

Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola dopravní, Praha 1, Masná 18
Masná 18, 110 00 Praha 1

OBOR VZDĚLÁNÍ

37-41-M/01 Provoz a ekonomika dopravy

ZAMĚŘENÍ

Dopravní služby v cestovním ruchu

MATURITNÍ PRÁCE

**Provozování autobusové dopravy
vybranými společnostmi**

Shrnutí

V této maturitní práci se věnuji autobusové dopravě linkové a zájezdové. Celá práce je rozdělena do čtyř částí, z nichž se každá zaměřuje na klíčové prvky v tomto odvětví dopravy.

V první části představím dva dopravce, o kterých pojednává tato práce. Budu se věnovat jejich činnosti, zázemí i vozovému parku.

V další části se zmíním o společnosti FlixBus GmbH, která se stala podkladem pro tuto práci. Popíšu mimo jiné jejich obchodní model nebo i to, jak se dokázali stát předním hráčem na poli autobusové dopravy v Evropě.

Ve třetí části se zaměřím na hlavní téma – rozdíly mezi dopravou linkovou a zájezdovou. Popíšu zde detailněji přepravní proces pro daný způsob dopravy a přidám i různé postřehy ze stran řidičů.

V poslední části přehledně shrnu rozdíly obou odvětví dopravy.

Obsah

Úvod	1
1 Představení dopravců	2
1.1 Gumdrop	2
1.2 Alva Tour	3
1.3 Vozový park	4
2 Spolupráce s dopravcem FlixBus	7
2.1 Vznik společnosti FlixBus	7
2.2 Růst v Evropě, expanze do Severní Ameriky	7
2.3 Vnitrostátní linky v ČR	8
2.4 Obchodní model FlixBusu	9
2.5 Odborné praxe	10
3 Podmínky zajištění zájezdové a linkové dopravy	12
3.1 Tachograf	12
3.2 AETR	13
3.3 Pracovní náplň řidiče	14
4 Linková doprava	16
4.1 Představení linky	16
4.2 Převážní proces	17
5 Zájezdová doprava	19
6 Dispečerské řízení	21
6.1 Zájezdová doprava	21
6.2 Traffic Control – FlixBus	21
7 Porovnání podmínek	22
Závěr	24
Zdroje	
Seznam příloh	
Přílohy	

Seznam obrázků

Obrázek 1: AETR	13
-----------------------	----

Seznam fotografií

Fotografie 1: Autokary a odstavná plocha společnosti Gumdrop	3
Fotografie 2: Technické zázemí obou společností	6
Fotografie 3: Autobus v barvách společnosti FlixBus	7
Fotografie 4: Sídlo české pobočky společnosti FlixBus.....	8
Fotografie 5: Vozy partnerských dopravců	9
Fotografie 6: Tachograf.....	12
Fotografie 7: Stanoviště řidiče u vozu Setra.....	15
Fotografie 8: Orientační cedule pro cestující	17
Fotografie 9: Odbavování cestujících.....	18
Fotografie 10: Patrový autobus Setra 531 DT	23

Seznam tabulek

Tabulka 1: Technické parametry autokarů	5
Tabulka 2: Ceny za výlety autobusy společnosti Alva Tour	20
Tabulka 3: Ceny transferů zajištěné společností Alva Tour.....	20

Seznam grafů

Graf 1: Počet prodaných jízdenek společností Gumdrop	19
Graf 2: Počet uskutečněných zájezdů společností Gumdrop.....	19

Úvod

Pro toto konkrétní téma – rozdíly mezi autobusovou dopravou linkovou a zájezdovou – jsem se rozhodl na základě mých odborných praxí u společnosti FlixBus CZ, české pobočky německého giganta FlixBus GmbH. Zde jsem měl na starosti odbavování cestujících a poprvé jsem měl možnost dozvědět se i něco více o tomto odvětví dopravy. Ať už díky společnosti FlixBus, nebo i během konverzací s řidiči. Vždy mě zajímalo všechno spojené s autobusovou dopravou. Naprostá většina veřejnosti to bohužel vnímá velice zjednodušeně – řidič přijde, nasedne a jede danou linku během svojí pracovní doby, popřípadě, když se stane nějaká mimořádná událost (technická závada, zpoždění atp.), opět jenom kritizují, ale už nevidí tu snahu ze strany dopravce situaci vyřešit.

V této maturitní práci se tedy zaměřím hlavně na dvě věci, jednak na porovnání dvou dopravců, z nichž se každý primárně zaměřuje na jinou činnost, a dále na porovnání rozdílů mezi linkovou a zájezdovou dopravou. Hlavně bych chtěl více poodhalit celé fungování autobusové dopravy a ukázat, že je toho mnohem více než si veřejnost myslí.

1 Představení dopravců

Obě společnosti sdílejí mnoho společného, například začaly se svou činností v devadesátých letech minulého století a ve svých začátcích jezdily hlavně pro menší klienty. V současnosti mezi společné zájmy patří například preference stejného výrobce autokarů nebo spolupráce se společností FlixBus. V neposlední řadě se sluší i zmínit, že na poli autobusové dopravy patří k významným hráčům. První kapitola se tedy bude věnovat především představení a činnostem obou dopravců.

1.1 Gumdrop

Společnost Gumdrop zahájila činnost v roce 1999. Prvních deset let společnost pomalu ale jistě rostla. Během té doby upevnila svojí pozici na českém trhu. Získávala si klienty, ale i dobrou pověst. A právě v roce 2009 přišel první větší milník – pořízení patrového autokaru Setra 431 DT. Byť se jednalo spíše jen o symbolický milník, tak to ukázalo, že má Gumdrop velké ambice. Po několik dalších let se společnosti dařilo. Stala se jedním z předních dopravců do Itálie a Chorvatska a začala expandovat i do Evropy. Mezi lety 2015–2017 došlo k celkovému omlazení společnosti (nové logo, webové stránky, lepší rezervační systém a celková obměna vozového parku). Rok 2018 přinesl, do té doby, největší příležitost, a to spolupráci s FlixBusem. Převzetí přibližně deseti vnitrostátních linek znamenalo rozšíření nejen o několik desítek nových řidičů, ale i autokarů. Doteď je Gumdrop jedním z nejvýznamnějších partnerů pro FlixBus na českém trhu. V roce 2020 s příchodem pandemie COVID-19 se činnost dopravce utlumila, ovšem i v těchto nelehkých časech dokázala omlazovat vozový park. Příkladem může být pořízení vlajkové lodi společnosti Setra – patrový autokar Setra 531 DT. V současnosti (začátek roku 2023) se společnost opět vrací na čísla před pandemií, má k dispozici kolem stovky řidičů, a i nadále úspěšně spolupracuje s FlixBusem.

