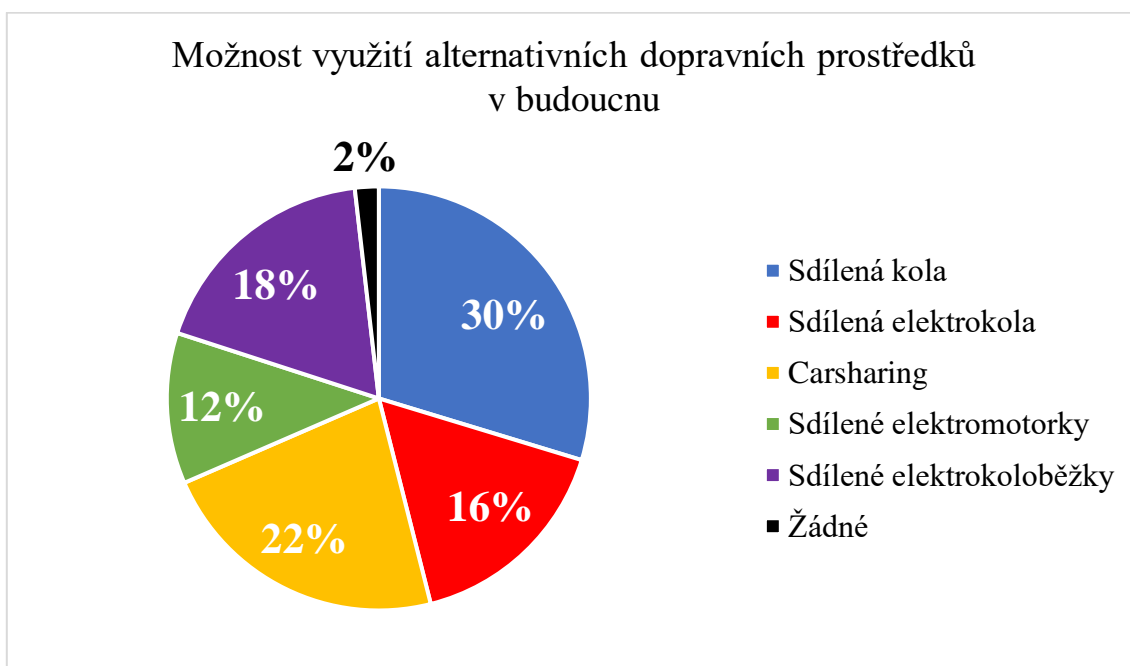
Otázka na digitální aplikace sloužila jako doplňující formát, jestli za důvodem pro nevyužívání alternativních dopravních prostředků může neznalost digitálních aplikací. Pouze 6 % (6 respondentů) bere neznalost digitálních aplikací jako důvod pro jejich využívání. Naopak 88 respondentů nebere toto jako důvod pro nevyužívání, které vidíte na grafu (Obrázek 30).



Obrázek 30 Nevyužívání dopravních prostředků z důvodu neznalosti digitálních aplikací (vlastní zpracování)

Otázka č. 29: Kdybyste měl/a možnost využít alternativní dopravní prostředky v cestovním ruchu, jaké nejpravděpodobněji zvolíte?

Největší možností využití, jaké by respondenti zvolili představovala sdílená kola (49 odpovědí), dále pak carsharing (37 odpovědí), sdílené elektrokoběžky (30 odpovědí), sdílená elektrokola (27 odpovědí), sdílené elektromotorky (19 odpovědí) a pouze 3 respondenti zvolili možnost žádného alternativního dopravního prostředku. V grafu (Obrázek 31) jsou odpovědi přehledně uspořádané v procentuálním rozložení.



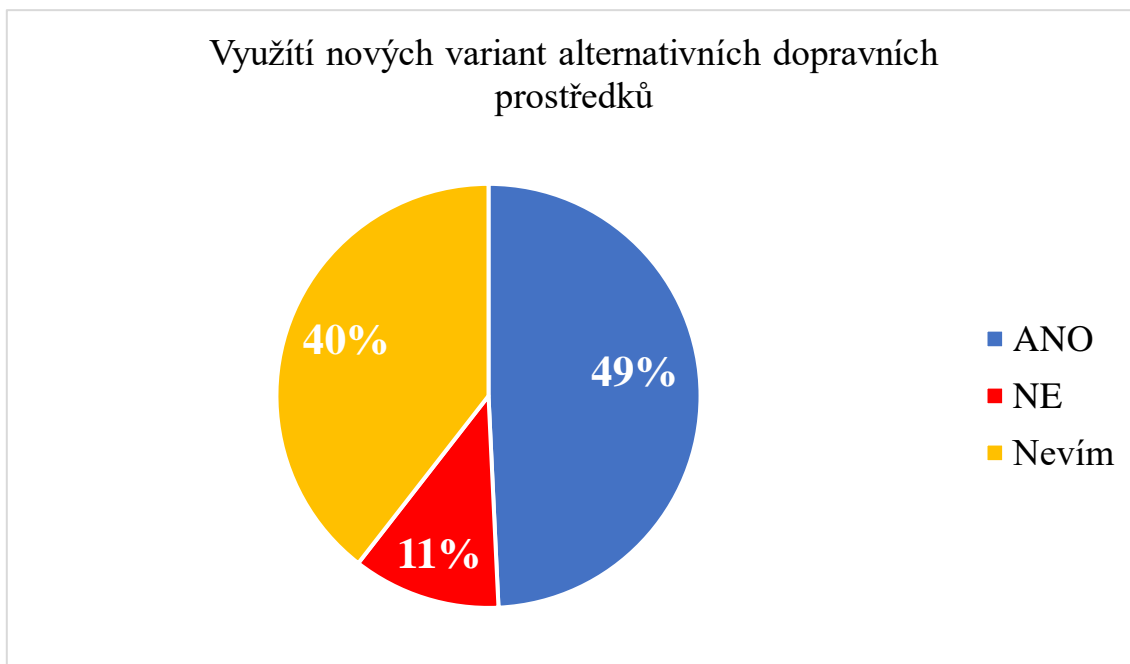
Obrázek 31 Možnost využití alternativních dopravních prostředků v budoucnu (vlastní zpracování)

Sekce 6 - Obecná část

V obecné části dotazníkového šetření měli převážně otázky identifikační charakter a respondenti v jedné otázce zatrhávali i jaké varianty alternativních dopravních prostředků mají motivaci vyzkoušet v budoucnosti.

