

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Dopad COVID-19 na pravidelnou mezinárodní linkovou autobusovou dopravu
z pohledu cestujících

Kryštof Mohaupt

Bakalářská práce

2021

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2020/2021

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Kryštof Mohaupt**
Osobní číslo: **D18099**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Téma práce: **Dopad COVID-19 na pravidelnou mezinárodní linkovou autobusovou dopravu z pohledu cestujících**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Zásady pro vypracování

Úvod

1. Teoretické vymezení mimořádných událostí v dopravě se zaměřením na COVID-19
2. Analýza dopadu COVID-19 na pravidelnou mezinárodní linkovou autobusovou dopravu
3. Návrh opatření k eliminaci dopadu COVID-19 na pravidelnou mezinárodní linkovou autobusovou dopravu

Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **40-50 stran**
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Dalibor Gottwald, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **30. října 2020**
Termín odevzdání bakalářské práce: **19. května 2021**

L.S.

doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

Ing. Pavla Lejsková, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 26. dubna 2021

Prohlašuji:

Práci s názvem Dopad COVID-19 na pravidelnou mezinárodní linkovou autobusovou dopravu z pohledu cestujících jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 12. 5. 2021

Kryštof Mohaupt v. r.

Rád bych poděkoval vedoucímu práce Ing. Daliboru Gottwaldovi, Ph.D., za vstřícný přístup a cenné rady při zpracování bakalářské práce a dále Mgr. Martině Čmielové, za věcné podklady a odborné konzultace při tvorbě této práce.

ANOTACE

Práce se zaměřuje na mimořádné události, zejména na současnou pandemii viru COVID-19, z hlediska cestujících v dálkové dopravě po Evropě. Fakta jsou reflektována z rešerše, informací poskytnutých zástupkyní společnosti FlixBus a z provedeného dotazníkového šetření. Práci uzavírají návrhy opatření k eliminaci daného problému.

KLÍČOVÁ SLOVA

COVID-19, pandemie, mezinárodní doprava, mimořádné události, cestující, průzkum

TITLE

Impact of COVID-19 on regular international scheduled bus services from the passengers' point of view

ANNOTATION

The work focuses on the emergency situations, especially the current pandemic COVID-19. This problem is viewed from the point of view of long-distance passengers in Europe. The facts are reflected from the search, the information provided by the representative of FlixBus and the conducted questionnaire survey. The work concludes with proposals for measures to eliminate the problem.

KEYWORDS

COVID-19, pandemic, international transport, emergency situations, passengers, survey

OBSAH

ÚVOD	9
1 TEORETICKÉ VYMEZENÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ V DOPRAVĚ SE ZAMĚŘENÍM NA COVID-19	10
1.1 Mimořádné události	10
1.1.1 Dělení mimořádných událostí podle původu	10
1.1.2 Dělení mimořádných událostí podle zasaženého území.....	11
1.1.3 Dělení mimořádných událostí podle stupně závažnosti	11
1.2 Krizová situace.....	12
1.3 Krizový management	13
1.3.1 Úrovně krizového managementu	13
1.4 Mimořádné události v dopravě.....	14
1.5 Pandemie SARS-CoV-2 a doprava	15
1.5.1 Faktory ovlivňující dopravu v důsledku pandemie SARS-CoV-2.....	17
1.5.2 Teoretický koncept faktorů v důsledku SARS-CoV-2 na dopravu.....	21
1.6 Shrnutí teoretické části.....	22
2 ANALÝZA DOPADU COVID-19 NA PRAVIDELNOU MEZINÁRODNÍ LINKOVOU AUTOBUSOVOU DOPRAVU	23
2.1 Snížení počtu cestujících.....	23
2.2 Pohled experta z praxe	25
2.2.1 Shrnutí informací od experta z praxe	29
2.3 Průzkum vnímání rizika cestujícími mezinárodní autobusové dopravy	30
2.3.1 Metodika průzkumu	30
2.3.2 Vyhodnocení dotazníku	32
2.3.3 Zhodnocení výsledků průzkumu	41
2.4 Shrnutí praktické části.....	43
3 NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI DOPADU COVID-19 NA PRAVIDELNOU MEZINÁRODNÍ LINKOVOU AUTOBUSOVOU DOPRAVU.....	44
3.1 Návrh 1 – Zvýšení bezpečnosti na palubě.....	44
3.2 Návrh 2 – Rezervace celého dvojsedadla.....	46
3.3 Návrh 3 – Umožnit větší flexibilitu	47
ZÁVĚR	48
POUŽITÁ LITERATURA.....	49

SEZNAM TABULEK.....	52
SEZNAM OBRÁZKŮ.....	53
SEZNAM ZKRATEK.....	54
SEZNAM PŘÍLOH.....	55

ÚVOD

Celý svět je zasažen pandemií koronaviru SARS-CoV-2¹. Jedním z nejvíce paralyzovaných odvětví touto pandemií je cestovní ruch, který zažil v podstatě úplný nucený útlum. Ať už se jedná o pozemní či leteckou dopravu, vlády mnoha zemí zakazují či omezují přechod přes jejich hranice. K nezbytným cestovním dokumentům přibýlo potvrzení o negativním testu na koronavirus, který v souvislosti s cenou letenek či jízdenek hraje významnou roli ve finanční náročnosti na cestování. Mimo cestovní kanceláře tím trpí i samotní dopravci, zejména ti, kteří provozují mezinárodní linky po celé Evropě. Jedním z těchto dopravců je i společnost FlixBus, jež za pomoci mnoha partnerů zastřešuje širokou síť linek v celé Evropě.

Ve snaze o zachování logické struktury bakalářské práce v rámci zpracování tématu Dopad COVID-19 na pravidelnou mezinárodní linkovou autobusovou dopravu z pohledu cestujících bude práce členěna do tří základních kapitol. V první kapitole se bude jednat o teoretické vymezení řešené problematiky, zejména o provedení literární rešerše s využitím aktuálních zdrojů. Na základě výstupů z první části bude v druhé kapitole provedena analýza vnímání rizika cestujícími v mezinárodní dopravě ve vazbě na COVID-19. Analýza bude provedena prostřednictvím rozhovoru s tiskovou mluvčí společnosti FlixBus paní Mgr. Martinou Čmielovou a vlastního dotazníkového šetření. Na základě jeho výstupů budou specifikovány oblasti, kterým je nutné v rámci mezinárodního cestování během pandemie věnovat pozornost. Poslední třetí část bakalářské práce bude navazovat na provedenou analýzu a bude obsahovat návrhy na eliminaci dopadu pandemie COVID-19 na pravidelnou mezinárodní autobusovou dopravu.

Cílem bakalářské práce je na základě teoretického vymezení problematiky mimořádných událostí, kam se řadí i pandemie COVID-19, analyzovat současný stav dopadů pandemie COVID-19 na pravidelnou mezinárodní linkovou autobusovou dopravu, a to jednak z pohledu vývoje počtu cestujících v pravidelné linkové mezinárodní autobusové dopravě, tak z pohledu rizik, která cestující v mezinárodní autobusové dopravě vnímají. Na základě výsledků analytické části budou následně stanovena opatření ve snaze eliminace vnímaných rizik z pohledu cestujících v mezinárodní autobusové dopravě.

¹ Dále v textu označován jako COVID-19

1 TEORETICKÉ VYMEZENÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ V DOPRAVĚ SE ZAMĚŘENÍM NA COVID-19

Jelikož lze zařadit epidemii, respektive pandemii COVID-19 do mimořádných událostí v dopravě, je nutné nejprve specifikovat, co mimořádné události jsou a jak se dělí. Na mimořádné události navazují krizové stavy a s ním spojený krizový management, který se při krizových situacích využívá. Další pasáž teoretické části je věnována přímo aktuální situaci pandemie v dopravě, obsahující definici pandemie a informace o COVID-19.

1.1 Mimořádné události

Mimořádnou událostí se dle zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů rozumí: „*škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy, a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací.*“ (Česko, 2000)

V kontextu výše uvedeného lze tedy chápat mimořádnou událost jako nestandardní situaci, která vznikla v souvislosti s lidskou činností či vlivem přírody, a která vyvolala škody na majetku nebo lidském zdraví.

1.1.1 Dělení mimořádných událostí podle původu

Hlavní a nejdůležitější dělení mimořádných událostí se vztahuje k původu jejich vzniku. Základními kategoriemi MU jsou naturogenní neboli přírodní, tyto MU jsou způsobené přírodními vlivy, a antropogenní, způsobené lidskou činností. Občas lze v literatuře nalézt třetí kategorii nazývanou jako smíšené MU, které jsou vyvolány společnými příčinami.

Dělení dle původu vzniku je tedy následující (Štětina et. al., 2014, s. 46–47):

- **naturogenní (přírodní)** – občas nazývané jako živelné, které se dále mohou dělit na:
 - **abiotické** – způsobeny neživou přírodou (např.: zemětřesení, povodně, sesuvy půdy, sněhové kalamity apod.),
 - **biotické** – způsobeny živou přírodou (hromadné nákazy osob – epidemie, zvířat – epizootie nebo rostlin – epifytie),
- **antropogenní** – způsobené lidskou činností, se dále dělí na:
 - **technogenní** – především provozní havárie a katastrofy spojené s infrastrukturou (např.: dopravní, radiační či chemické havárie),
 - **agrogenní** – postihující zemědělství a přírodu (např.: degradace půd, znečištění vodních toků nebo nevhodné používání agrochemikálií),

- **sociogenní** – rozdělující se na dále na společenské krize:
 - *interní* – uvnitř státu (např.: ekonomická krize, migrace),
 - *externí* – mezinárodní (např.: vojenské napadení),
- **smíšené** – způsobené kombinací příčin (např. změna podnebí vlivem skleníkových plynů).

1.1.2 Dělení mimořádných událostí podle zasaženého území

Další variantou dělení MU je dle Souška (2010, s. 12) dělení podle velikosti zasaženého území, které je následující:

- **lokální (místní)** – zasažení nepřesahuje hranice obce,
- **regionální (oblastní)** – zasažení nepřesahuje hranice kraje,
- **celostátní** – zasažena je většina území státu,
- **globální** – zasaženo je několik států až celý svět.

1.1.3 Dělení mimořádných událostí podle stupně závažnosti

Lze říct, že MU jsou vnímány každým jedincem jinak, tedy subjektivně. Aby se daly tyto nepříznivé stavy správně kvalifikovat, je nutné si každou MU přesně vymezit. Toto vymezení podává tabulka 1.1.3 – 1, jak z materiálního hlediska, tak i z hlediska ztrát na lidských životech.

Tabulka 1 Členění MU podle stupně jejich závažnosti

Typ MU	Ztráty na lidských životech	Materiální ztráty v Kč
Závada	Žádné	100
Vada	Žádné	1 000
Porucha	Žádné	10 000
Nehoda	Jedínek	100 000
Havárie	Několik jedinců	1 mil.
Závažná havárie	Desítky	10 mil.
Pohroma	Stovky	100 mil.
Katastrofa	Tisíce	1 mld.
Kataklyzma	Statisíce	10 mld.
Apokalypsa	Milióny	100 mld.

Zdroj: Roudný (2004, s. 9)

1.2 Krizová situace

Krizová situace je definována v § 2 písm. b) krizového zákona, kde se stanoví, že „*krizovou situací je mimořádná událost, při níž je vyhlášen stav nebezpečí nebo nouzový stav nebo stav ohrožení státu*“ (Česko, 2000).

Jednotlivé stavy se rozlišují jak vyhlášujícím orgánem a územním rozsahem, tak i časovou účinností, po kterou daný stav platí. Přesné informace o každé krizové situaci jsou uvedeny v následující tabulce 1.2 – 2.

Tabulka 2 Členění krizových situací

Druh situace (krizového stavu)	Vyhlašující orgán	Důvod	Územní rozsah	Časová účinnost
Válečný stav	Parlament na návrh vlády	Je-li ČR napadena nebo je-li třeba plnit mezinárodní závazky o společné obraně proti napadení	Celý stát	Bez omezení
Stav ohrožení státu	Parlament na návrh vlády	Je-li bezprostředně ohrožena svrchovanost státu nebo územní celistvost státu anebo jeho demokratické základy	Celý stát nebo jeho části	Bez omezení
Nouzový stav	Vláda (předseda vlády)	V případě živelních pohrom, ekologických nebo průmyslových havárií, nehod nebo jiného nebezpečí, které ve značném rozsahu ohrožují životy, zdraví nebo majetkové hodnoty anebo vnitřní pořádek a bezpečnost	Celý stát nebo jeho části	Nejdéle 30 dnů: prodloužení přípustné po předchozím souhlasu parlamentu
Stav nebezpečí	Hejtman (primátor hl. m. Prahy)	Jsou-li v případě živelní pohromy, ekologické nebo průmyslové havárie, nehody nebo jiného nebezpečí ohroženy životy, zdraví, majetek, životní prostředí, pokud intenzita ohrožení nedosahuje značného rozsahu a není možné odvrátit ohrožení běžnou činností správních úřadů a složek IZS.	Celý kraj nebo jeho část	Nejdéle 30 dnů: prodloužení přípustné jen se souhlasem vlády

Zdroj: Souček et al. (2005, s. 30–31)

1.3 Krizový management

Managementem můžeme rozumět jak specifickou aktivitu, tak i skupinu řídicích pracovníků a funkcí, které vykonávají. Činnosti vykonávané managementem jsou především plánování, organizování, kontrola, vedení a rozhodování.

Pojem krizový management nejlépe definuje Antušák a Kopecký (2005, s. 17) jako: *„ucelený soubor přístupů, názorů, zkušeností, doporučení metod a opatření, které vedoucí pracovníci a krizoví manažeři užívají ke zvládnutí specifických činností při minimalizaci zdrojů krizových situací, přípravě na činnost v krizových situacích, bránění vzniku a eskalaci krizových situací, redukci zdrojů krizových situací a jejich negativního působení a odstraňování následků působení negativních faktorů krizové situace“.*

Dle definice výše lze uvést, že se krizový management před vznikem MU soustředí na minimalizaci příčin vzniku MU, na přípravu činností během MU, při vzniku MU na její řešení s co nejmenšími škodami a po MU na odstranění jejich následků.

Subjekty, využívající krizový management mohou být dle Roudného (2004, s. 25):

- veřejné správy,
- právnické osoby,
- fyzické osoby.

1.3.1 Úrovně krizového managementu

Začlenění krizového managementu lze nalézt také na všech úrovních veřejné správy. Hlavní rozdíly jsou v rozsahu pravomocí, možnosti použití sil a prostředků. Každá úroveň má také jiný vztah k jednotlivým krizovým jevům a plní odlišné úkoly.

Členění je tedy následující (SLU):

- nadnárodní,
- státní,
- regionální,
- místní,
- individuální.

1.4 Mimořádné události v dopravě

Mimořádné události v dopravě rozlišujeme na dva druhy, dle jejich původu. Jedná se o mimořádné události vně dopravního systému, kam patří i pandemie COVID-19, a dále události mající původ uvnitř dopravního systému.

Dále lze MU v dopravě rozdělit podle rozsahu škod a prostředků k navození normálního stavu na nehodové události, kam řadíme závadu, vadu, poruchu či nehodu, dále na havarijní události, např. havárie či pohroma a krizové události, např. katastrofa až apokalypsa.

Mimořádné události s původem vně dopravního systému

Mimořádné události vně dopravního systému se dají specifikovat jako: „*situace, které jsou způsobeny příčinami, na které reagují státní orgány vyhlášením krizových stavů (válečný stav, stav ohrožení, nouzový stav), v nichž dopravní soustava plní svoji nezastupitelnou funkci v jiných, složitějších podmínkách a řídí se zpracovanými krizovými plány – ohrožují dopravu z vnějšku.*“ (Soušek, 2010, s. 131)

Mimořádné události s původem uvnitř dopravního systému

Mimořádnými událostmi s původem uvnitř dopravního systému se rozumí především ty události, „*jejichž spouštěcím mechanismem je událost např. vzniklá v souvislosti s dopravní nehodou – ohrožují dopravu zevnitř systému*“ (Soušek, 2010, s. 131).