V současné době společnost Gumdrop působí na celoevropské úrovni. Nabízí vlastní dopravu do Itálie a Chorvatska. Pro FlixBus jezdí výhradně vnitrostátní linky, například z Prahy do Brna, Chebu nebo Českých Budějovic atd., ale zajišťuje i několik linek mezinárodních, například Praha – Curych. Ovšem jsou to až samotné cestovní kanceláře, díky kterým má společnost celoevropskou působnost. Mezi významné partnery patří

FlixBus, ale třeba i České dráhy, pro kterou příležitostně zajišťují náhradní autobusovou dopravu místo vlaků.



Fotografie 1: Autokary a odstavná plocha společnosti Gumdrop

1.2 Alva Tour

V roce 1993 to byl pouze jeden autokar co jezdil v České republice, o třicet let později už je těch autokarů patnáct. K tomu i osm kamionu pro nákladní dopravu, přes čtyřicet pět řidičů a roční obrat přes 150 miliónů korun. To je společnost Alva Tour, která letos (2023) slaví své třicáté narozeniny. Rodinný podnik, který vznikl v roce 1993 a který v současnosti vlastní otec a syn v poměru 50:50. V začátcích se společnost pohybovala v oblasti zájezdové dopravy, kde stabilně rostla a upevňovala si svoji pověst, ale až ke konci desetiletí přišly pro společnost dva zásadní milníky. Tím prvním byla spolupráce s FlixBusem, která začala na přelomu let 2019 a 2020. Pro Alva Tour je spolupráce s FlixBusem asi zatím ta nejvýznamnější, jaká se jim kdy nabídla. Bohužel přišla ve velice kritickou dobu. Dohodu o spolupráci společnost uzavřela v roce 2019 a na první linky měla vyjet na jaře roku 2020, tedy v době, kdy všechno bylo uzavřené z důvodu vládních nařízení. Během tohoto období, kdy se prakticky všechno zastavilo, potřebovala společnost jiný zdroj příjmu a tím zdrojem se stala nákladní doprava. Prvních osm nákladních vozidel společnost pořídila v roce 2020 a ještě v tom samém roce s nimi začala jezdit. Během útlumu v oblasti osobní dopravy měla společnost čas i popřemýšlet o své budoucnosti a rozhodla se jít cestou vyšší kvality na úkor kvantity. V současnosti její hlavní příjmy tvoří nákladní doprava a osobní doprava, kde je to přibližně v poměru 60:40 ve prospěch FlixBusu před zájezdy pro cestovní kanceláře.

Alva Tour často spolupracuje s cestovními kancelářemi, které zajišťují například jazykové pobyty žáků základních škol v Anglii, tudíž v Anglii působí častěji než v jiných zemích.

Ovšem autokary s logem společnosti lze spatřit prakticky kdekoli v Evropě, záleží jen na klientele. Velmi často je lze potkat i v České republice, kde nejčastěji zajišťují jednodenní výlety nebo dopravu pro mládežnické sportovní kluby či školy. Jeden z nejvýznamnějších partnerů, po boku FlixBusu, je cestovní kancelář Pro Travel, která se zaměřuje právě na jazykové pobyty.

1.3 Vozový park

Vozový park společnosti Gumdrop nyní čítá šedesát vozů, z nichž je naprostá většina značky Setra. Jedná se o několik málo patrových autokarů a zbytek jsou autokary klasické, ať už tříosé nebo dvouosé. Přibližně polovina autokarů je vyčleněná pro výkony FlixBusu, zbytek obstarává výkony přímo pro Gumdrop. Vnitřní politika společnosti udává, že průměrné stáří vozového parku by se mělo pohybovat kolem pěti let, ovšem během pandemie COVID-19 se průměrné stáří vozového parku zvedlo na až sedm let. V současnosti má společnost autokary s kapacitou od 19 osob až po 81 osob.

Alva Tour, jakožto menší dopravce, má vozový park o velikosti patnácti vozů. Všechny autokary jsou značky Setra, výjimkou je jeden autokar od značky MAN. Autokary mají kapacitu od 49 osob až po 79 osob. Přibližně třetina je určena na linky FlixBusu. I zde platí, že dopravce se snaží udržovat stáří vozového parku kolem pěti let. Cena nového dvouosého autokaru pro 49 osob, se pohybuje kolem devíti miliónů Kč, samozřejmě záleží na konfiguraci zákazníka. Kromě rozdílných polepů jsou autokary obou dopravců prakticky totožné, i z pohledu vnitřní výbavy – WC, zábavní systém (DVD, obrazovky). Mezi standardní výbavu lze zařadit třeba i LED světlomety nebo klimatizaci.

Správné označení pro dálkový (luxusní) autobus je pojem „autokar“, avšak zcela běžně se používají i výrazy jako „autobus“ nebo „vůz/vozidlo“. Z pohledu technického jsou vozy vybaveny vznětovými motory o výkonu od 420 až po 500 koňských sil, splňující nejpřísnější emisní normu EURO 6. Síla se přenáší na zadní nápravu skrze automatickou převodovku s retardérem. Spotřeba nafty se odvíjí od hmotnosti autokaru, ale i dle členitosti komunikace. Průměrná spotřeba na dálnici se pohybuje kolem 25–30 litrů nafty na sto kilometrů. V případě tříosých a patrových vozů je poslední náprava (osa) řiditelná a natáčí se dle přední nápravy. Světlou výšku lze regulovat pomocí vzduchových měchů na nápravách. Pomocí vzduchu se ale ovládají například i dveře, nebo parkovací (ruční) brzda. Mezi prvky

bezpečnostní vybavy lze jmenovat například kameru pro couvání, aktivní radary a ultrazvukové senzory hlídající mrtvé úhly, adaptivní tempomat nebo asistent jízdy v pruhu. Samozřejmostí jsou systémy ABS a ESP. Každý autobus (obou společností) je vybaven GPS modulem pro sledování přesné pozice a dalších údajů. Pro případ spojení mezi dispečinkem a nějakým vozem tu jsou mobilní telefony. Ve společnosti Alva Tour mají číslo na každého řidiče, ve společnosti Gumdrop má každý vůz přidělené vlastní telefonní číslo. Zavolá se tedy na mobilní telefon, jenž je trvale na palubě vozu.

Tabulka uvedená níže zobrazuje technické údaje dvou autokarů společnosti Gumdrop.