Otázka č. 30: Využijete v budoucnosti nové varianty alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu, o kterých jste se tady dozvěděli?

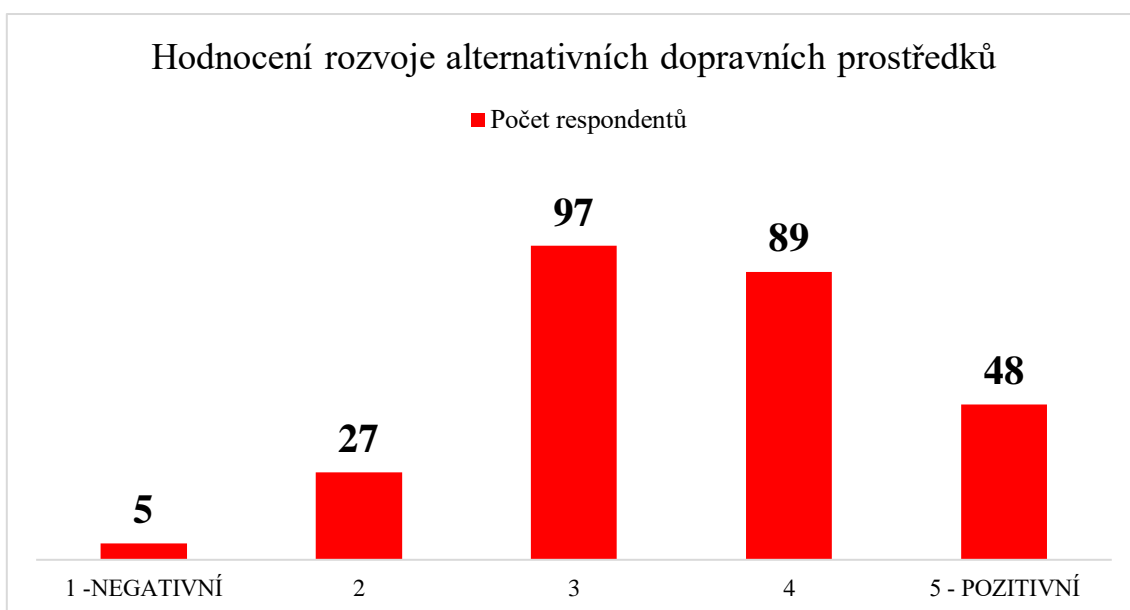
Z odpovědí (Obrázek 32) vyplývá, že 131 dotazovaných studentů (49 %) plánuje v budoucnosti využít jednu z možností alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu. Variantu „nemohu posoudit“ označilo 105 dotazovaných (39 %) a 30 respondentů (11 %) necítí touhu v dohledné době žádné interakce s alternativní dopravou.



Obrázek 32 Využití nových variant alternativních dopravních prostředků (vlastní zpracování)

Otázka č. 31: Uveďte prosím, jaké je Vaše hodnocení rozvoje alternativních dopravních prostředků?

Na hodnocení rozvoje alternativních dopravních prostředků (Obrázek 33) odpovídali celkově všichni respondenti v tomto dotazníkovém šetření. Cílem bylo zjištění, jak si již zmíněný rozvoj alternativních dopravních prostředků vede v očích u studentů Univerzity Palackého a jak je hodnocené.



Obrázek 33 Hodnocení rozvoje alternativních dopravních prostředků (vlastní zpracování)

6. Diskuze

Diplomová práce na téma zkušenosti a motivace s využíváním alternativních dopravních prostředků v rámci sdílené ekonomiky v cestovním ruchu u studentů Univerzity Palackého v Olomouci měla za úkol získat ucelený pohled studentů na využití alternativních dopravních prostředků a zjištění hlavních důvodů či bariér k využívání alternativní dopravy. Dalším cílem bylo zjistit, které alternativní dopravní prostředky jsou nejpopulárnější a nejčastěji využívané.

1. Jaké alternativní dopravní prostředky v cestovním ruchu jsou u studentů UP v Olomouci nejvíce využívány?

V dnešní době se služby sdílené ekonomiky, a především sdílená doprava dostávají do popředí a mají vzrůstající tendenci při volbě dopravy. Z uvedených výsledků je zřejmé, že studenti Univerzity Palackého preferují především sdílená kola jako svoji volbu při výběru alternativních dopravních prostředků. Respondenti pozitivně hodnotili rozvoj těchto služeb i z takového hlediska, že využívají sdílená kola z environmentálních důvodů, ale i jako levný, snadný a rychlý přesun po městech. S tím souhlasí i výsledky výzkumu od Pawłowska (2019), která uvádí Bikesharing jako jeden ze vzrůstajících trendů a inovativní řešení městské dopravy. V tomto kontextu se nabídka služeb sdílených kol neustále rozšiřuje a má pozitivní změny ohledně chování uživatelů v městské mobilitě. S tím souvisí i četnost zapůjčení. Zhruba 38 % studentů upřednostňuje alternativní dopravu převážně když cestuje.

Často preferovaným druhem dopravy u studentů Univerzity Palackého stále zůstává možnost městské hromadné dopravy i přes rostoucí alternativní služby sdílené dopravy v cestovním ruchu. Toto zjištění potvrzuje i výzkum Jurczaka (2023), který konstatuje, že veřejná doprava je velmi často spojována s pojmy “sdílená ekonomika“ a “mikromobilita“. V poslední době došlo i ke změnám v poptávce a nabídce veřejné dopravy, která má vliv na rozvoj městské mobility.

Carsharing nebo služba sdílených aut našla své zastoupení i u 68 respondentů tohoto výzkumu. Souvislost to může mít i se skutečností, že v dnešní době není potřeba osobního vlastnictví daného dopravního prostředku. Tvrzení podporuje výzkum od Klepacki, Michalski, Kusto, & Załuski (2021). Uživatelé mohou za malé náklady využít sdílené automobily bez osobního vlastnictví.

2. Jaké jsou hlavní důvody u studentů UP v Olomouci pro využívání alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu?

