

**ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI**

**FAKULTA EKONOMICKÁ**

Diplomová práce

**Hromadná doprava a dostupnost turistických atraktivit ve vybraném regionu**

**Public transport and accessibility of tourism attractions in a selected region**

Bc. Blanka Sandnerová

Plzeň 2017

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI  
Fakulta ekonomická  
Akademický rok: 2013/2014

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Blanka SANDNEROVÁ**  
Osobní číslo: **K11B0061P**  
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Management obchodních činností**  
Název tématu: **Informovanost obyvatel Karlovarského kraje o nabídce dopravních služeb a jejich využívání**  
Zadávací katedra: **Katedra marketingu, obchodu a služeb**

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

1. Vypracujte teoretické podklady bakalářské práce týkající se dopravních služeb nabízených v Karlovarském kraji.
2. Pomocí dotazníkového šetření zjistěte obeznámenost obyvatel Karlovarského kraje s nabídkami dopravních služeb a jejich využívání.
3. Na základě získaných údajů analyzujte informovanost obyvatel o nabídce dopravních služeb a důvody jejich využívání.
4. Navrhněte doporučení pro zlepšení informovanosti a využívání dopravních služeb poskytovaných v Karlovarském kraji.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: 40 - 60 stran

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

- **JAKUBÍKOVÁ, Dagmar.** *Marketing v cestovním ruchu.* Praha: Grada, 2009. ISBN 978-80-247-3247-3
- **RIEŠKA, Jan.** *Služby v cestovním ruchu.* Praha: Idea servis, 2010. ISBN 978-80-85970-68-5
- **ZELENÝ, Lubomír.** *Osobní přeprava.* Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2
- **ZURYNEK, Josef, ZELENÝ, Lubomír a MERVART, Michal.** *Dopravní procesy v cestovním ruchu.* Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-335-5

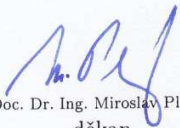
Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Jan Tluchoř, Ph.D.


Katedra marketingu, obchodu a služeb

Datum zadání bakalářské práce: 25. října 2013

Termín odevzdání bakalářské práce: 25. dubna 2014

  
Doc. Dr. Ing. Miroslav Plevný  
děkan



  
Ing. Jan Tluchoř, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Chebu dne 25. října 2013

## **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že jsem diplomovou prací na téma

*„Hromadná doprava a dostupnost turistických atraktivit ve vybraném regionu“*

vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího diplomové práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

Plzeň dne 24. dubna 2017

.....

podpis autorky

## **Poděkování**

Děkuji panu Ing. Janu Tluchořovi, Ph.D., vedoucímu mé diplomové práce, za odborné vedení, podnětné připomínky a cenné rady, které mně poskytl při vypracování této práce.

Chtěla bych poděkovat také své rodině a všem, kteří mě podporovali během studia.

## Obsah

|  |    |
|--|----|
| Úvod.....  | 8  |
| 1 Cíle práce a metodika vypracování práce .....                              | 9  |
| 2 Doprava v cestovním ruchu .....  | 11 |
| 2.1 Význam dopravy v cestovním ruchu .....                                   | 11 |
| 2.2 Silniční doprava.....  | 14 |
| 2.2.1 Výhody a nevýhody silniční dopravy .....                               | 15 |
| 2.2.2 Význam silniční dopravy pro cestovní ruch .....                        | 16 |
| 2.3 Železniční doprava .....   | 16 |
| 2.3.1 Výhody a nevýhody železniční dopravy .....                             | 17 |
| 2.3.2 Význam železniční dopravy pro cestovní ruch.....                       | 18 |
| 2.4 Městská a příměstská hromadná doprava, integrovaný dopravní systém ..... | 19 |
| 2.4.1 Městská hromadná doprava (MHD).....                                    | 19 |
| 2.4.2 Příměstská hromadná doprava .....                                      | 20 |
| 2.4.3 Integrovaný dopravní systém (IDS).....                                 | 21 |
| 2.4.4 Význam MHD a IDS pro cestovní ruch .....                               | 22 |
| 2.5 Ostatní druhy dopravy .....  | 22 |
| 2.6 Kritéria cestujících při volbě dopravního prostředku .....               | 22 |
| 2.7 Dopravní obslužnost a zlepšování dostupnosti ve veřejné dopravě .....    | 27 |
| 2.7.1 Dopravní obslužnost .....  | 27 |
| 2.7.2 Zlepšování dostupnosti.....  | 29 |
| 2.8 Doprava a životní prostředí.....   | 29 |
| 2.8.1 Nepříznivé vlivy dopravy na životní prostředí .....                    | 30 |
| 2.8.2 Možnosti zmírnění negativních vlivů dopravy .....                      | 31 |
| 2.8.3 Udržitelná doprava.....  | 33 |
| 3 Marketing v cestovním ruchu a dopravě .....                                | 36 |
| 3.1 Vlastnosti a kategorie služeb.....                                       | 36 |
| 3.1.1 Vlastnosti služeb.....   | 36 |
| 3.1.2 Kategorie služeb .....   | 37 |

|       |  |     |
|-------|--|-----|
| 3.2   | Marketingový mix v cestovním ruchu a dopravě .....   | 38  |
| 3.2.1 | Základní podoba marketingového mixu a její rozšíření .....                                     | 38  |
| 3.2.2 | Pohled 4P a 4C .....   | 44  |
| 3.3   | Marketingová strategie – cílený marketing .....  | 45  |
| 3.3.1 | Marketingový výzkum .....  | 45  |
| 3.3.2 | Segmentace trhu .....  | 46  |
| 3.3.3 | Tržní zacílení .....   | 48  |
| 3.3.4 | Určení pozice .....  | 49  |
| 4     | Charakteristika vybraného regionu Euregio Egrensis .....                                       | 50  |
| 4.1   | Obecná charakteristika Euregia Egrensis .....  | 50  |
| 4.2   | Turistické atraktivity v Euregiu Egrensis .....  | 52  |
| 4.2.1 | Turistické atraktivity v České republice .....   | 52  |
| 4.2.2 | Turistické atraktivity v Německu .....   | 60  |
| 4.2.3 | Turistické zajímavosti mimo Euregio Egrensis .....   | 64  |
| 4.3   | Dopravci působící v Euregiu Egrensis .....   | 64  |
| 4.3.1 | Dopravci působící v České republice – Karlovarský kraj .....                                   | 65  |
| 4.3.2 | Dopravci působící v Německu – Bavorsko, Sasko, Durynsko .....                                  | 66  |
| 4.4   | Tarifní nabídky dopravců působících v Euregiu Egrensis .....                                   | 67  |
| 4.4.1 | Vnitrostátní nabídky .....   | 68  |
| 4.4.2 | Příhraniční nabídky .....  | 70  |
| 4.4.3 | Zahraniční nabídky .....   | 78  |
| 5     | Analýza aktuální marketingové propagace vybraných turistických cílů a dopravních nabídek ..... | 80  |
| 5.1   | Zhodnocení propagace jednotlivých turisticky atraktivních míst .....                           | 80  |
| 5.2   | Zhodnocení propagace tarifních nabídek dopravců .....  | 83  |
| 6     | Analýza dopravní dostupnosti a cenových nabídek do vybraných turistických míst .....           | 87  |
| 6.1.1 | Karlovy Vary .....   | 88  |
| 6.1.2 | Mariánské Lázně .....  | 91  |
| 6.1.3 | Sokolov .....  | 94  |
| 6.1.4 | Lázně Kynžvart .....   | 97  |
| 6.1.5 | Loket .....  | 100 |

|        |  |     |
|--------|--|-----|
| 6.1.6  | Františkovy Lázně.....   | 103 |
| 6.1.7  | Bečov nad Teplou .....   | 105 |
| 6.1.8  | Teplá .....  | 109 |
| 6.1.9  | Plauen.....  | 112 |
| 6.1.10 | Hof .....  | 114 |
| 6.1.11 | Marktredwitz .....   | 116 |
| 6.1.12 | Bayreuth .....   | 118 |
| 6.1.13 | Weiden .....   | 120 |
| 6.1.14 | Selb .....   | 122 |
| 6.2    | Shrnutí dopravní dostupnosti a cenových nabídek do vybraných měst .....                                    | 124 |
| 7      | Základní principy a vyhodnocení výsledků realizovaných hloubkových rozhovorů .....                         | 126 |
| 7.1    | Popis cílových skupin – osoby a zhodnocení výsledků hloubkových rozhovorů.....                             | 126 |
| 7.1.1  | Mladí lidé do 26 let .....   | 126 |
| 7.1.2  | Matky s malými dětmi .....   | 128 |
| 7.1.3  | Starší manželské páry.....   | 130 |
| 7.2    | Shrnutí výsledků hloubkových rozhovorů a z nich vyplývající závěry .....                                   | 132 |
| 8      | Návrhy na zlepšení využívání veřejné dopravy v Euregiu Egrensis .....                                      | 135 |
| 8.1    | Návrhy vyplývající z hloubkových rozhovorů, které by měly přispět k vyššímu využívání veřejné dopravy..... | 135 |
| 8.2    | Tipy na výlet pro jednotlivé osoby .....   | 137 |
| 8.3    | Další návrhy .....   | 140 |
| 9      | Závěr.....   | 142 |
| 10     | Seznam tabulek .....   | 144 |
| 11     | Seznam obrázků .....   | 146 |
| 12     | Seznam použitých zkratk .....  | 147 |
| 13     | Seznam použité literatury .....  | 149 |
| 14     | Seznam příloh .....  | 160 |



## Úvod

Každý z nás má rozdílnou představu o trávení volného času. Pro mnoho lidí jsou chvíle volna spojeny s výlety do nejrůznějších turisticky zajímavých míst a je logicky nutné se do těchto míst nějakým způsobem dopravit. S ohledem na životní prostředí by měl být způsob dopravy co nejšetrnější, a proto je nejvhodnější alternativou volit při cestách veřejnou dopravu.

V dnešní době ovšem lidé především kvůli pohodlí využívají spíše individuální automobilovou dopravu než dopravu veřejnou. To má za důsledek nižší využívání veřejné dopravy, u které následně dochází k omezování počtu spojů, jelikož nejsou dostatečně vytěžovány. Tento úbytek spojů může mít za důsledek to, že lidé, kteří doposud veřejnou dopravu využívali, budou nuceni přejít na individuální automobilovou dopravu, jelikož pro ně množství spojů veřejné dopravy nebude dostatečné. Tento problém, kdy individuální doprava omezuje dopravu veřejnou, se prohlubuje a je otázkou, v jaké řešení může tato situace vyústit.

Téma diplomové práce „*Veřejná doprava a dostupnost turistických atraktivit ve vybraném regionu*“ bylo zvoleno především z toho důvodu, že se autorka práce o problematiku využívání veřejné dopravy a o možnosti jejího zlepšení dlouhodobě zajímá. Kromě teoretických poznatků z oblasti dopravy v cestovním ruchu a marketingu v cestovním ruchu a dopravě bude představen vybraný Euregio Egrensis a bude zhodnocena dopravní dostupnost turistických zajímavostí tohoto regionu veřejnou dopravou.

Autorka by chtěla prostřednictvím této práce poskytnout podněty, které by vedly k vyššímu využívání veřejné dopravy při cestách nejen za turistickými atraktivitami. Daný region Euregio Egrensis byl vybrán z toho důvodu, že autorka práce v dané oblasti bydlí a do německého příhraničí často jezdí.

## 1 Cíle práce a metodika vypracování práce

Tato diplomová práce je zaměřena na dopravní dostupnost vybraných turistických atraktivit v Euregiu Egrensis veřejnou dopravou. Hlavním cílem práce je analyzovat dopravní obslužnost turistických zajímavostí v daném regionu ve vztahu k marketingu. Jelikož se jedná o velmi široké téma, bylo nezbytné přistoupit k několika omezením. Jako výchozí město pro výlety bylo zvoleno město Cheb a to především proto, že se jedná o důležitý dopravní uzel a také pro jeho polohu blízko německých hranic. Druhým omezením bylo stanovení pouze tří cílových skupin, na které budou zaměřeny hloubkové rozhovory, z nichž budou čerpány náměty na zlepšení využívání veřejné dopravy.

K dílčím cílům práce lze zařadit zhodnocení cenových nabídek dopravců, představení Euregia Egrensis z různých pohledů, seznámení čtenáře s problematikou dopravních služeb a marketingu v dopravě.

Předložená diplomová práce se skládá z teoretické a praktické části. Zdrojem pro zpracování teoretické části práce byly informace získané z české a ze zahraniční odborné literatury. Praktická část se skládá ze dvou stěžejních oblastí.

První z nich je zaměřena na zpracování informací týkajících se charakteristiky zvoleného regionu v kontextu tématu práce. V další části je zhodnocena propagace turistických cílů v informačních centrech a na internetu a dále je analyzována dopravní dostupnost vybraných turistických atraktivit ve zvoleném Euregiu Egrensis veřejnou dopravou. V této části je hodnocena četnost jak vlakových, tak autobusových spojení do vybraných turisticky zajímavých cílů a také jsou zde uvedeny ceny za dopravu včetně výběru nejvýhodnější alternativy. Podkladem pro získání těchto informací byly především jízdní řády, webové stránky a propagační materiály dopravců a turistických zajímavostí. Pro zjištění názoru cestujících na danou problematiku byl zvolen polostrukturovaný hloubkový rozhovor, jelikož se jedná o jednu z nejvýznamnějších metod kvalitativního šetření. (Karlíček, 2013) Osnova otázek, na které respondenti odpovídali, je uvedena v příloze A. Před začátkem rozhovoru byl respondentům objasněn cíl výzkumu, včetně stručného seznámení s analyzovaným regionem Euregio Egrensis.

Cílové skupiny byly vytvořeny pomocí person, kdy byli zvoleni mladí lidé do 26 let, matky s dětmi a starší manželské páry s již dospělými dětmi. U každé skupiny bylo provedeno celkem deset rozhovorů s cílem zjistit především, zda respondenti při výletech preferují spíše veřejnou, nebo individuální dopravu a jaký k tomu mají důvod, odkud čerpají informace při plánování výletu, zda znají tarifní nabídky dopravců. Dotazovaní mohli také vyjádřit své případné náměty či připomínky k veřejné dopravě v daném regionu. Tato diplomová práce navazuje na bakalářskou práci, z níž autorka čerpá některé výsledky získané z dotazníkového šetření. V bakalářské práci byli respondenty mladí lidé do 26 let a celkem bylo vyplněno 229 dotazníků.

Na základě zhodnocení dostupnosti jednotlivých turistických zajímavostí veřejnou dopravou a výsledků hloubkových rozhovorů budou předloženy návrhy, které by měly přispět ke zlepšení využívání veřejné dopravy v Euregiu Egrensis při cestě za turistickými zajímavostmi.

## 2 Doprava v cestovním ruchu

V této kapitole bude objasněna role dopravy v cestovním ruchu. Nejdříve budou zmíněny všechny druhy dopravy a poté budou detailně představeny ty, které se využívají v Euregiu Egrensis. Jedna z podkapitol bude zhodnocovat kritéria cestujících při volbě dopravního prostředku. Další z podkapitol se bude věnovat problematice dopravní dostupnosti a dopravní obslužnosti. Poslední kapitola přiblíží vliv dopravy na životní prostředí.

### 2.1 Význam dopravy v cestovním ruchu

Doprava hraje v cestovním ruchu zásadní roli. Význam dopravních služeb v cestovním ruchu dobře vystihuje definice podle Jakubíkové (2012, s. 31) „*Dopravní služby představují nejen významnou a rozsáhlou součást sektoru služeb, ale také jsou zásadní podmínkou realizace cestovního ruchu, kdy, jak vyplývá ze samotné definice cestovního ruchu, je za cestovní ruch označován pohyb lidí mimo jejich vlastní prostředí do míst, která jsou vzdálena od místa jejich bydliště, za různými účely vyjma migrace a výkonu normální práce.*“ Doprava tedy umožňuje nejen pohyb do cílového místa, jak je uvedeno výše, ale i následný pohyb v něm. Na tomto místě je ale nutné podotknout, že dopravní služby nejsou cílem cestovního ruchu, ale jsou jeho nezbytnou součástí. (Drobná, 2010)

Vztah cestovního ruchu a dopravy je vztahem oboustranným, protože v závislosti na nových požadavcích účastníků cestovního ruchu dochází k rozvoji jeho jednotlivých forem a druhů a to vyvolává vznik nových forem dopravy a výstavbu nových dopravních sítí. (Orieška, 2010) „*V cestovním ruchu má významné místo nejen veřejná osobní doprava, ale i individuální doprava, uskutečňovaná osobními dopravními prostředky. Veřejná doprava je doprava provozovaná za předem určených a vyhlášených přepravních a tarifních podmínek a přístupná každému zájemci.*“ (Orieška, 2010, s. 37)

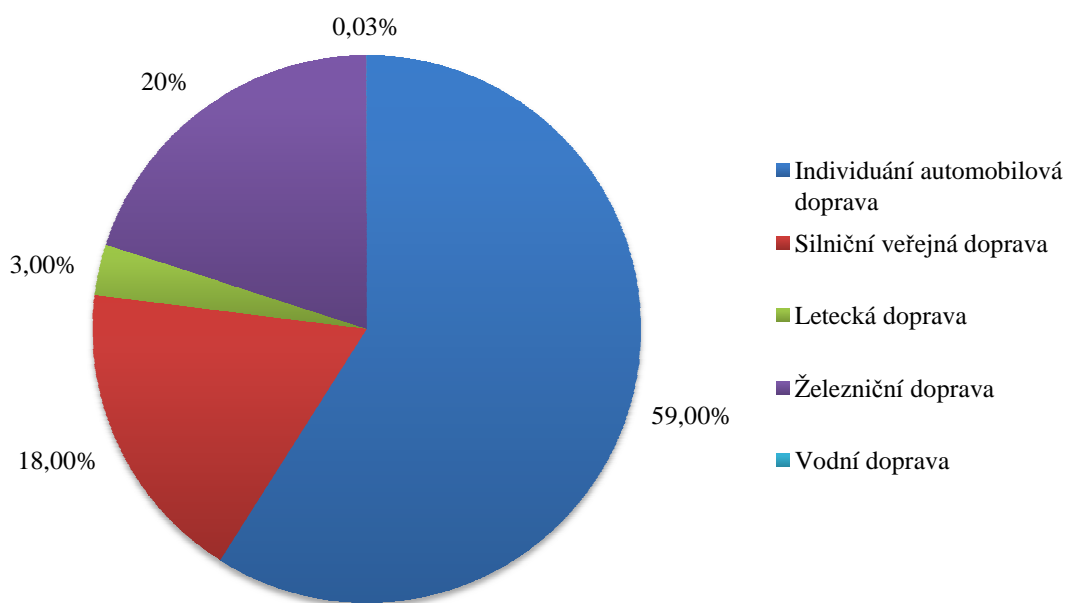
Způsobů dopravy existuje několik a cestující si má možnost vybrat, jaký způsob dopravy využije. Každý druh dopravy má samozřejmě své silné a slabé stránky, které mohou rozhodnutí zákazníka ovlivnit. Ke druhům dopravy dle Zuryňka, Zeleného a Mervarta (2008) patří:

- silniční doprava,

- železniční doprava,
- letecká doprava,
- vodní doprava,
- městská hromadná doprava,
- nekonvenční a ostatní doprava.