Mimořádné stavy v dopravě

- **Krizový stav v dopravě** „*je stav, kdy je narušena normální funkce odvětví dopravy, nebo celého dopravního systému. Navození normálního stavu není zvládnutelné IZS, speciálními službami a prostředky resortu dopravy, které jsou běžně dosažitelné. Proto pro obnovení funkčnosti systému je zapotřebí využít opatření a prostředků rozpracovaných v krizových plánech subjektů hospodářské mobilizace resortu dopravy, popřípadě i státu.*“
- **Havarijní stav v dopravě** „*je stav, při kterém dojde k narušení funkčnosti dopravní cesty. K obnovení normálního stavu jsou zapotřebí síly a prostředky integrovaného záchranného systému v součinnosti s příslušnými speciálními službami, silami a prostředky resortu dopravy. K navození normálního stavu se využívají zpracované havarijní plány.*“
- **Nehodový stav v dopravě** „*je stav, který svým rozsahem výrazně naruší plynulost provozu po dopravní cestě nebo vyžaduje přijímat mimořádná provozní opatření v důsledku mimořádně nepříznivých povětrnostních a ekologických vlivů*“ (Soušek, 2010, s. 132).

1.5 Pandemie SARS-CoV-2 a doprava

Velmi negativní vliv měla pandemie COVID-19 mimo jiné obory také na dopravu. Způsobeno to bylo především restrikcemi a nařízeními mnohých vlád, které nedoporučovaly, či zakazovaly přechod přes hranice svých států. Díky tomu výrazně ubylo mezinárodních spojů, ať už v letecké nebo pozemní dopravě (Infomineo, 2020). Svoji úlohu v tom také sehrála obava lidí z nákazy.

Definici pandemie lze nalézt v Pandemickém plánu ČR jako „*epidemii velkého rozsahu zasahující celé kontinenty. Jedná se tedy o výskyt onemocnění s vysokou incidencí na velkém území (kontinent) za určité časové období. Podle definice WHO je pak pandemie chřipky charakterizována šířením pandemického viru v komunitách v alespoň 2 zemích jednoho WHO regionu a alespoň v jedné zemi z dalšího WHO regionu*“ (MZ, 2011, s. 2).

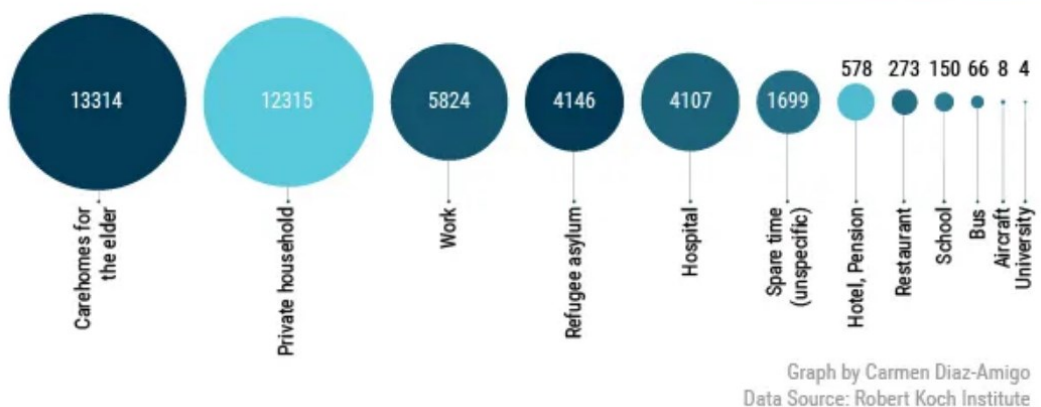
COVID-19 je onemocnění způsobené novým typem koronaviru nazvaným SARS-CoV-2. Světová zdravotnická organizace se o tomto novém viru dozvěděla poprvé 31. prosince 2019 na základě zprávy o souboru případů „virové pneumonie“ ve Wuhanu v Čínské lidové republice. Hlavními příznaky jsou horečka, suchý kašel a únava. Dalšími častými příznaky jsou dušnost, ztráta čichu a chuti, či přetrvávající bolest nebo tlak na hrudi (WHO, 2020a).

Virus se šíří vzájemným kontaktem mezi lidmi. Nejčastěji pomocí kapének, které člověk vylučuje při kašli, kýchání či mluvení. Buď člověk tyto kapénky vdechne nebo si je přenesl z kontaminovaného povrchu do očí, úst nebo nosu. Bývá udáváno, že se tyto kapénky šíří na vzdálenost až dvou metrů (WHO, 2020a).

Nákaza COVID-19 se začátkem roku 2020 rozšířila na všechny obydlené kontinenty a 11. března byla označena Světovou zdravotnickou organizací za pandemii. V Česku byl první případ nákazy potvrzen 1. března 2020 (MZ ČR, 2020).

Institut Roberta Kocha (2020) provedl v Německu studii, ve které analyzoval místa hlášených infekcí mezi únorem a srpnem 2020. Výsledky udává následující obrázek 1, ve kterém velikost kruhu udává počet infekcí a hodnota modré barvy průměrný počet případů na ohnisko. Přestože se musí tato čísla brát s rezervou, neboť ne všem případům lze jednoznačně určit místo přenosu a také restrikce a uzavření jednotlivých institucí se s časem měnily, lze konstatovat, že dopravní prostředky, zde zastoupené autobusy a letadly, mají pouze malý podíl na přenosu nákazy oproti jiným ohniskům.

Cases of Infection with Covid-19 (Beginning February to mid-August, 2020)



Obrázek 1 Případy nákazy podle míst (Institut Roberta Kocha, 2020)

V případě letecké dopravy IATA uvádí, že riziko přenosu je na palubě letadla velmi nízké. Ačkoliv byly prokázány případy přenosu nákazy, jedná se o méně než 100 případů na více než miliardu cestujících, tedy přibližně jeden případ na 27 milionů cestujících. Toto číslo má své důvody, proč tomu tak je. Nejdůležitější úlohu v tom dle výzkumů hraje vysoká rychlost proudění vzduchu v letadle, který probíhá od stropu k podlaze. Moderní proudová letadla jsou vybavena vzduchovými HEPA filtry s vysoce účinnými částicemi, které odstraňují viry a bakterie a díky tomu se v kabině obnoví vzduch každé 2–3 minuty. Dalším faktorem pro malé šíření je poloha sedadel, která zajišťuje, že většinu času člověk nesedí čelem k jiné osobě, a tedy při dýchání a mluvení směřují kapénky vpřed. V neposlední řadě je také dobré zmínit fyzické bariéry, kterými jsou opěradla sedadel. Tím, že jsou v letadlech poměrně vysoká, zachycují velké množství vydechovaného vzduchu (IATA, 2020).

Další studie zkoumala riziko přenosu koronavirové nákazy u cestujících ve vlaku s následujícím výsledkem: „*COVID-19 má vysoké riziko přenosu mezi cestujícími ve vlaku, ale toto riziko ukazuje významné rozdíly s dobou společného cestování a umístěním sedadla. Během propuknutí nemoci by při cestování veřejnou dopravou ve stísněných prostorech, jako jsou vlaky, měla být přijata opatření ke snížení rizika přenosu, včetně zvýšení vzdálenosti sedadel, snížení hustoty cestujících a používání osobní hygieny*“ (Maogui Hu et al., 2020).

Základní opatření pro cestující při cestování během pandemie (The Bridge Chronicle, 2020):

Co dělat:

- Nakupovat jízdenky online pro minimalizaci kontaktu.
- Mít po celou dobu cesty zakrytý nos a ústa.
- Zkontrolovat před cestou svoji teplotu.
- Před vstupem na palubu si vydezinfikovat ruce.
- Při dlouhých cestách si vzít svou vlastní příkrývku a polštář.
- Kýchat vždy do kapesníku.

Čeho se vyvarovat:

- Necestovat, pokud se necítím dobře či pociťuji symptomy COVID-19.
- Nesahat si na obličej a do očí.
- Pokud je to možné, nedotýkat se madel, spínačů, opěrek a područek.
- Pokud to není nutné, nesundávat si masku uvnitř dopravního prostředku.
- Nevyhazovat použité masky, rukavice nebo jiné ochranné pomůcky uvnitř dopravního prostředku.

1.5.1 Faktory ovlivňující dopravu v důsledku pandemie SARS-CoV-2

Flexibilita

Flexibilita z pohledu cestujících je především možnost storna či změny termínu jízdenky/letenky s co nejmenšími dalšími náklady. Při pandemii se ukázala jako jeden z klíčových faktorů pro rezervaci jízdenky/letenky. Ve chvíli, kdy se neví, jaké budou možnosti cestování a zda bude vůbec možno vycestovat, se jeví jako jediné možné řešení nabízet flexibilní možnost storna či změny termínu. Díky pandemii se zvýšil zájem o flexibilní možnosti nákupu. V návaznosti na flexibilitu stoupá také obliba o last minute rezervace (Kiwi.com, 2020). Potvrdil to i průzkum společnosti Trip.com v Asii. Tento průzkum ukázal, že v době pandemie je až 80 % rezervací učiněno méně než 14 dnů před odletem. Tito cestující též uváděli bezplatné zrušení a flexibilní rezervace jako nejdůležitější faktory při rezervaci cestování během pandemie (BBC, 2020). Opakem flexibilní jízdenky je nevratná jízdenka, která v případě nemožnosti odcestovat zcela propadá. Velmi se také rozšířily tzv. vouchery, které umožňují využít cenu již zaplacené jízdenky/letenky na další cestu u daného dopravce. V České republice také vyšel v platnost zákon 185/2020 Sbírky, jinak také označovaný jako „Lex voucher“, který zákonně umožňuje místo vrácení peněz vydat zákazníkům voucher platný do konce srpna 2021. Tento zákon se vztahuje na cestovní kanceláře, avšak i ty prodávající zájezdy uskutečňované autobusovou dopravou.

Testy

S výjimkou tzv. pendlerů se začaly pro cestování mezi státy vyžadovat negativní testy nebo karanténa (Euroskop, 2020). V případě karantény šlo nejčastěji o deseti až čtrnácti denní karanténu v místě ubytování, proto se při cestování dává přednost negativnímu testu. Testy mohou být dvou druhů, buď přesnější PCR anebo rychlejší antigenní. Pro cestování jak v EU, tak i celosvětově se nejčastěji jedná o nejdéle 72 hodin starý PCR test pro vstup na území cizího státu. Možnost otestovat se mimo specializovaných laboratoří nabízelo také letiště Václava Havla Praha a některé hraniční přechody. Problémem PCR testu je jeho cena, neboť si ho cestující musí platit sám z vlastní kapsy. Například u tohoto letištního testování se jedná o cenu 1750 Kč, s doplatkem 550 Kč za mezinárodně uznávané potvrzení lékařem pro výsledky do 24 hodin (Letiště Praha, 2020). V případě nutnosti dalšího testu po příjezdu do ČR, který byl také zaveden pro návrat z určitých destinací, a vícečlenné rodiny, lze už hovořit o nezanedbatelné částce, která je v celkovém součtu nemalou nákladovou položkou pro mezinárodní cestu.

Vakcína

Dalším faktorem souvisejícím s dopravou, ač se to nemusí na první pohled zdát, týkající se mezinárodních cest, je vakcína. Tento faktor může působit kromě zdravotní ochrany i psychologickým dojmem. Odborníci tvrdí, že jakmile dosáhne proočkovanost populace určitého procenta (cca 60–70), vir se přestane šířit a začne naopak ustupovat (Forbes, 2020). Přestože dosažení celosvětové proočkovanosti zabere nějaký čas, je velmi možné, že s vakcínou pomine strach z mezinárodního cestování a zároveň přinese pro naočkované cestovní výhody. To si uvědomují i cestující, jak dokládá i průzkum společnosti Azurite Consulting (2020), který proběhl v Americe. Z toho vyplývá, že pokud jde o mezinárodní lety, přibližně 36 % cestujících počká na vakcínu, před jejich další cestou. V případě vnitrostátních letů pak jde přibližně o 30 % cestujících, kteří před další cestou počkají, než budou proočkováni vakcínou.

Používání roušek/respirátorů

Jedním z hlavních pilířů ochrany při cestování se ukázaly být obličejové masky neboli roušky a respirátory. Ačkoliv se na začátku pandemie objevily nejasnosti ohledně účinnosti ochrany, 5. června 2020 WHO zrevidovala své pokyny a doporučila nošení masek na veřejných místech včetně veřejné dopravy (WHO, 2020b). Důležitým aspektem je správné používání, neboť nesprávně nasazená maska může snížit účinnost filtrace až o 60 % (Konda et al. 2020). Důkazy naznačují, že používání obličejových masek ve veřejné dopravě může být účinným způsobem, jak zastavit přenos viru COVID-19. Ochrana očí může mít také vliv na snížení rizika přenosu (Chu et al. 2020), avšak pro cestující nebyla nikdy vyžadována. O této ochraně lze uvažovat u rizikových pracovníků, například řidičů, průvodčích či stewardů.

Hygiena, úklid a ventilace

Bylo zjištěno, že virus COVID-19 zůstává i nadále infekční na různých typech povrchů od několika hodin až po několik dní. Fyzický kontakt s infekčním povrchem tedy může být potencionálním způsobem přenosu. Toto zjištění se promítlo do doporučení častějšího úklidu a dezinfekce dopravních prostředků, především pak povrchů, které jsou často používány, jako například madla, opěrky, pásy, spínače a područky. Dalším důležitým opatřením je častá ventilace prostor. V případě, že má dopravní prostředek otevírací okna, je doporučeno větrání po celou dobu cesty s cestujícími. V opačném případě se doporučuje alespoň intenzivní větrání otevřenými dveřmi na konečné/výchozí stanici dané linky. Pokud jde o klimatizace a šíření viru COVID-19, je zatím nejasné a zřejmě záleží na režimu cirkulace vzduchu v autobuse. Proto je doporučeno, aby dopravní prostředky s klimatizací používali klimatizaci po celou dobu jízdy výhradně v režimu nercirkulace (Tirachini, 2020).

Sociální distancování

Z hlediska přenosu onemocnění COVID-19 jsou uzavřené prostory rizikovější než otevřená prostranství, neboť aerosoly mohou zůstat infekční ve vzduchu celé hodiny. Z tohoto důvodu je i náročnější předejít přenosu v dopravních prostředcích, ve kterých se navíc i střídá hodně lidí během poměrně krátkého času. Proto se od začátku pandemie doporučuje opatření fyzického distancování, které při dodržení odstupej jednoho a půl až dvou metrů snižuje riziko přenosu. Avšak toto opatření funguje především ve venkovním prostředí. V uzavřených prostorech, jako jsou dopravní prostředky, záleží na více faktorech, jako je například délka cesty, větrání/klimatizace, úklid a dezinfekce či používání obličejových masek. Doporučuje se tedy sociální distancování v dopravních prostředcích kombinovat s dalšími opatřeními, jako je již zmíněné zakrývání dýchacích cest formou roušek či respirátorů (Tirachini, 2020).

Restrikce států

Po sérii překotného uzavírání hranic států Evropské unie, resp. Schengenského prostoru, na začátku pandemie v Evropě, přišla Evropská komise s programem Re-open EU. Tato platforma si vzala za cíl znovuoobnovení bezpečného cestování v EU při dodržování bezpečnostních opatření a také zvýšit přehlednost o epidemiologické situaci a s ní spojenými cestovními opatřeními jednotlivých států EU. Díky tomu vznikla mapa, ve které jsou jednotlivé státy zobrazeny barevně podle aktuální situace. Pokud se cestuje ze „zeleného“ státu, nejsou uplatňována žádná omezení. Pokud se cestuje z „oranžového“ nebo „červeného“ státu, následuje zpravidla test nebo povinná karanténa. Vždy ale musí být dodrženo právo vrátit se do státu, jehož je člověk státním příslušníkem, či zde má trvalé bydliště (EK, 2020).

Barevné dělení (vždy za posledních 14 dnů, u pozitivních testů za předchozí týden):

- **Zelená** – méně než 4 % pozitivních testů a méně než 25 případů na 100 000 osob,
- **Oranžová** – 4 % nebo více pozitivních testů ale méně než 50 případů na 100 000 osob, nebo méně než 4 % pozitivních testů, ale mezi 25 a 150 případy na 100 000 osob,
- **Červená** – 4 % nebo více pozitivních testů a 50 nebo více případů na 100 000 osob, nebo více než 150 případů na 100 000 osob.

Naproti tomu každý stát si stanovuje vlastní podmínky, pokud se jedná o návrat na jeho území. Velmi často je toto aplikováno formou tzv. semaforu neboli mapy Evropy (světa), ve které jsou znázorněny ostatní státy barvou semaforu, tedy zelenou, žlutou a červenou různé intenzity. Barvy představují míru rizika šíření nového koronaviru v daných státech dle aktuální situace. Tento semafor platí pro vstup do země, tedy jak pro turisty daných států, tak i pro Čechy, vracející se ze zahraničních cest. Podmínky zahrnují leccos, od nulových omezení, pokud jde o zelenou barvu, přes různé formy testů a karantén, znázorněné žlutou a červenou, až po úplný zákaz vycestovat do dané země, v podobě černé barvy. Vydáván je ministerstvem zahraničních věcí ČR a aktuální verze je vždy k nalezení na jejich webových stránkách (MZV, 2021). Pro ilustraci na obrázku 2 stav cestovatelské mapy Evropy k 29.3.2021.