Nejčastějším důvodem se u respondentů stalo snadné a rychlé zapůjčení alternativních dopravních prostředků, které ovlivnilo i rozšíření mobilních aplikací a u respondentů Univerzity Palackého v Olomouci jsou velmi oblíbené. Mezi pozitivní důvody řadíme mimo jiné i cenovou dostupnost (nízké ceny), ušetření času a snadnou platbu. Často uváděným důvodem u 74 respondentů bylo uvádění i obyčejného zážitku a prožitku z jízdy. Zmíněné důvody mají řadu pozitivních dopadů na zdraví, čisté ovzduší a zvýšení městské mobility, které zmiňují i autoři Pisoni, Christidis, & Cawood (2022).

Výsledky ukazují, že zhruba polovina studentů (46 % dotazovaných) se nejčastěji dopravuje alternativní dopravou pouze v České republice. I přes uvedené pozitivní důvody, stále několik respondentů upřednostňuje v cílové destinaci cestovního ruchu volbu městské hromadné dopravy, která byla druhou nejčastější volbou po sdílených kolech.

Celkově 45 % respondentů volí využití alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu až v místě destinace, ve které nejvíce zmiňovanou pohnutkou byla prohlídka po okolí, doprava do obchodů a restaurací. To nasvědčuje i počtem respondentů (38 %), kteří uvádějí, že využívání tyto služby převážně během cestování. Na druhou stranu 24 % respondentů preferuje dopravu alternativními prostředky převážně k přesunu do cílové destinace cestovního ruchu a více jak polovina respondentů (55 %) kombinuje s jinými dopravními prostředky jako letadlo, MHD, vlak a další.

Z odpovědí lze vyhodnotit, že studenti z větší části volí variantu dopravních prostředků z environmentálních důvodů, které mezi benefity sdílené ekonomiky zařazuje také Bednářiková a Košťálová (2021).

V rámci domácího cestovního ruchu dává přednost variantě alternativní dopravy celkově 75 % respondentů a v zahraničním cestovním ruchu 54 % dotazovaných. Nejčastěji uváděnou zemí, kde studenti využívali carsharing bylo Rakousko, Řecko a Polsko. Zajímavou destinací uvedli například Čínskou lidovou republiku. Naopak Slovinsko, Německo, Itálie či Velká Británie se staly hodně oblíbenou zemí u respondentů k vypůjčení sdílených kol, elektrokol a elektrokoloběžek. Kromě toho respondenti zmiňovali i destinaci jako Kanárské ostrovy nebo Malta.

3. Jaké jsou hlavní bariéry u studentů UP v Olomouci pro nevyužívání alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu?

Druhá skupina respondentů neměla doposud žádné zkušenosti s využitím alternativní dopravních prostředků v cestovním ruchu. Mezi časté bariéry uvedli strach a neochotu sdělovat své platební údaje na webových stránkách či mobilních aplikacích, nedostatečnou dostupnost a strach z poškození věcí. Dále u respondentů převládá pocit nebezpečí, které prezentují i Bednáříková a Košťálová (2021). Tyto autorky zmiňují i ohrožení chodců nebo převládající výskyt sdílených kol a koloběžek mimo vyznačené stanice, což vede k povalování na ulicích. Tento fakt byl zaznamenán i studenty, kteří aktivně tyto služby využívají.

Výsledky šetření vyloučily jako překážku pro využití alternativních dopravních prostředků neznalost digitálních aplikací. Toto zjištění ukazuje, že studenti jsou motivováni v budoucnu vyzkoušet alternativní dopravní prostředky v cestovním ruchu, přičemž nejvíce sdílená kola, carsharing a sdílené elektrokoloběžky.

V neposlední řadě mnoho studentů preferuje spíše chůzi navzdory dostupnosti velkého množství dopravních alternativ.

Limity práce

Uvědomuji si, že získaný vzorek respondentů v této diplomové práci není považován za zcela reprezentativní, ale složení obsahuje zastoupení studentů všech fakult Univerzity Palackého v Olomouci. Bohužel složení výzkumného souboru neodpovídá kvótním zastoupení podle počtu studentů jednotlivých fakult. Za limitní faktor tedy považuji nízký počet respondentů. Tím byl ovlivněn i počet zastoupení a následného vyplnění pouze 266 studenty z celkového počtu 23 229 studentů všech fakult Univerzity Palackého v Olomouci za rok 2023.

Vzrůstající trend využívání alternativních dopravních prostředků sdílené ekonomiky v cestovním ruchu se dostává do popředí mimo jiné i z pohledu snadné dostupnosti, rychlému vypůjčení či environmentálních důvodů. Tento trend zaslouží větší pozornosti a rozsáhlejšího výzkumu. Možnost dalšího výzkumu mohou případně uskutečnit přímo společnosti, kterých se tento trend týká. Tyto šetření jim mohou poskytnout další cenné informace o uživateli a následný rozvoj alternativních dopravních prostředků.

ZÁVĚRY

Předmětem výzkumu bylo zjistit motivaci a zkušenosti u studentů Univerzity Palackého v Olomouci, které získali při využívání alternativních dopravních prostředků v rámci sdílené ekonomiky v cestovním ruchu. Mimo jiné se dotazníkové šetření zaměřilo i na část studentů disponující bariérami pro nevyužívání. Stanovení tří výzkumných otázek výrazně napomohlo k sestavení dotazníkového šetření a následně k získaným výsledkům.

Na první sekci otázek odpovídali pouze respondenti, kteří zvolili již předešlou zkušenost s alternativními dopravními prostředky sdílené ekonomiky v cestovním ruchu.

Hlavní důvody k využívání alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu u studentů Univerzity Palackého v Olomouci:

- Snadné vypůjčení alternativních dopravních prostředků.
- Nízká a výhodná cena.
- Ušetření času nebo vyhnutí se zácpě.
- Snadná platba bezkontaktně v aplikaci na chytrých telefonech.

Místo nejčastějšího využití alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu:

- Pouze v ČR (46 %)
- V ČR a zahraničí (33 %)
- Pouze v zahraničí (21 %)

Preferovaný druh dopravy v cílové destinaci:

- Nejpočetnější skupina respondentů zvolila sdílená kola.
- Často zvoleným druhem dopravy je stále MHD a taxi.

Za jakým účelem využívají studenti alternativní dopravní prostředky v cestovním ruchu:

- Převážně volí dopravu v místě destinace (45 %).
- Dopravy do místa destinace (24 %).

Nejčastější země, ve které respondenti využívají Carsharing:

- Rakousko

- Řecko
- Polsko

Nejčastější země, ve kterých respondenti využívají sdílená kola, elektrokola, elektrokoloběžky:

- Slovinsko
- Itálie
- Německo

Účel využívání alternativních dopravních prostředků:

- Převážně za účelem prohlídky okolí.
- Dopravy do obchodů a restaurací.
- Za zážitkem a pocitu být jako místní.