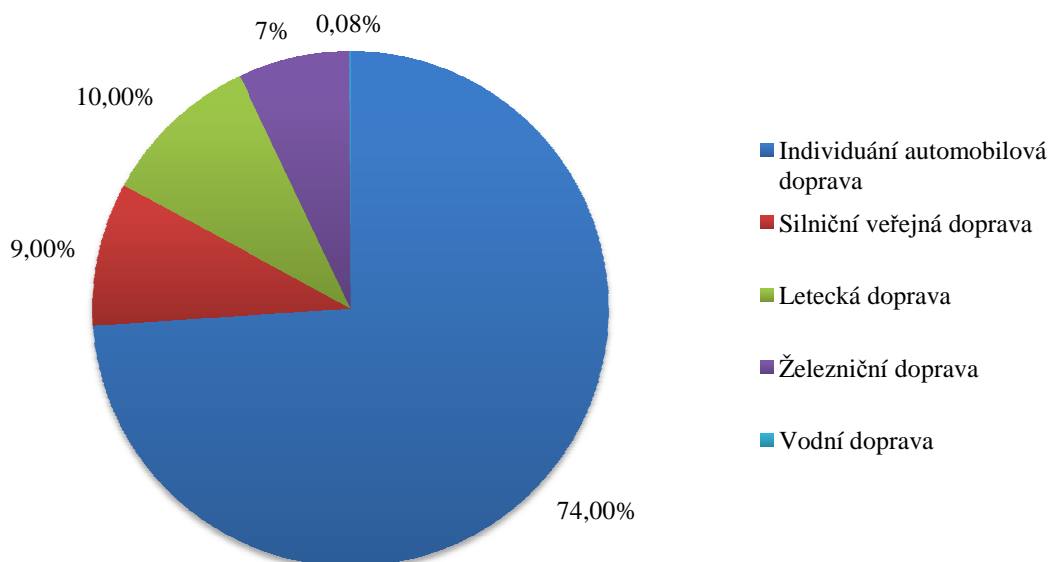
Na následujících obrázcích 1 a 2 jsou znázorněny vývoje podílů využívání jednotlivých typů dopravních prostředků v rámci České republiky. Na první pohled je patrný vysoký podíl individuální automobilové dopravy.

**Obrázek 1: Využívání jednotlivých typů dopravních prostředků v ČR v roce 1995**



Zdroj: ADAMEC, *Doprava, zdraví a životní prostředí*, Praha, Grada, 2008

**Obrázek 2: Využívání jednotlivých typů dopravních prostředků v ČR v roce 2005**



Zdroj: ADAMEC, *Doprava, zdraví a životní prostředí*, Praha, Grada, 2008

S neustálým rozvojem a stále rostoucím zájmem o využívání různých forem dopravy jsou spojeny také jisté problémy a limity, které pro další růst dopravy mají zásadní význam. Jedná se především o následující:

- překrvenost dopravního systému – během dopravních špiček dochází ke zpomalení dopravního systému nebo k jeho úplnému zastavení, což se negativně odráží na času přepravy,
- bezpečnost a jistota přepravy – jedná se o základní požadavek pro rozvoj dopravy, musí mu být i nadále věnována zvýšená pozornost,
- ohrožení životního prostředí – rozvoj dopravy má negativní vliv na životní prostředí (emise, rozšiřování silničních sítí apod.),
- sezonnost - nutnost uspokojit poptávku během sezony vede k vytváření vysokých kapacit, které je obtížné mimo sezonu vytižít. (Čertík, 2001)

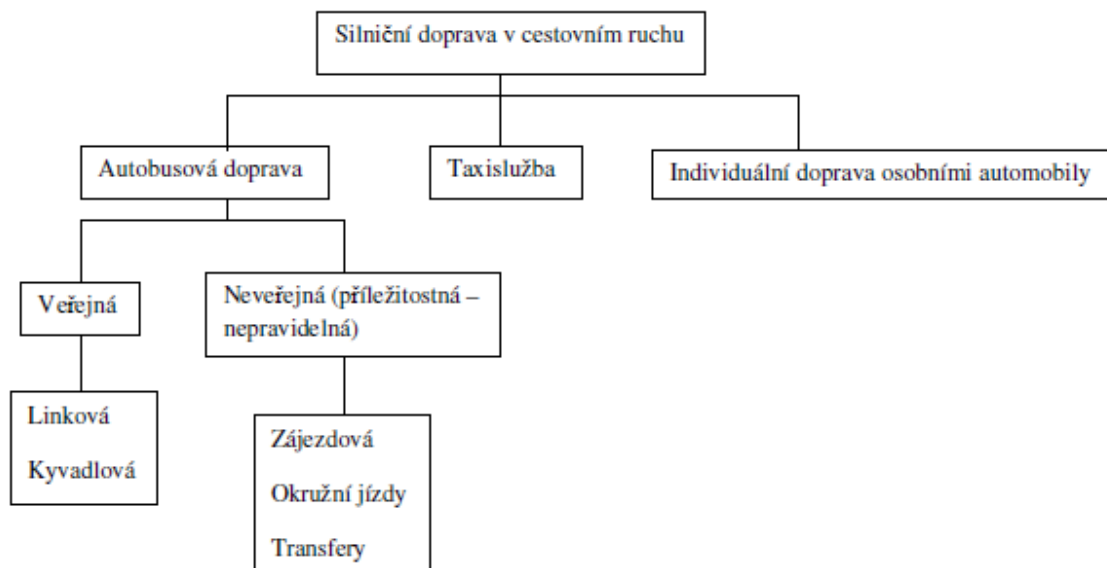
Jelikož je obsahem této práce analýza veřejné dopravy ve vybraném regionu, konkrétně v Euregiu Egrensis, budou v práci dále detailně zmíněny pouze ty druhy dopravy, které se v dané oblasti využívají. U každého druhu dopravy budou uvedena její specifika.

## 2.2 Silniční doprava

Silniční neboli automobilová doprava patří k velmi progresivně se rozvíjejícím oborům dopravy. Díky své rychlosti a operativnosti úspěšně konkuruje tradičním oborům dopravy, kterým je například doprava železniční. Členění silniční dopravy z pohledu cestovního ruchu nám blíže objasní obrázek 3 od autora Orišky (2010). Toto členění je dle autorky práce nejpřehlednější. Silniční dopravu lze dle Orišky rozdělit na hromadnou, resp. autobusovou, kterou lze dále členit na veřejnou a neveřejnou, součástí silniční dopravy je také taxislužba a individuální doprava. Z obrázku je patrné, že veřejná doprava se dále dělí na linkovou a kyvadlovou. Linkovou dopravu chápeme jako pravidelné poskytování přepravních služeb na určité trase, kdy cestující nastupují a vystupují na předem určených zastávkách. Kyvadlová doprava je přeprava cestujících mezi dvěma místy. Neveřejná autobusová doprava se uskutečňuje pouze na objednávku zákazníka. Dalším typem silniční dopravy je dle Orišky (2010) taxislužba. Taxislužba je veřejnou silniční dopravou, pomocí níž se zajišťuje přeprava osob osobními automobily. Posledním typem je individuální doprava, která se může uskutečňovat vlastním nebo pronajatým vozidlem. (Oriška, 2010)

Zmíněny mohou být také specifické formy silničních dopravních prostředků. Jedná se o skibusy a cyklobusy. Skibusy slouží v zimním období na dopravu po horském středisku, hlavně mezi hotely a lanovkami. V létě jsou pak využívány cyklobusy, které umožňují přepravu jízdních kol. (Oriška, 2010)

**Obrázek 3: Silniční doprava v cestovním ruchu**



Zdroj: ORIEŠKA, *Služby v cestovním ruchu*, Praha: IDEA SERVIS, 2010

Trendem posledních let je značný růst individuálního motorismu, za čímž stojí měnící se životní styl, konkrétně zvyšování životní úrovně, zájem o pohodlnou a rychlou přepravu. (Zelený, 2007) Právě vysoký nárůst individuální automobilové dopravy s sebou ovšem přináší i negativní dopad na životní prostředí, jelikož individuální automobilová doprava životní prostředí zatěžuje více než doprava hromadná, což bude konkrétně popsáno v kapitole týkající se vlivu dopravy na životní prostředí.

### 2.2.1 Výhody a nevýhody silniční dopravy

K nezpochybnitelným výhodám silniční dopravy je možné zařadit již zmíněnou rychlost, operativnost a dostupnost. (Zelený, 2007) Výhodou silniční dopravy je také vysoká pohotovost k přepravě, dále také vysoká mobilita, která umožňuje cestujícím dosáhnout téměř jakéhokoli cíle. Jako výhodu nelze také opomenout cenovou dostupnost silniční dopravy. (Drobná, 2010)

Na druhou stranu právě zmíněný progresivní růst dopravy způsobil nutnost rozšiřování silničních a dálničních sítí, s tím spojené navýšení nákladů na provoz a údržbu, vzestup



nehodovosti a v neposlední řadě negativní vliv na životní prostředí. Další podstatnou nevýhodou je malá kapacita dopravních prostředků, která se u autobusu pohybuje mezi 40 až 45 místy a u automobilu kolem 4 až 5 míst. (Ryglová, 2009) Stále větší důraz je také kladen na snižování energetických nároků dopravy. S touto problematikou je spojen vývoj a využívání efektivních a tzv. ekologicky přátelských dopravních prostředků. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008) Problematika negativního dopadu silniční dopravy na životní prostředí a snaha o snížení energetických nároků bude v další části práce podrobněji rozvedena.

### **2.2.2 Význam silniční dopravy pro cestovní ruch**

Silniční doprava získala v posledních desetiletích dominantní postavení v systému světové dopravy. Jak v mezinárodním, tak ve vnitrostátním měřítku má vedoucí roli. (Čertík, 2000) Právě ona velkou měrou přispívá k rozvoji cestovního ruchu především díky svým výhodám, kterými je například již zmíněná vysoká pohotovost k přepravě a dostupnost míst a středisek cestovního ruchu. (Drobná, 2010) Pro turisty jsou významné všechny druhy silniční dopravy, ať se jedná o pravidelnou, či nepravidelnou autobusovou dopravu, nebo individuální automobilovou dopravu.

### **2.3 Železniční doprava**

*„Železniční doprava je významným faktorem rozvoje cestovního ruchu díky své hromadnosti, plynulosti a bezpečnosti.“* (Orieška, 2010, s. 40) Pohledy na dělení železniční přepravy se u jednotlivých autorů liší. Například Orieška (2010) rozlišuje železniční dopravu pravidelnou, nepravidelnou, vnitrostátní a mezinárodní. Zurynek, Zelený, Mervart (2008) nahlíží na rozdělení železniční dopravy poněkud odlišně a dělí ji na pravidelnou dopravu dálkovou a regionální, turistické a příležitostné vlaky zahrnuté v jízdním řádu a poslední skupinou jsou vlaky na objednávku neboli charter. Dle autorky práce je výstižnější druhé uvedené dělení, jehož jednotlivé skupiny budou dále stručně přiblíženy.

Jak již bylo zmíněno, pravidelná doprava se dělí na dálkovou a regionální. Obě formy slouží nejen veřejnosti, ale do značné míry je využívají také účastníci cestovního ruchu. (Drobná, 2004) Kromě toho, na jakou vzdálenost dané spoje jezdí, je hlavní rozdíl i v tom,

kdo je objednává a kdo hradí případnou ztrátu spojenou s jejich provozem. Tato problematika bude objasněna později.

Co se týče turistických a příležitostných vlaků, patří do této skupiny vlaky provozované na tratích s pravidelným provozem zajišťované historickými vozidly a dále jde o vlaky nostalgické. Je třeba sem také zařadit tratě, jejichž provoz byl omezen pouze na turistickou sezonu či na víkendy. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008)

Poslední skupinou jsou vlaky na objednávku neboli charter. Tyto vlaky se vůbec nevyskytují v pravidelném jízdním řádu. Může se jednat o objednání vypravení celého zvláštního vlaku nebo o připojení zvláštního vozu k pravidelnému spoji. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008)

V České republice má rozhodující úlohu v osobní železniční přepravě akciová společnost České dráhy, která provozuje většinu tratí. Na některých tratích působí také soukromí dopravci, např. GW Train Regio, a.s., LEO Express, a.s., RegioJet, a.s.

Trendem dalšího rozvoje železniční dopravy je nejen na území České republiky, ale i ve světě, zvyšování rychlosti a komfortu přepravy, využívání informačních technologií pro poskytování informací či rezervaci míst ve vlaku. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008)

### **2.3.1 Výhody a nevýhody železniční dopravy**

Hlavní výhodou železniční dopravy je bezpochyby její šetrnost k životnímu prostředí, což vede i k výrazným úsporám energie. Další výhodou železniční dopravy jsou její kapacitní možnosti, které jsou u ní zpravidla vyšší než u jiných druhů dopravy. Vozy používané v příměstské i dálkové dopravě mají obvykle kapacitu v řádu stovek osob, čímž překonávají i leteckou dopravu. Výhodou železniční dopravy je i její rychlost. Ta je ovšem podmíněna několika faktory. Jedním z nich je infrastruktura, která musí být v odpovídajícím stavu, aby bylo možné dosáhnout co nejkratších jízdních dob. Za podstatnou výhodu železniční dopravy lze považovat její vyšší bezpečnost. Dalším faktorem je vhodná konstrukce jízdních řádů. V tomto případě jsou brány v úvahu dostatečné časy na přestupy a návaznosti jednotlivých spojů. (Zurynek, Zelený, Mervart,

2008) Právě nevhodnou návaznost jednotlivých spojů řešila autorka práce již ve své bakalářské práci a některé závěry z ní vyplývající budou uvedeny v praktické části této práce.

Za největší nevýhodu železniční dopravy lze považovat její omezenou dostupnost. Právě kvůli omezené dostupnosti je železnice méně operativní. Se špatnou dostupností souvisí i stav, kdy se stanice či zastávky nenachází přímo v sídlech, ale je třeba k nim dojít pěšky nebo se dopravit jiným způsobem. Další nevýhodou železniční dopravy je také její poměrně vyšší cena, především v mezinárodní dopravě. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008)

### **2.3.2 Význam železniční dopravy pro cestovní ruch**

Pravidelná železniční doprava má pro turisty nezpochybnitelný význam co se týče dostupnosti destinací a turistických atraktivit. Toto tvrzení ovšem neplatí o všech destinacích, některé destinace jsou totiž prostřednictvím železniční dopravy obtížně dostupné, což bylo zmíněno i v nevýhodách tohoto druhu dopravy. Pokud je ovšem daná lokalita dosažitelná, tak je vlak vhodný nejen pro dálkové přesuny, ale i pro pohyb v cílové lokalitě a v neposlední řadě ho lze použít i pro jednodenní výlety. Výhodou železniční dopravy, z pohledu turisty, je také její větší pohodlí oproti například autobusové dopravě. Vlakem je také možné převážet bez větších obtíží sportovní pomůcky, např. kola, lyže. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008)

Co se týče pravidelné železniční dopravy v České republice, jsou možnosti pro turisty poměrně dobré, což lze usuzovat z hustoty železniční sítě a relativně častého spojení. Je ovšem třeba si uvědomit fakt, že některá města, obce i turistické atraktivity jsou od železniční zastávky vzdáleny, nebo k nim trať nevede vůbec. Řada turistických cílů je ovšem vlakem snadno dosažitelná. Jedná se o všechna větší města, většinu menších měst a také o některé samostatně stojící památky, jako například Karlštejn. Svůj vliv na cestovní ruch může mít i turistický provoz, který během turistické sezony zpřístupňuje významné oblasti či turistické atraktivity. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008)

Souhrnně lze tedy říci, že pravidelný provoz železniční dopravy má pro cestovní ruch velký význam.