Obrázek 2 Cestovatelská mapa Evropy k 29.3.2021 (Ministerstvo zahraničních věcí, 2021)

1.5.2 Teoretický koncept faktorů v důsledku SARS-CoV-2 na dopravu

Hlavní faktory zohledňující mezinárodní cestování během pandemie COVID-19.

Zdravotní faktory:

- 1) Testy
- 2) Používání roušek/respirátorů
- 3) Sociální distancování
- 4) Hygiena, úklid a ventilace
- 5) Vakcína

Jiné, než zdravotní faktory:

- 1) Restrikce zemí – cestovní omezení
- 2) Flexibilita



Obrázek 3 Teoretický koncept faktorů (autor)

V obrázku 3 výše jsou znázorněny hlavní faktory pro cestování během pandemie COVID-19, které vycházejí z provedené rešerše v první kapitole. Zeleně podbarvené paprsky představují zdravotní neboli hygienické faktory, které mohou během cesty zabránit v šíření viru. Hlavním jmenovatelem těchto faktorů jsou samotná zdravotní rizika, tedy možnost nákazy během cesty v dopravním prostředku. Naproti tomu žlutě podbarvené paprsky představují jiné než zdravotní faktory.

1.6 Shrnutí teoretické části

Mimořádné události jsou nestandardní situace, vyvolané vlivem přírody nebo činností člověka. Dělit se mohou dle původu vzniku, velikosti zasaženého území, či podle stupně závažnosti. Po vzniku MU přichází na řadu krizový management, jehož úkolem je mj. odstranit následky působení negativních faktorů této situace. V případě nutnosti je možné vyhlásit jednu ze čtyř krizových situací na nezbytně nutnou dobu.

Mimořádné události v dopravě se rozdělují na ty s původem vně dopravního systému, kam lze zařadit i pandemii COVID-19, a ty s původem uvnitř dopravního systému.

Mnohé studie dokazují, že pokud jsou dodržena všechna hygienická opatření, od nošení ochrany dýchacích cest, přes dezinfekce a větrání prostor až po sociální distancování, případně testování, dá se poměrně bezpečně cestovat i v době pandemie. Vakcína by mohla být dalším důležitým faktorem pro bezpečné cestování mezi státy. Nepochybně důležité ale je nepodceňovat toto onemocnění a řídit se vždy platnými nařízeními v jednotlivých státech, přestože se často mění a není vždy jednoduché se v nich vyznat. Z pohledu cestujících je nezbytné umožnit v době pandemie flexibilní rezervace jízdenek, pro případ nenadálých situací a změn restrikcí, které mohou přijít kdykoliv.

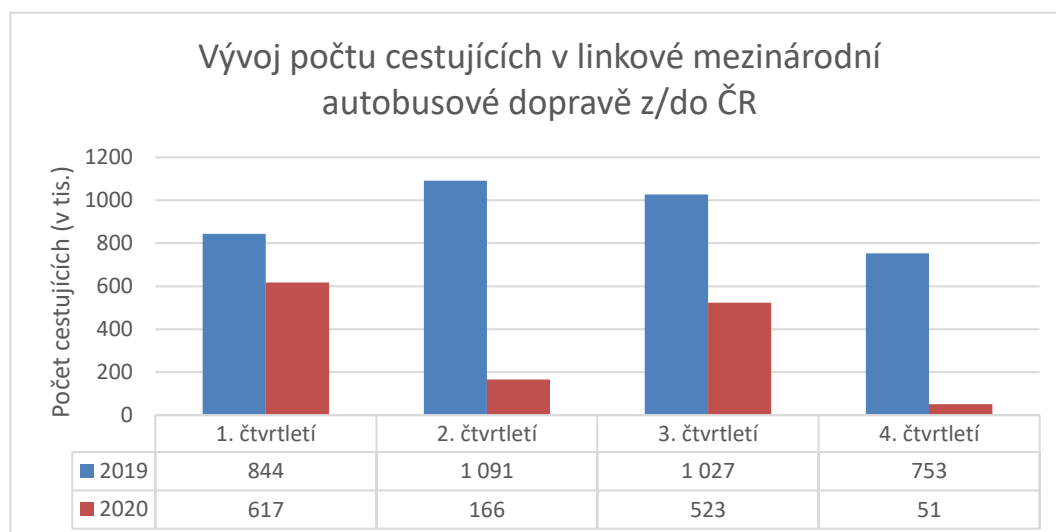
Je jasné, že pandemie COVID-19 bude mít na dopravu velké dopady. a to ať už z hlediska přímých vlivů, jako jsou možná zdravotní rizika či restrikce států, tak i nepřímých vlivů, z hlediska úbytku financí nebo i možného přechodu do online prostředí různých oborů a tím snížení pracovních cest.

2 ANALÝZA DOPADU COVID-19 NA PRAVIDELNOU MEZINÁRODNÍ LINKOVOU AUTOBUSOVOU DOPRAVU

Druhá kapitola této práce se zaměřuje na analýzu dopadu COVID-19 na pravidelnou mezinárodní linkovou autobusovou dopravu. Na začátku kapitoly je slovně i graficky rozebráno snížení počtu cestujících během pandemie COVID-19. Další část představují data a informace od experta z praxe, pro zjištění situace z pohledu největšího mezinárodního autobusového dopravce v Evropě. Poslední a nejdůležitější částí druhé kapitoly je samotné dotazníkové šetření, provedené za účelem zjištění dopadu COVID-19 na cestující, zakončené zhodnocením zjištěných výsledků.

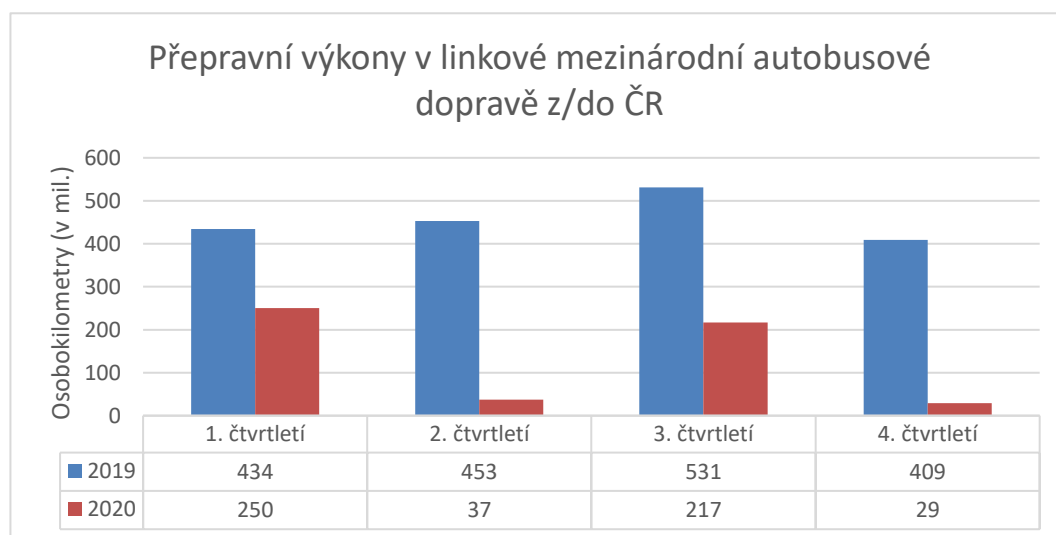
2.1 Snížení počtu cestujících

V důsledku celé situace okolo pandemie COVID-19 zaznamenala doprava velký propad počtu cestujících. Mimo mezinárodní linkové autobusové dopravy se tento propad dotknul i všech ostatních druhů osobních doprav, kdy velkým dílem byla postižena také například letecká osobní doprava. Podle statistik ministerstva dopravy v souhrnném čtvrtletním přehledu o autobusové dopravě za rok 2020 se mezinárodní linková doprava propadla oproti roku 2019 celkově o 2,357 mil. cestujících, když ze 3,715 mil. přepravených cestujících v roce 2019 spadla na 1,358 mil. přepravených cestujících v roce 2020. Lze tedy říct, že se autobusová mezinárodní doprava propadla meziročně o téměř dvě třetiny přepravených osob. Přesné počty cestujících dle jednotlivých čtvrtletí let 2019 a 2020 lze nalézt v obrázku 4.



Obrázek 4 Vývoj počtu cestujících (Ministerstvo dopravy, 2021)

Přepavní výkony v osobní dopravě udávají osobokilometry. Tato jednotka se skládá ze součinu počtu osob přepravených na počet kilometrů. Jeden osobokilometr tedy udává přepravu jedné osoby na jeden kilometr. V souvislosti s vývojem počtu cestujících v předchozím grafu je možné zde vidět jistou podobnost. První čtvrtletí roku 2020, ač v České republice se první případ nákazy objevil až 1. března, je poznamenáno významným šířením COVID-19 v ostatních státech Evropy. Největší útlum provázal druhé a čtvrté čtvrtletí, ve kterých přicházela cestovní omezení jak v České republice, tak v okolních státech Evropy. V těchto čtvrtletích se rovněž Česko potýkalo s první a druhou vlnou pandemie. Nízká čísla jsou také provázána s útlumem mezinárodních spojů, kdy dopravci museli přizpůsobovat dopravní síť aktuálním opatřením. Co se týče třetího čtvrtletí, lze zde pozorovat mírné zlepšení, přibližně na polovinu výkonů stejného období roku 2019. To je dáno několika faktory. Vlády zmírnily po úvodním zavírání hranic cestovní restriktce, aby bylo umožněno jejich občanům vycestovat na dovolenou a zároveň trochu oživit mezinárodní turistický ruch. V souvislosti s tím panovalo přesvědčení, že teplo letních měsíců viru nesvědčí a tolik se nešíří. Proto nebyla ani zavedena povinnost nosit v dopravních prostředcích ochranu dýchacích cest, což udělalo cesty autobusovou dopravou do zahraničí příjemnější. Jedinou zachovalou podmínkou zůstalo tedy testování před odjezdem, které zároveň začalo být dostupnější a rychlejší. Celkově tedy vykázala mezinárodní linková autobusová doprava v roce 2020 pokles o 1,294 mld. osobokilometrů. Přesné počty přepravních výkonů dle jednotlivých čtvrtletí let 2019 a 2020 lze nalézt v obrázku 5.



Obrázek 5 Vývoj přepravních výkonů (Ministerstvo dopravy, 2021)

2.2 Pohled experta z praxe

Další část práce spočívá v přepisu rozhovoru s tiskovou mluvčí společnosti FlixBus Mgr. Martinou Čmielovou, jako externím odborným konzultantem. Otázky a následné odpovědi byly zaslány kvůli mimořádné pandemické situaci elektronicky. První část rozhovoru spočívala v sérii otevřených otázek obecnějšího rázu, s cílem získat co nejvíce nových poznatků. Druhá část otázek směřovala už konkrétně na jednotlivé faktory, stanovené v první části této práce. Tyto informace, spolu s provedenou rešerší, se staly základem pro následující dotazníkové šetření. (*Pozn. autora: rozhovor se uskutečnil 11. a 24. února 2021*)

Dá se aktuální mimořádná situace v dopravě přirovnat k nějaké situaci v minulosti?

„Pobočka společnosti FlixBus pro Českou republiku a Slovensko byla založená v Praze na jaře roku 2017. Taková mimořádná situace ohledně pandemie COVID-19, jakou jsme si prošli v loňském roce a jaké stále čelíme i v roce 2021, se nedá s ničím porovnat. Pro všechny dopravní společnosti, ale i celé odvětví cestovního ruchu, je velkou výzvou z ekonomických i provozních důvodů.“

Autoři a odborníci, kteří se dopady COVID-19 na dopravu zabývají, uvádějí nejčastěji, že těmito faktory jsou:

- restrikce států,
- používání obličejových masek,
- sociální distancování,
- hygiena, úklid a ventilace,
- testy,
- flexibilita,
- vakcína.

Proto by mne zajímalo, zda i u Vás jsou tyto faktory těmi zásadními a případně jaké jste v kontextu těchto faktorů přijali opatření?

„Společnost FlixBus se řídí nařízeními příslušných vládních a zdravotnických orgánů ve všech zemích a regionech, kde provozujeme síť našich spojů. Dopravní síť pravidelně přizpůsobujeme na základě vydání nových bezpečnostních opatření (např. zpřísnění podmínek pro přechod hranic mezi ČR a Německem v únoru 2021) a na základě snížené poptávky, která často zpřísněná vládní opatření a restrikce doprovází.“

Optimalizace sítě dálkových spojů je tedy jedním z opatření, ke kterým jsme museli přistoupit, abychom v roce 2020 minimalizovali negativní ekonomické důsledky na naši společnost i naše obchodní partnery.

V České republice a na Slovensku jsme významně omezili provoz sítě našich spojů hned dvakrát, při jarní vlně pandemie a na podzim. Pro představu, v roce 2020 cestovalo autobusy FlixBus a vlaky FlixTrain přibližně 30 milionů cestujících – téměř o 50 procent méně v roce předchozím.

Co se vakcíny týče, do února 2021 bylo naočkováno jen malé procento lidí v Evropě. Je třeba také prokázat, že již naočkovaní lidé nemohou být infekční. Podporujeme však názor, že podmínky pro cestování napříč Evropou by měly být jednotné pro všechny obyvatele členských států, namísto toho, aby si jednotlivé sousední státy stanovovaly svá pravidla pro cestování přes hranice.

FlixBus však chce být i nadále spolehlivým a stabilním partnerem pro cestování s největší sítí dálkových spojů v Evropě, provozovat ekonomicky udržitelné podnikání a nabízet zelenou a cenově dostupnou mobilitu co největšímu počtu lidí. Navzdory krizi se nám loni podařilo expandovat do Velké Británie, Portugalska a Pobaltí, z čehož máme velkou radost.“

Vnímáte ještě nějaké jiné faktory jako zásadní?

„Ráda bych dodala, že je třeba vnímat cestovní ruch jako komplexní odvětví. Nejde zde pouze o restrikce pro cestování a dopravu jako takovou. S poptávkou po dopravě souvisí i motivy lidí k cestování – pokud jsou uzavřeny gastro podniky a ubytovací zařízení, kulturní zařízení a památky, je téměř nemožné cestovat za zábavou nebo za kulturou. a právě v této oblasti byly podmínky pro cestování, a tedy motivace a možnosti lidí během pandemie, naprosto minimální.“

Jaké další opatření zavedla společnost FlixBus ve vztahu k cestujícím?

„Klíčovým prvek v ochraně cestujících i řidičů je již od počátku pandemie důraz na zvýšenou hygienu a bezpečnostní opatření. V případě cestování autobusy FlixBus je nástup na palubu autobusu umožněn pouze zadními dveřmi, u kterých je k dispozici dezinfekce na ruce. Cestující musí mít při nástupu na palubu autobusu i během cesty nasazenou ochrannou roušku.

Samotné odbavení probíhá přes mobilní telefony a digitální snímač. Řidiči cestujícím připomínají nutnost dodržovat při nástupu do autobusu patřičné rozestupy. Dezinfekce a větrání vozidel po každé jízdě probíhá podle pokynů pro dezinfekci dle předpisů a nařízení Světové zdravotnické organizace.

Souhrn opatření máme uvedený na webových stránkách a cestující jej dostávají spolu s potvrzením rezervace jízdenky přes webové stránky nebo prostřednictvím mobilní aplikace.

V rámci celkových opatření se jedná zejména o tyto prvky:

Čištění a dezinfekce vozidel:

- Dezinfekce na ruce je zákazníkům k dispozici u zadních dveří autobusu.
- Dezinfekce vozidel po každé jízdě probíhá podle pokynů pro dezinfekci dle předpisů a nařízení WHO.
- Dodatečná dezinfekce na hlavních autobusových nádražích ze strany zaměstnanců prodejen FlixBusu.

Ochrana zdraví na palubě autobusu:

- Řidiči jsou vybaveni ochrannými pomůckami (látkové roušky s vyměnitelným nanofiltrem a jednorázové gumové/nitrilové rukavice).
- Nošení roušek reflektuje situaci v konkrétním regionu a zemi. Na území České republiky je nošení roušek na palubě autobusu povinné od 1. 9. 2020.
- K odbavení cestujících dochází vždy u zadních dveří autobusu.
- Na začátku odbavení řidič cestující nabádá, aby dodržovali bezpečné rozestupy.
- Dezinfekce na ruce je k dispozici při odbavení u zadních dveří.
- Vizuální bezdoteková kontrola dokladů a elektronické jízdenky.
- Hlášení v autobuse při výjezdu a příjezdu obsahuje aktualizované bezpečnostní pokyny.
- Dezinfekce pro dětské sedačky jsou dostupné na prodejnách FlixBusu.
- Prodej občerstvení a nápojů na palubě je až do odvolání přerušeno.