Druhá skupina respondentů neměla žádné zkušenosti s alternativními prostředky sdílené ekonomiky v cestovním ruchu a odpovídala na hlavní překážky či bariéry.

Hlavní bariéry k využívání alternativních dopravních prostředků u studentů Univerzity Palackého v Olomouci:

- Strach sdělovat platební údaje přes internet.
- Pocit nebezpečí při jízdě a ohrožení ostatními dopravními prostředky.
- Nedostatečná dostupnost alternativních dopravních prostředků v destinacích cestovního ruchu.
- Nedostatek informací o službách.

Sdílená ekonomika obsahuje vzrůstající trendy jako například v podobě alternativních dopravních prostředků, a především jejich využití v cestovním ruchu. Zajímavou oblastí tohoto výzkumu bylo zjištění důvodů a bariér k využívání těchto služeb v cestovním ruchu. Věřím, že alternativní doprava a jejich služby zaslouží větší pozornosti a rozsáhlejšího zkoumání.

SOUHRN

Hlavním cílem diplomové práce byla zaměřena na zkušenosti a motivace s využitím alternativních dopravních prostředků sdílené ekonomiky v cestovním ruchu u studentů Univerzity Palackého v Olomouci. Rostoucí fenomén sdílené alternativní dopravy můžeme pozorovat i v České republice, kde bezprostředně nabírá na vzestupu u studentů.

Úvodní teoretická část diplomové práce se podrobněji zabývá základními pojmy v oblasti cestovního ruchu, sdílené ekonomice a sdílených dopravních služeb. Následuje krátké seznámení s konkrétními službami Carsharingu, sdílených kol, sdílených elektrokoloběžek a sdílených elektromotorek/skútrů. Ke zpracování této části byly použity literární zdroje, odborné články, výzkumy a internetové zdroje konkrétních alternativních služeb. Další část disponuje stanovením hlavního cíle a třech výzkumných otázek. V metodologické sekce je popsán design práce, demografické informace o zkoumaném vzorku a postup sběru a analýzy dat.

V praktické části se nacházejí výsledky dotazníkového šetření provedeného na vzorku studentů Univerzity Palackého v Olomouci v období 3. 4. 2024 - 11. 4. 2024. Výzkumu se dohromady zúčastnilo 266 respondentů ze všech sedmi fakult Univerzity Palackého. Konečné výsledky z online dotazníku získané prostřednictvím Google Forms pomohly najít odpovědi na výzkumné otázky *Jaké alternativní dopravní prostředky v cestovním ruchu jsou studentů UP v Olomouci nejvíce využívány, Jaké jsou hlavní důvody pro využívání alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu u studentů UP v Olomouci? a Jaké jsou hlavní bariéry pro nevyužívání alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu u studentů UP v Olomouci?*

Na část výsledků navazuje kapitola Diskuze, která shrnuje výzkum diplomové práce a odpovídá na výzkumné otázky. Z výsledků vyplývá, že hlavním důvodem pro zvolení alternativních dopravních prostředků je jejich snadné vypůjčení, výhodná cena a ušetření času. Mezi hlavní bariéry pro využívání vyplývá, že studenti nechtějí sdělovat své údaje o platební kartě a necítí se bezpečně při využívání. Závěr diplomové práce shrnuje hlavní poznatky, ucelený náhled na rozvoj a postoj studentů na alternativní dopravní prostředky v cestovním ruchu.

SUMMARY

The main goal of the thesis was focused on the experience and motivation of students of the Palacký University in Olomouc with the use of alternative means of transport of the shared economy in tourism. The growing phenomenon of shared alternative transport can also be observed in the Czech Republic, where it is immediately gaining momentum among students.

The introductory theoretical part of the diploma thesis deals in more detail with basic concepts in the field of tourism, shared economy and shared transport services. The following is a short introduction to the specific services of Carsharing, shared bikes, shared electric scooters and shared electric motors/scooters. Literary sources, professional articles, researches and internet sources of specific alternative services were used to process this part. The next part sets out the main objective and three research questions. The methodological section describes the design of the work, demographic information about the researched sample and the procedure of data collection and analysis.

The practical part contains the results of a questionnaire survey conducted on a sample of students at the Palacký University in Olomouc in the period 3. 4. 2024 - 11. 4. 2024. A total of 266 respondents from all seven faculties of the Palacký University took part in the research. The final results from the online questionnaire obtained through Google Forms helped to find answers to the research questions *What alternative means of transport in tourism are most used by UP students in Olomouc, What are the main reasons for the use of alternative means of transport in tourism by UP students in Olomouc? and What are the main barriers to non-use of alternative means of transport in tourism among students of the University of Olomouc in Olomouc?*

The results section is followed by the Discussion chapter, which summarizes the thesis research and answers the research questions. The results show that the main reason for choosing alternative means of transport is their easy rental, favorable price and saving time. The main barriers to use include the fact that students do not want to share their payment card information and do not feel safe when using it. The conclusion of the diploma thesis summarizes the main findings, a comprehensive overview of the development and attitude of students towards alternative means of transport in the tourism industry.