## 2.4 Městská a příměstská hromadná doprava, integrovaný dopravní systém

V tomto případě se nejedná o dopravní systém, ale pouze o segment veřejné dopravy. Pod městskou, příměstskou a integrovanou dopravu spadá většina druhů dopravy, vyjma dopravy letecké. Nyní budou tyto jednotlivé druhy blíže popsány, včetně jejich významu pro cestovní ruch. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008)

### 2.4.1 Městská hromadná doprava (MHD)

K charakteristikám tohoto druhu dopravy patří dle Zurynka, Zeleného a Mervarta (2008) následující:

- použití ve městech s více než 10 000 obyvateli,
- linkové uspořádání dopravy,
- v provozu jsou jasně patrné denní špičky,
- jednotný tarif na celém území města či sídelního celku,
- odpovědnost a financování jsou v kompetenci příslušných měst.

Zelený (2007) přidává ještě další charakteristiky. Těmi jsou například přeprava velkého počtu cestujících na relativně malém území, velká hustota přepravní sítě s krátkými vzdálenostmi zastávek a nízkými časovými intervaly mezi jednotlivými spoji a specifická technická základna přizpůsobená provozu ve městech.

Městská hromadná doprava tedy slouží k zajištění veřejné dopravy především ve velkých městech. V nich je třeba počítat ale i s individuální dopravou a to i přesto, že ve větších městech způsobuje výraznější problémy než mimo ně (hlavně dopady na životní prostředí). Právě městská hromadná doprava má největší podíl na celkovém objemu veřejné dopravy. Důvodem je velikost obsluhovaného území, kdy ve městech je největší hustota osídlení, a tak zde vznikají nejvyšší přepravní potřeby, silné a pravidelné přepravní proudy. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008) S ohledem na to musí být městská doprava především kapacitní, s vysokou mírou propustnosti, rychlá a pohodlná. (Čertík, 2000) V České republice je využívána doprava autobusy, trolejbusy, tramvaji a v Praze také metrem. Význam jednotlivých druhů dopravních prostředků se dá hodnotit podle toho, jak jsou schopné zvládnout zvýšené přepravní požadavky cestujících, například při konání

hromadných kulturních, sportovních nebo jiných společenských akcí. Způsob využití jednotlivých druhů dopravy závisí také na rozloze města, prostorovém rozmístění obytných ploch, nákupních center, průmyslových objektů, zdravotnických zařízení apod. (Orieška, 2010) V rámci pravidelného provozu MHD jsou používány zásadně linky, tedy uspořádání spojů do shodné trasy se shodnými zastávkami. Doprava probíhá většinou v tzv. denních špičkách, jak již bylo uvedeno v charakteristice tohoto druhu dopravy. Nejvíce spojů je vypraveno v ranních a odpoledních špičkách, méně spojů jezdí v poledním a večerním sedle. Intervaly jsou většinou pravidelné a relativně krátké. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008) Městská hromadná doprava se také stává součástí integrované dopravy, která bude předmětem jiné kapitoly této práce. Integrovaná doprava vzniká většinou spojením městské a příměstské dopravy.

#### **2.4.2 Příměstská hromadná doprava**

Jedná se o dopravu v okolí měst, které má silné vazby na dané město. Její podíl na veřejné dopravě není tak vysoký jako u MHD, a to kvůli nižší hustotě osídlení. Za hranici pro příměstskou dopravu se považuje 100 000 obyvatel. V příměstské dopravě hrají hlavní roli z kolejové dopravy vlaky a ze silniční autobusy, využití jiných dopravních prostředků je malé. Právě železniční doprava má pro příměstskou dopravu největší význam a dvě zásadní role. První rolí je klasický svoz cestujících z měst a obcí ležících po tratích, druhou je tzv. páteřní doprava, kdy jsou cestující z menších měst sváženi, pro ně zpravidla jedinou možnou autobusovou dopravou, k železničním stanicím a dále pokračují vlakem. Také v příměstské dopravě jsou patrné denní špičky, existuje zde ale větší rozdíl mezi špičkou a sedlem. U železniční dopravy jsou intervaly mezi jednotlivými spoji poměrně dlouhé. Příměstskou dopravu financují především kraje. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008)

Městská a příměstská hromadná doprava je využívána i účastníky cestovního ruchu především při cestě za kulturními, historickými či jinými zajímavostmi v dané lokalitě. (Orieška, 2010)

### 2.4.3 Integrovaný dopravní systém (IDS)

„Integrovaný dopravní systém je obsluha určitého území, zajišťovaná několika dopravci na základě dohodnutých smluvních podmínek.“ (Orieška, 2010, s. 39) Integrované dopravní systémy vznikají především v okolí větších měst a je pro ně typické provázání všech druhů dopravních prostředků. „Pojem integrované dopravy znamená jak harmonizaci provozu regionální, příměstské a městské hromadné dopravy a jejich koordinaci s dopravou dálkovou, tak integraci podsystému veřejné hromadné osobní dopravy (dráhy, autobusů, trolejbusů), a to vše bez ohledu na konkrétního provozovatele.“ (Zelený, 2007, s. 263) Cílem je, díky efektivní spolupráci všech dostupných druhů dopravních prostředků, zajištění konkurenceschopnosti hromadné dopravy vůči individuální a také zlepšení služeb a větší pohodlí pro cestující, kteří mohou využívat sjednocené přepravní nabídky a nemusejí se přitom ohlížet na konkrétního dopravce. Vytváří se tak přehledný systém vzájemně provázaných linek s pravidelnými intervaly mezi spoji a jednotným tarifem. Do IDS bývá zpravidla zapojena železniční doprava, městská hromadná doprava, příměstská hromadná doprava a regionální autobusová doprava, které mohou cestující libovolně kombinovat s použitím jednoho jízdního dokladu. Regionální integrované dopravní systémy vznikají v rámci hranic krajů jako alternativa individuální dopravy. (Orieška, 2010) Integrace dálkové dopravy je velmi netypická a zpravidla se nevyskytuje. Hlavními pilíři jsou integrace územní (spojení městské, příměstské a regionální dopravy), tarifní (vytvoření jednotného tarifu pro všechny zúčastněné dopravce), provozní (zapojení co největšího počtu dopravců a sjednocení systému označování linek) a preference veřejné dopravy (zatraktivnění dopravy pro cestující). U IDS je ovšem složitější otázka financování. Jsou zde tři základní toky, které je třeba přerozdělovat:

- dělba tržeb (u přestupného tarifu se příjem z tržeb nerovná tržbě vybrané dopravcem),
- úhrada ztráty od objednavatelů,
- úhrada ztráty dopravcům.

Metod na přerozdělování těchto toků je několik, například výběr dotací podle počtu obyvatel, dále lze přerozdělovat na základě výsledků přepravních průzkumů nebo počtu prodaných jízdenek. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008) V Karlovarském kraji je cestujícím

k dispozici Integrovaný dopravní systém Karlovarského kraje (IDOK), který bude v praktické části práce podrobněji představen.

#### **2.4.4 Význam MHD a IDS pro cestovní ruch**

MHD je ve vztahu k cestovnímu ruchu chápána spíše jako doplňkový prostředek a dá se říci, že je v tomto ohledu nedoceněna. Přitom má ale pro cestovní ruch nezpochybnitelný význam. Ve městech slouží k individuálním přesunům turistů a jejich skupin, což umožňuje její dostatečná kapacita. Pomocí MHD a IDS je možné dosáhnout drtivé většiny turistických atraktivit města i celé oblasti. Jako nevýhodu lze ovšem zmínit absenci turistických typů jízdenek v řadě měst. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008) Právě v Karlovarském kraji, který spadá pod Euregio Egrensis, turistická jízdenka chybí a cestující si musí na jednotlivé cesty jízdenky zakupovat.

#### **2.5 Ostatní druhy dopravy**

K ostatním druhům dopravy lze řadit vertikální dopravu, která je zastoupena především lanovkami. Tento typ dopravy umožňuje turistům přístup do vysoko položených a obtížně přístupných míst. (Čertík, 2001) Rozlišujeme dva základní typy lanovek, a to lanovky visuté, které jsou nesené lanem, a lanovky pozemní, jež se pohybují po kolejích pomocí lana. (Drobná, 2010)

#### **2.6 Kritéria cestujících při volbě dopravního prostředku**

V dnešní době cestující požadují kvalitní přepravu srovnatelnou s individuální dopravou. Samozřejmostí by měla být přijatelná cena při co možná nejrozsáhlejší přepravní nabídce a v příjemném prostředí. Jsou tedy kladeny požadavky, aby byly dopravní služby pro cestující neustále zdokonalovány. Cílem by měl být spokojený zákazník, který se ve správný čas dostane na potřebné místo, přičemž by dopravci měli respektovat zájmy daného města či regionu a doprava by měla mít co nejmenší dopad na životní prostředí. (Zelený, 2007)

Cestující při rozhodování o tom, zda zvolí pro svoji cestu veřejnou dopravu nebo individuální způsob dopravy, bere v úvahu několik faktorů, které mají na jeho konečné

rozhodnutí vliv. Dle Zurynka, Zeleného, Mervarta, (2008) se jedná především o tyto faktory:

- doba přepravy,
- spolehlivost,
- bezpečnost,
- cena,
- kultura cestování,
- doplňkové služby,
- informovanost.

Mimo výše uvedené faktory se cestující může rozhodovat také například podle obecné pověsti dopravce nebo podle PR dopravce. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008) U každého cestujícího je samozřejmě pořadí a důležitost těchto faktorů rozdílná, záleží na jeho prioritách. Pro někoho je nejdůležitější doba přepravy, pro jiného například cena. Nyní budou ve stručnosti některá výše zmíněná kritéria představena.

### **Doba přepravy**

Jak již bylo zmíněno, priority cestujících nejsou stejné, ale i přesto lze za hlavní kritérium označit právě dobu přepravy, která je pro většinu cestujících klíčová. Celková doba přepravy „od dveří ke dveřím“ je dle Zeleného (2007) tvořena následujícími fázemi:

- cesta k prvnímu dopravnímu prostředku,
- doba čekání,
- doba jízdy dopravním prostředkem,
- čas potřebný na přestupy,
- cesta od dopravního prostředku k cíli.

Celková doba přepravy je ovlivněna i dalšími faktory, jako je četnost spojů, jejich časová a prostorová dostupnost, návaznost a přestup mezi jednotlivými druhy dopravy. (Zelený, 2007)



## **Cena**

Cena je pro mnoho zákazníků klíčovým faktorem. Poskytnuty mohou být různé druhy slev podle skupin zákazníků, nebo dopravci nabízejí i slevy věrnostní. V posledních letech se také stále více uplatňují bezkontaktní systémy a elektronické jízdenky, které představují určitou formu bezhotovostního placení za poskytnuté služby. (Zelený, 2007)

## **Kultura cestování**

Na kulturu cestování působí celá řada faktorů, jež mohou ovlivnit vztah zákazníka k vybranému dopravnímu prostředku nebo dopravci. Na prvním místě lze zmínit čistotu a pohodlí, a to nejen v dopravních prostředcích, ale i během čekání. Vliv má také samotné základní vybavení a uspořádání dopravních prostředků, jedná se například o dostatečné množství sedaček, jejich tvar a rozmístění. Příznivé pro cestující je zařazování nízkopodlažních vozidel, kdy vhodná konstrukce vstupů přispívá k pohodlnějšímu a rychlejšímu nastupování, čímž se zkrátí pobyt v zastávkách, a dochází tak ke zvýšení přepravní rychlosti. Na kulturu cestování mohou mít vliv i další prvky, jako je technický stav dopravních prostředků, chování personálu apod. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008)

## **Doplňkové služby**

Pohled zákazníků na kvalitu ovlivňuje i rozsah a úroveň doprovodných služeb. Jde jednak o služby poskytované přímo během cesty, (např. informační, občerstvení, řešení problémů při nehodách, při mimořádném zastavení atd.) a jednak o návazné služby (restaurační, ubytovací). (Zelený, 2007)

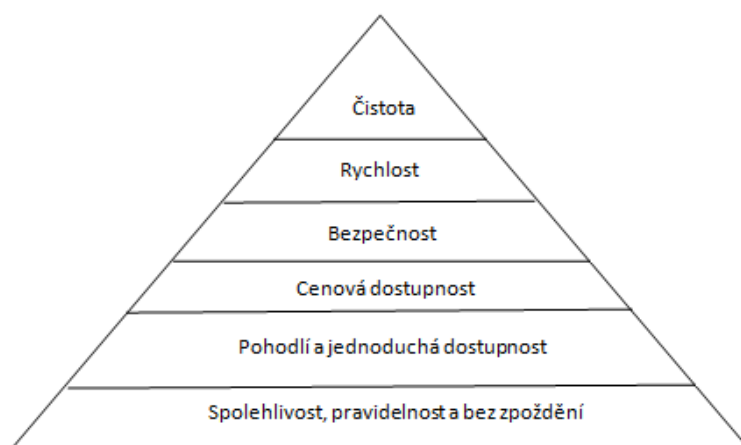
## **Informovanost**

Informovanost cestujících hraje zásadní roli. Je mnoho způsobů jak cestujícím informace poskytovat. Například samotná přeprava musí být doprovázena dobrým a přehledným informačním systémem. Jde o informační systém jak ve vozidlech (označení vozů směrovými tabulemi či displeji, informace o dalších zastávkách či mimořádnostech prostřednictvím rozhlasu apod.), tak i o vybavení stanic a zastávek přehlednými jízdními

řády, případně mapami. Nezbytné je také poskytování informací o plánovaných omezeních provozu, výlukách, rekonstrukcích, ale i o aktuálních mimořádnostech. Právě požadavky cestujících na aktuální informace vedou k určitému snížení významu tištěných informací a do popředí se dostávají informace dostupné on-line. Jedná se například o různé formy informačních tabulí, kde lze informace operativně měnit dle aktuální dopravní situace. (Zelený, 2007)

Brůhová-Foltýnová se v publikaci *Doprava a společnost* odkazuje na výzkum provedený ve Velké Británii společností GfK. Dle výsledků výzkumu lze požadavky cestujících nakreslit do následující pyramidy, viz obrázek 4, kdy základní potřeby jsou uvedeny v dolní části a na potřeby ve vyšších patrech je kladen důraz až po uspokojení potřeb v nižších patrech.

**Obrázek 4: Hierarchie dopravních potřeb**



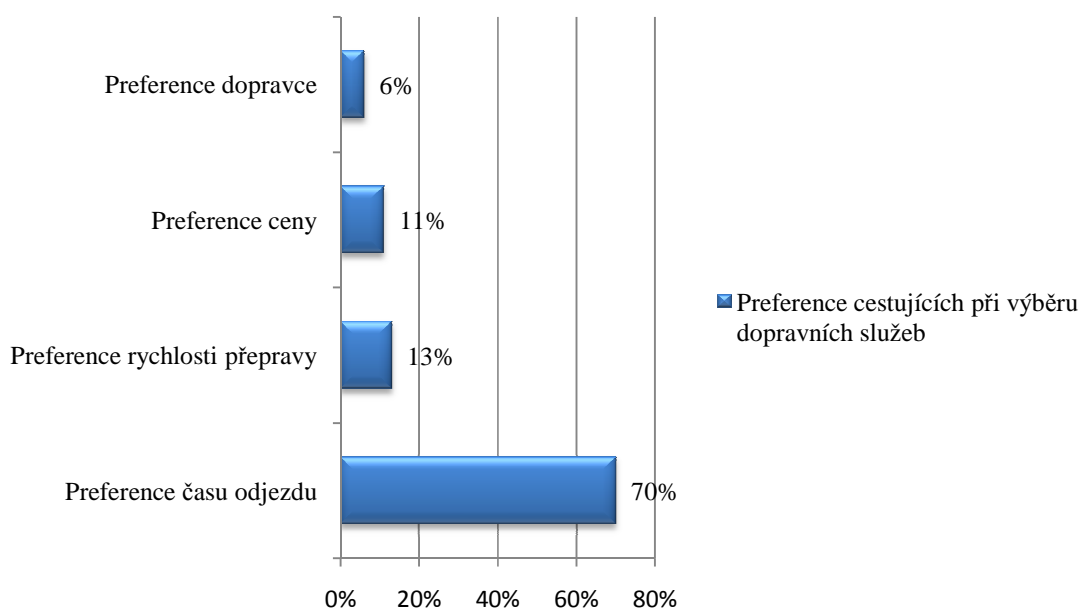
Zdroj: BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, *Doprava a společnost*, Praha, Karolinum, 2009

V tomto výzkumu byla respondenty nejčastěji zmíněna potřeba, aby byla doprava spolehlivá, pravidelná a bez zpoždění. Je tedy požadováno, aby spoje jezdily na čas a do cílových stanic dojížděly s co nejmenšími zpožděními. Další potřebou je pohodlná a dobře dostupná veřejná doprava, přáním tedy je mít zastávky veřejné dopravy co nejbližší k místu bydliště či práce. Dalším požadavkem respondentů tohoto výzkumu byla cenová dostupnost veřejné dopravy, kdy by motivací pro používání veřejné dopravy bylo, aby byla

veřejná doprava levnější než individuální automobilová doprava. Ve výzkumu byla dále uváděna potřeba bezpečnosti dopravy, a to jak z pohledu bezpečnosti samotné dopravy, tak bezpečnosti uvnitř dopravních prostředků. Předposlední požadavek vyjadřuje potřebu rychlé a efektivní dopravy. Posledním požadavkem je čistota a pohodlí v dopravních prostředcích. Lze předpokládat, že kdyby podobný výzkum probíhal v České republice, jeho výsledky by se příliš nelišily, jelikož požadavky cestujících na dopravu budou mít ve vyspělých zemích podobný charakter.