Parametry	Setra 517 HD	Setra 431 DT
Rozměry (D × Š × V) [mm]	14 160 × 2 550 × 3 770	13 900 × 2 550 × 4 000
Rozvor náprav [mm]	6 910	6 700 / 1 350
Výška ke stání v uličce [mm]	2 100	1 830 / 1 700
Objem palivové nádrže [l]	cca 450	cca 480
Objem zavazadlového prostoru [m ³]	cca 12	cca 9
Typ motoru	Řadový vznětový šestiválec Mercedes	Řadový vznětový šestiválec Mercedes
Objem [l]	10,7	12,8
Výkon při jmenovitých otáčkách	420 HP při 1 100 ot. /min	500 HP při 1 100 ot. /min
Spotřeba nafty na 100 km [l]	cca 29 [1]	cca 35 [1]
Kapacita	53 cestujících + 2 [2]	79 cestujících + 2 [2]
Počet dveří	2	2
Maximální rychlost [km/h]	100 [3]	100 [3]
[1] Záleží na povětrnostních podmínkách, obsazenosti a členitosti terénu		
[2] V konfiguraci pro FlixBus, místo řidiče a průvodce		
[3] Elektronicky omezená		

Tabulka 1: Technické parametry autokarů

Oba dopravci mají ale ještě jedno společné – zázemí, které mají v obci Vestec. Jedná se o areál na jižním okraji Prahy, kde se mimo jiné nachází i autorizovaný servis pro autobusy značky Setra. Kromě garáží a myčky zde mají oba dopravci možnost provádění menších i větších oprav. Zajímavostí z pohledu servisu a údržby může být třeba výměna pneumatik, která trvá v řádu několika hodin. Nová sada může stát až sto tisíc korun – jde až o osm pneumatik. Při plném využití autokaru se jeho měsíční nájezd může vyšplhat až na hodnotu třiceti tisíc kilometrů. A například celovozový polep v barvách FlixBusu stojí kolem deseti tisíc korun a jeho aplikace trvá kolem dvou dnů.

Na fotografiích níže lze vidět společné zázemí obou společností.



Fotografie 2: Technické zázemí obou společností

2 Spolupráce s dopravcem FlixBus

Společnost FlixBus je v současnosti dopravce s rozsáhlou sítí napříč Evropou. Během prvních deseti let existence si dokázal pojit pozici dominantního hráče na poli autobusové dopravy a na mnoha trzích dokáže konkurovat i železniční dopravě. To vše bez toho, aniž by vlastnila jediný autobus.

2.1 Vznik společnosti FlixBus

Po deregulaci trhu dálkové dopravy v roce 2012 se v Německu „utrhla lavina“ s novými autobusovými dopravci, jenž se rozhodli této příležitosti využít. Mezi smrští nových dopravců byl tehdy i FlixBus, který vyjel poprvé na silnici 13. února 2013, tehdy ještě v původním modrém zbarvení. Pro spoustu nových dopravců šlo ale o ztrátový podnik, právě kvůli vysokému konkurenčnímu boji a jízdenkami pod nákladové ceny. Dva z nich ale dokázali vydržet dost dlouho – FlixBus a MeinFernbus, aby se v roce 2014 spojili do jedné společnosti, která si časem zkrátila název jen na FlixBus. Ovšem odkaz MeinFernbus je viditelný do dneška – typické zelené zbarvení s oranžovými šipkami. Po spojení obou společností začala stabilní expanze nejen v Německu, ale napříč Evropou.



Fotografie 3: Autobus v barvách společnosti FlixBus

2.2 Růst v Evropě, expanze do Severní Ameriky

Byť je FlixBus německá společnost, tak už od začátku její existence v ní lze najít významnou českou stopu. Pavel Steiner, respektive jeho společnost Umbrella Coach & Buses, patří k největším, nejvýznamnějším a nejstarším partnerům společnosti, stejnou pozici má i rakouský Blaguss. Na začátku to byl obrovský risk pro dopravce začít spolupracovat

s FlixBusem, ovšem risk se jim vyplatil. Mezi významné milníky společnosti z posledních let lze uvést třeba ovládnutí Eurolines v roce 2019, v tom samém roce společnost vstoupila i na turecký trh. O rok dříve zase zahájila činnost na polském trhu. V roce 2021 vstoupili do Velké Británie a v roce 2022 prakticky převzali kontrolu nad dálkovou autobusovou dopravou v USA díky pohlcení zdejšího dopravce Greyhound Lines. Vstup na nějaký konkrétní trh, alespoň v případě Evropy, vypadá vždy stejně. Nejdřív do dané zemi zajíždějí mezinárodní linky, v případě České republiky třeba spojení Berlín – Budapešť nebo Berlín – Vídeň se zastávkou v Praze. Následně dojde k plnohodnotnému vstupu na místní vnitrostátní trh.



Fotografie 4: Sídlo české pobočky společnosti FlixBus

2.3 Vnitrostátní linky v ČR

Česká pobočka FlixBusu – FlixBus CZ se sídlem v Praze, vznikla už v květnu roku 2017. První linky vyjely na přelomu srpna a září téhož roku. Start vyvolal přinejmenším smíšené reakce, které lze přirovnat k počátečním komplikacím většiny dopravců při spuštění nových linek. Jednalo se zejména o zpoždění. Přibližně do půl roku se situace rapidně zlepšila. Řidiči už byli plně informováni o trasách, zákaznický servis už fungoval bez problémů a technické nedostatky, jako například absence platebních terminálů ve vozech, byly již taky odstraněny.

V současnosti na vnitrostátních linkách jezdí výhradně větší dopravci, jako třeba Gumdrop nebo Umbrella Services. Většina linek začíná v Praze a rozjíždějí se do republiky. V Praze kromě hlavního uzlu v podobě ÚAN Florenc lze najít ještě zastávky na Hradčanech,

Hlavním nádraží, Zličíně a Černém Mostě. České vnitrostátní linky mají číslování 85x. Níže je přehled několika linek:

- 850 / Praha – Brno,
- 851 / Plzeň – Praha (Brno),
- 852 / Praha – Liberec,
- 853 / Praha – Český Krumlov,
- 854 / Praha – Karlovy Vary (Cheb).

2.4 Obchodní model FlixBusu

FlixBus funguje na principu franšizy. Nabízí online platformu jak pro dopravce, tak i pro cestující. Díky spolupráci s místními dopravci už nemusí tak moc řešit legislativu, což znamená rychlejší expanzi právě přes místní dopravce. Expanze, též označovaná jako „otevření trhu“ lze popsat zjednodušeně v několika krocích. Lze tedy říci, že FlixBus se stará hlavně o plánování linek a finance. Veditelnější část pro cestující, samotná přeprava, je už v režii místních dopravců. Díky této spolupráci vzniká zajímavý paradox, kdy sice FlixBus kontroluje prakticky celou Evropu, ale přitom nevlastní ani jeden autobus.

Kroky expanze jsou následující:

- založení místní pobočky dle příslušné právní normy,
- nasmlouvání místních dopravců,
- zajištění vozových standardů dle FlixBusu,
- zahájení provozu.