REFERENČNÍ SEZNAM

- Antees. (2024). *Antees – Sdílené elektrické skútry*. Retrieved 18. 3. 2024 from World Wide Web: <https://www.antees.cz/>
- Autonapůl. (2018). *Autonapůl – Carsharing nejen v Brně a v Praze*. Retrieved 26. 3. 2024 from World Wide Web: <https://www.autonapul.cz/>
- Bednářiková, M., & Košťálová, J. (2021). Sdílená ekonomika v České republice. *Hradecké ekonomické dny*
- Beránek, J. (2013). *Ekonomika cestovního ruchu*. Mag Consulting.
- BeRider. (2023) *Sdílené elektrické skútry*. Retrieved 22. 3. 2024 from World Wide Web: <https://www.be-rider.com/>
- Bird Rides, Inc. (2024). *Mikroelektrická mobilita Bird: Elektrická kola a skútry pro města*. Retrieved 25. 3. 2024 from World Wide Web: <https://www.bird.co>
- Bolt Technology OÜ. (2024). *Prozkoumejte Bolt služby. Vše v mobilní aplikaci*. Retrieved 20. 3. 2024 from World Wide Web: <https://bolt.eu/en-cz/>
- BlaBlaCar. (2024). *Autobusem nebo spolujízdou? Vyber si podle sebe. BlaBlaCar*. Retrieved 25. 3. 2024 from World Wide Web: <https://www.blablacar.cz/>
- Blinkee.city. (2024). *Pro individuální klienty*. Retrieved 19. 3. 2024 from World Wide Web: <https://blinkee.city/cs>
- BrnoInMotion. (2024) *Sdílená doprava*. Retrieved 21. 3. 2024 from World Wide Web: <https://brnoinmotion.cz/carsharing/>
- CAR4AWAY a. s. (2024) *CAR4AWAY – Chytrá cesta k cíli*. Retrieved 18. 3. 2024 from World Wide Web: <https://www.car4way.cz/>
- Citymove.app by Škoda X. (2023). *Mikromobilita: Výhody a nevýhody (nejen) sdílených vozítek*. Retrieved 1. 3. 2024 from the World Wide Web: <https://www.citymove.app/post/mikromobilita-vyhody-a-nevyhody-nejen-sdilenyh-vozitek>
- ČEZ, a. s. (2024). *O elektromobilitě*. Retrieved 25. 3. 2024 from World Wide Web: <https://www.cezesco.cz/cs/produkty/elektromobilita/o-elektromobilite>

- Dabbous, A., & Tarhini, A. (2019). Assessing the impact of knowledge and perceived economic benefits on sustainable consumption through the sharing economy: A sociotechnical approach. *Technological Forecasting & Social Change*, 149. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2019.119775>
- Daglis, T. (2022). Sdílená ekonomika. *Encyklopedie*, 2 (3), 1322–1332. <https://doi.org/10.3390/encyclopedia2030088>
- Dano, F., Khouri, S., Drabik, P., Vernerova, D., & Kukura, M. (2021). Electromobility as a Part of Communally Beneficial Innovations in Transport and Its Perception by Slovak Consumers. *Transformations in Business & Economics*, (20)3, 132-150.
- ECURATIV. (2018). *Sdílená ekonomika v době chytrých měst – výzvy a doporučení*. Retrieved 12. 8. 2023 from the World Wide Web: <https://euractiv.cz/section/prumysl-a-technologie/opinion/sdilena-ekonomika-v-dobe-chytrych-mest-vyzvy-a-doporuceni/>
- E15. (2021). *Alternativním taxislužbám se vracejí zákazníci. Bolt nabízí štedrý nástupní bonus novým řidičům*. Retrieved 12. 8. 2023 from World Wide Web: <https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/alternativnim-taxisluzbam-se-vraceji-zakaznici-bolt-nabizi-stedry-nastupni-bonus-novym-ridicum-1381086>
- Elektromobilita. (2024). *Vše, co vás zajímá ohledně elektromobility, na jednom místě*. Retrieved 8. 3. 2024 from World Wide Web: <https://www.cez.cz/cs/sluzby-pro-zakazniky/elektromobilita/faq/elektromobilita>
- Focus Group Interviews Employed in the Research Analysing Young Adult's Behaviour on the Market of Alternative Means of City Transport. (2020). *Works of the Industrial Geography Committee of the Polish Geographical Society*, 34(4). <https://doi.org/10.24917/20801653.343.6>
- Foret, M., & Turčínková, J. (2005). *Cestovní ruch*. Mendelova zemědělská a lesnická univerzita.
- Goeldner, C. R., & Ritchie, J. R. B. (2014). *Cestovní ruch: principy, příklady, trendy*. Bizbooks.

- Hartmannová, L., Schlossarek, M., Kročil, O., & Šucha, M. (2022). Psychosociální aspekty využívání a poskytování služeb carsharingu v ČR. *Acta Polytechnica Sborník ČVUT*, 39, 6–15. <https://doi.org/10.14311/APP.2022.39.0006>
- Hesková, M., & kolektiv. (2011). *Cestovní ruch pro vyšší odborné a vysoké školy* (2nd ed.). Fortuna.
- HoppyGo. (2024). *HoppyGo*. Retrieved 18. 3. 2024 from World Wide Web: <https://www.hoppygo.com/>
- Jaska, E., Werenowska, A., & Balińska, A. (2022). Environmentally and Socially Sustainable Behaviors of Generation Z in Poland Stimulated by Mobile Applications. *Energies* (19961073), 15(21), 7904-7919. <https://doi.org/10.3390/en15217904>
- Juračka, D., Valašková, K., & Jánošková, K. (2023). Sdílená ekonomika jako nekonvenční alternativa k tradičním dopravním službám. *Dynamika řízení ve znalostní ekonomice*, 11 (4), 338–351. <https://doi.org/10.2478/mdke-2023-0021>
- Jurczak, M. (2023). Digitální veřejná doprava v nové ekonomice – současné trendy mobility. *Výzkumné práce v ekonomii a financích*, 7(2), 44–62. <https://doi.org/10.18559/ref.2023.2.843>
- Klepacki, B., Załuski, J., Kusto B., & Michalski, M. (2021). Význam carsharingu jako způsobu pohybu po městě. *Časopis moderní vědy*, 47(2), 189–209. <https://doi.org/10.13166/jms/142977>
- Kotíková, H. (2013). *Nové trendy v nabídce cestovního ruchu*. Grada Publishing.
- Kotíková, H., & Schwartzhoffová, E. (2017). *Cestovní ruch*. Univerzita Palackého v Olomouci.
- Krawiec, W., & Gwiaździński, E. (2023). Determinanty používání mobilní veřejné dopravy mladými spotřebiteli: perspektiva sdílené ekonomiky. *Vědecké práce Slezské technické univerzity. Organizace a management / Zeszyty Naukowe Politechniki Slaskiej. Seria Organizacji i Zarzadzanie*, 180, 261–282. <https://doi.org/10.29119/1641-3466.2023.180.13>
- Krupa, M. (2019). *Dopravní aplikace sdílené ekonomiky a jejich veřejnoprávní regulace*. Leges.