Této problematice týkající se preferencí cestujících se věnovala i autorka Sandnerová (2014) ve své bakalářské práci, kdy byl prováděn výzkum prostřednictvím dotazníkového šetření mezi mladými lidmi do 25 let.

**Obrázek 5: Preference cestujících při výběru dopravních služeb**



Zdroj: SANDNEROVÁ, *Informovanost obyvatel Karlovarského kraje o nabídce dopravních služeb a jejich využívání*, Cheb: Fakulta ekonomická ZCU v Plzni, 2014

Výše uvedený obrázek 5 shrnuje výsledky již zmíněného dotazníkového šetření, kdy celých 70 % respondentů řadilo na první místo při volbě dopravního prostředku čas

odjezdu, tedy nejbližší spoj kteréhokoli dopravce do cílové stanice. Celých 13 % dotazovaných zvolilo rychlost přepravy, respektive dobu trvání jízdy. 11 % respondentů volilo dopravní službu na základě ceny jízdenky a 6 % dotazovaných volilo dopravní službu na základě preference konkrétního dopravce. (Sandnerová, 2014) „Celých 33 % dotazovaných zařadilo na první tři místa při výběru dopravní služby shodně čas odjezdu na místo první, cenu jízdenky na místo druhé a rychlost přepravy na místo třetí. Mírně odlišný názor mělo 21 % respondentů, kteří na první místo uvedli čas odjezdu, na druhé místo rychlost přepravy a na třetí místo cenu přepravy. 6 % respondentů doplnilo shodně na první místo cenu jízdenky, na druhé místo rychlost přepravy a na třetí místo čas odjezdu.“ (Sandnerová, 2014, s. 55)

## **2.7 Dopravní obslužnost a zlepšování dostupnosti ve veřejné dopravě**

Tato kapitola bude zaměřena nejprve na objasnění problematiky dopravní obslužnosti, na určení dosahovaného standardu dopravní obslužnosti. Poté budou popsány struktury plánů na zlepšování dostupnosti a parametry mající na dopravní obslužnost vliv.

### **2.7.1 Dopravní obslužnost**

„Termínem dopravní obslužnost se rozumí zajišťování dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu.“ (Zelený, 2007, s. 112) Jedná se tedy o veškeré přepravní nabídky na daném území. Hlavní cíle dopravní politiky spočívají v zajištění bezpečné, účinné a kvalitní dopravy, s nabídkou tarifních podmínek výhodných pro určité kategorie cestujících, a to vše s ohledem na sociální a environmentální faktory.

Výše zmíněné cíle dopravní politiky jsou zahrnuty i v pěti základních oblastech významu veřejné dopravy dle Zeleného (2007):

- sociální hledisko – občan, který z nějakého důvodu nemůže používat individuální automobilovou dopravu, se musí dostat do školy, do zaměstnání, k lékaři, na úřady, a to za cenu, která pro něj bude přijatelná,
- prostorové hledisko – individuální automobilová doprava je prostorově velmi náročná,
- ekologické hledisko – veřejná doprava oproti individuální automobilové dopravě produkuje výrazně méně měrných emisí,

- bezpečnost – při porovnání s individuální automobilovou dopravou zaznamenává veřejná doprava výrazně méně nehod na přepraveného cestujícího, zásadní roli v tom hraje kolejová doprava,
- vyváženost regionálního rozvoje – kvalitní veřejná doprava přispívá k rovnoměrnému regionálnímu rozvoji.

Dále Zelený (2007) uvádí dosahovaný standard dopravní obslužnosti, který je jedním z ukazatelů úrovně regionální dopravy a lze jej nejsnáze popsat dvěma charakteristikami, a to:

- počtem a druhem spojů (pracovní den a víkend) v obci v hlavních denních pracovních dobách,
- pokrytím území zastávkami, tj. vzdáleností k zastávce hromadné dopravy (dostupnost hromadné dopravy).

### **Role státu a kraje v dopravní obslužnosti**

Základním rozdílem mezi dálkovou a regionální dopravou je to, kdo dopravu objednává a kdo hradí případnou ztrátu. V případě dálkové dopravy, kromě vlaků provozovaných na riziko dopravce, mezi něž patří vlaky SC, EC a IC, je objednavatelem stát, který hradí i případnou ztrátu. Stát dopravu zajišťuje prostřednictvím smlouvy o závazku veřejné služby, jejímž předmětem je zajištění dopravních potřeb státu drážní osobní dopravou. Objednávka vychází ze zkušeností z předchozích let, požadavků a připomínek krajů i občanů. Zajištění dálkové dopravy státem je pouze u drážní dopravy, stávající legislativa neumožňuje státu zabezpečit obsluhu linkovou autobusovou dopravou. (Zelený, 2007)

V případě regionální dopravy nese odpovědnost za objednávku i ztrátu v první řadě kraj a dále města a obce. Ty objednávají v případě drážní dopravy osobní a spěšné vlaky, dále podporují systémy MHD a integrované dopravní systémy a zajišťují tak základní dopravní obslužnost svého územního obvodu. (Zelený, 2007)

### 2.7.2 Zlepšování dostupnosti

Podmínkou realizace dopravy je dopravní dostupnost jak výchozího, tak cílového místa. (Brůhová-Foltýnová, 2009) Strategie zlepšování dopravní dostupnosti je klíčovou částí dopravní politiky. Jejím obsahem je zkvalitňování předpokladů rozvoje dopravy, jako je například výstavba a modernizace dopravní infrastruktury s cílem vytvářet dostatečné kapacity pro rostoucí poptávku po přepravě. Právě dostupnost vyjadřuje určitou míru možností a kvality spojení mezi jednotlivými místy, významnými centry apod. Míru dostupnosti ovlivňují zejména dva faktory, a to stav sítě dopravních cest a množství a kvalita nabízených služeb na dané síti. *„Důsledkem působení obou faktorů je zpravidla množství dopravních a přepravních výkonů, jež zpětně ovlivňuje úroveň a kvalitu dostupnosti.“* (Zelený, 2007, s. 48)

Plán na rozvoj dopravních cest se skládá z několika kroků. Prvním krokem je analýza stavu dopravních cest všech druhů dopravy, kdy se zhodnotí jejich současný stav a schvaluje se rozdělení prostředků mezi jednotlivé druhy dopravy. Dále je třeba vzít v úvahu prognózu dopravy pro následujících několik let dopředu a na jejím základě plán poupravit. A v neposlední řadě je třeba přihlídnout k různým faktorům, jako je vliv na životní prostředí, energetické úspory, zlepšení dostupnosti apod. (Zelený, 2007)

Za parametry dopravní dostupnosti oblasti lze dle Zeleného (2007) označit:

- vzdálenost či odlehlost dvou bodů,
- dopravní spojení, které umožňuje tuto vzdálenost překonat,
- „úsilí“ vyjádřené časem nebo náklady, potřebnými k překonání této vzdálenosti.

### 2.8 Doprava a životní prostředí

Doprava se v poslední době stala významným faktorem ovlivňujícím životní prostředí, a to především v negativním směru. Ekologické aspekty dopravy bývají stále více zdůrazňovány a ekologická omezení stále více ovlivňují rozvoj dopravy.

### 2.8.1 Nepříznivé vlivy dopravy na životní prostředí

Doprava se stala významným faktorem v rozvoji společnosti. Prudký nárůst přepravních výkonů se odráží ve zvyšující se zátěži životního prostředí. V této souvislosti se nejčastěji hovoří o znečištění ovzduší, avšak nezanedbatelný je také podíl na znečištění dalších složek životního prostředí, jako jsou například půda, voda apod. Opomenout nelze ani zábor půdy dopravní infrastrukturou a fragmentaci krajiny. Výše uvedené důsledky lze řadit spíše k dlouhodobějším negativním vlivům, ale se vzrůstající mobilitou vzrůstá i počet dopravních nehod a tím i počet akutních znečištění v podobě havárií. Ty mohou mít zejména při přepravě nebezpečných věcí a látek pro životní prostředí dalekosáhlé následky. (Adamec, 2008)

#### **Znečištění ovzduší**

*„Jedním z nejzávažnějších problémů dopravy, a to zejména v důsledku jejich významného rizika pro zdraví člověka, je znečištění ovzduší emisemi.“* (Adamec, 2008, s. 57) Příčinou emisí škodlivin z motorů vozidel do volného ovzduší jsou výfukové plyny, které vznikají při spalování pohonných hmot. Výrazný nárůst podílu automobilové dopravy v poslední době má za důsledek větší míru znečištění, a to především v místech s vyšší intenzitou dopravy. (Adamec, 2008)

#### **Znečištění vod**

Povrchové a podzemní vody jsou důležitou složkou životního prostředí a jsou jedním ze základních zdrojů nutných pro zabezpečení života na Zemi. Nejrůznější druhy dopravy jsou jedním z několika negativních faktorů, které mají vliv na jejich kvalitu. V souvislosti s vodní dopravou mají vliv na znečištění především havárie velkých tankerů. Co se týče negativního vlivu železniční dopravy na povrchové a podzemní vody, tak zde jsou zdrojem znečištění především místa mytí osobních vozů, tankovací stanice, napájecí stanice. Také silniční doprava má na znečištění vod jistý podíl, a to především díky haváriím, při kterých dochází k úniku pohonných hmot, motorových olejů a dalších škodlivých látek. Na znečištění povrchových vod se podílí také údržba silnic, kdy především v zimním

období jsou používány posypové materiály, které se následně při srážkách spláchnou a dostávají se do půdy a povrchových vod. (Adamec, 2008)

### **Znečištění půdy**

Obdobně jako znečištění vod nastává i znečištění půdy v okolí komunikací v podstatě třemi možnými způsoby: dlouhodobým znečištěním způsobeným běžným provozem, sezonním znečištěním zejména vlivem posypových materiálů užívaných v zimním období a haváriemi vozidel, při nichž dochází k úniku škodlivých látek. Negativní dopady dopravy na půdní fond se neprojevují pouze působením chemických látek, ale také samotnou výstavbou dopravních sítí. (Adamec, 2008)

K dalším negativním vlivům dopravy na životní prostředí se řadí také ohrožení flóry a fauny, kdy pozemní komunikace působí jako fyzická překážka pro živočichy, kteří jsou pak často vozidly srazeni. (Adamec, 2008)

#### **2.8.2 Možnosti zmírnění negativních vlivů dopravy**

V oblasti vlivů dopravy na životní prostředí je hlavním úkolem přijmout opatření, která by tyto negativní vlivy eliminovala nebo alespoň zmírnila. „*Je nutné si uvědomit, že negativní dopady dopravy jsou výsledkem chování lidí a jejich každodenního rozhodování o tom, zda podniknou příslušnou cestu, s jakým cílem, jakým druhem dopravy a jakou trasou*“ (Adamec, 2008, s. 95) Na toto rozhodnutí má vliv řada faktorů, a to především socioekonomická charakteristika obyvatel, jejich vztah k životnímu prostředí a také konkrétní vlastnosti dostupných dopravních prostředků, jako je cestovní čas, náklady, pohodlí, komfort a bezpečnost. Opatření pro zmírnění negativních dopadů dopravy na životní prostředí je několik druhů. Jedná se o opatření na komunikacích, mezi něž se řadí například protihluková opatření, nízkohlučné povrchy komunikací nebo průchody pro faunu. Dalším typem jsou opatření přímo na vozidlech, jako například emisní limity či snižování hluku vozidel. (Adamec, 2008) Vzhledem k tématu této práce je třeba se zabývat i dalšími opatřeními, a to těmi na podporu druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí, kterým bude věnována následující podkapitola.



## **Podpora druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí**

Jedním z významných nástrojů zmírnění negativních vlivů dopravy je větší využívání ekologicky příznivějších druhů dopravy. K těmto druhům dopravy se řadí především železniční, veřejná a nemotorová doprava. Hromadná doprava je environmentálně příznivá z toho důvodu, že její jednotkové externí náklady na jednu přepravenou osobu jsou nižší než u individuální automobilové dopravy. Kromě toho má hromadná doprava menší nároky na zábor půdy a menší spotřebu energie. Při větším využívání veřejné dopravy je také možné snížit nároky na silniční a parkovací prostory. Existuje několik možností ke zvýšení využívání veřejné dopravy, které budou dále stručně představeny. (Brůhová-Foltýnová, 2009)

### Zvyšování atraktivity veřejné dopravy

Dle Adamce (2008) jsou tři následující možnosti, jak pro cestující zvýšit atraktivnost veřejné dopravy:

- Zavádění systémů integrované dopravy – Jak již bylo zmíněno v teorii dříve, integrovanou dopravu lze chápat jako zajišťování dopravní obslužnosti určitého území veřejnou osobní dopravou různými dopravci. Tito dopravci si tedy nekonkurují, ale snaží se společnými silami získat nové zákazníky. Pro cestující by měl být systém integrované dopravy zajímavý především díky jednotné tarifní politice, kdy na jeden jízdní doklad mohou cestovat s různými přepravci.
- Zvýšení komfortu pro cestující – Pro zvýšení pohodlnosti jsou do provozu nasazována nízkopodlažní vozidla umožňující cestujícím snazší výstup a nástup a také jsou vhodná pro přepravu handicapovaných osob. Další nezbytností jsou kvalitní informační systémy, prostřednictvím kterých budou cestující informováni o příjezdech, zastávkách, mimořádnostech apod. K dalším prvkům zvyšujícím komfort cestování patří čistota, design dopravního prostředku, klimatizace a další.
- Preference vozidel městské hromadné dopravy – Jedním z předpokladů atraktivní veřejné dopravy je dostatečná přepravní rychlost. Vozidla veřejné dopravy ale bývají zejména ve městech zpomalována automobilovou dopravou, proto dochází

k opatřením, jako například zavádění vyhrazených pruhů pro autobusy nebo preference vozidel MHD na světelně řízených křižovatkách. (Adamec, 2008)

#### Zavádění systémů „Park and Ride“

„Systém „Park and Ride“ (P&R) znamená, že řidič ujede automobilem část své cesty od bydliště k záchytnému parkovišti, kde přeseďne na vozidlo veřejné dopravy a v něm pokračuje až k cíli cesty.“ (Adamec, 2008, s. 103) Jak již vyplývá z definice, nezbytným předpokladem realizace tohoto systému je vybudování parkovacích domů nebo záchytných parkovišť. Ve městech by záchytná parkoviště měla být vybudována ve vnějších zónách v místech významných přestupních uzlů MHD. Platba za parkovné by měla být promítnuta do ceny jízdného MHD. Při realizaci „Park and Ride“ je nutno zajistit přehledné naváděcí dopravní značení, které bude řidiče navádět na parkoviště P&R, a také posílit spoje MHD ve vybraných lokalitách. (Adamec, 2008)

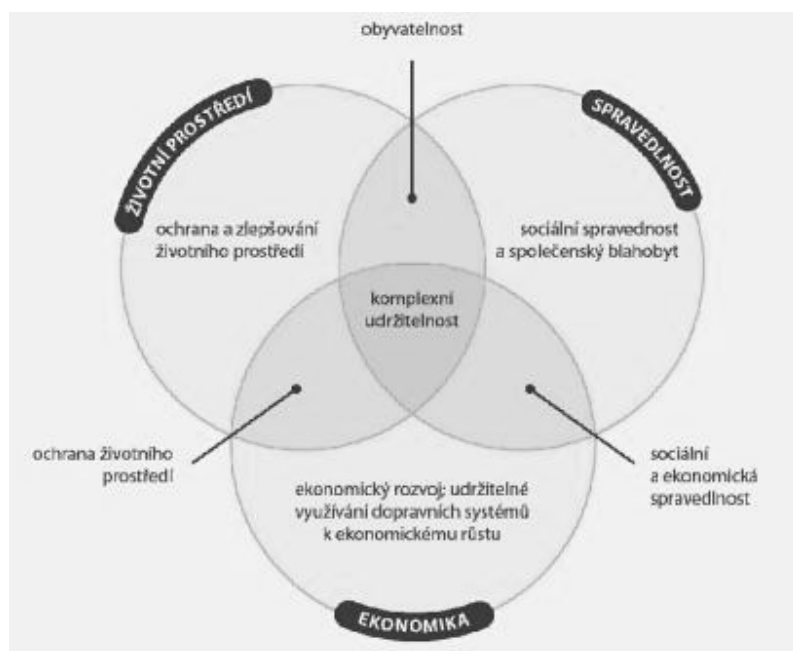
Na tom, zda se podaří aspoň v nějaké míře snížit negativní vlivy dopravy na životní prostředí, závisí právě úspěšnost správně navržených opatření, přičemž pro zmírnění negativních dopadů je téměř vždy nutné přijmout více opatření. Jako příklad lze uvést zvýšení pozitivního vlivu MHD na redukci automobilové dopravy současně s vybudováním záchytného parkoviště ve vhodné lokalitě na její trase. (Adamec, 2008)

#### **2.8.3 Udržitelná doprava**

Pohledy na definici udržitelné dopravy se u jednotlivých autorů liší. Brůhová-Foltýnová (2009) uvádí jako nejčastěji používanou definici následující: „*Udržitelná doprava umožňuje uspokojení potřeb současných generací bez omezení potřeb mobility budoucích generací.*“ (Brůhová-Foltýnová, 2009, s. 14) Naopak Adamec (2008) nahlíží na definici udržitelné dopravy následovně: „*Udržitelnou dopravu lze definovat jako dopravu, která vytváří podmínky pro takové přemísťování osob a nákladů, které je na jedné straně funkční, bezpečné a ekonomické a na druhé straně není v rozporu s udržitelnou spotřebou přírodních zdrojů, snižuje zátěž životního prostředí a eliminuje negativní vliv na lidské zdraví.*“ (Adamec, 2008, s. 114) Při tomto pohledu je prioritní optimalizace dopravních systémů, kdy by mělo dojít k nižšímu využití motorových vozidel a vyššímu využití

vozidel hromadné dopravy a současně by se měla prosazovat ekoeфекtivita dopravních prostředků, zejména automobilů. (Adamec, 2008) Autorka práce se ale přiklání spíše k definici dle Brůhové-Foltýnové, kdy koncept udržitelnosti vychází ze zájmu o život budoucích generací, tedy nezanechat budoucím generacím horší podmínky pro život, než má současná generace. Jednou z možností, jak uchopit koncept udržitelné dopravy, je vymezení hlavních pilířů, které by měla udržitelná doprava sledovat. Tyto pilíře mohou být ze své podstaty protichůdné, hlavní cíl společnosti by měl spočívat v nalezení rovnováhy v jejich dosahování. Obvykle bývají uváděny tři pilíře udržitelnosti, a to ekonomický pilíř, pilíř životního prostředí neboli environmentální a pilíř sociální oblasti - spravedlnosti. Tyto pilíře se navzájem ovlivňují a částečně i prolínají, viz obrázek 6.