Prodejny a nástupiště:

- Častý úklid a dezinfekce prodejen FlixBus.
- Do prodejen smí v jeden okamžik vstoupit omezený počet zákazníků v bezpečných rozestupech po 2 metrech.
- Zákazníky žádáme o bezhotovostní úhradu jízdného.“

Máte pocit, že se zvýšil Last Minute prodej?

„Na údajích z interního systému vidíme, že se zvýšila tendence lidí rezervovat si jízdenky časově blíže k termínu odjezdu, zejména den před odjezdem.“

V případě, že daný stát vyžaduje negativní test, kontroluje to řidič již při nástupu?

„Vývoj situace kolem pandemie koronaviru pečlivě sledujeme a reagujeme na případná nová nařízení jednotlivých zemí nebo regionů. Cestující upozorňujeme, aby sledovali požadavky na vstup do konkrétní destinace a v případě, že je pro cestování přes hranice vyžadováno prokázat se negativním testem, jsou povinni si jej zajistit. Není na řídicích dopravní společnosti, aby tyto požadavky vymáhali nebo kontrolovali, to je věcí příslušných orgánů, zpravidla policie.“

Plánujete se zvyšující se proočkovností EU přidávat spoje, respektive to nějakým způsobem spolu provázat?

„Naším hlavním cílem je být i letos spolehlivým a stabilním partnerem pro cestování s největší sítí dálkových spojů v Evropě, provozovat ekonomicky udržitelné podnikání a nabízet zelenou a cenově dostupnou mobilitu co největšímu počtu lidí. Další plány pro nadcházející období budou zohledňovat vývoj situace v cestovním ruchu, dostupnost testů a vakcín a tím pádem i poptávku po cestování, na základě které přizpůsobujeme síť našich spojů. V tomto ohledu prozatím nemůžeme předjímat, kdy dojde k návratu větší sítě mezinárodních spojů ani v jakém rozsahu.“

Řídíme se nařízeními příslušných vládních a zdravotnických orgánů ve všech zemích a regionech, kde provozujeme síť našich spojů. Doposud bylo očkováno jen malé procento lidí v Evropě, k možnému rozvolnění cestování pro již naočkované proto prozatím nemůžeme zaujmout konkrétní stanovisko. Je třeba také prokázat, že již naočkovaní lidé nemohou být infekční. Podporujeme však názor, že podmínky pro cestování napříč Evropou by měly být jednotné pro všechny obyvatele členských států, namísto toho, aby si jednotlivé sousední státy stanovovaly svá pravidla pro cestování přes hranice.“

Požadujete nošení roušek/respirátorů i po řídicích během jízdy?

„Vždy respektujeme nařízení příslušných orgánů. V současné době není povinné, aby měli řidiči stálou ochranu úst a nosu i po dobu řízení, a to hlavně z bezpečnostních důvodů. Ochranný respirátor však musí mít během kontaktu se zákazníkem, to je např. při nástupu během odbavení.“

Vidíte nějakou možnost sociálního distancování v pravidelné linkové autobusové dopravě? Například vynecháním prostředních sedadel volných?

„V našich autobusech je standardní rozdělení sedadel vždy po dvou. V některých zemích jsme na základě vládních nařízení museli omezit kapacitu autobusu např. na 50 %. Vládní nařízení vždy respektujeme, avšak je třeba poté vyhodnotit, nakolik ekonomicky únosné to pro společnost je.“

Mají řidiči nařízeno používat klimatizaci v režimu nercirkulace?

„Pravidla pro klimatizaci, větrání autobusů a dezinfekci stanovuje WHO a my je následujeme. Standardně dochází k větrání autobusu po jízdě otevřením všech dveří, případně střešních oken (pokud jsou k dispozici), průvanem. Klimatizace je oddělená – pro prostor cestujících a prostor pro řidiče. Musí být vždy nastavena tak, aby cirkuloval vzduch z venku.“

2.2.1 Shrnutí informací od experta z praxe

Z informací od paní Mgr. Čmielové je patrné, že situace způsobená pandemií nemoci koronaviru COVID-19 nemá z hlediska novodobé historie v dopravě obdoby. Netýká se to pouze autobusové dopravy, ale také letecké a železniční, a zasaženy jsou i ostatní služby úzce související s cestovním ruchem. Zajímavý je též poznatek ohledně motivace lidí cestovat. Pokud se jedná o volnočasové cesty, je pravdou, že v podmínkách zavřených restaurací, památek a dalších turisticky zajímavých atrakcí, ztrácí samotná cesta do dané destinace důvod.

Mgr. Čmielová dále potvrdila, že dle informací z interního systému je vidět tendence lidí rezervovat jízdenky na poslední chvíli, nejčastěji den předem. To může souviset s cestovními opatřeními jednotlivých zemí, které přicházejí leckdy nezávisle na sobě a klidně pouhý den před jejich zavedením. Dopravce se těmito rozhodnutím musí přizpůsobit velice rychle, což bylo vidět například na jaře 2020, kdy FlixBus, ostatně jako i jiní dopravci, čelil plošnému zákazu přeshraničního cestování. Patrné to bylo také při zavedení zpřísnujících podmínek pro přechod hranic mezi ČR a Německem v únoru 2021.

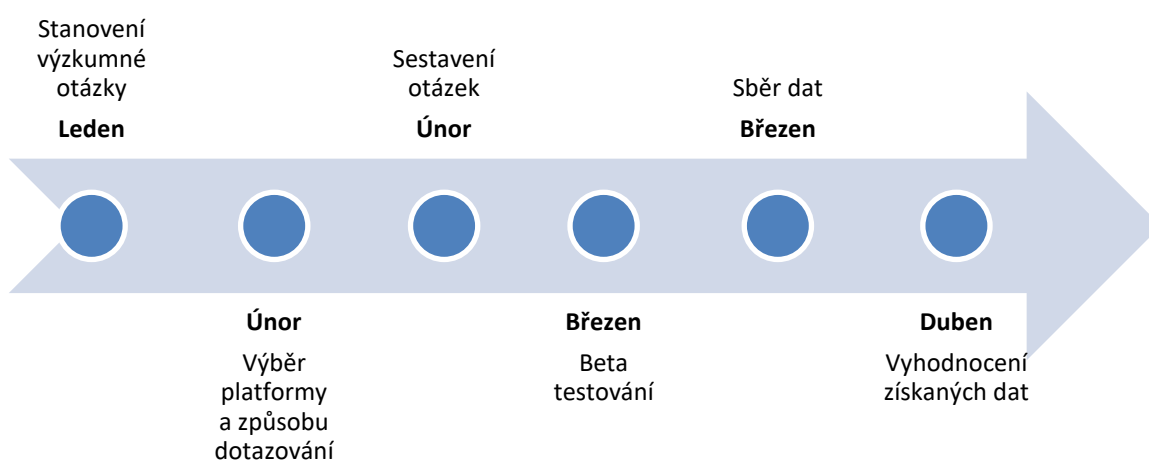
Všechna tato omezení vyústila v nezbytnou optimalizaci sítě dálkových spojů. V ČR a na Slovensku se tak stalo dvakrát, při jarní vlně pandemie a poté na podzim 2020. Toto opatření si kladlo za cíl minimalizovat negativní ekonomické dopady na společnost i její obchodní partnery. Z hlediska počtu cestujících tak pro představu v roce 2020 cestovalo autobusy FlixBus a vlaky FlixTrain o téměř polovinu méně cestujících, než v roce 2019. Toto porovnání zcela výstižně dokládá vážnost situace v dopravním odvětví, způsobenou mimořádnou událostí pandemie COVID-19.

Na závěr se potvrdilo, že asi nejdůležitější opatření byla zavedena v oblasti hygieny a ochrany zdraví cestujících. Tato opatření jsou klíčovým prvkem pro fungování alespoň omezených dopravních služeb napříč státy EU. Přestože každý stát má poslední slovo v bezpečnostních nařízeních a cestující se tak při cestě mezi několika státy musí řídit nařízením všech těchto států, FlixBus se v této oblasti snaží dělat maximum. Všeobecná pravidla ohledně bezpečnosti, kterými se FlixBus řídí, stanovuje Světová zdravotnická organizace. Jedná se mimo jiné o pravidla pro dezinfekci vozidel, nastavení klimatizace a větrání vozidel.

2.3 Průzkum vnímání rizika cestujícími mezinárodní autobusové dopravy

Tato část bakalářské práce se týká realizace a vyhodnocení dotazníkového šetření. Popisuje celý proces průzkumu, od definování cílů průzkumu, přes sestavení a formulaci výzkumných otázek, až po samotné vyhodnocení a interpretaci získaných dat. Dotazníkové šetření bylo provedeno online formou, a to především pro možnost oslovení co největší skupiny respondentů. Celý dotazník je přiložen v příloze 1 na konci práce.

2.3.1 Metodika průzkumu



Obrázek 6 Časová osa metodiky průzkumu (autor)

Definování problému a cílů průzkumu

Prvním a nejdůležitějším bodem v jakémkoliv šetření je definování problémů a cíle. Základním problémem v rámci tohoto šetření je pokles počtu cestujících v pravidelné linkové autobusové přepravě osob. Cílem tohoto průzkumu je zjištění objektivních informací od potenciálních cestujících, týkajících se jejich vnímání rizika při mezinárodních cestách autobusovou dopravou v souvislosti s pandemií COVID-19. Dalším cílem je zhodnocení výsledků průzkumu a analýza dat. Toto zhodnocení by mělo vést k návrhům doporučení pro autobusové dopravce v mezinárodní pravidelné linkové přepravě osob.

Plán průzkumu

Dalším krokem průzkumu je vytvoření plánu, který přesně definuje posloupnost jednotlivých úkonů, včetně časového harmonogramu. Tento plán je znázorněn výše v obrázku 6. Přesný plán průzkumu byl následující:

- definování problému a cílů průzkumu (listopad 2020),
- sestavení plánu (prosinec 2020),
- stanovení výzkumné otázky (leden 2021),
- výběr způsobu dotazování a cílení na respondenty (únor 2021),
- sestavení dotazníku (únor–březen 2021),
- beta testování (březen 2021),
- sběr dat (březen 2021),
- vyhodnocení a interpretace dat (duben 2021).

Stanovení výzkumné otázky

Výzkumná otázka by měla udávat hlavní směr průzkumu a měly by na ni navazovat i otázky v dotazníku. Po zodpovězení těchto otázek by automaticky měla být zodpovězena i tato otázka. Pro tento dotazník byly formulovány následující dvě hlavní výzkumné otázky:

- Za jakých podmínek a opatření jsou cestující ochotni cestovat autobusem v době pandemie COVID-19?
- Co cestující při cestách autobusem do zahraničí během pandemie COVID-19 vnímají jako největší riziko a co naopak jako riziko nevnímají?

Výběr způsobu dotazování respondentů

Způsobem dotazování bylo zvoleno tzv. CAWI dotazování. Tento způsob spočívá v elektronickém vyplnění dotazníku na dálku skrze internet. Jako online nástroj pro vytvoření dotazníku byla zvolena stránka Google Forms. Tento způsob je jednoduchý, snadno šiřitelný a dobře vyplnitelný na jakémkoliv zařízení.

Sestavení otázek dotazníku

Nejdůležitější částí dotazníkového šetření je sestavení otázek do samotného dotazníku. Tyto otázky musí být pečlivě voleny, aby splňovaly základní pravidla, kterými jsou srozumitelnost, snadná pochopitelnost a také nezaujatost. Při stanovení každé otázky by mělo dojít k zamyšlení, zda tato otázka opravdu pomůže k zodpovězení hlavní výzkumné otázky. Otázky byly stanovovány tak, aby bylo možné ptát se na všechny faktory zjištěné v teoretické části stejně, včetně stejné škály odpovědí. Na konec dotazníku přidány dvě demografické otázky, které zjišťovaly pohlaví a věk respondenta.

Beta testování

Beta testování spočívalo v odeslání dotazníku deseti vybraným osobám, které měly otestovat a poté zhodnotit srozumitelnost otázek a možných odpovědí. Díky těmto poznatkům se byly upraveny drobné formální nedostatky, které znemožňovaly pochopení otázek všemi

respondenty. Odpovědi, zaznamenané těmito osobami, byly před oficiálním spuštěním sběru dat smazány, aby nenarušovaly reprezentativnost výsledků.

Sběr dat

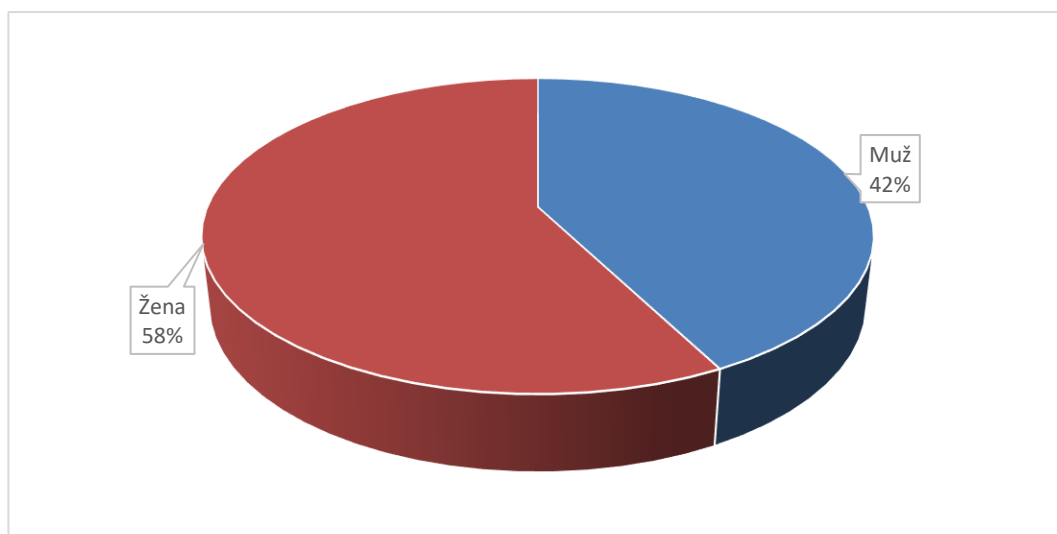
Sběr dat probíhal mezi 21. a 31. březnem včetně. Výběr vzorku byl volen na základě dostupnosti. Respondenti byli osloveni především prostřednictvím sociální sítě Facebook. Osloveni byli jak zákazníci společností FlixBus, RegioJet a Leo Express a studenti DFJP UPCE, tak i nezávislí cestovatelé, sdružující se do zájmových skupin v rámci dané sociální sítě. Tato neinvazivní metoda byla volena i na základě informací od experta z praxe, který uvedl, že jejich zákazníci bývají zpravidla mladé osoby mezi 18 a 30 lety.

Návratnost dotazníků a reprezentativnost výsledků

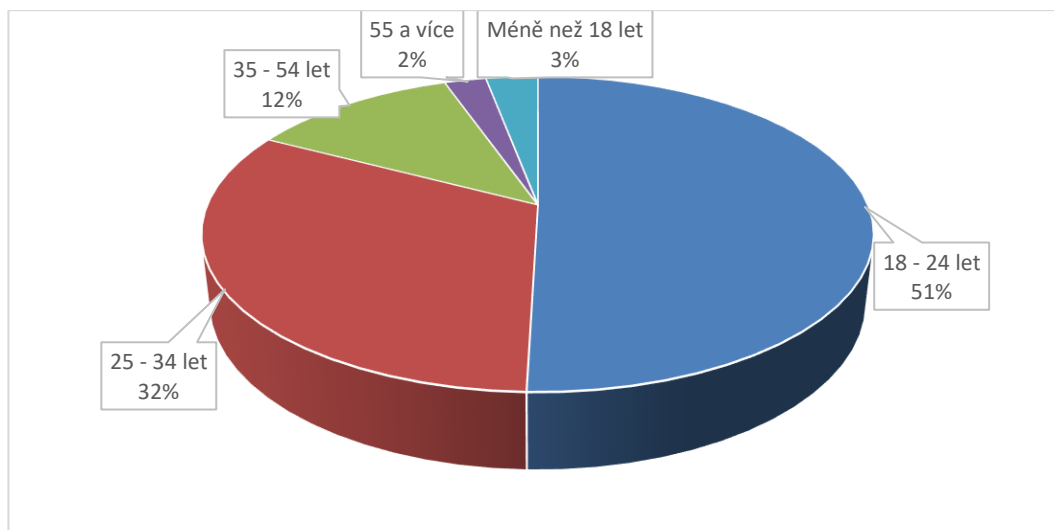
Celkově se za již zmíněných jedenáct dní podařilo získat zpět 335 vyplněných dotazníků. Z tohoto počtu bylo dále využito pro vyhodnocení a analýzu 211 dotazníků, jelikož 124 respondentů uvedlo v první třídící otázce, že v posledních pěti letech před pandemií žádnou cestu autobusem do zahraničí nepodniklo. Tito respondenti byli po první otázce přeměrováni až na konec dotazníku, kde pouze vyplnili demografické údaje. Za předpokladu, že tento základní soubor cestujících čítá více než 100 000 respondentů, by bylo potřeba získat zpět alespoň 385 odpovědí (SurveyMonkey, 2020). Výběrový vzorek tudíž nesplnil požadavky na reprezentativitu z hlediska počtu.