- Lane, R. (2015). *Jedna trefa stačí: mladí miliardáři internetového věku*. 65. pole.
- Linderová, I. (2013). *Cestovní ruch – základy a právní úprava*. Jihlava: Vysoká škola polytechnická Jihlava.
- Lime. (2024). *Lime Micromobility*. Retrieved 18. 3. 2024 from World Wide Web: <https://www.li.me/>
- Lochmannová, A. (2015). *Cestovní ruch*. Nakladatelství a vydavatelství Computer Media.
- Maci, J., Maresova, P., Firlej, K., Soukal, I., Bednarikova, M., & Kostalova, J., (2021) *Sharing economy in the Czech Republic*. In (pp. 36-47). <https://doi.org/10.36689/uhk/hed/2021-01-004>
- Meelen, T., & Münzel, K. (2023). Těžký úskalí carsharingu v Nizozemsku. *Sborník Národní akademie věd Spojených států amerických*, 120(47), e2206197120. <https://doi.org/10.1073/pnas.2206197120>
- Nextbike Czech Republic. (2023). *Zkus sdílené elektrokolo – Nextbike Czech Republic*. Retrieved 19. 3. 2024 from World Wide Web: <https://www.nextbikeczech.com/zkus-sdilene-elektrokolo/>
- Palatková, M. (2011). *Mezinárodní cestovní ruch*. Praha: Grada Publishing a.s.
- Pásková, M., & Zelenka, J. (2002). *Cestovní ruch: výkladový slovník*. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR.
- Pawłowska, J. (2019). Systémy městských kol jako projev sdílené ekonomiky. *Studentské sešity Ekonomické fakulty Gdaňské univerzity "Naše studia"*, 9, 27–38.
- Pisoni, E., Christidis, P., & Cawood, E. N. (2022). Aktivní mobilita versus motorizovaná doprava? Volby uživatelů a přínosy pro společnost. *VĚDA O CELKOVÉM PROSTŘEDÍ*, 806, 150627. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2021.150627>
- Red Bull. (2019). *Mikromobilita v Česku. Jak vyžrát na zasekanou dopravu ve městech?* Retrieved 1. 3. 2024 from World Wide Web: <https://www.redbull.com/cz-cs/tech-mikromobilita-cesko-kola-kolobezky-skateboardy-praha-brno>
- Rekola. (2024). *Rekola – Sdílená kola pro rychlé přesuny po městě*. Retrieved 18. 3. 2024 from World Wide Web: <https://www.rekola.cz/>

- Ryglová, K. (2009). *Cestovní ruchu: Soubor studijních materiálů* (Vyd. 3., rozš). Key Publishing.
- Ryglová, K., Burian, M., & Vajčnerová, I. (2011). *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Grada.
- Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády ČR. (2017). *Analýza sdílené ekonomiky a digitální platform*. Retrieved 29. 3. 2024 from World Wide Web: https://vlada.goc.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/priloha_4_material_analyza.pdf
- Sdílená doprava. (2024). *Peer-to-peer Carsharing v Brně*. Retrieved 8. 3. 2024 from World Wide Web: <https://brnoinmotion.cz/peer-to-peer-carsharing/>
- Schwartzhoffová, E. (2013). *Služby v cestovním ruchu*. Univerzita Palackého v Olomouci.
- Spin. (2022) *Spin.app*. Retrieved 25. 3. 2024 from World Wide Web: <https://www.spin.app/>
- Szymańska, A. I. (2020). Focus Group Interviews Employed in the Research Analysing Young Adults' Behaviour on the Market of Alternative Means of City Transport. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego / Studies of the Industrial Geography Commission of the Polish Geographical Society*, 34(3), 84–95
- Teixeira, JF, Silva, C., & Moura e Sá, F. (2021). Empirické důkazy o dopadech bikesharingu: přehled literatury. *Transport Reviews*, 41 (3), 329–351. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1841328>
- TIER Mobility SE. (2023) *Nextbike by TIER – Bikesharing ve více než 300 městech po celém světě*. Retrieved 26. 3. 2024 from World Wide Web: <https://www.nextbike.de/en/>
- Uber Technologies Inc. (2024). *Vydělávej si řízením nebo si objednej jízdu*. Retrieved 29. 3. 2024 from World Wide Web: <https://www.uber.com/cz/cs/>
- Voi. Technology AB. (2024). *Voi – E-scooters and e-bikes for hire*. Retrieved 25. 3. 2024 from World Wide Web: <https://www.voi.com/>

- Weaver, D., & Lawton, L. (c2014). *Tourism management* (5th ed). John Wiley & Sons Australia.
- Wiktorowska-Jasik, A. (2023). Carsharing jako příklad chytré mobility – srovnávací studie Polsko–Německo. *Scientific Journals of The Maritime University of Szczecin / Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie*, 74, 75–82. <https://doi.org/10.17402/566>
- Zelenka, J., Pásková, M., (2012). *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: Linde Praha

PŘÍLOHY

Příloha 1 – Dotazník (vlastní zpracování)

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Rozdíly mezi masovým a šetrným/udržitelným cestovním ruchem (Kotíková, Schwarzhoffová, 2017, p. 70)	15
Tabulka 2 Oblasti SE a jejich zástupci ve světě a ČR (Maci et al., 2021, p. 6).....	19
Tabulka 3 Zastoupení studentů jednotlivých forem studia (vlastní zpracování)	34
Tabulka 4 Země využívání carsharingu (vlastní zpracování).....	47
Tabulka 5 Země využívání sdílených kol, elektrokoloběžek, elektrokol (vlastní zpracování).....	47
Tabulka 6 Hodnocení dostupnosti alternativních dopravních prostředků v ČR (vlastní zpracování).....	48
Tabulka 7 Důležitost, zda destinace disponuje nabídkou alternativních dopravních služeb (vlastní zpracování)	49
Tabulka 8 Ochota platit za udržitelné alternativní dopravní prostředky (vlastní zpracování).....	50
Tabulka 9 Vnímaná bezpečnost (vlastní zpracování)	51