**Obrázek 6: Názorná definice udržitelné dopravy**



Zdroj: BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, *Doprava a společnost*, Praha: Karolinum, 2009

Pilíř ekonomický a environmentální spojuje snaha ohodnotit nepříznivé dopady dopravy na životní prostředí a společenský blahobyt. Pilíře spravedlnosti a ekonomický jsou provázány přes zajištění potřeb mobility všem skupinám obyvatel. Pilíře spravedlnosti

a environmentální sjednocuje důraz na etické hodnoty a snaha o rovnost mezi současnými a budoucími generacemi. (Brůhová-Foltýnová, 2009) Možné konkrétní dopady dopravy z jednotlivých pilířů jsou přehledně uvedeny v tabulce 1. Aby byla doprava udržitelná, musí negativní vlivy uvedené v tabulce překonat.

**Tabulka 1: Negativní vlivy dopravy**

| <b>Ekonomická oblast</b>        | <b>Sociální oblast</b>  | <b>Environmentální oblast</b> |
|---------------------------------|-------------------------|-------------------------------|
| Dopravní kongesce               | Nerovnost dopadů        | Znečištění ovzduší            |
| Bariéry v mobilitě              | Sociální exkluze        | Klimatické změny              |
| Škody způsobené nehodovostí     | Vlivy na zdraví         | Ztráta habitatu               |
| Náklady na infrastrukturu       | Soudržnost komunit      | Znečištění vodních zdrojů     |
| Náklady uživatelů dopravy       | Životaschopnost komunit | Vlivy na koloběh vody         |
| Spotřeba neobnovitelných zdrojů |                         | Hlukové znečištění            |

Zdroj: POKORNÝ, *Trvale udržitelný dopravní systém* [online]. [citováno 7. 3. 2017]. Online získáno: <http://www.cdv.cz/file/clanek-trvale-udrzitelny-dopravni-system/>

Z výše uvedených informací je zřejmé, že problematika udržitelné dopravy je velmi široké a komplexní téma. Je nutné si uvědomit, že zvyšující se mobilita nemá pro společnost pouze pozitivní přínos, ale nese s sebou i velké množství negativních vlivů, kterých bychom se měli vyvarovat. Snahou by proto i nadále mělo být vypracování strategie udržitelné dopravy, která uspokojí potřeby současných generací a zároveň neúnosně nezatíží generace příští. (Adamec, 2008)

### **3 Marketing v cestovním ruchu a dopravě**

V současné době je dobře provedený marketing klíčovým faktorem odlišení úspěšných a neúspěšných podniků. Odvětví cestovního ruchu je pouze součástí resortu služeb, pro které je marketing v zásadě stejný jako pro zboží, ale vzhledem k odlišnému charakteru a vlastnostem služeb je třeba některé marketingové prvky zdůraznit nebo odlišně aplikovat. (Ryglová, 2009) Právě z toho důvodu, že cestovní ruch a tedy i doprava spadá pod oblast služeb, budou nejprve zmíněny především vlastnosti služeb a jejich kategorie. V následujících kapitolách budou zmiňována konkrétní specifika marketingu v cestovním ruchu a dopravě.

#### **3.1 Vlastnosti a kategorie služeb**

V této kapitole budou objasněny vlastnosti služeb a jejich konkrétní důsledky pro marketing. Dále budou také uvedeny kategorie služeb.

##### **3.1.1 Vlastnosti služeb**

Ke specifickým vlastnostem služeb patří dle Vašítkové (2014) nehmotnost, neoddělitelnost služeb od poskytovatele služeb, proměnlivost, pomíjivost a nemožnost vlastnit službu. Právě díky těmto vlastnostem služeb je marketing služeb a tedy i marketing v cestovním ruchu specifický.

Nehmotnost služby znamená, že si ji zákazník nemůže před koupí vyzkoušet a obtížně hodnotí konkurující si služby. Tuto nejistotu se snaží marketing překonat posílením marketingového mixu o další prvek materiální prostředí a zaměřením se na vytváření silné značky. Producenti služeb se také snaží o co největší zhmotnění nabízené služby. (Vašítková, 2014) V případě dopravních služeb lze jako zhmotnění chápat propagační materiál či poskytnutí občerstvení během jízdy. (Řezníček, Šaradín, 2001) Nehmotnost může být také spojena se snadnou napodobitelností. Právě v případě, kdy produkt nelze snadno odlišit od konkurence, je klíčem k úspěchu získání konkurenční výhody pomocí přidané hodnoty. (Kotler, 2003)

Neoddělitelnost služeb od poskytovatele služeb má vliv na využívání marketingových nástrojů nejen při prodeji, ale již při vývoji služeb. Neoddělitelnost působí často

tak, že služba je nejprve prodána a až poté je produkována a současně spotřebována, jako příklad lze uvést právě hromadnou dopravu. (Vašítková, 2014)

Proměnlivost neboli variabilita souvisí především se standardem kvality služeb. Při poskytování služby jsou vždy přítomni lidé a jejich chování nelze vždy předvídat. (Vašítková, 2014) Právě proto nejsou žádné dvě jízdy tím samým autobusem po té samé trase identické. (Řezníček, Šaradín, 2001) U některých typů služeb bývají stanoveny standardy, jako například pravidla chování cestujících v hromadné dopravě. Variabilita výsledného efektu služeb zvyšuje význam vytváření postavení služby ve vztahu ke konkurenci a má také vliv na zdůrazňování jména organizace či značky. (Vašítková, 2014)

I pomíjivost neboli zničitelnost služby má důsledky pro marketing. Již zmíněná nehmotnost služby vede k tomu, že služby nelze skladovat, znovu prodávat nebo vrátet. Služby, které nejsou prodány v čase, kdy jsou nabízeny, jsou pro daný okamžik ztracené, zničené. Z toho plynou důsledky pro marketing, kde je snaha sladit nabídku s poptávkou. Pokud je služba optimálně nastavená, odpovídá nabídka producentů kapacitě potenciálních zákazníků. To vede ke značné flexibilitě cen daných služeb a producent se může setkat jak s nedostatečnou, tak s nadbytečnou kapacitou. (Vašítková, 2014)

Nemožnost vlastnit službu souvisí s jejími předchozími vlastnostmi, a to s nehmotností a zničitelností. Zákazník vlastní pouze právo na poskytnutí služby. Nemožnost službu vlastnit má vliv na konstrukci distribučních kanálů, prostřednictvím kterých se služba dostává k zákazníkům. Ty jsou obvykle přímé nebo velmi krátké. (Vašítková, 2014)

### **3.1.2 Kategorie služeb**

Dle Kottlera (2003) je pět základních kategorií služeb. První kategorií je čistě hmatatelné zboží, kdy s produktem nejsou spojeny žádné služby. Další kategorií je hmotné zboží doprovázené službami, kde nabídka spočívá v doplnění zboží jednou nebo více doplňkovými službami. Třetí kategorií je tzv. hybrid, kdy se nabídka skládá stejnou měrou ze služeb a zboží. Předposlední kategorií je služba, která je doprovázena doplňkovým

zbožím či službou. Poslední kategorií je čistá služba, kdy je nabídka tvořena primárně touto danou službou. (Kotler, 2003)

## 3.2 Marketingový mix v cestovním ruchu a dopravě

Jako obecná definice marketingového mixu může být uvedena definice dle Jakubíkové znějící následovně: „*Marketingový mix je soubor marketingových nástrojů, které firma využívá k tomu, aby dosáhla marketingových cílů na cílovém trhu.*“ (Jakubíková, 2012, s. 186). V následujících kapitolách bude uveden základní marketingový mix 4P včetně pohledů autorů na jeho možná rozšíření. Zmíněn bude také pohled 4C, tedy pohled zákazníka. Jelikož se téma práce zaměřuje především na dopravní služby a dopravní dostupnost, budou v následujících kapitolách zmíněna i specifika marketingu v dopravě, protože je sektor dopravy rozsáhlý a aplikace marketingu se v něm liší podle konkrétních vlastností jednotlivých druhů dopravy. (Jakubíková, 2012)

### 3.2.1 Základní podoba marketingového mixu a její rozšíření

Klasická podoba marketingového mixu je tvořena čtyřmi prvky, a to:

- Product - produkt
- Place - místo, distribuce
- Price - cena
- Promotion - marketingová komunikace

Specifické vlastnosti služeb cestovního ruchu mají za důsledek to, že tato 4P pro vytváření účinného marketingu nestačí. Různí autoři rozšiřují tuto základní 4P o další P. Vašítková (2014) přidává navíc další tři P, a to, people (lidé), physical evidence (materiální prostředí) a processes (procesy). Foret, Foretová (2001) připojují k základním čtyřem prvkům další čtyři, konkrétně people (lidé), packaging (balíčky), programming (programy) a partnership (partnerství). Autorka Jakubíková (2012) uvádí všechny již výše zmíněná doplňková P a navíc přidává ještě jedno, public opinion, tedy veřejné mínění. Autorka práce považuje za klíčových pět rozšiřujících P, konkrétně people, physical evidence, processes, packaging a programming. Nyní budou jednotlivé prvky marketingového mixu v cestovním ruchu včetně doplňkových P popsány.

## **Produkt**

*„Produktem cestovního ruchu je souhrn veškeré nabídky soukromého a veřejného subjektu podnikajícího v cestovním ruchu nebo cestovní ruch koordinujícího.“*

(Jakubíková, 2012, s. 192) Typickým znakem produktu cestovního ruchu je závislost na přítomnosti klienta, jelikož výroba i spotřeba probíhá časově i prostorově současně. (Ryglová, 2009) Produktem v cestovním ruchu může být kromě služeb, jako je doprava, ubytování či stravování, i zboží, kdy se jedná například o mapy, suvenýry, průvodce. Z pohledu návštěvníka se za produkt cestovního ruchu považuje kompletní zážitek od chvíle, kdy opustil domov, do doby návratu. (Zelenka, 2010)

Z pohledu dopravy je jako produkt dle Řezníčka a Šaradína (2001) chápána dopravní služba, pod kterou se rozumí možnost přemístění osoby z výchozího do cílového místa určitým druhem dopravy po určité trase. Dle autorky práce lze ale na produkt v dopravě nahlížet hned několika pohledy. Může se jednat o samotnou atraktivitu dopravního prostředku, kdy je cílem cestujícího se daným dopravním prostředkem svést bez ohledu na to kam. V tomto případě se může jednat například o vlakovou jednotku Pendolino či Railjet. Dalším pojetím může být atraktivita samotné tratě, v kontextu práce je možné zmínit například nedávno otevřenou trať Cheb - Hof, kdy je hlavním motivem cestujících si tuto trať projet. Jako poslední pohled na produkt v oblasti dopravy může být uvedena jízdenka, kdy si cestující koupí síťovou jízdenku platnou na autobusy i vlaky a může se rozhodnout, do jakých míst se v rámci platnosti vydá. Jako příklad lze uvést jízdenku EgroNet, o které bude podrobně napsáno v praktické části práce.

## **Místo, distribuce**

V případě cestovního ruchu lze otázku místa a s ním související distribuce dle Foreta, Foretové (2001) chápat ve třech následujících podobách:

- Může se jednat o samotnou atraktivitu místa, kdy dané místo může vynikat jedinečnými přírodními, léčebnými či klimatickými podmínkami.



- Místo může být dále zajímavé svojí polohou, například leží v blízkosti zajímavých a atraktivní míst.
- Třetím, a v kontextu dané práce nejdůležitějším, pojetím je chápání distribuce jako zajištění dopravní dostupnosti daného místa, tedy jakými dopravními prostředky se tam mohou návštěvníci dostat a jak je následně doprava organizována. (Foret, Foretová, 2001)

V oblasti cestovního ruchu má samotná distribuce určité specifické rysy, které jsou spojeny se specifickými vlastnostmi služeb, které byly uvedeny dříve. „V mnoha případech namísto toho, aby se služba „dopravila“ k zákazníkovi, musí se zákazník dostavit na místo jejího poskytování (např. cestující se musí dopravit na dopravní terminál, aby mohl cestovat určitým hromadným dopravním prostředkem).“ (Jakubíková, 2012, s. 220) Distribuce produktů cestovního ruchu má dvě formy jako u jiných produktů, a to buď přímo k zákazníkovi, nebo nepřímo od producenta k zákazníkovi přes zprostředkovatele. (Horner, Swarbrooke, 2003)

V dopravě lze distribuci dle autorky práce chápat, jak již bylo zmíněno výše v podobách Foreta, Foretové (2001), jako zajištění dopravní dostupnosti. Z tohoto pohledu je jako produkt chápána turistická atraktivita a doprava slouží pouze jako prostředek, tedy distribuční kanál, jak se do daného místa mohou cestující dostat. Zahrnuty zde mohou být nejrůznější druhy dopravy. Druhým pohledem na distribuci v dopravě je stanovení dopravní služby jako produktu a distribuce je v tomto případě nabízení a následný prodej dopravní služby. Jedná se o soubor všech rozhodnutí, která souvisejí s cestou dopravní služby k zákazníkovi. Je třeba si stanovit, jakým způsobem zajistit, aby byla služba nabízena ve správný okamžik na správném místě. Nejčastější prodejní cestou dopravní služby je přímý prodej, dále je zde také možnost prodeje přes zprostředkovatele či franchising. (Řezníček, Šaradín, 2001)

Ke stejnému závěru v rozdělení distribuce u dopravních služeb jako autorka došli i autoři Řezníček a Šaradín (2001), kteří poukazují na zvláštní situaci, kdy mají být distribuovány dopravní služby, které současně k distribuci slouží.

## **Cena**

*„V cestovním ruchu má cena nejen nejčastěji uvažovanou funkci stimulační, typicky propojenou se segmentací zákazníků, ale také funkci regulační. Význam regulační funkce ceny v budoucnu poroste v souvislosti se směřováním k udržitelnému rozvoji cestovního ruchu.“* (Zelenka, 2010, s. 93) Cena v cestovním ruchu obvykle nevystupuje jako reprezentant jedné určité služby, ale celého balíku služeb, často i v různých odvětvích. Typickým příkladem je například cena zájezdu, která se skládá z ceny dopravy, ubytování, stravování atd. (Jakubíková, 2012) Jsou různé možnosti, jak se dá s cenou manipulovat. Dle Zelenky (2010) se jedná například o mimosezonní slevy, slevy pro ekonomicky slabší segmenty (studenti, senioři, děti), skupinové slevy, slevy pro časté zákazníky, slevy pro nákup v předstihu, slevy pro nákup na poslední chvíli.