Fotografie 5: Vozy partnerských dopravců

2.5 Odborné praxe

Odborné praxe v rámci školy, které jsem měl právě u české pobočky FlixBusu, pro mě byly největší inspirací pro maturitní práci. Celkem se jednalo o čtyři pracovní týdny, tedy dvacet dní. První den jsem absolvoval školení a BOZP, taky jsem obdržel firemní trička a svetr. Druhý den už jsem se věnoval pracovní činnosti, tedy odbavování cestujících. K práci jsem dostal služební telefon s aplikací FlixDriver, která je jak pro řidiče, tak i pro personál stanic. V této aplikaci lze přehledně vidět všechny linky a stanice v síti FlixBusu (Evropa a Severní Amerika). Kromě toho lze vidět i všechny odjezdy z konkrétní stanice, včetně počtu osob, co přistoupí nebo vystoupí. Mezi další vlastnosti aplikace patří například i možnost detailního zobrazení informací o nějakém konkrétním spoji – obsazenost, časy příjezdů a odjezdů se ze všech stanic na trase, počet cestujících, kteří vystupují nebo nastupují na jednotlivých stanicích, ale taky například i registrační značka vozidla, jenž by měl jet konkrétní spoj.

Náplň práce spočívala ve skenování QR kódu jízdenek. Nejčastěji se šlo setkat s jízdenkami zakoupené přes IDOS a přes stránky FlixBusu, ať už v digitální podobě, nebo vytištěné na papír. Průběh odbavování vypadá přibližně takhle – autobus si najede na stanoviště (nástupiště) přibližně 15 minut před odjezdem, v případě dálkových linek (Praha – Paříž, Amsterdam, Oslo atd.) to může být až 30 minut před odjezdem. Následně si cestující uloží kufry do zavazadlového prostoru, většinou za asistence řidiče, a následně jdou ke mně. Odbavování probíhá u zadních dveří. Cestující mi předloží jízdenku, kterou naskenuji. V případě, že jízdenka je platná, se mi zobrazí jméno nebo jména cestujících, jejich cílová stanice, místa (pokud mají místenky) a také jestli se musí prokázat studentským průkazem pro nárok na slevu (pouze u vnitrostátních spojů) nebo dokladem totožnosti (mezinárodní spoje). Pokud systém nemůže načíst QR kód, nejčastěji se jedná o jízdenku zakoupenou sice do správné cílové destinace, ale na jiný čas či dokonce den. Dost často se stávalo i to, že cestující přišli na poslední chvíli, a tudíž si zakoupili jízdenku u řidiče. U vnitrostátních spojů bylo potom povinné ověřit nárok na studentskou slevu ve výši 75 % – tedy např. předložením platného průkazu ISIC. Zato u mezinárodních spojů se dbalo na kontroly dokladů totožnosti. Uznány byly pouze platné cestovní pasy nebo občanské průkazy, řidičské průkazy nebyly uznány. U cizinců, jenž měli průkaz k povolení trvalého pobytu, to bylo specifické tím, kam jedou. Například, pokud cizinec s povolením k pobytu v Německu jel z Prahy do Berlína, tak vše bylo v pořádku, ovšem pokud by chtěl jet až do Kodaně, tak to už mu byl vstup zamítnut.

Shrnout to lze takto, osoby s povolením k trvalému pobytu mohou jet pouze tam, kde mají povolení k trvalému pobytu.

Kromě ověřování příslušných dokladů jsem nejčastěji pomáhal cestujícím s jejich dotazy. Jeden z nejčastějších dotazů byl, z jakého nástupiště pojede konkrétní spoj. V prvních dnech jsem používal mobilní telefon, kde jsem měl časy odjezdů a čísla nástupišť, ovšem po nějaké době jsem si prakticky vše už zapamatoval nazpaměť. Druhým nejčastějším dotazem bylo, kam si mohou cestující sednout. Jelikož FlixBus nemá homogenní vozový park, lze jen těžko vytvořit jakýkoliv rezervační/místenkový systém. Tudíž to funguje následně – v případě klasických autobusů jsou první čtyři řady sedadel a poslední řada vzadu povinně místenkové s příplatkem. V případě patrových autobusů je to obdobné – na horní palubě první čtyři řady a poslední řada. Specialitou je dolní paluba, kde ve přední části je osm sedaček u dvou velkých stolečků, i tato místa jsou povinně místenková s příplatkem. Všechna ostatní sedadla jsou označena zelenou samolepkou, což pro cestujícího znamená místo bez povinné rezervace/místenky. Ne vždy bylo rušno, a právě v těchto momentech jsem si krátil čekání konverzací s řidičem. A právě navázání těchto přátelských vztahů mi bylo užitečné při psaní této práce. Naprostá většina řidičů jsou Češi nebo Slováci. Menší zastoupení zde mají i Poláci, Maďaři a Ukrajinci.

3 Podmínky zajištění zájezdové a linkové dopravy

Základem k činnosti v oblasti provozování autobusové dopravy je vlastnit koncesní listinu, povolení k podnikání v daném oboru – provozování silniční dopravy pro cizí potřeby. Jedná se o zákonné usnesení v silniční dopravě. Koncesní listina též slouží jako potvrzení jak odborné, tak i finanční způsobilosti. Další nezbytností, alespoň pro činnost na mezinárodní úrovni je tzv. Eurolicence. Lze ji považovat za vstupní povolení do všech členských zemí Evropské unie. Každý autobus na mezinárodní trase disponuje úředně ověřenou kopií. Poslední důležitou licencí je ta od Ministerstva dopravy. V případě pravidelné linkové dopravy je nutné ještě povolení od všech krajských úřadů, přes jejichž kraje má daná linka vést. Nelze opomenout, že pro zahájení činnosti na mezinárodní úrovni je nutné mít minimálně tři roky praxe v oboru na vnitrostátní úrovni.

3.1 Tachograf

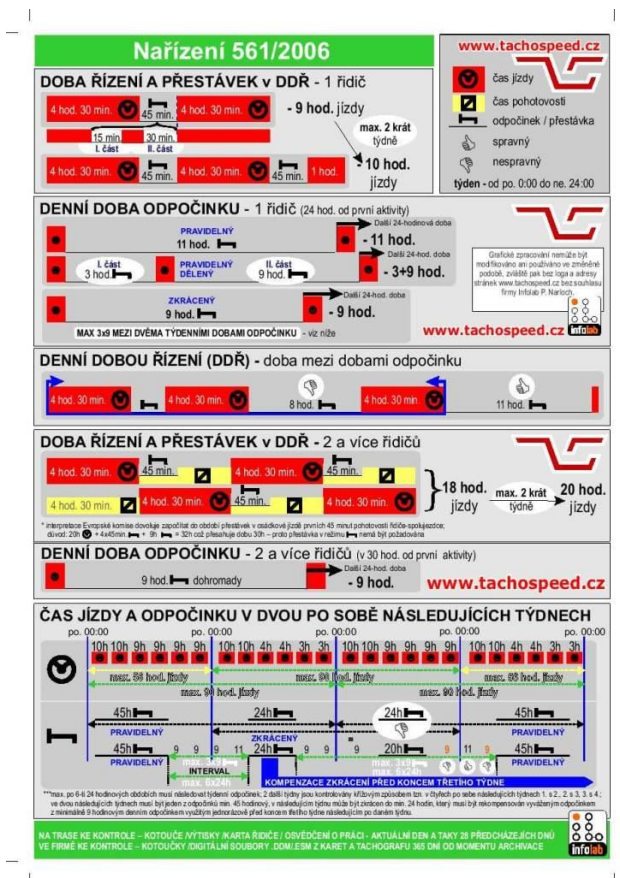
V současnosti platí, že každé vozidlo nad 3,5 tuny, ať už nákladní nebo pro osobní dopravu, vyrobené po roce 2006 musí být z výroby vybavené digitálním záznamovým zařízením – tachografem. Jde o zařízení, jenž na kartu řidiče zapisuje jeho výkony, třeba dobu řízení, odpočinku atp., pomáhá řidiči si lépe ohlídat různé povolené délky činností, mimo to slouží i pro státní policii při kontrolách. Je možné stáhnout záznamy až 28 dní zpětně.