2.3.2 Vyhodnocení dotazníku

Složení respondentů z hlediska pohlaví a věku je uvedeno v obrázcích 7 a 8. Lze konstatovat, že odpovědi se od obou pohlaví podařilo získat podobně, pouze s menší převahou žen nad muži.



Obrázek 7 Graf složení respondentů z hlediska pohlaví (autor)



Obrázek 8 Graf složení respondentů z hlediska věku (autor)

Následuje tabulka 3, která udává rozdělení respondentů z hlediska věku a pohlaví dotázaných osob. Jak si lze všimnout, největší zastoupení je ve skupinách 18–24 let a 25–34 let, což odpovídá již zmíněnému faktu, že nejpočetnější skupinou zákazníků mezinárodní autobusové dopravy jsou zpravidla mladé osoby mezi 18 a 30 lety věku.

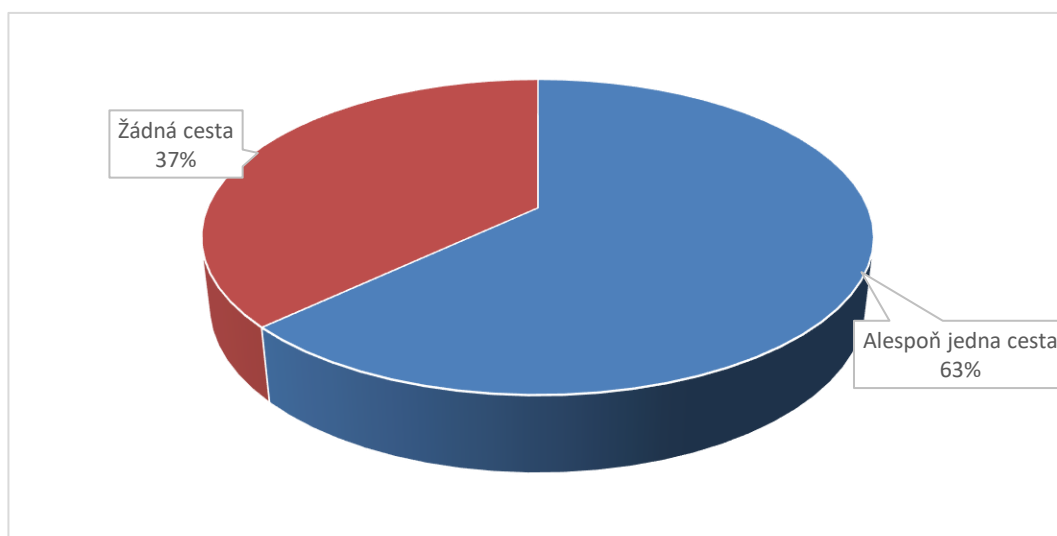
Tabulka 3 Složení respondentů

Složení respondentů		Absolutní četnost	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)	Relativní četnost (%)
		ženy	muži	ženy	muži
Věk	Do 18 let	3	7	0,9	2,1
	18–24 let	96	73	28,7	21,8
	25–34 let	68	40	20,3	11,9
	35–54 let	24	16	7,2	4,8
	55 a více let	2	6	0,6	1,8
Celkem		193	142	100	

Zdroj: autor

Otázka č. 1: Jaká byla Vaše frekvence cest do zahraničí prostřednictvím autobusové dopravy před COVID-19 (březen 2020) během posledních 5 let?

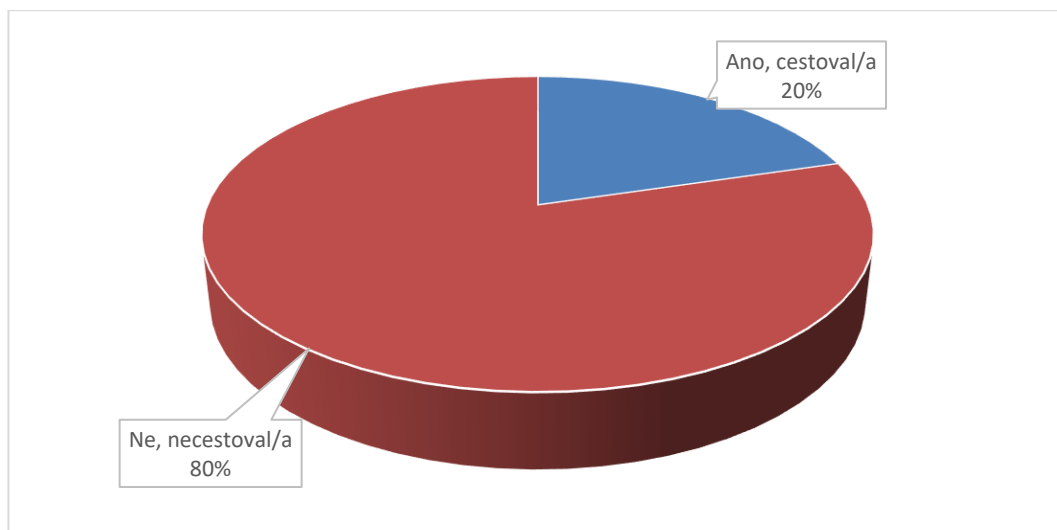
Tato první otázka měla velmi důležitý filtrační charakter. Jejím účelem bylo dosáhnout toho, aby na další otázky odpovídali pouze cestující, kteří před pandemií COVID-19 využívali autobusovou dopravu pro cesty do zahraničí. Z celkového počtu 335 dotázaných odpovědělo kladně 211 (63 %), těm se v následujícím kroku zobrazila další série otázek. Záporných odpovědí bylo 124 (37 %), přičemž těmto respondentům se zobrazily již jen demografické otázky a poté pro ně byl dotazník ukončen, znázorněno v obrázku 9.



Obrázek 9 Graf četnosti cest před COVID-19 (autor)

Otázka č. 2: Cestoval/a jste od začátku pandemie autobusem do zahraničí?

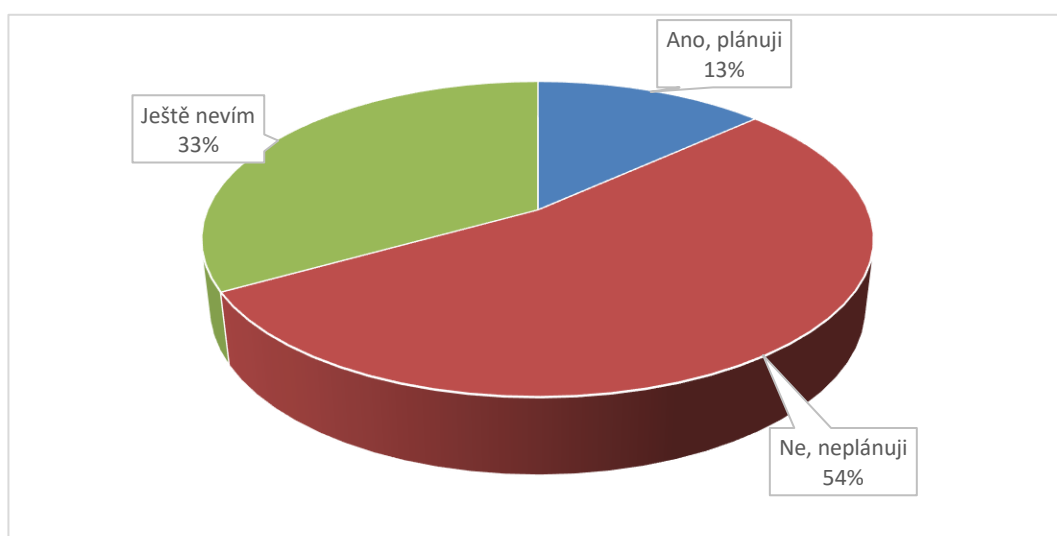
Pro zjištění aktuální situace v rámci pandemie COVID-19 byla respondentům pro začátek položena tato otázka. Téměř přesně rok od začátku pandemie v Čechách odpovědělo pouze 43 (20 %) respondentů, že cestovalo do zahraničí. Naprostá většina respondentů, přesněji 168 (80 %), uvedla, že žádnou cestu nepodnikla. Je zřejmé, že tyto odpovědi korespondují s výše uvedeným výrazným snížením přepravních výkonů na poli mezinárodní linkové autobusové dopravy. Grafické znázornění odpovědí pro ilustraci tohoto propadu ukazuje obrázek 10.



Obrázek 10 Graf četnosti cest od začátku pandemie COVID-19 (autor)

Otázka č. 3: Plánujete v létě 2021 vycestovat autobusem do zahraničí?

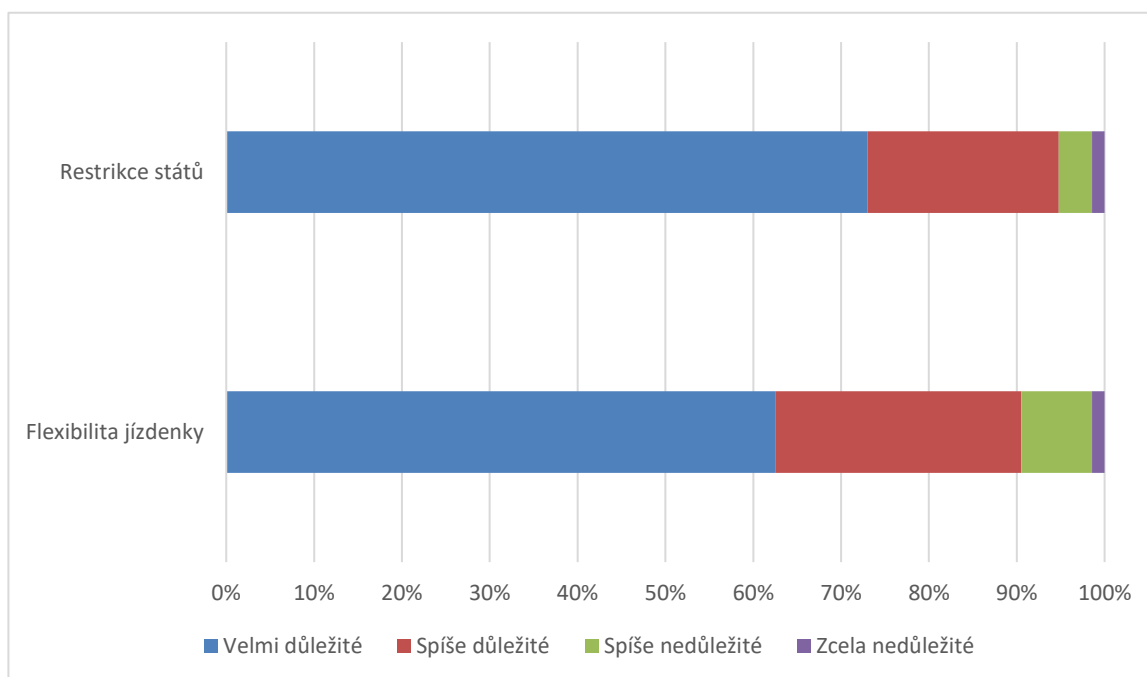
V kontextu předcházející otázky byla respondentům položena otázka na jejich plány, kvůli možné budoucí poptávce po zahraničních cestách. Letní období bylo zvoleno z několika následujících důvodů. Předně, dle loňských údajů o počtu cestujících došlo sice v létě k poklesu, ale nejméně výraznému. Dále, podpořeno informacemi o obvyklých zákaznicích těchto linek, kterými jsou mladí lidé mezi 18 a 30 lety, lze vzít v úvahu období letních prázdnin. V neposlední řadě lze v létě předpokládat vyšší proočkovanost obyvatelstva napříč Evropou a s tím spojené cestovní výhody. Ovšem ze získaných odpovědí je patrné, že vycestovat autobusem do zahraničí plánuje pouze 28 (13 %) respondentů. 70 (33 %) dotázaných ještě není zcela rozhodnuto a většina, tedy 113 (33 %), zcela jistě neplánuje v létě 2021 využít pro cestu do zahraničí autobusové dopravy.



Obrázek 11 Graf plánovaných cest na léto 2021 (autor)

Otázka č. 4: Pokud byste měl/a v době pandemie vycestovat autobusem do zahraničí, jaký význam pro Vás má:

V této otázce byli respondenti dotazováni na jiné než zdravotní faktory, spojené s mezinárodním cestováním v době pandemie COVID-19. Vybírat mohli z odpovědí na škále od „velmi důležité“, přes „spíše důležité“ a „spíše nedůležité“, až po „zcela nedůležité“. Z výsledků na obrázku 12 lze konstatovat, že konkrétně dva vybrané jiné než zdravotní faktory jsou pro cestující důležité. Cestovní restrikce jednotlivých států považuje za velmi důležité 154 (73 %) dotázaných a za spíše důležité dalších 46 (22 %) respondentů. Pouze 8 (4 %) zvolilo cestovní omezení jako spíše nedůležité a jen pro 3 (1 %) je zcela nedůležité. Flexibilitou jízdenky se rozuměla možnost stornování nebo změny zdarma. Opět většina cestujících vnímá tento aspekt jako velmi důležitý, 132 (62 %), či spíše důležitý, 59 (28 %). Pro 17 (8 %) dotázaných jsou flexibilní jízdenky spíše nedůležité a pouze pro 3 (2 %) zcela nedůležité.

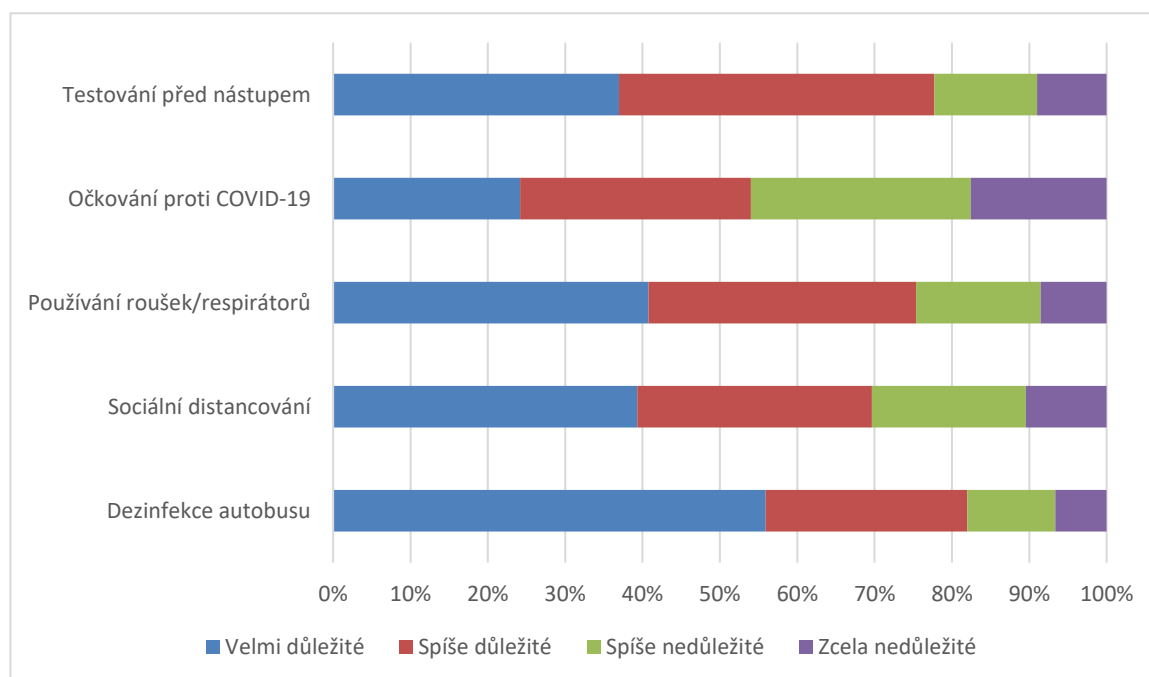


Obrázek 12 Graf důležitosti nezdravotních faktorů pro cestující (autor)