U dopravních služeb se lze v souvislosti s cenou setkat s různými pojmy jako tarif, jízdné, přepravné, mýto apod. Dopravní společnosti stejně tak jako jiné firmy vycházejí při stanovení ceny z cílů, kterých chtějí dosáhnout. Na cenu ovšem působí faktory, konkrétně interní a externí. Mezi interní faktory patří marketingové cíle, náklady firmy, organizace cenotvorby a životní cyklus podniku. K externím faktorům lze zařadit charakter trhu, pružnost poptávky, konkurenci, ekonomické a legislativní faktory. Právě v oblasti legislativních faktorů se dopravní služby liší od jiných odvětví, jelikož některé jsou zde regulované státem, příkladem mohou být ceny železniční osobní přepravy. (Řezníček, Šaradín, 2001)

## **Marketingová komunikace**

V cestovním ruchu je v propagaci kladen důraz především na zážitek a emocionální stránku, dále na spolehlivost služeb a jejich bezpečnost, neobvyklost nebo odlišnost nabídky od konkurence. Významnou součástí propagace v cestovním ruchu jsou veletrhy, využívají se nejrůznější prospekty, letáky, brožury, reklama bývá umísťována jak v televizi, tak v časopisech a významnou roli hraje také internet. Cílem marketingové komunikace je oslovení stávajících i potenciálních zákazníků. (Zelenka, 2010)

Marketingová komunikace v dopravních službách se nijak zásadně neliší od jiných odvětví služeb a platí pro ni zásady uvedené výše, tedy nezbytnost hmatatelných prvků, jako jsou letáky, brožury apod. (Řezníček, Šaradín, 2001)

## **Lidé**

Lidé mohou do cestovního ruchu vstupovat ve třech základních podobách: jako zaměstnanci, jako zákazníci a jako veřejnost. (Vašítková, 2014) Co se týče zaměstnanců, je cestovní ruch velmi závislý na kvalitě lidských zdrojů. Výběr a způsob řízení zaměstnanců je velmi důležitý, jelikož jsou neoddělitelně spjati s nabízeným produktem. Například spokojenost cestujících s nabízenou dopravní službou není dána jen technickými parametry dopravního prostředku, ale především přístupem obsluhujícího personálu. Proto je nutné zaměstnance správně vést, že úspěch celého podnikání záleží na práci a přístupu každého z nich. (Foret, Foretová, 2010) U zákazníků v cestovním ruchu je obvyklé, že zde existuje přímý a intenzivní vztah, kdy se zákazník podílí na poskytování služby a stává se tak jejím spoluproducentem. (Kalka, Mäßen, 2012). Právě nevhodně chovající se zákazník může vyvolat konflikty s jinými zákazníky, a tak může dojít k odrazení mnoha klientů. (Ryglová, 2009)

## **Materiální prostředí**

*„V důsledku nehmotnosti služeb by měly organizace zabývající se produkcí služeb zahrnout do svých marketingových úvah i oblast systematického řízení materiálního prostředí.“* (Vašítková, 2014, s. 168) Právě první dojmy, které zákazník získá při vstupu do prostorů, kde je služba poskytována, navodí příznivé, nebo nepříznivé očekávání. Jedná se například o vzhled budovy, zařízení interiérů, osvětlení, barvy, značení apod. Doplnkem základního materiálního prostředí jsou věci, které si zákazník může odnést s sebou. Jedná se například o propagační materiály, jako jsou letáky, mapky, psací potřeby s logem společnosti atd. (Vašítková, 2014)

## **Procesy**

Společnosti zabývající se tvorbou a nabídkou služeb mohou zvolit různé procesy jejich poskytování. Řízení procesů může být klíčovým faktorem ke zvyšování celkové kvality služeb. (Payne, 1996) Právě díky procesům se poskytovatelé služeb snaží odlišit od konkurence. (Jakubíková, 2012) Jako obecnou definici procesů lze uvést následující: „*Procesy představují souhrn postupů a činností, s nimiž se pracovníci musejí ztotožnit, které musejí respektovat a dodržovat. Jsou jedním z nástrojů marketingového mixu užívaným zejména v oblasti služeb.*“ (Cetlová, 2007, s. 58) Procesy při poskytování služeb ovlivňuje především neoddělitelnost služeb od poskytovatele a často i od zákazníka a jejich zničitelnost. Interakce mezi zákazníkem a poskytovatelem se projevuje jako řada určitých kroků. (Jakubíková, 2012) Je důležité zmínit, že pokud nefunguje proces, výsledkem bude vždy nespokojený zákazník. (Řezníček, Šaradín, 2001)

## **Balíčky**

„*V cestovním ruchu je balíček konkrétní sestavení vzájemně se doplňujících služeb do komplexní nabídky, obvykle za jednotnou cenu*“ (Jakubíková, 2012, s. 283) Balíček nabízený zákazníkům může být sestaven například hotelem, stravovacím zařízením, dopravní společností apod. Nákup uceleného balíčku je pro zákazníka cenově výhodnější, než kdyby si kupoval jednotlivé služby odděleně. Klasickým příkladem balíčku je zájezd, který obvykle zahrnuje dopravu, stravování, ubytování a další služby. Obsah a cena balíčku musí být vzájemně kompatibilní a kvalita jeho jednotlivých složek musí být stejná nebo velmi podobná. (Jakubíková, 2012)

## **Programy**

Vytváření balíčků tvoří komplexní nabídku, na kterou velmi úzce navazují i obsahové specifikace programů. Ty jsou speciálně vytvořeny pro různé tržní segmenty. Balíčky spolu s tvorbou programů plní v marketingu cestovního ruchu zásadní úlohy. Například eliminují působení faktoru času či spojují dohromady vzájemně nezávislé organizace cestovního ruchu. (Jakubíková, 2012)

### 3.2.2 Pohled 4P a 4C

Marketingový mix 4P je tvořen z pohledu producenta hodnot, tedy z pohledu firmy nebo organizace. Tento pohled ale dnes nestačí. Stále více je nutné brát v úvahu také pohled zákazníka. (Jakubíková, 2012) Jde o vžití se do role zákazníka a zjišťování, jak vnímá celkový marketingový mix, případně jeho jednotlivé nástroje. (Urbánek, 2010) Z tohoto důvodu byl vytvořen marketingový mix 4C. Pohled 4P x 4C je patrný z tabulky 2.

**Tabulka 2: Pohled 4P x 4C**

| 4P                                  | 4C  |
|-------------------------------------|---|
| Product (produkt)                   | Customer value (hodnota z hlediska zákazníka) |
| Place (místo, distribuce)           | Convenience (pohodlí)                         |
| Price (cena)                        | Cost to the customer (náklady pro zákazníka)  |
| Promotion (marketingová komunikace) | Communication (komunikace)                    |

Zdroj: KOTLER, *Marketing podle Kotlera – Jak vytvářet a ovládnout trhy*, Praha: Management Press, 2000, upraveno

Díky pohledu 4C lze zjistit, že zákazník požaduje určitou hodnotu, přijatelnou cenu, určité nákupní pohodlí a komunikaci na určité úrovni. (Urbánek, 2010)

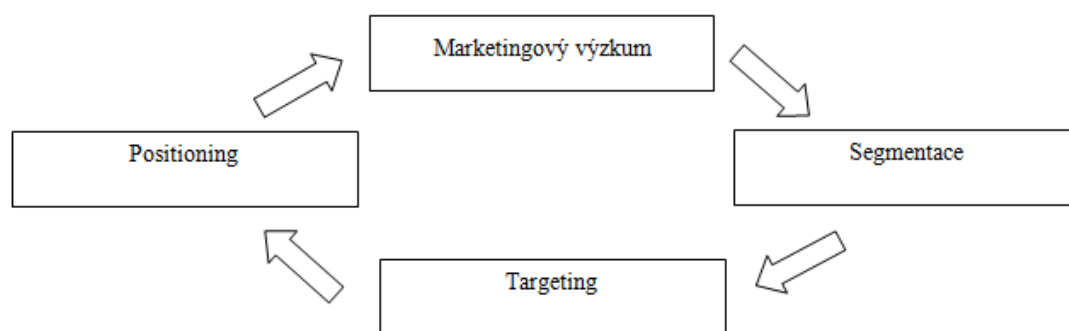
Právě v cestovním ruchu může být jako produkt chápán zájezd, pobyt nebo výlet do turisticky zajímavých míst. V tomto případě bude hodnotou pro zákazníka zážitek, který z výletu bude mít. Distribuce může být chápána, jak již bylo zmíněno výše, několika způsoby. V kontextu práce je nejvýstižnější chápat distribuci jako způsob dopravy do cílového místa. Z pohledu 4C se jedná o pohodlí, tedy jak rychle se cestující do cílového místa dostane, jakým dopravním prostředkem, zda bude muset přestupovat a podobně. Cena z pohledu 4P již byla popsána dříve, z pohledu 4C se jedná o náklady, které bude muset návštěvník vynaložit při plánovaném výletu. Bude se tedy zřejmě jednat

o cenu za dopravu, vstupné například do hradů, zámků či jiných turistických cílů, poté o cenu za jídlo atd. Marketingová komunikace z pohledu 4P je pro zákazníka prostředkem, jak se dozvídá o možnostech, kam jet na výlet, a velmi záleží na tom, jak jsou daná místa propagována, zda jsou na ně dobré recenze a podobně.

### 3.3 Marketingová strategie – cílený marketing

Na segmentaci, zacílení a určení pozice na trhu nahlíží různí autoři odlišně. Někteří je řadí do cíleného marketingu, jiní na ně nahlíží jako na součást tvorby marketingové strategie. Autorka práce se přiklání k pohledu autora Karlíčka (2013), který danou problematiku popisuje jako část při vytváření marketingové strategie. Nutné je také uvést základní informace o marketingovém výzkumu, jelikož právě ten stojí na počátku při tvorbě marketingové strategie, viz obrázek 7. V následujících kapitolách budou stručně uvedena i specifika této problematiky v dopravě.

**Obrázek 7: Marketingový výzkum jako součást cíleného marketingu**



Zdroj: TAHAL, *Základní metody sběru primárních dat v marketingovém výzkumu*, Praha, C. H. Beck, 2015, upraveno

#### 3.3.1 Marketingový výzkum

Marketingový výzkum lze chápat jako cílený a koncepční proces, v jehož rámci je určeno, jaké údaje jsou potřebné, jak musí být věrohodné, jakým způsobem kvantifikovatelné a jaký je odpovídající způsob pro jejich sběr. Jeho smyslem je hledání a přinášení řešení

pro konkrétní problém a odhalování nových vztahů a souvislostí. (Vašítková, 2014)  
*„Ve svém konečném důsledku musí marketingový výzkum přinést nové informace pro lepší poznání zákazníků, dodavatelů, konkurence, případně jakýchkoli dalších účastníků trhu.“*  
(Tahal, 2015, s. 1)

Obrázek 7 znázorňuje postavení marketingového výzkumu v rámci marketingu jako celku. Marketingový výzkum se používá zejména při aplikaci tzv. cíleného marketingu, tj. v situaci, kdy je potřeba poznat trh či zjistit, zda použitá marketingová strategie vede k naplňování firemních cílů a s jakou odezvou je přijímána zákazníky jednotlivých cílových skupin neboli segmentů. (Tahal, 2015)

Při provádění marketingového výzkumu musí být dle Vašítkové (2013) splněny určité požadavky, aby výzkum proběhl v pořádku. Jedná se například o systematicčnost, objektivitu, včasnost, efektivitu nákladů, přesnost a spolehlivost.

Marketingový výzkum má také konkrétní fáze, které lze chápat jako základní kroky marketingového výzkumu. Různí autoři se liší v počtu jednotlivých fází marketingového výzkumu. Autorka Vašítková (2014) uvádí, že marketingový výzkum by měl zahrnovat čtyři základní kroky. Prvním je definování problému a výzkumných cílů, druhým krokem je sestavení plánu výzkumu, dále implementace plánu, sběr a analýza dat a na závěr interpretace výsledků. Dle autorky práce tyto kroky shrnují podstatu průběhu marketingového výzkumu, ale některé podstatné informace pro výzkum zde nejsou zmíněny, jako například výběr respondentů. Tento krok zahrnuje Karlíček (2013) a jedná se dle něj o určení zdrojů informací. Nejobsáhlejší, ale dle autorky nejpřesnější, je stanovení kroků výzkumu podle Tahala (2015), který rozlišuje celkem šest kroků.

### 3.3.2 Segmentace trhu

*„Segmentace trhu představuje rozčlenění trhu do homogenních skupin, které se vzájemně liší svými potřebami, charakteristikami, nákupním chováním, je možno na ně působit modifikovaným marketingovým mixem.“* (Jakubíková, 2012, s. 156) Jak již vyplývá z definice, při segmentaci je třeba si uvědomit, že trh je tvořen zákazníky a ti jsou různí. Liší se ve svých potřebách, zájmech, mají různá bydliště či různě vysoké příjmy. Právě

proto vyžadují různé produkty a služby, a tím pádem i odlišný marketingový přístup. Vytvořit nabídku pro každého konkrétního člověka není možné, a právě proto dochází ke vzniku tzv. segmentů, tedy skupin zákazníků se stejnými nebo podobnými požadavky. Segmenty musí splňovat dvě základní podmínky, a to co největší vnitřní podobnost a zároveň musí být jednotlivé segmenty vzájemně co nejodlišnější. (Urbánek, 2010) Kritéria pro segmentaci mohou být různého charakteru, například demografická, geografická, psychografická, behaviorální apod. V cestovním ruchu je důležitá segmentace podle druhu cest a jsou v tomto případě identifikovány tři segmenty: volnočasový a rekreační cestovní ruch, obchodní cestovní ruch a posledním segmentem je návštěva známých či příbuzných. (Jakubíková, 2012) Segmentace trhu souvisí také s nediferencovaným a diferencovaným marketingem, který bude podrobněji rozebrán v následující podkapitole. Pro potřeby praktické části je třeba na tomto místě zmínit jeden konkrétní druh segmentace trhu, konkrétně persony. Tento druh segmentace byl použit, jelikož se jedná o jeden z nejnovějších přístupů k segmentaci.

### **Persony**

Na úvod není od věci uvést výstižný citát Hermana Nielsena týkající se právě person: „*Hlavní ctností person je schopnost vcítit se do jedince, který používá náš produkt nebo službu.*“ Tato metoda spočívá právě v tom, že na základě výzkumu či diskuze je sestaven imaginární popis typického zástupce cílové skupiny zákazníku, pro kterého bude vytvořen podrobný ucelený profil. Poté je možné danou službu nastavit s ohledem na potřeby konkrétních, i když fiktivních lidí. (Hazarda a kol., 2013) Person není dobré vytvářet příliš mnoho kvůli orientaci v nich. Ideální je vytvořit si dvě až tři persony a u každé persony je nezbytné si identifikovat několik základních charakteristik. Následující body jsou čerpány z internetové stránky Včeliště.cz:

- **Fotografie** – každou personu je dobré si vyobrazit, tím dostane reálnou podobu a vzhled a bude tak jednodušší si ji představit
- **Jméno** – každé personě je třeba dát konkrétní jméno, tím se stane reálnější a konkrétnější



- **Pohlaví** – je třeba si ujasnit, zda se bude jednat o muže či ženu. Každé pohlaví jedná odlišně a odlišně i komunikuje
- **Příjem** – je nutné si stanovit, kolik persona vydělává. Na základě toho bude určeno, do jaké sociální vrstvy patří a jaké chování je od ní možné očekávat (co je ochotná si koupit, na co nemá prostředky)
- **Práce** – od náplně práce se mohou u osoby odvíjet potřeby i vlastnosti
- **Stav** – je třeba si stanovit, zda jde o personu v manželství, svobodnou či rozvedenou
- **Děti** – pokud bude mít persona děti, tak ty pak významným způsobem ovlivňují její rozhodování a má jiné potřeby, než osoba bez dětí
- **Lokalita** – určení, kde daná osoba bydlí, zda na vesnici nebo ve velkoměstě
- **Věk** – určení konkrétní věkové kategorie
- **Trávení volného času** – zde je nutné si ujasnit, kolik má daná osoba k dispozici volného času a jak ho tráví (sport, relaxace, cestování, četba)
- **Jak vypadá normální den** – zde je dobré si představit, v kolik hodin persona vstává, kdy jde do práce, kdy se vrací domů, jak tráví večery apod., čím více detailů, tím lépe pro pochopení osoby
- **Jak komunikuje** – je třeba zjistit, kde persona získává informace, zda spíše na internetu nebo v novinách či časopisech

Segmentace na trhu dopravních služeb bývá nedostatečně využívána. Dopravní služby jsou často nabízeny bez bližšího zaměření na cílové segmenty. Segmentace na trhu dopravních služeb je zvláště důležitá s nárůstem konkurence. (Řezníček, Šaradín, 2001)

### 3.3.3 Tržní zacílení

*„Zacílení (targeting) je proces vyhodnocování atraktivity jednotlivých segmentů a výběr jednoho či více cílových segmentů, na které se organizace (firma) zaměří. Vybraná skupina nebo skupiny jsou pro firmu jejím cílovým trhem.“* (Jakubíková, 2012, s. 160) Právě s ohledem na výběr cílových segmentů je třeba si popsat nediferencovaný, diferencovaný a individualizovaný marketing.

Nediferencovaný neboli hromadný či masový marketing je takový marketing, kdy prodávající hromadně vyrábí a hromadně provádí distribuci jednoho produktu na trhu ve snaze udržet nízké výrobní náklady a nabízet nízké ceny. (Jakubíková, 2012) Tato strategie vychází z předpokladu homogenních potřeb a přání spotřebitelů a nedochází tedy k rozlišování požadavků trhu a k jeho segmentaci.