Fotografie 6: Tachograf

3.2 AETR

AETR – v překladu Evropská dohoda o práci osádek v mezinárodní silniční dopravě. Vztahuje se na jak osobní, tak i nákladní dopravu pro vozidla nad 3,5 tuny. Lze jej najít i pod nařízením č. 561 Evropského parlamentu. Jde o nařízení, které reguluje maximální pracovní dobu (též doba výkonu), bezpečností přestávky ale i dobu odpočinku a další věci. Snaží se tím docílit větší bezpečnosti na pozemních komunikacích, eliminací lidského faktoru – únava a nepozornost řidiče. Ve zkratce lze toto nařízení definovat takto: maximální denní doba řízení je 9 hodin, doba nepřetržitého řízení nesmí překročit 4,5 hodiny. Potom musí následovat bezpečnosti přestávka o délce 45 minut. Ovšem pro uspokojení všech zúčastněných stran má dohoda AETR spousty podob a výjimek. Obrázek níže popisuje všechny možné podoby.

Obrázek 1: AETR¹

¹ VEGA DRIVER NAVIGATOR. *VEGA DRIVER NAVIGATOR* [online]. [cit. 2023-02-16]. Dostupné z: <http://www.vegaczech.cz/clanky/vega---autoskola/aetr---narizeni-es-c.-561.html>

3.3 Pracovní náplň řidiče

Prioritou číslo jedna pro řidiče byla, je a vždy bude bezpečnost cestujících. V momentě, kdy se rozjedou, je bezpečnost několika desítek osob v rukou řidiče. To v praxi znamená nejen dobře znát chování daného vozu za různých podmínek, ale i ovládat defenzivní způsob jízdy – tedy počítat s chybami ostatních účastníků silničního provozu. Autobus pohybující se rychlostí 100 km/h je obrovská masa energie, kterou lze jen těžko ovládat. Manévry typu prudkého brždění nebo náhle změny směru jízdy zde nemají okamžitý efekt jako u osobního automobilu. Když se to ale vezme z opačného spektra, tedy že autobus je schopný těchto nouzových manévru, tak se jedná zase o obrovské riziko pro cestující. Extrémním případem je nouzové brždění. Brzdový systém u všech autobusů funguje na bázi stlačeného vzduchu. Tlak v systému je permanentně na stálé hodnotě a v momentě, kdy řidič prudce sešlápně brzdový pedál, tak se veškerý stlačený vzduch přesune do brzd a autobus začne brzdit extrémní silou. Cestující v uličce nemá šanci to ustát, nepřipoutaný sedící cestující koleny narazí do sedadla před ním a připoutaného cestujícího bezpečnostní pás pořádně „přiškrtní“. Může se stát, že při prudkém brždění dochází i k větším zraněním.

U dálkových linek nebo zájezdů řidiči nejvíce času stráví na dálnicích. Jakmile proběhne nástup cestujících, tak se „vymotají“ z centra. Jeden z mála úseků, kde aktivně používají plyn a brzdu a musí dbát velikosti autobusu – nadjíždět si do zatáček, hlídat si šířku atp. Jakmile jsou na dálnicích, většinou nastaví tempomat na 100 km/h (maximální povolená rychlost autobusů) a jenom si hlídají zrcátka, odstup od vozidla před nimi nebo vhodné úseky k předjíždění. Na dálnicích se v běžném provozu používá motorová brzda a retardér, tzv. odlehčovací brzdy. Ovládání je většinou na páčce po pravé straně pod volantem a aktivuje se přitážením dolů – čím více, tím vyšší stupeň retardéru.

U dálkových řidičů se počítá i s malým úklidem po každém „kole“ (oběhu) – tedy, že na konečné stanici řidič vyhodí odpadky, vyluxuje a vypustí toaletu, eventuálně oznámí nález zapomenuté věci nebo zavazadla. Tyto činnosti jsou povinností pro každého řidiče, jenž jede linkový spoj FlixBusu. Nelze opomenout stav vozu, jednak na vnější vzhled/čistotu, ale i pravidelné doplňování provozních kapalin (nafta, AdBlue). Kompletní úklid uvnitř vozu, opláchnutí vodou zvenčí a doplnění pohonných hmot zabere přibližně hodinu (záleží však na velikosti vozu). V případě linkové dopravy lze ještě připočítat prodej jízdenek na stanicích. U zájezdové dopravy se počítá i s pomocí řidičů při nakládání kufrů, u linek to

nelze říci jednoznačně. Pokud řidič odbavuje, tak nemá čas pomáhat, na druhou stranu, pokud daný spoj staví ve více městech, tak si většinou řidič alespoň rozdělí prostor pro zavazadla. Tedy např., že upozorní cestující, že kdo jede do Brna, tak ať si dá kufry z pravé strany, a ti jenž jedou až do Trenčína, tak ze strany levé. Kromě řízení a péče o vůz si musí řidič hlídat i svoji pracovní dobu. S tím mu pomáhá tachograf.



Fotografie 7: Stanoviště řidiče u vozu Setra

4 Linková doprava

Linkovou autobusovou dopravu lze charakterizovat jako pravidelnou dopravu dle jízdního řádu. Lze ji rozdělit na městskou, příměstskou a dálkovou. Výkony si zpravidla objednávají kraje nebo města. V případě dálkových linek ji dopravci provozují na vlastní finanční riziko. Je typická pro své delší trasy s minimem zastávek a většími a pohodlnějšími autobusy.

4.1 Představení linky

Síť linek FlixBusu je obrovská, ale z pohledu vnitrostátní dopravy na území České republiky je bezesporu nejzajímavější spojení mezi dvěma největšími městy – Prahou a Brnem. I přes vysokou konkurenci na spojení Praha – Brno v podobě vlaků Českých drah a RegioJetu, včetně jejich autobusů, se v průběhu týdne obsazenost pohybuje vždy ve vyšších desítkách procent, ovšem během pátku a neděle jsou všechny spoje vždy vyprodané v obou směrech. Nejpočetnější skupinou cestujících jsou studenti z řad středních a vysokých škol, kteří dojíždějí na týden do školy, respektive na víkend domů. Jeden z důvodů, proč mnozí studenti preferují FlixBus, je vyšší studentská sleva v porovnání s jinými dopravci (75 % oproti 50 %).