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Hlavní sektory průmyslu cestovního ruchu (Ryglová, 2009, p. 10)	11
Obrázek 2 Členění cestovního ruchu (Kotíková 2013, p. 21 podle Zelenky, Páskové 2012)	14
Obrázek 3 Logo Bolt (https://bolt.eu/cs-cz , 2024).....	21
Obrázek 4 Logo Uber (https://www.uber.com/cz/cs/ , 2024).....	22
Obrázek 5 Logo HoppyGo (www.hoppygo.com , 2024)	24
Obrázek 6 Logo Nextbike (www.nextbikeczech.com , 2024).....	25
Obrázek 7 Logo Rekola (www.rekola.cz , 2024)	26
Obrázek 8 Logo Lime (www.li.me.com , 2024).....	28
Obrázek 9 Věkového rozmezí respondentů (vlastní zpracování)	33
Obrázek 10 Zastoupení fakult u respondentů (vlastní zpracování).....	34
Obrázek 11 Využití alternativních dopravních prostředků (vlastní zpracování)	36
Obrázek 12 Přímá zkušenost s alternativními dopravními prostředky (vlastní zpracování)	37
Obrázek 13 Místo nejčastějšího využívání alternativních dopravních prostředků (vlastní zpracování).....	38
Obrázek 14 Počet využití alternativních dopravních prostředků (vlastní zpracování) ...	39
Obrázek 15 Hlavní důvody využívání alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu (vlastní zpracování)	40
Obrázek 16 Účel využívání alternativních dopravních prostředků (vlastní zpracování)	40
Obrázek 17 Preferovaný druh dopravy v cílové destinaci (vlastní zpracování)	41
Obrázek 18 Preferované způsoby hledání informací (vlastní zpracování).....	42
Obrázek 19 Účel využívání alternativních dopravních prostředků k pobytu v destinaci (vlastní zpracování).....	43
Obrázek 20 Varianta při využívání alternativních dopravních prostředků (vlastní zpracování).....	44
Obrázek 21 Nejčastější společnost při využívání alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu	44
Obrázek 22 Využívání alternativních dopravních prostředků v domácím cestovním ruchu (vlastní zpracování).....	45
Obrázek 23 Využívání alternativních dopravních prostředků v zahraničí (vlastní zpracování).....	46
Obrázek 24 Kombinace s jinými dopravními prostředky (vlastní zpracování).....	48

Obrázek 25 Počet využívání po pandemii COVID-19 (vlastní zpracování)	49
Obrázek 26 Platformy vyhledávání alternativních prostředků (vlastní zpracování).....	50
Obrázek 27 Využívání z environmentálních důvodů (vlastní zpracování)	51
Obrázek 28 Pozitivní zážitky s alternativními dopravními prostředky (vlastní zpracování)	52
Obrázek 29 Důvody pro nevyužívání alternativních dopravních prostředků v ČR (vlastní zpracování).....	54
Obrázek 30 Nevyužívání dopravních prostředků z důvodu neznalosti digitálních aplikací (vlastní zpracování)	55
Obrázek 31 Možnost využití alternativních dopravních prostředků v budoucnu (vlastní zpracování).....	56
Obrázek 32 Využití nových variant alternativních dopravních prostředků (vlastní zpracování).....	57
Obrázek 33 Hodnocení rozvoje alternativních dopravních prostředků (vlastní zpracování)	57

Příloha 1

Zkušenosti a motivace s využíváním alternativních dopravních prostředků v rámci sdílené ekonomiky v cestovním ruchu u studentů Univerzity Palackého v Olomouci

B *I* U ↻ ✕

Dobrý den,

jmenuji se Veronika Šplíchalová a jsem studentkou Fakulty tělesné kultury Univerzity Palackého a ráda bych Vás požádala o vyplnění dotazníku, který se týká zkušenosti a motivace s využíváním alternativních dopravních prostředků v rámci sdílené ekonomiky v cestovním ruchu u studentů Univerzity Palackého v Olomouci. **Za alternativní dopravní prostředky v tomto dotazníku jsou považována sdílená kola a elektrokola, sdílené elektrokolobežky nebo skútry či carsharing (BOLT, UBER).** Veškeré Vaše odpovědi budou zaznamenány a použity ve výzkumu v diplomové práci a budou zcela anonymní.

Zaznamenejte jednu či více odpovědí, v případě otevřené otázky napište stručně svoji odpověď. Vyplnění Vám zabere 10 minut.

Děkuji za Váš čas a vyplnění dotazníku.

1. Využil/a jste někdy **alternativní dopravní prostředek** (BOLT, UBER, sdílené elektrokolobežky, * sdílená kola atd.)?

ANO

NE

Sekce 2 - Využívání alternativních dopravních prostředků



Popis (nepovinný)

2. **S jakou** alternativní dopravou v rámci sdílené ekonomiky **máte přímou zkušenost?** (Vyberte ***** ty, která jste již v minulosti využil/a)

- Sdílená kola (Rekola, Nextbike a další)
- Sdílená elektrokola (Bolt, Nextbike a další)
- Carsharing - Bolt, Uber, CAR4WAY a další
- Sdílené elektromotorky (Antees, Blinkie)
- Sdílené elektrokoloběžky (Lime, Bolt)
- Jiná...

3. Kde **nejčastěji využíváte** alternativní dopravní prostředky v rámci sdílené ekonomiky? *****

- Pouze v ČR
- Pouze v zahraničí
- V zahraničí i v ČR

4. Jak často využíváte alternativní dopravní prostředky? *

- 1x za týden
- 1x za měsíc
- 1x za půl roku
- 1x za rok
- Pouze když cestuji
- Jiná...

5. Zaškrtněte hlavní důvody pro využívání těchto služeb v cestovním ruchu? *

- Nízká/výhodná cena
- Ušetření času/vyhnutí v zácpě (rychlá doprava)
- Nevlastním žádný dopravní prostředek
- Snadné vypůjčení
- Snadná platba (bezkontaktně)
- Nechci využívat MHD
- Zábava a prožitek
- Jiná...

6. **Používáte** alternativní dopravní prostředky v cestovním ruchu převážně **za jakým účelem?** *

- Dopravy do cílového místa pobytu
- Dopravy v místě destinace
- Nemohu posoudit

7. Jaký **druh** dopravy preferujete v **cílové destinaci** cestovního ruchu? *

- Sdílená kola
- Sdílená elektrokola
- Carsharing
- Sdílené elektrokoloběžky
- Sdílené elektromotorky/skútry
- MHD, taxi
- Žádné
- Jiná...

8. Jaké jsou Vaše **preferované způsoby hledání informací** o alternativních možnostech dopravy při cestování? *

- Internetový vyhledávač (Google, Seznam apod.)
- Aplikace pro chytré telefony
- Webové stránky a sociální média (Instagram, TripAdvisor)
- Zkušenosti a doporučení od rodiny a přátel
- Letáky a reklamní materiály v místních dopravních službách
- Informační tabule na veřejných místech (např. nádraží, autobusové zastávky)
- Osobní konzultace s pracovníky cestovní kanceláře nebo turistického informačního centra
- Rezervační webové stránky a aplikace konkrétních alternativních dopravních služeb (např. Uber)
- Články a recenze o alternativních dopravních službách v mediích
- Jiná...