Naopak diferencovaný neboli cílený marketing je založen na principu, že si podnik vybere několik významných tržních segmentů a vybírá ty, které jsou pro něj nejvýhodnější. Pro ně vypracuje co nejpřesněji cílenou nabídku a na každý segment aplikuje odlišný marketingový přístup. (Jakubíková, 2012) Firma se tedy na dané segmenty specializuje a právě díky této specializaci nabízí zákazníkům z daného segmentu určitou přidanou hodnotu. Tím uspokojuje potřeby zákazníků v daných segmentech lépe než konkurenční firmy. Cílený marketing je také jakýmsi kompromisem mezi nákladným individuálním marketingem a často neefektivním hromadným marketingem. (Karlíček, 2013) Tento typ marketingu ovšem vyžaduje opravdu dobrou znalost požadavků zvolených segmentů, jinak nemůže být úspěšný. (Urbánek, 2010) Diferencovaná segmentační strategie je velmi nákladná a v případě, že je cílový segment malý, může být pro podnik neefektivní. (Jakubíková, 2012)

Pro úplnost je ještě třeba uvést také koncentrovaný či individualizovaný marketing, který je specifický zaměřením na jeden tržní segment (často pouze na jednoho zákazníka) a pouze pro něj vytváří marketingový mix. Tato strategie je spojena s vysokou mírou rizika a s vysokými náklady. (Urbánek, 2010)

#### **3.3.4 Určení pozice**

Jedná se o závěrečnou část při výběru cílových segmentů a jde o určení pozice v myslích spotřebitelů, tzv. positioning. „*Positioning představuje způsob, jakým chce být firma vnímána v mysli spotřebitele, jak se vymezuje vůči konkurenci a jak se vymezuje vůči dalším skupinám (dodavatelům, odběratelům, spolupracujícím firmám apod.)*“ (Jakubíková, 2012, s. 163) Pro efektivní umístění je třeba znát informace o potřebách cílových trhů a o silných a slabých stránkách konkurence. (Řezníček, Šaradín, 2001)

## 4 Charakteristika vybraného regionu Euregio Egrensis

V následujících podkapitolách budou uvedeny nejprve obecné informace o Euregiu Egrensis, dále budou představeny atraktivity, které se v této oblasti nacházejí a také budou představeni dopravci, kteří zde působí a jejich nabídky.

### 4.1 Obecná charakteristika Euregia Egrensis

Následující informace jsou čerpány především z webových stránek Euregia Egrensis, z propagačních materiálů a z dalších webových stránek uvedených ve zdrojích.

Označení „Euregio“ je zkrácenou formou pro „Evropský region“. Toto označení lze chápat ve dvou významech. Může se jednat o zeměpisně určitelnou oblast pohraničního území, nebo jde o hranice překračující organizaci. Euregio Egrensis je dobrovolným regionálním sdružením překračujícím státní hranice.

Pojem „Egrensis“ je latinského původu a je odvozen od historického Euregia Egrensis, tj. označení oblasti kolem města Cheb (německy Eger). Pojem „Egrensis“ se tedy vztahuje k historickému území, které zahrnovalo velké části současného Euregia Egrensis, jedná se o oblast ve středu bývalého historického Chebska – „Egerlandu“ obklopujícího historické svobodné říšské město Cheb (Eger) a řeku Ohři (Eger), tedy o česko-bavorsko-saskou kulturní krajinu se společnými kořeny a tradicemi.

Právě v Chebu došlo 3. února 1993 ke vzniku Euregia Egrensis na základě společné dohody o sloučení tří pracovních sdružení – Euregio Egrensis pracovní sdružení Čechy, Bavorsko a Vogtlandsko. Dnes zaujímá oblast Euregia Egrensis plochu zhruba 17 000 km<sup>2</sup> s přibližně 2 miliony obyvatel. Cílem sdružení je všestranně působit ve prospěch prohloubení a rozvíjení přátelských vztahů nejen v rámci západočeského regionu, ale také mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo. K naplnění tohoto cíle se sdružení zaměřuje především na iniciování a podporu všech forem spolupráce mezi městy, obcemi, institucemi, organizacemi i jednotlivci v příhraničním regionu čtyřmezí Čech, Bavorska, Saska a Durynska. Euroregion doporučuje náměty ke spolupráci, které koordinuje a podporuje, zejména v oblastech cestovního ruchu, lázeňství a turismu, hospodářství, dopravy a trhu práce, životního prostředí a zemědělství, vzdělávání, kultury

a sportu, případně v dalších oblastech, které směřují k rozvoji regionu Egrensis a které lze vzájemně využívat partnerskými stranami.

**Obrázek 8: Mapa Euregia Egrensis**



Zdroj: <http://www.cosmiq.de/qa/show/395324/Wo-gibt-es-alles-EUREGIOs/>, 2017

Euregio Egrensis, jak lze vidět na obrázku 8, zahrnuje v Bavorsku (modrá barva) území regionů Horní Franky-Východ a Horní Franky-Západ, v Sasku (tmavě zelená barva) území okresů Aue, Auerbach, Klingenthal, Oelsnitz, Plauen, Reichenbach, Schwarzenberg, v Durynsku (světle zelená barva) území okresů Greiz, Zeulenroda, Schleiz, Lobenstein

a v České republice (červená barva) území okresů Karlovy Vary, Sokolov, Cheb a Tachov. V ČR je do projektu zapojeno přes 60 obcí.

### **EuregioMobil**

Jedná se o propagační materiál, který obsahuje mapu s návrhy pro využití volného času v Euregiu Egrensis. Je zde představeno velké množství turistických atraktivit a jsou také uvedeny informace o propojení s veřejnou dopravou, konkrétně se železnicí (EgroNet), s turistickými autobusovými linkami (s přepravou kol) a o hojném počtu cyklostezek a turistických stezek. Spektrum informací je doplněno adresami a telefonními čísly důležitých turistických míst. Cílem bylo vytvoření společného propagačního materiálu s dosahem a obsahem celé oblasti Euregia Egrensis, tzn. i Karlovarského kraje.

Náhled tohoto materiálu je k dispozici v příloze B.

## **4.2 Turistické atraktivity v Euregiu Egrensis**

V této kapitole budou představeny nejvýznamnější turistické zajímavosti vybraného Euregia Egrensis. Nejprve budou zmíněny zajímavosti v České republice rozdělené podle jednotlivých měst a následně budou uvedeny i atraktivity v Německu také dle měst, ve kterých se nacházejí. Ke všem vyjmenovaným památkám bude také uveden stručný popis. Později bude v práci uvedena také analýza dopravní dostupnosti veřejnou dopravou do představených měst.

### **4.2.1 Turistické atraktivity v České republice**

Tato podkapitola bude věnována popisu jednotlivých turisticky zajímavých měst v Karlovarském kraji. U každého města bude zmíněno několik míst, které by pro návštěvníky mohly být lákavé. Informace o jednotlivých turistických cílech jsou čerpány převážně z internetových stránek jednotlivých měst a také z turistických portálů. Veškeré zdroje jsou uvedeny na konci práce.

## **Karlovy Vary**

Město Karlovy Vary bylo založeno ve 14. století Karlem IV. Podle pověsti je nechal císař vystavět záhy po náhodném objevení termálních pramenů jeho loveckou družinou. Lázně se těšily přízni mnoha šlechtických rodů i bohatých měšťanů už v 16. století. Spolu s Mariánskými Lázněmi a Františkovými Lázněmi tvoří tzv. lázeňský trojúhelník.

Toto krajské město nabízí návštěvníkům mnoho zajímavostí, které stojí za to vidět. Nyní budou představeny dle autorky práce ty nezajímavější a ke každé této atraktivitě bude přidán stručný popis. Všechny níže uvedené památky jsou dobře dostupné jak ze železniční tak z autobusové zastávky.

### **Mlýnská kolonáda**

Tato pseudorenesanční kamenná kolonáda byla postavena v letech 1871 – 1881 podle projektu vynikající českého architekta Josefa Zítka. Jedná se o největší karlovarskou kolonádu, která kryje celkem pět minerálních pramenů (Mlýnský pramen, podle něhož je tato kolonáda také pojmenována, dále pramen Rusalka, Pramen knížete Václava, pramen Libuše a Skalní pramen).

### **Tržní kolonáda**

Jedná se o dřevěnou kolonádu ve švýcarském stylu, bohatě zdobenou řezbami, která byla postavena podle projektu vídeňských architektů Ferdinanda Fellnera a Hermanna Helmera v letech 1882 – 1883. V interiéru Tržní kolonády vyvěrají tři prameny, konkrétně Pramen Karla IV., Dolní zámecký pramen a Tržní pramen.

### **Vřídlo**

Gejzír Vřídla, unikátní přírodní úkaz, vydá za minutu průměrně 2000 litrů minerální vody a díky vysokému tlaku vystřikuje až do výšky 12 metrů. Jedná se v současnosti o jediný pramen využívaný ke koupelím. V roce 1975 byla nad Vřídlem vystavěna moderní prosklená Vřídelní kolonáda.

### **Pravoslavný kostel sv. Petra a Pavla**

Tento pravoslavný kostel sv. Petra a Pavla byl vystavěn v letech 1893 – 1898, kdy potřebné finance na stavbu kostela byly získány mezi zámožnou srbskou a ruskou lázeňskou klientelou. Jde o bohatě zdobený pravoslavný chrám završený pěti pozlacenými kopulemi. Stěny doplňuje sochařská a figurální výzdoba.

### **Kostel sv. Máří Magdalény**

Vrcholně barokní chrám sv. Máří Magdalény byl vystavěn v letech 1733 – 1736. V roce 2010 byl tento nádherný kostel prohlášen za Národní kulturní památku České republiky. V interiéru kostela je bohatě zdobený barokní inventář z 18. století. V podzemním chrámu jsou umístěny pohřební krypty.

### **Rozhledna Diana**

Tento vrch je považován za místo s nejlepším výhledem na město. Jedná se o mohutnou cihlovou vyhlídku doplněnou krytým dřevěným ochozem. Návštěvníci mají možnost se na tuto rozhlednu dostat pomocí lanovky, která vede až na vrchol kopce.

### **Mariánské Lázně**

Jde o nejmladší město z již zmiňovaného lázeňského trojúhelníku. Město je obdařené léčivými minerálními prameny a jedinečnou atmosférou, kterou si každý rok přijíždějí vychutnat tisíce a tisíce návštěvníků.

### **Hlavní lázeňská kolonáda**

Hlavní lázeňská kolonáda neboli také Kolonáda Maxima Gorkého patří k neodmyslitelným symbolům Mariánských Lázní. Jedná se o historickou památku českého lázeňství, která byla postavena v letech 1888 – 1889. Jde o vzácný příklad, dobových staveb, jaké bývaly v minulosti v našich i zahraničních lázních, který se zachoval.

### **Zpívající fontána**

Zpívající fontána patří mezi dominanty Mariánských Lázní. Tvoří ji kruhový bazén o průměru osmnácti metrů s dvanáctidílnou kamennou plastikou stylizovanou do květu se středem z leštěné oceli. Celá fontána je řízena počítačem, což umožňuje vytvářet zajímavé stříkové kombinace, které mohou vycházet z 250 trysek, včetně barevného osvětlení. Fontána je v provozu každý rok od 30. dubna a její provoz je ukončen na přelomu října a listopadu. Během sezony hraje fontána denně od 7 do 19 hodin každou lichou hodinu. Ve 21 a ve 22 hodin je hudba doplněna barevnou projekcí.

### **Park Boheminium**

Park Boheminium je naučně poznávacím okruhem s dokonalými maketami významných stavebních a technických památek České republiky. Makety jsou zhotoveny v měřítku 1:25 a celkem je jich v parku k vidění 60. Jedná se většinou o zmenšeniny památek České republiky, jako je Karlštejn, zámek Kynžvart, telekomunikační věž na Ještědu apod.

### **Kolonáda Ferdinandova pramene**

Tato kolonáda se nachází v Úšovickém parku a vznikla v letech 1826 – 1827. Je zde k nalezení nejstarší minerální pramen pojmenovaný po králi Ferdinandovi I. Kolem kolonády se rozprostírá krásný park.

### **Sokolov**

Sokolov, město, které si možná většina spojuje pouze s těžbou hnědého uhlí. Až při bližším poznání lze zjistit, že je to město s řadou památek, parky a krásnou okolní přírodou.

### **Zámek Sokolov**

Tento zámek se nachází přímo ve středu města a je obklopený parkem. Základ dnešního zámku byl postaven v roce 1480. Do dnešní doby prošel zámek několika přestavbami, kdy poslední probíhala v letech 1993 – 1994. V současné době je možné v zámku nalézt muzeum a městskou knihovnu.



### **Farní kostel Jakuba Většího**

Původní farní kostel stál v Sokolově již koncem 13. století, jeho podoba ovšem není známa. Dnešní kostel, nacházející se na Starém náměstí, byl postaven v letech 1671 – 1681, jedná se o raně barokní chrám. Hodnotnou památkou je hlavní oltář z roku 1756, uprostřed nějž je dominantní socha patrona kostela sv. Jakuba.

### **Kašna se sokolníkem na Starém náměstí**

Tato kamenná kašna se na náměstí nachází od roku 1717. Sokolník se psem u nohou a sokolem v ruce je podle pověsti zakladatelem města. Dle pověsti to byl chebský měšťan, který údajně založil Sokolí dvůr, z něhož vznikl Sokolov. Podle jiné pověsti byl zakladatelem města rytíř Sebastián. Kašna také připomíná chmelařskou tradici na Sokolovsku, kolem sloupku se pnou chmelové ratolesti.

### **Bečov nad Teplou**

Město Bečov nad Teplou se pyšní především svým historickým jádrem města, které je městskou památkovou zónou.

### **Hrad a zámek Bečov nad Teplou**

Bečovský středověký hrad byl vystavěn v první polovině 14. století. Počátkem 18. století byl v blízkosti hradu vystavěn také honosný barokní zámek. Jedná se o jedinečný soubor historických budov, z nichž nejvýznamnější jsou gotický hrad, renesanční palác a barokní zámek. Od roku 2002 je zde také trvale vystavována unikátní ostatková schránka – relikviář sv. Maura, který je spolu s korunovačními klenoty nejcennější zlatnickou památkou České republiky. Jedná se o románskou památku evropského významu.

### **Botanická zahrada**

Tato botanická zahrada o rozloze 9 hektarů je původně jednou z nejvýznamnějších botanických zahrad v Čechách. Kromě poznávání rostlin nabízí tato botanická zahrada i řadu zážitků. Pro návštěvníky jsou připraveny vyhlídky, altány i netradiční meditační koutky.

## **Loket**

Město Loket bylo v historii důležitým královským městem a v současnosti jde o oblíbený turistický cíl. Historické centrum města je památkovou rezervací.

### **Hrad Loket**

Tento románský kamenný hrad byl postaven na začátku 13. století pravděpodobně jako pohraniční pevnost. Původně hrad sloužil králům, loketským měšťanům a v 19. a ve 20. století také jako vězení. V současné době je hrad zpřístupněn veřejnosti, je zde možné navštívit expozici porcelánu, kterým je Loket známý, dále zhlédnout sbírky bývalého městského muzea, muzea zbraní a velmi zajímavé jsou také prostory bývalé věznice, kde je nyní působivá výstava útrpného práva.

### **Barokní chrám sv. Václava**

Původně gotický farní kostel byl postaven na počátku 13. století nad náměstím uprostřed města Loket. V letech 1701 – 1734 byl rozsáhle barokně přestavěn. Bohatý barokní inventář je zachován dodnes. Koncem 20. století byla provedena celková rekonstrukce, a tak je kostel ve svahu pod hradem nepřehlédnutelný.

## **Františkovy Lázně**

Město bylo založeno v roce 1793 císařem Františkem I. jako první slatinné lázně na světě. Léčivé účinky tamějších pramenů jsou známy od 15. století. Vodu z pramenů používali nejen místní obyvatelé, ale byla prodávána i po celém Německu. Jedná se o třetí město z lázeňského trojúhelníku.

### **Nová kolonáda s Plynovými lázněmi**

Budova Plynových lázní s neoklasicistní kolonádou byla postavena roku 1912. Kromě promenádních prostor zde byly vybudovány i prostory prodejny. Prostor před kolonádou střeží dvě sfingy.

## **Socha Františka**

Jedná se o jeden ze symbolů města Františkovy Lázně. Podle legendy, která se k soše dítěte sedícího na kouli s rybou v ruce váže, otěhotní každá žena, jež si na ni sáhne. František totiž představuje jeden z nejmocnějších léčebných zdrojů pomáhajících při léčení ženských potíží.

## **Pavilon Františkova pramene**

Františkův pramen je nejstarším františkolázeňským pramenem a spolu s pavilonem, který jej zastřešuje, slouží jako symbol města.

## **Dvorana Glauberových pramenů**

Tato dvorana se ve Františkových Lázních nachází od roku 1930. Byla postavena ve stylu neoklasicismu a její interiér zdobí malby z období založení lázní. Dvorana zastřešuje tři prameny, a to Kostelní, Glauber III a Glauber IV.

## **Aquaforum**

Svět vody a relaxace ve Františkových Lázních potěší každého. Návštěvníkům jsou zde k dispozici vodní skluzavky, vířivky, tobogan, vodní jeskyně a mnoho dalšího na 1570 m<sup>2</sup> vodní plochy.

## **Motýlí dům Žírovice**

Motýlí dům Žírovice se nachází nedaleko Františkových Lázní. Na návštěvníky zde čekají krásní exotičtí motýli z Afriky, Ameriky, Asie či Austrálie. Motýly je zde možné sledovat ve všech etapách vývoje, od vajíčka, přes housenku, kuklu až po živého motýla.

## **SOOS**

Národní přírodní rezervace SOOS se nachází asi 6 km od Františkových Lázní. Jde o pozůstatky slaného jezera, které se během staletí přeměnilo v rašeliniště a minerální prameny. Kromě chráněných živočichů a rostlin se zde nacházejí také pozůstatky

vulkanické činnosti projevující se bahenními vývěry a minerálními prameny. Rezervací vede poutavá naučná stezka.