O vysoké poptávce vypovídá i denní kapacita všech vypravených spojů. Jedním z ukazatelů je i interval mezi spoji. V ranní špičce je to půl hodiny, během dne jedna hodina a ve večerních hodinách je mezi posledními spoji interval dvě hodiny. Směrem na Brno spoje odjíždějí vždy 35 minut po celé, respektive 5 minut po celé pro vložené dopolední spoje. Ovšem pestrost tohoto spojení, kromě široké škály nasazených vozidel, tkví i v počtu dopravců. Lze zde potkat až pět dopravců, jenž na tomto spojení operují s více než pěti jinými modely autobusů. Na tomto spojení se lze tedy svést autokary od následujících výrobců – MAN, Mercedes, Scania, Setra a VDL. Nejčastěji se ale cestující svezou ve vozech značky Setra. Ta zde má největší zastoupení, v podobě čtyř modelů. Modely 515 a 516 HD na lince 260 a modely 517 HD a 431 DT na lince 850.

Poslední zajímavostí jsou všechny zastávky na spojení Praha – Brno. Například linka 850 má tři verze – přímé spojení mezi městy, mezizastávka Praha, Roztyly nebo mezizastávka v Jihlavě. U linky 260 všechny spoje zastavují ještě u Hlavního nádraží v Praze. Linky

jedoucí z Plzně (851 a 915) zastavují nejprve na pražském Zličíně, následně jedou na ÚAN Florenc a až pak do Brna. A linka z 855 z Teplic ještě zastavuje v pražských Holešovicích.



Fotografie 8: Orientační cedule pro cestující

4.2 Převravní proces

Naprostá většina cestujících využívá relaci ÚAN Praha, Florenc – Brno, Hotel Grand. V obou případech se jedná o stanice v centru města a dostupnost je velice dobrá. Pražský Florenc je přestupní uzel jak pro dálkovou, tak i pro městskou dopravu. Lze zde přestoupit na jiné dálkové autobusové spoje nebo na městskou hromadnou dopravu. V případě Florence jsou to dvě linky metra, tři linky tramvají a pět linek autobusů. Brno je na tom obdobně. Metro zde není, zato se v blízkosti Hotelu Grand nachází hlavní vlakové nádraží. I zde je opět možnost přestupu na jiné dálkové linky, ať už tedy vlakové nebo autobusové. Z pohledu městské sítě se jedná o několik tramvajových, trolejbusových a autobusových linek. Na obou stanicích se nachází i prodejní místa FlixBusu a zázemí pro cestující, včetně možnosti informování o příjezdech a odjezdech (informační kiosky, LED tabule). Velkou výhodou ÚAN Florenc je i zázemí pro autokary – čerpací stanice, vysokotlaké čističe, odstavné parkoviště.

FlixBus se snaží o co nejjednodušší přepravní proces pro cestující. Jízdenky si lze zakoupit několika způsoby. Na prodejních místech, přímo u řidiče, přes jejich webové stránky nebo v jejich aplikaci a v neposlední řadě je zde i možnost zakoupit jízdenku přes vyhledávač IDOS. V případě koupi jízdenky u řidiče nebo na prodejním místě lze platit jak kartou, tak i v hotovosti. V ceně jízdenky má cestující i nárok na přepravu jednoho velkého zavazadla

do 20 kg a jednoho příručního zavazadla do 7 kg. Odbavování probíhá u zadních dveří, kde řidič zajišťuje samotné odbavování. Cestující předloží QR kód na jízdence, řidič jej naskenuje a zobrazí se mu jízdenka dotyčné osoby a popřípadě jej poprosí ještě o studentský průkaz pro nárok na slevu.



Fotografie 9: Odbavování cestujících

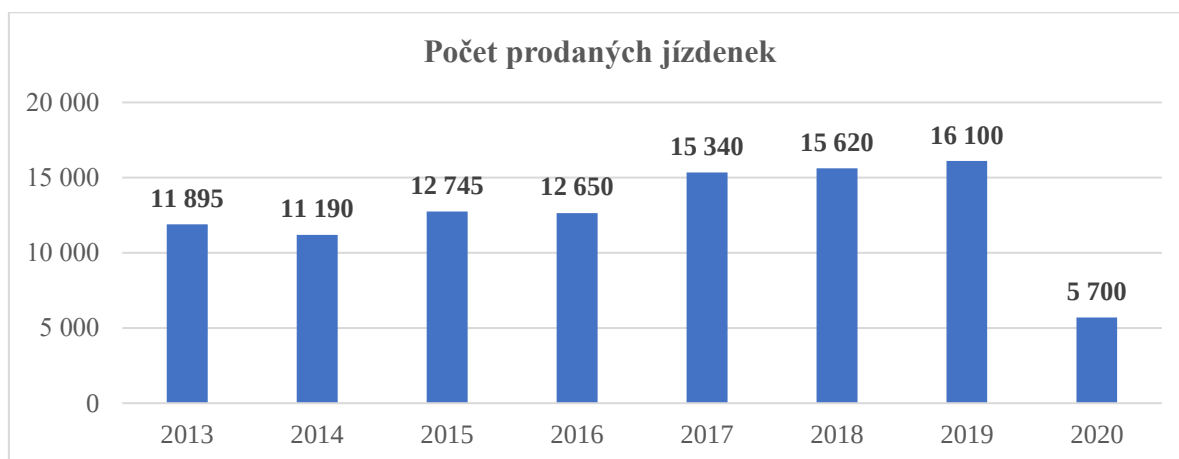
V současnosti je zde možnost si dokoupit místenku na konkrétní sedadlo za poplatek, ale pokud cestující tak neučiní, neznamená to, že pak nebude mít místo na sezení. Na každý spoj lze prodat jen tolik jízdenek, kolik má autobus míst. Pokud si tedy cestující zakoupí jen jízdenku, tak si bude moci sednout na místa označená zelenou samolepkou. V praxi lze říci, že v případě klasického autobusu jsou rezervovaná místa v prvních čtyřech řadách a v řadě poslední, vše mezi tím je bez povinné místenky. U patrových autobusů lze to samé implementovat na horní palubu. Na dolní palubě jsou rezervovaná místa pouze u stolečku. U sedaček mají cestující možnost si posunout sedačku více do uličky pro komfortnější posezení. Samozřejmostí je menší zahuštění sedadel – více prostoru pro nohy. Mezi další prvky komfortního cestování lze vyjmenovat ještě USB porty a zásuvky pro nabíjení elektroniky, klimatizace, WC a WiFi připojení.