Otázka č. 5: Pokud byste měl/a v době pandemie vycestovat autobusem do zahraničí a cítit se u toho bezpečně, jaký význam pro Vás má:

Další otázkou byli respondenti dotazováni na zdravotní faktory spojené s cestováním. Především pro zjištění, za jakých okolností by se cítili bezpečně a co by jim k tomu mohlo dopomoci. Opět měli v odpovědích na výběr stejnou škálu, jak jsou pro ně jednotlivé body důležité. Nejvíce důležitým bodem se ukázala být dezinfekce autobusu, kterou považuje 118 (56 %) respondentů za velmi důležitou a 55 (26 %) za spíše důležitou. Za spíše nedůležitou ji

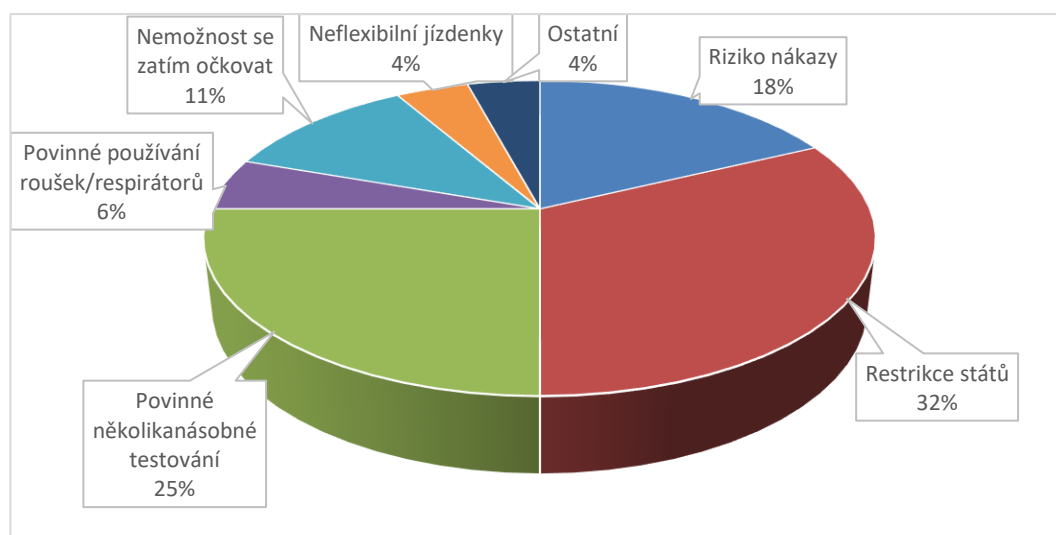
považuje 24 (11 %) dotázaných a za zcela nedůležitou 14 (7 %) respondentů. Co se týče sociálního distancování během cesty, pak si 84 (40 %) respondentů myslí, že je pro ně velmi důležité a 64 (30 %) že je spíše důležité. Zbýlých 42 (20 %) respondentů uvedlo toto opatření jako spíše nedůležité a 22 (10 %) jako zcela nedůležité. Používání ochrany dýchacích cest během jízdy by pro svou bezpečnost určitě zvolilo 86 (41 %) dotázaných a spíše zvolilo 73 (35 %) respondentů. 34 (16 %) dotázaných toto opatření považuje za spíše nedůležité a 18 (8 %) za zcela nedůležité. Co se týče očkování proti nemoci COVID-19 ve spojitosti s vycestováním do zahraničí a pocitem bezpečí při tom, pak to považuje za důležité jen lehká nadpoloviční většina, přesněji 51 (24 %) označilo očkování za zcela důležité a 63 (30 %) za spíše důležité. Přibližně stejný počet dotázaných, 60 (28 %), zvolilo očkování za spíše nedůležité ve spojitosti s cestováním do zahraničí a 37 (18 %) za zcela nedůležité. Posledním faktorem, na který se tato otázka ptala, bylo testování před nástupem do autobusu. Zde pro toto opatření vyslovilo souhlas 164 z 211 dotázaných, 78 (37 %) ve formě velmi důležité a 86 (41 %) jako spíše důležité. Testování svých spolucestujících by tedy uvítalo více než 75 % respondentů. Naopak 28 (13 %) respondentů uvedlo testování jako spíše nedůležité a zbylých 19 (9 %) jako zcela nedůležité. Pokud by se sloučily možnosti velmi důležité a spíše důležité, tak pro cestující je nejdůležitější dezinfekce autobusu, dále pak testování před nástupem a používání roušek a respirátorů během cesty. Všechny odpovědi jsou graficky znázorněny v obrázku 13.



Obrázek 13 Graf důležitosti zdravotních faktorů pro cestující (autor)

Otázka č. 6: Kdybyste měl/a zvolit jednu věc, která Vás nejvíce odrazuje vycestovat do zahraničí v této době, bude to:

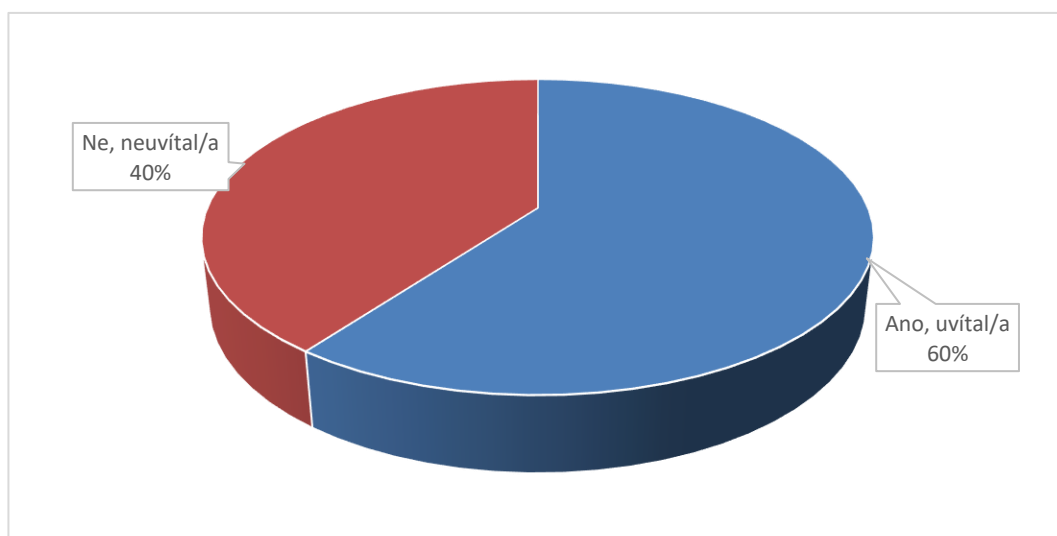
K této otázce se dostali pouze ti respondenti, kteří v otázce č. 2 odpověděli, že žádnou cestu zatím nepodnikli. Otázkou tedy bylo, co je ze všech opatření platných během pandemie nejvíce odrazuje od záměru vycestovat. Jako nejvíce odrážejícím kritériem se ukázaly být restrikce jednotlivých států, které uvedlo jako důvod 54 (32 %) respondentů. Druhou nejčastější odpovědí bylo ne příliš oblíbené a drahé povinné několikanásobné testování, které uvedlo 42 (25 %) dotázaných. Další v pořadí bylo uváděno nezpochybnitelné riziko nákazy – 30 (18 %) dotázaných, nejenom během samotné cesty, ale i na území daného státu, následované nemožností se zatím očkovat proti nemoci COVID-19, což zmínilo 19 (11 %) respondentů. Nejméně odrážejícím faktorem se ukázalo být povinné používání ochrany dýchacích cest – 9 (6 %) a neflexibilní jízdenky – 7 (4 %). Pokud by si respondenti nevybrali z nabízených odpovědí, měli možnost se vyjádřit vlastními slovy. Tuto možnost si vybralo 7 (4 %) dotázaných, kteří nejčastěji uváděli důvod komplikace s návratem do vlasti, karanténní opatření a nestabilitu podmínek návratu. Jeden respondent uvedl přímo jako důvod kombinaci faktorů rizika nákazy, nemožnosti se zatím očkovat, povinného několikanásobného testování spolu s restrikcemi v jednotlivých státech, ve kterých je navíc plno památek uzavřeno. Grafické znázornění odpovědí je na obrázku 14.



Obrázek 14 Graf nejvíce odrážejících faktorů pro vycestování (autor)

Otázka č. 7: Uvítal/a byste možnost si pro sebe za úplatu rezervovat celé dvojsedadlo v autobuse?

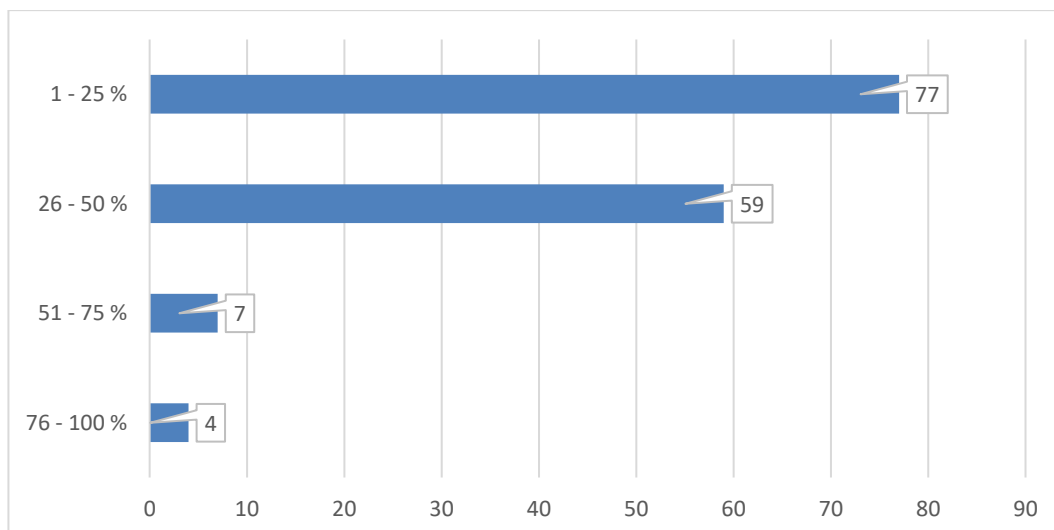
V rámci možného opatření sociálního distancování byla součástí dotazníku i tato otázka, která by mohla přinést konsenzus mezi jistou hygienickou ochranou cestujících a ekonomickou únosností pro dopravní společnost. Pravdou je, že by tuto možnost uvítalo 127 (60 %) respondentů, tedy většina. Zbýlých 84 (40 %) by nabízenou možnost rezervace celého dvojsedadla nevyužila. Dalším důležitým článkem by byla cenová politika této možnosti. Na tu směřovala otázka č. 8 (viz dále). Odpovědi jsou graficky znázorněny na obrázku 15.



Obrázek 15 Graf zájmu o rezervaci celého dvojsedadla (autor)

Otázka č. 8: Uvedl/a jste, že byste byl ochoten/ochotna si připlatit za volné sedadlo vedle sebe. Kolik procent jízdenky by to bylo?

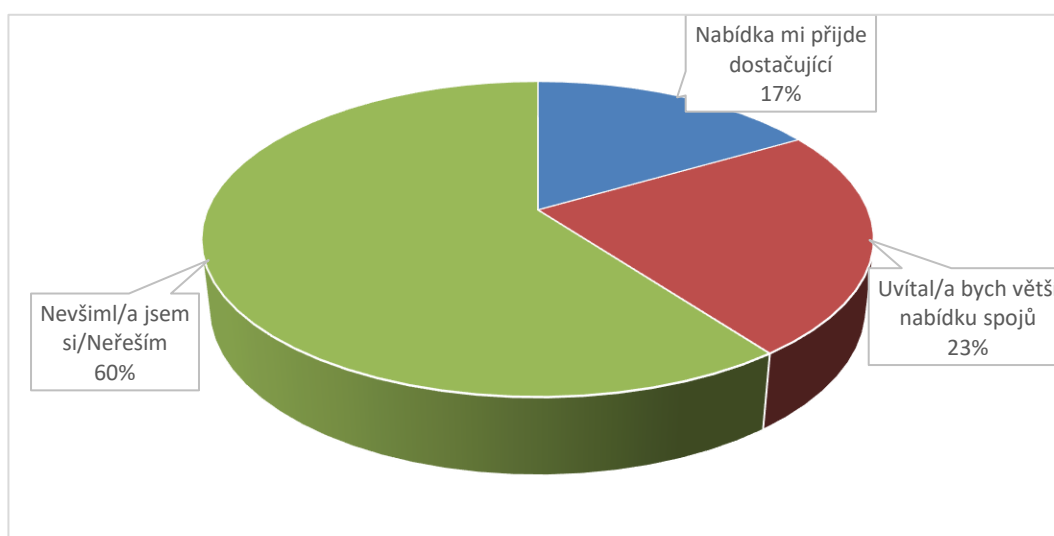
Tato otázka navazovala na otázku č. 7 a dostali se na ni jen ti respondenti, kteří by možnost zarezervovat si dvojsedadlo uvítali. V této otázce měli respondenti možnost zvolit více než jednu odpověď. Získané odpovědi jasně ukazují, že cestující by byli nejvíce ochotní připlatit si do 25 % ceny jízdenky, což označilo 77 respondentů. Dalším 59 (47 %) dotázaným by nevadilo si připlatit až do 50 % ceny jízdenky. Nad tuto hranici ceny už by ovšem šlo pouze malé procento respondentů. Přesněji 7 (6 %) by nemělo problém s až tříčtvrtinovým příplatkem a pouze 4 (3 %) by si pro své bezpečí klidně připlatilo až 100 % klasické jízdenky. Odpovědi v grafickém rozložení znázorňuje obrázek 16.



Obrázek 16 Graf ceny, kterou jsou cestující ochotni připlatit za sedadlo navíc (autor)

Otázka č. 9: Jak vnímáte nižší nabídku spojů do zahraničí, v souvislosti s pandemií COVID-19?

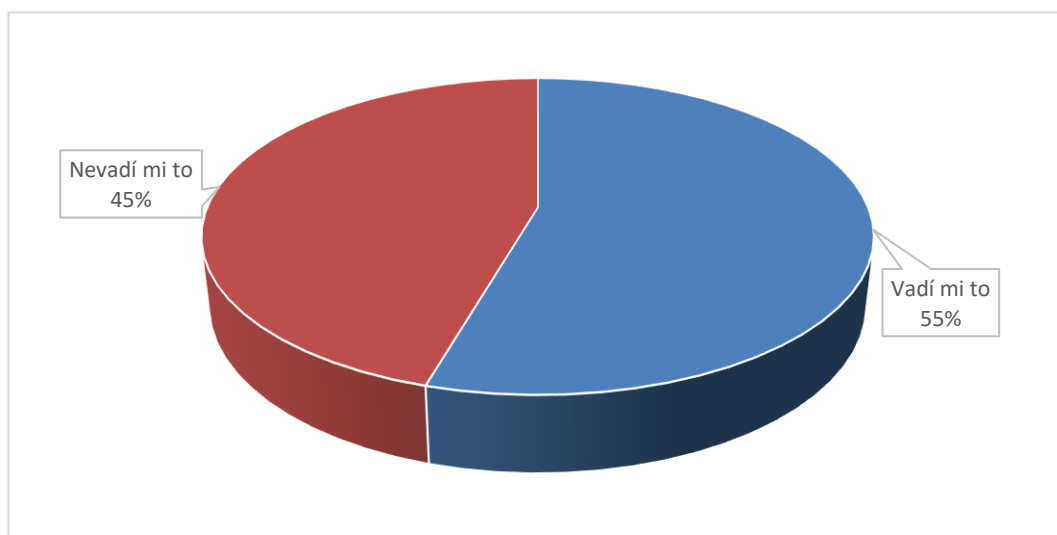
Z informací od experta z praxe vyplynulo, že bylo nutno několikrát optimalizovat síť spojů do zahraničí podle aktuální situace. Ta je ovlivněna nejenom opatřeními jednotlivých států, ale i poptávkou cestujících. Snížená nabídka spojů byla tedy neoddiskutovatelným faktem, avšak nabízí se otázka, zda to cestující pocítili a jak to vnímají. Zde se promítla již dříve získaná informace, že cestu do zahraničí plánuje velmi nízké procento respondentů. Proto nejčastější odpovědí, ve 127 (60 %) případech, bylo nepovšimnutí si či neřešení nižší nabídky spojů. Přesto je na následujícím obrázku 17 patrné, že z těch, kteří si všimli snížené nabídky spojů, by větší nabídku uvítalo 49 (23 %) respondentů. Zbývajících 35 (17 %) dotázaných uvedlo spokojenost s aktuální nabídkou spojů.