9. Za **jakým účelem** využíváte alternativní dopravní prostředky **k pohybu v destinaci** cestovního ruchu? *

- Návštěva památek
- Prohlídka okolí
- Doprava z/na letiště, vlakové nádraží atd.
- Zážitek (cítit se jako místní obyvatel)
- Doprava do obchodů, restaurací apod.
- Jiná...

10. Při užívání alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu, zvolíte raději jakou variantu? *

- Fyzickou aktivitu (sdílená kola, sdílená elektrokola)
- Pohodnost cestování bez fyzické aktivity (sdílené automobily, elektroskútry)
- Záleží na situaci (počasí, apod.)
- Nemohu posoudit

11. S kým nejčastěji cestujete s využitím alternativních dopravních prostředků? *

- Sám/a
- S rodinou
- S partnerem/kou
- S přáteli
- Jiná...

12. Využíváte (využíval/a jste) alternativní dopravní prostředky v rámci domácího cestovního ruchu? *

- ANO
- NE

13. Využíváte (využíval/a jste) alternativní dopravní prostředky v rámci zahraničního cestovního ruchu? *

- ANO
- NE

Sekce 3 z 6

Země využívání alternativních dopravních prostředků



Popis (nepovinný)

14. V jaké **zemi** jste využil/a služby sdílených automobilů (carsharing) v cestovním ruchu? *

Text dlouhé odpovědi

15. V jaké **zemi** jste využil/a sdílená kola, sdílená elektrokola a sdílené elektrokolobežky v cestovním ruchu? *

Text dlouhé odpovědi

Po sekci 3 Pokračovat na další sekci

Sekce 4 z 6

Sekce bez názvu



Popis (nepovinný)

16. **Kombinujete** alternativní dopravní prostředky s **jinými dopravními prostředky (Letadlo, MHD, vlak atd.)**? *

Ano

Ne

17. Přejde Vám **dostatečná dostupnost těchto alternativních dopravních prostředků v České republice?** (Nabídka, rozmanitost, výpůjční stanice atd.) *

	1	2	3	4	5	
DOSTATEČNÁ dostupnost	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	NEDOSTATEČNÁ dostupnost

18. Na kolik je pro **Vás** důležitá skutečnost, že cílová destinace disponuje nabídkou využití alternativních dopravních prostředků? *

	1	2	3	4	5	
Velmi důležité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Nedůležité

19. **Změnil se Váš počet** využívání alternativních dopravních prostředků **po pandemii COVID-19?** *

- Zvýšil se počet vypůjčení
- Počet zůstal stejný
- Počet výpůjček se snížil

20. Jakou platformu vyhledávání využíváte při zapůjčení alternativních dopravních prostředků? *

- Webový prohlížeč
- Mobilní telefon + mobilní aplikace
- Jiná...

21. Jste ochotni **zaplatit více za udržitelné a ekologicky šetrné alternativní dopravní prostředky?** *

	1	2	3	4	5	
Určitě ANO	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Určitě NE

22. Využíváte alternativní dopravní prostředky z **environmentálních** (eco friendly) **důvodů?** *

- Ano
- Ne
- Nevím

23. Jak vnímáte **bezpečnost** (při využívání) alternativních dopravních prostředků? *

	1	2	3	4	5	
Cítím se bezpečně	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Necítím se bezpečně

24. Označil/a byste své zážitky s alternativními dopravními prostředky jako pozitivní? *

- ANO
- NE
- Nemohu posoudit

25. Můžete upřesnit Vaše pozitiva při využívání alternativních dopravních prostředků v ČR a zahraničí?

Text dlouhé odpovědi

26. Můžete upřesnit Vaše negativa při využívání alternativních dopravních prostředků v ČR a zahraničí?

Text dlouhé odpovědi

Po sekci 4 Přejít do sekce 6 (Obecná část)

Sekce 5 z 6

3. část - Nevyužívání alternativních dopravních prostředků



Popis (nepovinný)

27. Jaké jsou hlavní **důvody pro nevyužívání** alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu? *

- Strach z poškození věcí
- Nevlastním chytrý mobilní telefon
- Nechci sdělovat své údaje o platební kartě
- Necítím se bezpečně (ohrožení cyklistů, strach z řízení)
- Nedostatečná dostupnost alternativních dopravních prostředků
- Nedostatek informací o službách
- Jiná...

28. **Nevyužíváte** dopravní prostředky z důvodu **neznalosti digitálních aplikací** ? *

- ANO
- NE

29. Kdybyste **měl/a možnost** využít alternativní dopravní prostředky v cestovním ruchu, jaké **nejpravděpodobněji zvolíte**? *

- Sdílená kola (Rekola, Nextbike a další)
- Sdílená elektrokola (ebike, Nextbike a další)
- Carsharing (Bolt, Uber, CAR4WAY, Autonapұл a další)
- Sdílené elektromotorky (Revolt a další)
- Sdílené elektrokoloběžky (Lime, Bolt)
- Jiná...

Po sekci 5 Pokračovat na další sekci

Sekce 6 z 6

Obecná část



Obecná část

30. Využijete v **budoucnosti** nové varianty alternativních dopravních prostředků v cestovním ruchu, o kterých jste se tady dozvěděli? *

- ANO
- NE
- Nevím

31. Uveďte prosím, jaké je **Vaše hodnocení rozvoje** alternativních dopravních prostředků? *

	1	2	3	4	5	
NEGATIVNÍ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	POZITIVNÍ

32. Vyberte fakultu, kterou studujete? *

- Fakulta tělesné kultury (FTK)
- Pedagogická fakulta (PDF)
- Právnická fakulta (PFA)
- Lékařská fakulta (LEF)
- Filozofická fakulta (FIF)
- Přírodovědecká fakulta (PRF)
- Cyrilometodějská teologická fakulta (CMF)
- Fakulta zdravotnických věd (FZV)

33. Vaše forma studia? *

- Bc. - prezenční forma
- Bc. - dálková forma
- NMgr. - prezenční forma
- NMgr. - dálková forma
- Doktorské studium

34. Jaké je Vaše pohlaví? *

- Žena
- Muž
- Nechci uvádět
- Jiná...

35. Jaký je Váš věk? *

Text stručné odpovědi