V průběhu jízdy řidič vždy ohlásí prostřednictvím palubního rozhlasu blížící se stanici, popřípadě při výjezdu je přivítá na palubě a poskytne cestujícím stručné informace ohledně času příjezdu. Během jízdy je cestující vždy povinen být připoutaný bezpečnostním pásem.

5 Zájezdová doprava

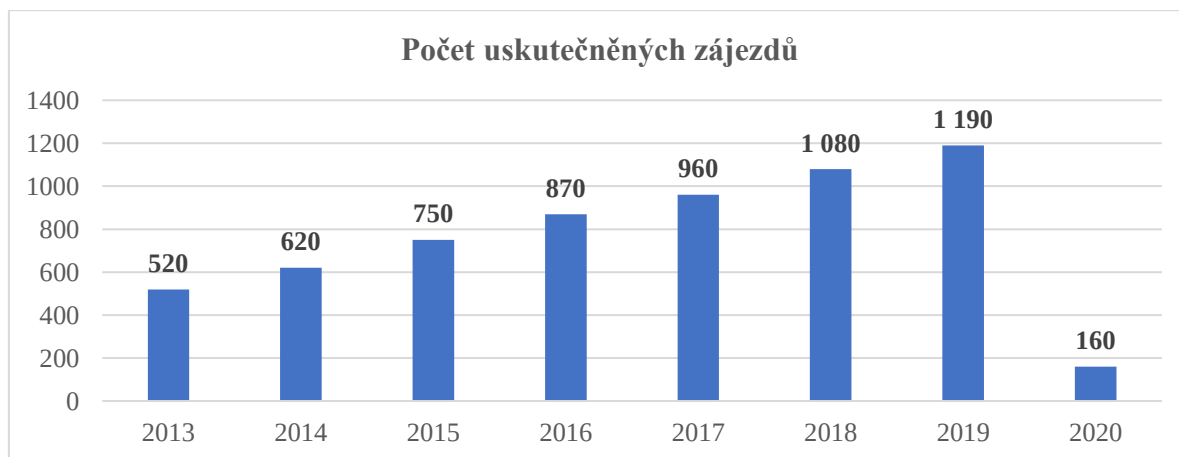
Zájezdová doprava je úzce spjatá s cestovním ruchem. Spadá sem doprava jak výjezdová (outcoming), příjezdová (incoming), tak i vnitrostátní (vnitřní cestovní ruch). Samotný zájezd lze definovat takto – jde o soubor alespoň dvou služeb v rámci cestovního ruchu. Z pohledu dopravy lze říci, že se může jednat o několik hodin jízdy během jednoho v rámci transferů až po týdenní okruh po Norsku například. Je tedy specifická tím, že má spoustu podob, není pravidelná a celkově funguje trošku jinak než doprava linková. Největší rozdíl je v nepravidelnosti.

V níže uvedeném grafu je zobrazen počet prodaných jízdenek společností Gumdrop.



Graf 1: Počet prodaných jízdenek společností Gumdrop

V níže uvedeném grafu je zobrazen počet uskutečněných zájezdů společností Gumdrop.



Graf 2: Počet uskutečněných zájezdů společností Gumdrop

Tabulka uvedená níže zobrazuje ceny za zajištění různých výletů po České republice společností Alva Tour (ceny uvedeny v Kč).

Výlet	19+2	27+2	49+2	57+2, 59+2	79+2
6 hodin / Terezín	6 100	6 200	9 600	10 700	13 300
10 hodin / Český Krumlov	9 900	11 000	16 400	17 500	21 900
10 hodin / Karlovy Vary	9 600	10 800	15 000	16 200	20 250

Tabulka 2: Ceny za výlety autobusy společnosti Alva Tour

Tabulka uvedená níže zobrazuje ceny za transfery zajištěné společností Alva Tour (ceny uvedeny v Kč).

Transfery	19+2	27+2	49+2	57+2, 59+2	79+2
Smluvní cena (Kč, km)	24	30	40	45	55
Letiště – Hotel	2 300	2 600	3 200	3 500	4 500
Okruh po Praze (3 hodiny)	3 500	4 000	5 000	6 000	7 500

Tabulka 3: Ceny transferů zajištěné společností Alva Tour

6 Dispečerské řízení

Zatímco například v letecké dopravě je dispečer ten, kdo koordinuje pohyb letadel na zemi a ve vzduchu, a v městské dopravě je to zase někdo kdo dokáže operativně vypravit náhradní spoje a sleduje pozici jednotlivých vozů, tak v případě autobusové dopravy, alespoň té dálkové, je tomu jinak. Je rozdíl mezi dispečinkem v případě zájezdových spojů a dispečinkem FlixBusu, též označovaný jako Traffic Control.

6.1 Zájezdová doprava

Pozice dispečerů u dopravců v dálkové dopravě je spíše obchodní povahy nežli operativní. V kostce lze říci, že náplň práce spočívá hlavně v komunikaci se zákazníky a plánováním volných kapacit.

Zákazník, třeba cestovní kancelář nebo škola podají poptávku. Většinou obsahuje počet přepravených osob, datum přepravy a cílovou destinaci. Dispečer poptávku přijme a začne nabízet dostupné kapacity, včetně cenové kalkulace. Pokud se obě strany dohodnou, tak následně dojde k platbě a dispečer předá potřebné dokumenty řidiči. Většinou obsahují počet přepravených osob, místo vyzvednutí, cílovou destinaci, časový harmonogram a organizaci, která si přepravu objednala a kontaktní údaje na referenční osobu.

Dispečerský software sice umožňuje v reálném čase sledovat konkrétní polohu vozu, ovšem častěji se využívá kalendářní zobrazení. Tedy kalendář, ve kterém jsou vyznačeny dny, kdy dané vozidlo má už zakázku. Většinou se uvádí ještě model, jméno řidiče, telefonní spojení a jméno organizace, která je klientem. Občas se uvádí i cílová destinace. (viz Příloha č. 2)

6.2 Traffic Control – FlixBus

Traffic control je dispečink v rámci FlixBusu. Zde už se spíše sleduje poloha vozu a jízdní řád. Jelikož v rámci FlixBusu jezdí řidiči mnoha národností, tak na dispečerském pracovišti jsou pracovníci rozdělení dle jazykové vybavenosti pro konkrétní regiony. Kromě sledování poloh vozů ale třeba pomáhají i se ztrátami – tedy pokud jim dorazí informace, že cestující si zapomněl zavazadlo ve spoji, tak se dispečeri můžou spojit s řidičem a zavazadlo zajistit.

7 Porovnání podmínek

Z pohledu cestujícího je zde minimum rozdílů. V obou případech se musí dostavit na místo odjezdu včas a nějak se prokázat. V případě linkové dopravy třeba platnou jízdenkou. V případě zájezdu může být na palubě uvolněnější atmosféra, ale není to pravidlem. Největším rozdílem pro cestující je absence pevně daného jízdního řádu a nepravidelností „spoje“ a zastávek v případě zájezdu.