Obrázek 17 Graf vnímání počtu spojů do zahraničí (autor)

Otázka č. 10: Jaký máte postoj k vrácení peněz za storno jízdenky ve formě voucheru/kreditu na další cestu?

Tato otázka souvisela s flexibilitou jízdenky, kterou se nepodařilo zjistit v otázce 4. Flexibilita jízdenky jako taková znamená změnu jízdenky či její stornování bez dalších nákladů. Ovšem v případě, že se cestující rozhodne z nějakého důvodu cestu zrušit bez náhrady, dostane velmi často zpátky pouze voucher/kredit. Ten může využít jen u dané společnosti na další jízdu a nemá tedy možnost nechat si vyplátit peníze na účet. Proto tedy vyvstala otázka, zda tento fakt cestujícím vadí, či nikoliv. Ukázalo se, že většina, přesněji 115 (55 %) dotázaných, s tímto systémem není spokojena. Zbylých 96 (45 %) respondentů v tom problém nevidí. Grafické znázornění odpovědí je na obrázku 18.



Obrázek 18 Graf postoje k vrácení jízdného pomocí voucheru/kreditu (autor)

2.3.3 Zhodnocení výsledků průzkumu

Ze získaných informací je patrné, že k poklesu zájmu o autobusovou mezinárodní dopravu opravdu došlo. Kromě pandemie COVID-19 nelze přesně určit jednoho jmenovatele této situace. Každý potenciální cestující je unikátní, a tak každého obtěžuje jiné opatření a naopak jiné věci mu dodávají pocit bezpečí. Nicméně, pokud se výsledky průzkumu vezmou v celém kontextu, tak je patrné, že mezinárodní cestování má svá významná specifika z hlediska podřízenosti jednotlivým rozhodnutím států. Přesto je zde prostor pro dopravce, aby podnikli určité kroky k podpoře poptávky po cestování a k zajištění pocitu bezpečí cestujících. Konkrétní návrhy opatření k eliminaci dopadu pandemie COVID-19 jsou uvedeny v následující kapitole. V další části této kapitoly jsou sumarizované odpovědi na hlavní výzkumné otázky položené v kapitole 2.3.1.

Za jakých podmínek a opatření jsou cestující ochotni cestovat autobusem v době pandemie COVID-19?

Co se týče podmínek a opatření, za jakých jsou lidé ochotni cestovat v době pandemie COVID-19, průzkum ukázal, že zavedená opatření jsou pro cestující velmi významná. Získané výsledky potvrzují, že cestující jsou ochotni cestovat, pokud dopravce dbá na dezinfekci dopravního prostředku, která je pro respondenty nejdůležitější. Pocit bezpečí a ochrany před nákazou během jízdy dle průzkumu dále zajišťuje používání ochrany dýchacích cest ve formě roušek nebo respirátorů. Dalším opatřením, zvyšujícím pocit bezpečí a ochotu cestovat, je dle výzkumu možnost sociálního distancování v dopravním prostředku. Toto opatření některé země zavedly povinně, když dopravcům ukládaly za povinnost obsazovat pouze určité procento míst v autobusu. Nejlépe lze toto opatření praktikovat formou obsazování dvojsedadel pouze jedním cestujícím. Pocit bezpečí lze podpořit i testováním před nástupem, protože jen zcela čerstvý test je jistotou, že jsou všichni cestující, včetně řidiče, negativní a na palubě autobusu je opravdu bezpečno.

Co cestující při cestách autobusem do zahraničí během pandemie COVID-19 vnímají jako největší riziko a co naopak jako riziko nevnímají?

Největší riziko pro respondenty představovaly restriktce států a komplikace při návratu do vlasti, ke kterým se pojí povinná karanténa. Ta v případě cest do zahraničí, ať už pracovních či volnočasových, významně navýší potřebný počet dní vyhrazených této cestě, což se může negativně promítnout do sumy nákladů, potřebných pro tuto cestu. Z hlediska cestovních omezení představuje pro respondenty riziko také nestabilita podmínek návratu, která se může kdykoliv změnit a způsobit tak v zahraničí nemalé komplikace při nutnosti řešení tohoto nastalého problému. Dalším významným faktorem v této oblasti je povinné několikanásobné testování. Toto opatření mimo jiné způsobuje další náklady a stres při hledání otevřených a volných kapacit pro testování v zahraničí, kdy je nutné, i vzhledem k trvání vyhodnocení testu a odjezdu spoje, vše pečlivě naplánovat. Vystává zde ovšem také riziko pozitivního výsledku a nucené karantény v zahraničí, která může opět celou cestu značně prodražit, nehledě na možné zdravotní komplikace a léčbu. Přestože se dopravci a zahraniční státy snaží dělat v otázce ochrany zdraví a hygieny maximum, neopomínají respondenti také možné riziko nákazy, které cestu a pobyt v zahraničí provází.

Naopak, za nejmenší riziko pokládali respondenti neflexibilní jízdenky, které představují možné ekonomické ztráty již vynaložených peněz na danou cestu. Flexibilní jízdenky by cestující v případě stornování zase raději dostali zpět hotově či převodem na účet, místo voucheru nebo kreditu.

2.4 Shrnutí praktické části

Lze jednoznačně říci, že pandemie COVID-19 změnila cestovatelské zvyklosti, včetně podmínek a opatření, za jakých se mezinárodní autobusové cesty uskutečňují.

Dopravci jsou postiženi jak zákazem cest mezi jednotlivými státy, tak i v důsledku toho sníženou poptávkou, kterou z ekonomického hlediska musejí vyrovnávat optimalizací sítě svých spojů. Přesto se snaží řídit pokyny Světové zdravotnické organizace a dělat pro bezpečí a hygienu svých cestujících maximum. Se znovuobnovením cest do zahraničí souvisí nejenom vakcína, která zatím nemá dostatečně otestované účinky na všechny možné mutace koronaviru, ale i provázanost s motivací lidí cestovat. Ta je nyní utlumena omezením provozu restaurací, hotelů i kulturních zařízení a památek. Co se trendů týče, potvrdilo se, že v době pandemie roste zájem o Last Minute rezervace, nejčastěji den před odjezdem, což je způsobeno nejistotou ohledně změny restrikcí jednotlivých států. Dále zde platí, podobně jako v jiných odvětvích, pravidla pro co nejmenší kontakt mezi lidmi, čemuž napomáhá vizuální bezdotyková kontrola jízdenek, vybavení řidičů ochrannými rukavicemi a preference bezhotovostní úhrady jízdného. V neposlední řadě se také dbá na dostupnost dezinfekce na ruce pro cestující při nástupu do vozidla i dodatečnou dezinfekci autobusů ze strany pracovníků dopravce.

Cestující jsou také zasaženi mnohými omezujícími opatřeními a dalšími povinnostmi. Největší podíl těchto opatření připadá na restrikce jednotlivých států, které omezují či zakazují vstup nebo ho podmiňují testy a karanténami. O to více je pro cestující důležitá flexibilita jízdenky. Ta zaujímá mezi opatřeními výrazné postavení, což souvisí s výše zmíněnými restrikcemi pro cesty po Evropě a s nemožností předvídat aktuální situaci v době cesty. Více než polovina respondentů považuje vrácení jízdného při stornování cesty v podobě voucheru či kreditu na další cestu za nevyhovující. Z pohledu bezpečnosti se pro cestující ukázala být nejdůležitější dezinfekce autobusu. Většina cestujících by taktéž preferovala zarezervovat si za úplaty pro svou ochranu celé dvojsedadlo v autobusu, jakožto formu sociálního distancování. Největší část z dotázaných by byla ochotna si připlatit za toto volné sedadlo mezi 1 % a 25 % ceny jízdenky. V rámci výzkumu se ukázalo, že pouze malá část (20 %) dotázaných od začátku pandemie v Evropě cestovala autobusem do zahraničí, a ještě menší část (13 %) plánuje vycestovat autobusem do zahraničí v létě roku 2021.

Část ze zmíněných závěrů vychází z rozhovoru se zástupkyní společnosti FlixBus, druhá část z provedeného dotazníkového šetření.

3 NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI DOPADU COVID-19 NA PRAVIDELNOU MEZINÁRODNÍ LINKOVOU AUTOBUSOVOU DOPRAVU

Poslední, třetí část bakalářské práce se zaměřuje na návrhy opatření, které by mohly pomoci ke zmírnění dopadu pandemie COVID-19 na pravidelnou mezinárodní linkovou autobusovou dopravu. Podkladem této části je jak provedené dotazníkové šetření, tak i informace z rozhovoru se zástupkyní společnosti FlixBus. Návrhy jsou především určeny autobusovým dopravcům, provozujícím mezinárodní spoje po Evropě.

3.1 Návrh 1 – Zvýšení bezpečnosti na palubě

Z provedeného dotazníkového šetření jasně vyplynulo, že pocit největšího bezpečí při cestě autobusem dodává cestujícím samotná dezinfekce autobusu. Pro cestující je tedy nejdůležitější bezpečná a hygienická paluba autobusu. Proto by bylo vhodné, aby dopravci soustředili svoji pozornost tímto směrem.

Od začátku pandemie již některé společnosti s dezinfekcí autobusů začaly. Toto opatření mimo jiné doporučuje i Světová zdravotnická organizace. Někteří dopravci se tím řídí více a častěji, jiní zase méně. Problémem ve vztahu k cestujícím je však malá informovanost, bez jakýchkoliv detailů. Je sice faktem, že cestující při rezervaci jízdenky online u některých dopravců mohou vidět ikonu „Pravidelně dezinfikováno“, či jiné podobné sdělení, to je však vše, co se dozvedí. V případě nahlédnutí do bližších informací o cestování v době COVID-19 jsou na stránkách společnosti FlixBus uvedeny jen tyto body:

- *Dezinfekce vozidel po každé jízdě probíhá podle pokynů pro dezinfekci dle předpisů a nařízení WHO.*
- *Dodatečná dezinfekce na hlavních autobusových nádražích ze strany zaměstnanců prodejen FlixBusu.*
- *Pravidelná výměna filtrů klimatizace.*

V první řadě by tedy měli dopravci zlepšit komunikaci a informovanost o tomto opatření, nejlépe s bližšími detaily. Proč neuvádět cestujícím konkrétní údaje, pokud je vím, tedy jak často se autobus dezinfikuje, které části po každé jízdě, jaké části na hlavních nádražích, či například po odstavení autobusu v garážích? Tento krok by si nevynutil ani žádné dodatečné náklady.

V dalším kroku by se dalo toto opatření doplnit viditelnějšími známkami prováděné dezinfekce autobusů. Vhodné by byly například nálepky před každým sedadlem se sdělením,

že toto místo bylo před jízdou vydezinfikováno, či větším nápisem u zadních dveří, aby každý cestující při nastupování viděl, že se opravdu něco v tomto smyslu dělá.

Nejdůležitějším a nejúčinnějším opatřením by však bylo zkombinovat klasickou ruční dezinfekci autobusu s vyšším stupněm dezinfekce. To by se dalo provést dvěma způsoby. První z nich by obstaraly ozonové generátory. Tyto přístroje dezinfikují prostory rychle a efektivně od virů, bakterií, plísní i pachů. Dopravcům by stačilo nakoupit nebo pronajmout několik těchto přístrojů, jejichž cena se pohybuje v řádech jednotek tisíců korun a nejlépe po odstavení autobusu na nádražích či v garážích, například přes noc, provést kompletní dezinfekci prostoru pro cestující. Volba četnosti tohoto procesu by byla již na možnostech jednotlivých dopravců, avšak v mezinárodní dopravě se autobusy střídají na denních i nočních linkách, tudíž by nebylo potřeba vše zvládnout jen během noci.

Druhý způsob strojové dezinfekce by obstarala UV čistička vzduchu. Tento systém sterilizace vzduchu eliminuje v jediném cyklu více než 95 % virů, včetně COVID-19. Její použití je jednoduché a bezúdržbové a spočívá v montáži čističky na strop autobusu před kabinové ventilátory. Dezinfekce vzduchu tedy probíhá po celou dobu cesty s cestujícími. Udávaná životnost UV lamp činí 12 000 hodin. Instalací těchto čističek vzduchu by došlo k výraznému zvýšení bezpečnosti na palubě autobusů pro cestující a autobusová doprava by se tak přiblížila k úrovni filtrace vzduchu v letecké dopravě, kterou zajišťují HEPA filtry.

Ať už by dopravci zvolili první nebo druhý způsob, velmi důležitá by byla také komunikace ve směru k cestujícím. Mohlo by se jednat o kampaň na sociálních sítích, zanesení této informace do hlášení v autobusech či uvedení do seznamu opatření, která daný dopravce pro cestující dělá v souvislosti s pandemií COVID-19.

Výhody:

- zvýšení bezpečnosti na palubě,
- přilákání cestujících,
- výhoda oproti konkurenci,
- možné odstranění nejenom virů COVID-19, ale i pachů a bakterií.

Nevýhody:

- počáteční investiční náklady,
- riziko krádeže generátoru.

3.2 Návrh 2 – Rezervace celého dvojsedadla

Z dotazníkového šetření vyplývá, že mimo jiné je pro cestující důležité opatření sociálního distancování. Toto opatření je jedno z nejjednodušejí aplikovatelných a také, z hlediska psychiky cestujících, velmi účinné. V mezinárodní autobusové dopravě, kdy doba jízdy zabere zpravidla několik hodin, je vysoce pravděpodobné, že cestující bude nucen na chvíli odložit ochranu dýchacích cest. Může to být jak z důvodu dodržování pitného režimu, potřebě najíst se, tak například i kvůli vysmrkání se. Někteří cestující ovšem ani mimo tyto úkony nedbají na důsledné zakrývání dýchacích cest, neboť je řidič při jízdě nemá šanci vidět ani upozornit.

Zde přichází návrh na možnost rezervace celého dvojsedadla, kterou by v dotazníkovém šetření ocenilo 60 % respondentů. Díky tomu by se automaticky dosáhlo sociálního distancování mezi pasažéry. Z hlediska cestujícího by se tím hypoteticky snížilo riziko nákazy a zvýšilo pohodlí a z pohledu dopravce by se zvýšily příjmy za jízdné v době nižší poptávky.

Z průzkumu vyplývá, že cestující by si byli nejvíce ochotní připlatit za další sedadlo do 25 % ceny jejich jízdenky. Značná část respondentů také uvedla, že by jim nevadilo si připlatit mezi 26 % a 50 % ceny jízdenky, tedy až 1,5násobek. V mezinárodní dopravě se nicméně cena jízdenek pohybuje v rádech stokorun, v některých případech i nad hranicí tisícikoruny za jedno sedadlo. Z tohoto důvodu se zdá být reálnější variantou 25 % z ceny jízdenky, kdy by se cena volného sedadla pohybovala mezi 100 a 250 korunami.

Možnost rezervace druhého sedadla by se zákazníkovi mohla objevit při rezervaci sedadla v rezervačním systému dopravce. Zde by viděl celkovou obsazenost autobusu i přesně vypočítanou cenu, za kterou si může sedadlo rezervovat. Další možností by v případě nákupu na prodejním místě dopravce byla otázka personálu, zda má zájem, pro větší bezpečnost a pohodlí, o rezervaci celého dvojsedadla.

Tato možnost by se mohla zavést ve všech linkách i spojích nebo jen v těch méně obsazovaných, kde dopravce neočekává vyprodání celého autobusu.

Výhody:

- snížení rizika přenosu viru na palubě,
- zvýšení pohodlí pro cestující,
- zvýšení příjmů z jízdného (v málo obsazených spojích).

Nevýhody:

- riziko ztráty části tržeb (ve více obsazených spojích),
- nižší kapacita spoje.

3.3 Návrh 3 – Umožnit větší flexibilitu

Dle informací od zástupkyně ze společnosti FlixBus vzrostla míra Last Minute rezervací, nejčastěji den předem. To je způsobeno nejistotou v rámci restrikcí jednotlivých států, kdy cestování v případě zhoršující se situace bývá omezováno jako jedno z prvních.

Společnost FlixBus využívá podobnou metodu cenotvorby, jakou využívají letecké společnosti, tedy s blížícím se datem odjezdu spoje se zvyšují ceny. To představuje pro cestující v této době další komplikaci, respektive zvýšení nákladů. Cestující dopředu nemohou vědět, jaká bude situace s danými opatřeními jednotlivých států a zda budou moci opravdu vycestovat. Proto by v této nejisté době bylo variantou ceny zprůměrovat a dále je již před odjezdem nezvyšovat. Cestující by si tak mohli den před odjezdem spoje zakoupit jízdenku výhodněji, než je tomu nyní, a nebyli by tak pod tlakem z rostoucích cen. Důležitým doplňkem k tomuto kroku by ovšem měla být i doprovodná kampaň, zaměřená na potenciální cestovatele. Hlavní myšlenkou této kampaně by pak byl slogan „Nevíte, zda Vám opatření dovolí vycestovat? U nás zakoupíte jízdenku stejně výhodně i den před odjezdem“.