Z pohledu řidiče je největší rozdíl, co jede. Mnoho řidičů jede vnitrostátní linky, a tedy každý den jsou doma. Během dne udělají několik „koleček“ a pak jim končí směna. Pak tu jsou tací, co jedou mezinárodní linky, například Praha – Amsterdam. V jejich případě platí to, že alespoň na víkend jsou doma. Většinou přijedou do cílové destinace, tam přespí a jedou zase zpátky, někdy mají ještě pár hodin volna navíc v cílové destinaci. Co se týče zájezdové dopravy, zde je opět několik variant. Když jde o transfer, tak se většinou jedná o přesun typu letiště – hotel. Zde pak záleží na dispečerovi, kolik zakázek řidiči přidělí. Další možností je, že řidiči stráví celý zájezd se skupinou. Ještě je zde varianta, že řidiči skupinu A odvezou na zájezd a v cílové destinaci zase odvezou skupinu B zpět do České republiky, tedy tzv. pendl.

Z pohledu techniky jde spíše o osobní preference řidičů. Maximální rychlost je u všech vozů elektronicky omezena na 100 km/h. V porovnání normální versus patrový autobus jde hlavně o chování vozu za jistých situací. Patrové autobusy jsou přibližně o 20 cm vyšší a těžiště vozu je trošku posunuté. S tím by měl řidič hlavně počítat při jízdě v silnějším větru nebo na klikatějších silnicích. U společnosti Gumdrop mohou za volant patrových autobusů pouze řidiči s delší praxí.

Zajímavostí je i nakládání zavazadel, kde panuje jednoznačná shoda u všech řidičů. Nejlepší jsou klasické autobusy, jenž mají zavazadlový prostor dole, na úrovni nohou/kolenou. Tam fyzické námahy není zapotřebí. Ovšem všechny patrové autobusy mají zavazadlový prostor nad zadními nápravami, tudíž se kufr musí prvně zvednout. Zde, v případě těžkého kufru, se již jedná o fyzicky namáhavější činnost.

V Dánsku nebo Nizozemsku většina řidičů preferuje vozy značky Neoplan, kvůli nízkému umístění zpětných zrcátek. Řidič má pak větší přehled nejen o cyklistech v okolí jeho vozu. V dnešní době už je součástí běžné výbavy i hlídání mrtvých úhlů. Vozy s podvozkem Scania jsou pro změnu vychvalovány pro své výkonné motory a dobře seřízené převodovky.

Setra je „zlatá střední cesta“, léty ověřená kvalita. V případě patrových vozů této značky (431 DT a 531 DT) panuje mezi řidiči shoda v tom, že novější generace je zase o kus dál, z pohledu technologií a bezpečnosti.



Fotografie 10: Patrový autobus Setra 531 DT

Z pohledu dopravců a administrativy má každé odvětví klady i zápory. Linková doprava má pevně daný jízdní řád, což usnadňuje práci, zato je ale potřeba více myslet na různá vjezdová povolení atp. Zato doprava zájezdová potřebuje jen minimum povolení, ale z pohledu dispečera naplánovat vše tak, aby to vycházelo může občas být velmi náročné.

Závěr

Autobusová doprava je specifické odvětví dopravy pro svojí obrovskou dynamiku. Ovšem v porovnání s alternativami, jakou je například doprava kolejová nebo letecká ji nelze upřít finanční nenáročnost. Není zde zapotřebí zvláštní infrastruktury, z pohledu administrativy se jedná celkem o jednoduchý proces od založení společnosti až po zahájení činnosti. Nové autokary nestojí tolik co vlaky nebo letadla. Od toho se odvíjí atraktivní cena pro cestujícího, což z autobusové dopravy činí velice oblíbený způsob dopravy. A byť se všechno zdá jednoduché, tak pořád se jedná o velice citlivý proces, který vyžaduje precizní součinnost všech zúčastněných.

Speciální poděkování patří vedoucímu maturitní práce, panu Ing. Janu Froňkovi za odborné konzultace, dále bych chtěl poděkovat následujícím společnostem a jejich zaměstnancům za odbornou pomoc a podklady:

- Alva Tour s.r.o.,
- FlixBus CZ s.r.o.,
- Gumdrop s.r.o.

Zdroje

Zdroje informací

- Vlastní poznatky
- Poznatky z odborných praxí
- Spolupráce se společnostmi Gumdrop s.r.o. a Alva Tour s.r.o.

Zdroje obrázků

- Viz poznámky pod čarou

Zdroje fotografií

- Vlastní fotografie

Zdroje tabulek a grafů

- Vlastní tvorba

Seznam příloh

Příloha 1: Informační příloha pro řidiče

Příloha 2: Dispečerský software společnosti Alva Tour

Přílohy

INFORMACE PRO ŘIDIČE

ZÁJEZD: Jazykový kurz v Chesteru
TERMÍN: 28.05. - 04.06.2022
ČÍSLO: 22-103

KAPACITA AUTOBUSU: 57+1+1
ÚČASTNÍCI: ZŠ (12-15 let)
POČET ŘIDIČŮ: 2

ČAS ODJEZDU: 28.05. v 15:00
MÍSTO PŘISTAVENÍ: od školy - Komenského náměstí 91, Mladá Boleslav (50.41281, 14.90375)
ČAS NÁVRATU: 04.06. 15.30

ČAS PŘISTAVENÍ: 28.05. v 14:45

UBYTOVÁNÍ ŘIDIČŮ: hostitelská rodina

KONTAKTY

Průvodce:
Místo nástupu průvodce:
Vedoucí skupiny:
PRO TRAVEL - odpovědná osoba:
PRO TRAVEL - helpline:

EUROTUNEL: 29.05. v 6:25 ET Calais - Folkestone Číslo rezervace: 38108833
03.06. v 23:25 ET Folkestone - Calais Číslo rezervace: 38108833

UBYTOVÁNÍ: 29.05. - 03.06. **Hostitelská rodina**

MEETING POINT: 29.05.2022 Littler Roodee Car Park, Grosvenor Road, Chester CH1 1SL GPS: [53.18457, -2.89413](#)
30.05. - 03.06. Mollington Banastre Hotel, 1 Parkgate Road, Mollington CH1 6NN GPS: [53.21653, -2.91794](#)

Parkovné, poplatky: parkovné platí ck
Devítka tam: v Chesteru, bus po příjezdu stojí na parkovišti do rána
Devítka zpět: v Londýně
Požadavky: úsměv, ochota, bezpečí

Mockrát děkujeme za ochotný přístup a milé chování k pasažerům. Máme společný zájem - spokojeného klienta, který dá příště práci nám i vám. Případné problémy prosíme řešte nejprve s průvodcem, případně s uvedeným pracovníkem CK.

Šťastnou cestu!

Příloha 2: Dispečerský software společnosti Alva Tour