Zároveň z dotazníkového šetření vyplývá, že více jak polovina dotázaných není spokojena s vrácením peněz ze stornování jízdenky v podobě voucheru či kreditu na další cestu. Proto by variantou, jak přilákat více cestujících, bylo deklarovat, že si v případě stornování jízdenky budou moci způsob vrácení peněz vybrat. První z možností by byla, že si nechají peníze ve formě voucheru či kreditu na další cestu. To by bylo vhodné pro cestující, kteří cestují častěji či pravidelně, nebo také pro ty, kteří by si rádi nechali peníze stranou a věděli by, že je do další cesty neutratí. Naopak pro příležitostné cestovatele, studenty či samoživitelky by zde byla možnost nechat si peníze převést zpět na účet, ze kterého byla jízdenka uhrazena.

To vše by samozřejmě bylo možné v případě, že storno jízdenky provedou včas před odjezdem daného spoje. V opačném případě by jim mohl být stržen z ceny jízdenky storno poplatek dle obchodních podmínek dopravce.

Výhody:

- atraktivnější cena jízdenky den před odjezdem,
- možnost přilákat spontánní cestující rozhodující se na poslední chvíli,
- možnost pružně reagovat na aktuální nařízení států,
- ztráta obavy cestujících, zda voucher v budoucnu využijí.

Nevýhody:

- ztráta výhodnosti First Minute rezervace,
- ne všichni cestující by se bez voucheru vrátili.

ZÁVĚR

Bakalářská práce se zabývala průzkumem vnímání rizik cestujícími při mezinárodním cestování v době pandemie COVID-19. Jedná se v této době o velmi aktuální téma, které mělo za cíl zjistit, za jakých podmínek a opatření jsou lidé ochotni cestovat. Potvrdilo se, že z pohledu cestujících se v mezinárodní autobusové dopravě změnilo mnohé.

Bakalářská práce byla rozdělena do tří kapitol. V první kapitole šlo o teoretické vymezení problematiky cestování v době pandemie. Ze začátku bylo nutné definovat mimořádné události, kam tato pandemie spadá, včetně její definice. Dále následovala krátká charakteristika samotného onemocnění, s doporučeními chování v dopravním prostředí během pandemie. V neposlední řadě byla část první kapitoly věnována jednotlivým faktorům ovlivňujícím dopravu. Na konci této části byl uveden teoretický koncept faktorů v důsledku pandemie SARS-CoV-2 na dopravu. Jednotlivé otázky v dotazníku se vztahovaly právě k těmto zjištěným faktorům.

Ve druhé části bakalářské práce byla provedena analýza dopadu pandemie COVID-19 na pravidelnou linkovou mezinárodní autobusovou dopravu. Tato analýza sestávala z potvrzení o snížení počtu cestujících za pomoci dat z ministerstva dopravy a z rozhovoru se zástupkyní společnosti FlixBus, jakožto největšího evropského dopravce, pro zjištění aktuálních činností a kroků zavedených ke zvýšení bezpečnosti cestujících. Dále pak následovalo samotné dotazníkové šetření, provedené pomocí online dotazníku, jehož respondenty byli cestující autobusové mezinárodní dopravy. Kapitulu uzavíralo vyhodnocení provedeného šetření s využitím koláčových grafů a shrnutí tohoto šetření.

Ve třetí kapitole byla navržena opatření k eliminaci dopadu pandemie COVID-19 na pravidelnou autobusovou mezinárodní dopravu, dle nejdůležitějších bodů provedeného dotazníkového šetření.

Cílem bakalářské práce bylo na základě teoretického vymezení problematiky mimořádných událostí, kam se řadí i pandemie COVID-19, analyzovat současný stav dopadů pandemie COVID-19 na pravidelnou mezinárodní linkovou autobusovou dopravu, a to jednak z pohledu vývoje počtu cestujících v pravidelné linkové mezinárodní autobusové dopravě, tak z pohledu rizik, která cestující v mezinárodní autobusové dopravě vnímají. Na základě výsledků analytické části byla stanovena opatření ve snaze eliminace vnímaných rizik z pohledu cestujících v mezinárodní autobusové dopravě.

POUŽITÁ LITERATURA

ANTUŠÁK, Emil a Zdeněk KOPECKÝ, 2005. *Krizový management: Úvod do teorie*. 1. Vyd. Praha: Oeconomica. ISBN 80-245-0951-2

AZURITE CONSULTING, 2020. *COVID-19 Impact on Business* [online]. [cit. 2020-12-25]. Dostupné z: <https://www.azuriteconsulting.com/businessimpact.html>

BBC, 2020. *The new normal? Travel in the world of Covid-19* [online]. [cit. 2020-12-25]. Dostupné z: <http://www.bbc.com/storyworks/travel/travel-on/the-new-normal-travel-in-the-covid-19-world>

ČESKO, 2000. *Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů* [online]. [cit. 2020-12-25]. Dostupné z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3461>

ČESKO, 2000. *Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon)*. [online]. [cit. 2020-12-25]. Dostupné z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3461>

EK, 2020. *Koordinovaný přístup k opatřením omezujícím volný pohyb v EU* [online]. [cit. 2020-12-23]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/cs_-_prehled_udaju_-_koronavirova_pandemie_-_koordinovany_pristup_k_opatrenim_.pdf

EUROSKOP, 2020. *Jak pandemie covid-19 ovlivnila cestování v Evropě* [online]. [cit. 2020-12-25]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/9002/36036/clanek/jak-pandemie-covid-19-ovlivnila-cestovani-v-evrope/>

FORBES, 2020. *Kdy skončí pandemie?* [online]. [cit. 2020-12-25]. Dostupné z: <https://forbes.cz/uz-nekolik-ockovanych-zachrani-zivoty-bez-hromadne-proockovanosti-se-ale-covidu-nezbavime-varuji-experti/>

CHU, Derek K. et al., 2020. Physical distancing, face masks, and eye protection to prevent person-to-person transmission of SARS-CoV-2 and COVID-19: a systematic review and meta-analysis. *The Lancet* [online]. Roč. 395, č. 10242, s. 1973–1987. [cit. 2020-12-20]. Dostupné z: [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(20\)31142-9](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(20)31142-9)

IATA, 2020. *Low risk of transmission* [online]. [cit. 2020-12-25]. Dostupné z: <https://www.iata.org/en/youandiata/travelers/health/low-risk-transmission/>

INFOMINEO, 2020. *How COVID-19 Impacted Travel & Tourism Industry Globally* [online]. [cit. 2020-12-25]. Dostupné z: <https://infomineo.com/covid-19-impacted-travel-tourism-industry/>

KIWI.com, 2020. *Češi a cestování během pandemie koronaviru* [online]. [cit. 2020-12-23]. Dostupné z: <https://www.kiwi.com/stories/cs/cesi-a-cestovani-behem-pandemie-koronaviru/>

KONDA, Abhiteja et al., 2020. Aerosol Filtration Efficiency of Common Fabrics Used in Respiratory Cloth Masks. *ACS Nano* [online] Roč. 14, č. 5 s. 6339–6347. [cit. 2020-12-20]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1021/acsnano.0c03252>

- LETIŠTĚ PRAHA, 2020. *Testování COVID-19 – veřejná část* [online]. [cit. 2020-12-25]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/testovani-covid-19>
- MAOGUI, Hu et al., 2020. Risk of Coronavirus Disease 2019 Transmission in Train Passengers: an Epidemiological and Modeling Study, *Clinical Infectious Diseases*, [online]. Roč. 72, č. 4, s. 604–610. [cit. 2020-12-21]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1093/cid/ciaa1057>
- MD, 2021. *Čtvrtletní přehledy základních ukazatelů* [online]. [cit. 2021-03-31]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/ctvletpr.htm>
- MZ, 2011. *Pandemický plán České republiky* [online]. [cit. 2020-12-21]. Dostupné z: <https://www.mzcr.cz/wp-content/uploads/wepub/5520/14546/Pandemick%C3%BD%20pl%C3%A1n%20%C4%8CR.pdf>
- MZ, 2020. *První potvrzené případy nákazy koronavirem v ČR* [online]. [cit. 2020-12-25]. Dostupné z: <https://koronavirus.mzcr.cz/v-ceske-republice-jsou-prvni-tri-potvrzene-pripady-nakazy-koronavirem/>
- MZV, 2021. *Nová pravidla cestování* [online]. [cit. 2021-03-31]. Dostupné z: https://www.mzv.cz/jnp/cz/udalosti_a_media/tiskove_zpravy/x2021_02_03_prehledne_nova_pravidla_cestovani_platna.html
- ROUDNÝ, Radim a Petr LINHART, 2004. *Krizový management I: kombinovaná forma studia*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 80-7194-674-5.
- SLEZSKÁ UNIVERZITA, [b.r.]. *Krizový management ve veřejné správě* [online]. [cit. 2020-12-25]. Dostupné z: <https://www.slu.cz/math/cz/knihovna/ucebni-texty/Krizovy-management/Krizovy-management-ve-verejne-sprave.pdf/>
- SOUČEK, Vladimír et al., 2005. *Vnitřní bezpečnost a veřejný pořádek - krizové řízení: Modul G*. Praha: ODBOR BEZPEČNOSTNÍ POLITIKY MV ČR.
- SOUŠEK, Radovan, 2010. *Doprava a krizový management*. [Pardubice]: Institut Jana Pernera. ISBN 978-80-86530-64-2.
- ŠTĚTINA, Jiří, 2014. *Zdravotnictví a integrovaný záchranný systém při hromadných neštěstích a katastrofách*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4578-7.
- SURVEYMONKEY, 2020. *Sample size calculator* [online]. [cit. 2021-03-09]. Dostupné z: <https://www.surveymonkey.com/mp/sample-size-calculator/>
- THE BRIDGE CHRONICLE, 2020. *COVID-19 impact: Do's and don'ts of bus travel during a pandemic* [online]. [cit. 2020-12-23]. Dostupné z: <https://www.thebridgechronicle.com/lifestyle/covid-19-impact-dos-and-donts-bus-travel-during-pandemic-55291>
- INSTITUT ROBERTA KOCHA, 2020. *Where do people get infected?* [online]. [cit. 2020-12-21]. Dostupné z: <https://www.focos-food.com/where-do-people-get-infected-with-coronavirus/>

TIRACHINI, Alejandro a Oded CATS, 2020. COVID-19 and Public Transportation: Current Assessment, Prospects, and Research Needs. *Journal of Public Transportation*. [online]. Roč. 22, č. 1. [cit. 2021-01-19]. Dostupné z: <https://doi.org/10.5038/2375-0901.22.1.1>

WHO, 2020a. *Coronavirus disease (COVID-19)* [online]. [cit. 2020-12-21]. Dostupné z: <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/question-and-answers-hub/q-a-detail/coronavirus-disease-covid-19>

WHO, 2020b. *Advice on the use of masks in the context of COVID-19: Interim guidance, 5 June 2020*. *World Health Organization* [online]. [cit. 2020-12-22]. Dostupné z: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/332293>

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1	Členění MU podle stupně jejich závažnosti.....	11
Tabulka 2	Členění krizových situací.....	12
Tabulka 3	Složení respondentů	33

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1	Případy nákazy podle míst	16
Obrázek 2	Cestovatelská mapa Evropy k 29.3.2021	20
Obrázek 3	Teoretický koncept faktorů	21
Obrázek 4	Vývoj počtu cestujících.....	23
Obrázek 5	Vývoj přepravních výkonů.....	24
Obrázek 6	Časová osa metodiky průzkumu	30
Obrázek 7	Graf složení respondentů z hlediska pohlaví	32
Obrázek 8	Graf složení respondentů z hlediska věku.....	33
Obrázek 9	Graf četnosti cest před COVID-19.....	34
Obrázek 10	Graf četnosti cest od začátku COVID-19	35
Obrázek 11	Graf plánovaných cest na léto 2021	35
Obrázek 12	Graf důležitosti nezdravotních faktorů pro cestující.....	36
Obrázek 13	Graf důležitosti zdravotních faktorů pro cestující.....	37
Obrázek 14	Graf nejvíce odrazujících faktorů pro vycestování	38
Obrázek 15	Graf zájmu o rezervaci celého dvojsedadla	39
Obrázek 16	Graf ceny, kterou jsou cestující ochotni připlatit za sedadlo navíc	40
Obrázek 17	Graf vnímání počtu spojů do zahraničí	40
Obrázek 18	Graf postoje k vracení jízdného pomocí voucheru/kreditu	41

SEZNAM ZKRATEK

CAWI	Computer Assisted Web Interviewing metoda sběru dat, dotazování na webovém formuláři
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
IATA	International Air Transport Association Mezinárodní asociace leteckých dopravců
IZS	Integrovaný záchranný systém
MU	Mimořádná událost
PCR	Polymerase Chain Reaction Polymerázová řetězová reakce
UV	Ultraviolet (light) Ultrafialové záření
WHO	World Health Organization Světová zdravotnická organizace

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Dotazník

Cestování v době COVID-19

Zdravím,

jsem Kryštof Mohaupt, student 3. ročníku Dopravní fakulty Univerzity Pardubice - oboru Dopravní management, marketing a logistika a prosím o vyplnění krátkého dotazníku k bakalářské práci na téma cestování během pandemie COVID-19. Tento dotazník Vám zabere max. 3 minuty a uděláte tím dobrý skutek. Dotazník je samozřejmě anonymní.

Předem moc děkuji za vyplnění.

***Povinné pole**

1. Jaká byla Vaše frekvence cest do zahraničí prostřednictvím autobusové dopravy PŘED COVID-19 (březen 2020) během posledních 5 let? *

- Alespoň jedna cesta
- Žádná cesta *Přeskočte na otázku 11*

2. Cestoval/a jste od začátku pandemie (březen 2020) autobusem do zahraničí? *

- Ano, cestoval/a
- Ne, necestoval/a *Přeskočte otázku 7*

3. Plánujete v létě 2021 vycestovat autobusem do zahraničí? *

- Ano, plánuji
- Ne, neplánuji
- Ještě nevím

4. Pokud byste měl/a v době pandemie vycestovat autobusem do zahraničí, jaký význam pro Vás má: *

Označte jen jednu elipsu na každém řádku.

	Velmi důležité	Spíše důležité	Spíše nedůležité	Zcela nedůležité
flexibilita jízdenky (zdarma storno/změna)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
cestovní omezení jednotlivých států	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5. Pokud byste měl/a v době pandemie vycestovat autobusem do zahraničí a cítit se při tom bezpečně, jaký význam pro Vás má: *

Označte jen jednu elipsu na každém řádku.

	Velmi důležité	Spíše důležité	Spíše nedůležité	Zcela nedůležité
testování před nástupem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
očkování vakcínou proti COVID-19	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
používání roušek/respirátorů během cesty	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sociální distancování v autobusu (např. to, že sedíte na dvojsedadle sami)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
dezinfekce autobusu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6. Kdybyste měl/a zvolit jednu věc, která Vás nejvíce odrazuje vycestovat do zahraničí v této době, bude to: *

- Riziko nákazy
- Restrikce jednotlivých států
- Povinné několikanásobné testování
- Povinné používání roušek/respirátorů
- Nemožnost se zatím očkovat
- Neflexibilní jízdenky
- Jiné:

7. Uvítal/a byste možnost si pro sebe za úplaty rezervovat celé dvojsedadlo v autobuse? *

- Ano
- Ne *Přeskočte otázku 10*

8. Jak vnímáte nižší nabídku spojů do zahraničí, v souvislosti s pandemií COVID-19?

*

- Nabídka mi přijde dostačující
- Uvítal/a bych větší nabídku spojů
- Nevšiml/a jsem si/Neřeším

9. Jaký máte postoj k vrácení peněz za storno jízdenky ve formě vouchery/kreditu na další cestu? *

- Vadí mi to
- Nevadí mi to

10. Uvedl/la jste, že byste byl/a ochoten/ochotna si připlatit za volné sedadlo vedle sebe.

Kolik procent jízdenky by to bylo?

- 1 - 25 %
- 26 - 50 %
- 51 - 75 %
- 76 - 100 %

11. Jste: *

- Muž
- Žena

12. Kolik je Vám let? *

- Méně než 18
- 18-24 let
- 25-34 let
- 35-54 let
- 55 a více

Zdroj: Autor