### **Lázně Kynžvart**

Město Lázně Kynžvart se nachází zhruba uprostřed trojúhelníku lázeňských měst Karlovy Vary, Mariánské Lázně a Františkovy Lázně. Významná je ve městě lázeňská čtvrť, která vděčí za svůj vznik třem darům přírody: blahodárnému klimatu, minerálním pramenům a ložiskům slatiny v okolí.

### **Zámek Kynžvart**

Klasicistní zámek Kynžvart patří k nejkrásnějším zámkům v Karlovarském kraji. Je obklopen anglickým přírodním parkem o rozloze 300 ha. Kromě krásného exteriéru stojí za pozornost i expozice uvnitř zámku, která zahrnuje unikátní sbírky bývalého rakouského kancléře Metternicha. Lze navštívit kancléřovu knihovnu, pracovnu, kuřácký salón se čtyřmi cennými oltářními obrazy, zámeckou zbrojnicí, kapli či slavný kabinet kuriozit s egyptskými mumiami, hřebenem Marie Terezie, psacím stolem Alexandra Dumase a dalšími zajímavostmi.

### **Teplá**

Teplá je rozlohou devátou největší obcí v České republice.

### **Klášter premonstrátů**

Tato národní kulturní památka byla založena v roce 1193 českým velmožem Hroznatou. Na přelomu 17. a 18. století byl klášter barokně přestavěn, k poslední přestavbě došlo na začátku 20. století, kdy byla vybudována nová knihovna spolu s parkem. Klášterní knihovna obsahuje 100 000 svazků a patří k nejstarším a nejvýznamnějším historickým knihovnám v České republice. Nejcenější stavbou v areálu je kostel Zvěstování Panny Marie postavený v letech 1193 – 1232.

#### 4.2.2 Turistické atraktivity v Německu

Tato podkapitola se bude zabývat popisem turistických atraktivit v Německu. Informace o zajímavostech jsou čerpány z webových stránek jednotlivých měst.

##### **Marktredwitz**

Marktredwitz leží v údolí řeky Kössein jen pár kilometrů od hranic s Českou republikou. Jde o atraktivní nákupní město, ale také je zde k vidění mnoho zajímavých historických památek, jež návštěvníky jistě osloví.

##### **Historická radnice**

Historická radnice byla postavena v roce 1384 přeměnou dvou věží bývalého hradu. Svou současnou podobu získala radnice v letech 1591 až 1592. V té době se v přízemí historické radnice nacházely obchody a v horním patře byl taneční sál. V současné době se v těchto prostorách nachází turistické infocentrum.

##### **Muzeum Egerland**

Muzeum je zaměřené především na kulturní dějiny Chebska 19. století a první poloviny 20. století. Nejedná se pouze o představení tohoto regionu, ale především o jeho vývoj, kdy byly obyvatelé Chebska po druhé světové válce vyhnáni z rodné vlasti. Návštěvník zde pozná, jak se tehdy na Chebsku žilo, a seznámí se také s místními řemesly, průmyslem, venkovskou kulturou apod.

##### **Kostel sv. Terezy**

Tento kostel byl postaven roku 1776 ve stylu barokních kostelů v Čechách. Dle zdrojů byl totiž architektem toho kostela neznámý Čech pocházející z Chebu. Řečnický pult a hlavní oltář jsou v současné době ve stylu pozdního rokoka. Za zmínku stojí také krásné fresky.

##### **Hof**

"Hof - in Bayern ganz oben!", tak místní často nazývají své město. Doslova přeložený znamená tento slogan „Hof - v Bavorsku úplně nahoře!“, ale jeho význam je mnohoznačný.

## **Oblastní muzeum**

Muzeum města Hof bylo založeno již roku 1910. Muzeum nabízí návštěvníkům několik stálých expozic, mezi které patří například „Útěk a odsun“, „Dějiny kraje a města“, „Řemeslnictví a živnostnictví“ a další.

## **Hofská radnice**

Jde o jednu z nejcharakterističtějších budov Hofu, kdy společně s naproti stojícím kostelem sv. Michala, který bude popsán níže, tvoří typický obraz města. Výstavba nové radnice začala v roce 1563 v renesančním stylu. Radnice nebyla v minulosti pouze sídlem městské správy, ale plnila více účelů. V přízemí bylo pekařství, v prvním patře místnosti pro radní, soud a mučírna a do druhého patra se chodilo tančit, takže její využití bylo obdobné jako u historické radnice v Marktredwitz. Návštěvníkům lze také doporučit vystoupat na radniční věž, na níž vede 152 schodů a je z ní krásný výhled na okolí.

## **Kostel sv. Michala**

Kostel byl původně vybudován jako kaple vysvěcená sv. Michalovi, svatému kříži a Marii Magdaleně po založení města kolem roku 1260. V roce 1536 byl kostel jmenován hlavním evangelickým kostelem města. Tento kostel zaujme svým prostorným interiérem a skvostnými varhanami z roku 1782. Na nich pravidelně pořádají koncerty významní varhaníci.

## **Zoologická zahrada**

Zoologická zahrada založená roku 1954 se nachází v klidné části města, v rozlehlém parku Theresienstein. Na návštěvníky tu čeká přibližně sto druhů zvířat ze všech kontinentů. Některé z výběhů jsou návštěvníkům přístupné tak, že mohou být v přímém kontaktu se zvířaty.

## **Plauen (Plavno)**

Město Plauen je největším městem kraje Vogtland a v pravém smyslu slova je to „město krajek“.

### **Muzeum krajek**

Muzeum bylo otevřeno roku 1984 a jedná se o jediné muzeum krajek v celém Německu. Návštěvníkům jsou zde představeny tyto jedinečné výrobky včetně jejich historické změny a designu. Přímo v muzeu se také nachází obchod s krajkami, kde mají návštěvníci možnost si krajky zakoupit.

### **Stará radnice**

Tato radnice s renesančním štítem z roku 1548 je jedním ze symbolů města Plauen. Radnice byla postavena roku 1382 a její štít zdobí orloj z roku 1548, který je dílem místních hodinářů. Podobně jako radnice v Hofu, tak i tato radnice má vyhlídkovou věž, na kterou vede 230 schodů. Po jejich zdolání se návštěvníkům naskytne výhled na město.

### **Kostel sv. Jana**

Jedná se také o jeden ze symbolů města, jeho dvě 52 metrů vysoké barokní věže s kopulí jsou viditelné již z dálky a tvoří typický obraz města. Tento kostel byl postaven roku 1122 a je jedním z nejstarších kostelů ve Vogtlandu.

### **Lutherův kostel**

Tento evangelický kostel byl postaven v letech 1693 – 1722 a patří k nejstarším barokním kostelům ve střední Evropě. Své jméno kostel nese podle Martina Luthera. Získal ho roku 1883 při oslavách 400 let od Lutherovo narození. Pod kostelem se nachází park se vzrostlými stromy a květinovými záhony.

### **Bayreuth**

Univerzitní město Bayreuth je největším městem Horních Franků. Historického významu dosáhl Bayreuth jako markraběcí rezidence a světoznámým se stal díky Richardu Wagnerovi a jeho každoročním hudebním festivalům.

## **Muzeum Richarda Wagnera**

Muzeum Richarda Wagnera s národním archivem a výzkumným pracovištěm se nachází ve vile „Wahnfried“. Bylo otevřeno v roce 1976 a od té doby je místem výzkumu a zprostředkování nejen života a díla skladatele Richarda Wagnera, ale také historie vzniku, rozvoje a provozu bayreuthských hudebních festivalů.

## **Městský kostel**

Stavba tohoto městského gotického kostela začala roku 1375. Původně se jednalo o románský kostel, který byl ovšem přestavěn na již zmíněný gotický. Za dominantu města lze označit dvě věže tohoto kostela s břidlicovými střechami, které jsou mezi sebou propojeny kamenným mostem.

## **Nový zámek**

Byl rezidencí markrabat z Bayreuthu. Markrabě Bedřich a pruská princezna Vilemína jsou v Bayreuthu nejvýznamnějšími postavami 18. století. Nový zámek, který byl postaven v roce 1753 francouzským stavitelem, se vyznačuje příkladným způsobem prvky bayreuthského rokoka. Nachází se zde zahradní pokoj, palmový pokoj, hudební salónek markraběnky Vilemíny a slavný kabinet zrcadlových střípků.

## **Weiden**

Město se světoznámými sklárnami a továrnami na porcelán nabízí také několik historických zajímavostí.

## **Stará radnice**

Původní stará radnice byla postavena v letech 1539 – 1545 a přestavba do dnešní podoby proběhla v letech 1914 – 1917. Dvakrát denně mají návštěvníci možnost slyšet tóny zvonkohry, která je na radnici umístěna od roku 1983. V přízemí radnice se nacházejí malé obchůdky.



### **Kostel sv. Josefa**

Tento katolický kostel byl postaven v letech 1900 – 1901 jako největší katolický kostel biskupství Regensburg. Vnitřní výzdoba byla navržena v secesním stylu. Kostel sv. Josefa je jednou z nejkrásnějších církevních staveb tohoto regionu.

### **Selb**

Selb - město porcelánu.

### **Porzellanikon - muzeum porcelánu**

Muzeum porcelánu sídlí v bývalé továrně Rosenthal. Na celkové ploše 9 000 m<sup>2</sup> se nacházejí tři muzea, jejichž expozice jsou zaměřeny na porcelán. Jedná se o Evropské průmyslové muzeum keramiky, kde lze vidět historické i současné postupy výroby porcelánu. Druhým muzeem je Evropské muzeum technické keramiky. Zde jsou ke zhlédnutí výrobky z keramiky a porcelánu využívané, například v kosmonautice, medicíně, chemii apod. Poslední je Muzeum Rosenthal, kde jsou představeny produkty této firmy, které jsou ve světě stále považovány za jistou úroveň luxusu.

#### **4.2.3 Turistické zajímavosti mimo Euregio Egrensis**

I mimo Euregio Egrensis se samozřejmě nachází mnoho turistických zajímavostí, které jsou i veřejnou dopravou v dojezdové vzdálenosti od města Cheb. Na české straně určitě stojí za zmínku město Chomutov, kde jsou jak historické památky, tak také pro děti lákavý Podkrušnohorský zoopark Chomutov. Na druhou stranu se mohou zájemci vydat do Plzně, která nabízí zajímavosti pro všechny věkové skupiny. Je zde mnoho historických památek a také zoologická zahrada a dinopark. Při cestách do Německa rozhodně stojí za zmínku města Schwandorf, Regensburg či Drážďany.

### **4.3 Dopravci působící v Euregiu Egrensis**

Nyní budou popsáni železniční a autobusoví dopravci působící v Euregiu Egrensis v České republice a Německu.

### 4.3.1 Dopravci působící v České republice – Karlovarský kraj

V této podkapitole budou přestaveni železniční a autobusoví dopravci působící v Karlovarském kraji. U nejvýznamnějších dopravců budou také uvedeny základní informace o jejich působení v kraji. Veškeré informace uvedené v této podkapitole jsou čerpány z internetových stránek jednotlivých dopravců a z jejich propagačních materiálů.

#### **Železniční doprava**

V železniční dopravě působí na území Karlovarského kraje pouze dva dopravci, a to České dráhy, a.s. a GW Train Regio, a.s. Oba dopravci budou nyní stručně představeni.

České dráhy, a.s. jsou největším železničním dopravcem v České republice a mají více jak 175letou tradici. K hlavním odběratelům služeb osobní dopravy patří kraje a stát zastoupený Ministerstvem dopravy ČR. České dráhy působí jak v dálkové, tak i v regionální osobní dopravě.

Akciová společnost GW Train Regio byla založena roku 1992 jako původní společnost Viamont, s.r.o. Tento dopravce provozuje tratě v pěti krajích, v Plzeňském a Ústeckém, kde nově zabezpečuje vlakové spojení na trati Plzeň – Most společně s Českými drahami, a.s., dále působí v Moravskoslezském, Královohradeckém a Karlovarském kraji, kde zajišťuje provoz na tratích Sokolov – Zwotenthal a Karlovy Vary dolní nádraží – Mariánské Lázně.

#### **Autobusová doprava**

V autobusové dopravě působí více dopravců, ovšem blíže popsáni budou jen ti nejvýznamnější. Jedná se Autobusy Karlovy Vary, a.s., STUDENT AGENCY, k.s., a Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s. Pro úplnost budou vyjmenováni i ostatní dopravci, kteří v Karlovarském kraji působí.

Akciová společnost Autobusy Karlovy Vary vznikla 1. 7. 2001 oddělením divize Sever od společnosti ČSAD Plzeň, a.s. Společnost historicky navazuje na národní podnik ČSAD. V současné době se jedná o největšího autobusového dopravce v Karlovarském kraji, zaměstnává 325 pracovníků a vlastní 210 autobusů. Společnost je tvořena Správou

společnosti sídlící v Karlových Varech a divizemi Cheb, Mariánské Lázně, Sokolov, Kadaň – Žatec, Chomutovsko, Mostecká pánev a Šluknovsko. Hlavní činností je zajištění zejména veřejné linkové dopravy v závazku veřejné služby v Karlovarském, Ústeckém a částečně i Plzeňském kraji. Na základě smluv zajišťuje také provoz městských doprav v Chebu, Sokolově, Aši a ve Vansdorfu. K dalším činnostem společnosti patří také provozování cestovní agentury, která se orientuje na poskytování služeb cestovního ruchu v Karlovarském kraji a Euregiu Egrensis.

Společnost STUDENT AGENCY, k.s., byla založena 11. 11. 1996. Zaměřuje se na široké portfolio služeb - patří mezi významné autobusové a vlakové dopravce v České republice, dále se zabývá prodejem letenek, jazykových a pracovních pobytů v zahraničí. STUDENT AGENCY, k.s., provozuje také vnitrostátní i mezinárodní autobusovou a vlakovou dopravu pod marketingovou značkou RegioJet.

Dopravní podnik města Karlovy Vary byl založen již 1. 10. 1954 a od té doby je téměř nepřetržitě provozovatelem městské hromadné dopravy v Karlových Varech. V současnosti jsou veřejnosti k dispozici autobusové linky denní a noční, zvláštní linky i linky příměstské. Vedle autobusových linek jsou nedílnou součástí hromadné dopravy lanové dráhy, které jsou velmi specifické pro Karlovy Vary.

K dalším podnikům působícím v Karlovarském kraji patří dle informací na serveru Firmy.cz autobusy Ligneta, Cvinger bus, Flixbus.

#### **4.3.2 Dopravci působící v Německu – Bavorsko, Sasko, Durynsko**

V následující podkapitole budou zmíněni železniční a autobusoví dopravci působící v Německu v oblasti Euregia Egrensis. Informace o nich jsou čerpány z webových stránek dopravců.

#### **Železniční doprava**

V oblasti železniční dopravy působí na území Bavorska, Saska a Durynska více železničních dopravců a blíže budou popsáni jen ti v dané oblasti nejvýznamnější.

Společnost Deutsche Bahn AG je největším železničním dopravcem na území Německa. Tato společnost vznikla v roce 1994 jako následník spolkové společnosti Deutsche Bundesbahn a připojením východoněmecké Deutsche Reichsbahn. Společnost má více než 80 dceřiných firem a železniční doprava tvoří zhruba polovinu obrátu společnosti.

Společnost Die Länderbahn GmbH má na trhu osobní dopravy dlouholetou tradici. Společnost byla založena již roku 1889. V současné době se jedná o vedoucí společnost spojující více soukromých železničních společností. Pod Die Länderbahn spadá několik menších dopravců, jako například trilex, alex, vogtlandbahn, oberpfalzbahn a další.

Dopravce Agilis jezdí pod záštitou Bavorské dopravní společnosti. Jedná se o relativně nový podnik, založen byl v roce 2009. Bavorská dopravní společnost zajišťuje plánování, financování a řízení regionální železniční dopravy v celém Bavorsku. Jejím cílem je přilákat více lidí k ekologicky šetrnému cestování vlakem.

K dalším dopravcům působícím v dané oblasti patří například společnost Erfurter Bahn GmbH.

### **Autobusová doprava**

V autobusové dopravě nepůsobí v daných spolkových zemích mnoho dopravců. Většinou se jedná o malé společnosti, které provozují pouze městskou dopravu v jednotlivých městech.

Významnějším dopravcem je Regionalbus Ostbayern GmbH. Společnost byla založena v roce 1989 a v současné době obsluhuje autobusovou dopravou zhruba třetinu Bavorska. Tento autobusový dopravce spadá pod společnost Deutsche Bahn.

## **4.4 Tarifní nabídky dopravců působících v Euregiu Egrensis**

V této kapitole budou představeny nabídky výše zmíněných dopravců působících v Euregiu Egrensis. Informace jsou čerpány především z internetových stránek dopravců a z propagačních materiálů. U vybraných nabídek budou také uvedeny výsledky dotazníkového šetření, týkající se informovanosti mladých lidí do 25 let o daných

nabídkách, kterou se zabývala autorka Sandnerová (2014) ve své bakalářské práci. Jednotlivé nabídky budou členěny podle obvodu platnosti, a to na vnitrostátní, příhraniční a mezinárodní. U většiny nabídek bude zobrazena i mapa, aby bylo patrné, kam až je možné se na danou jízdenku dopravit.

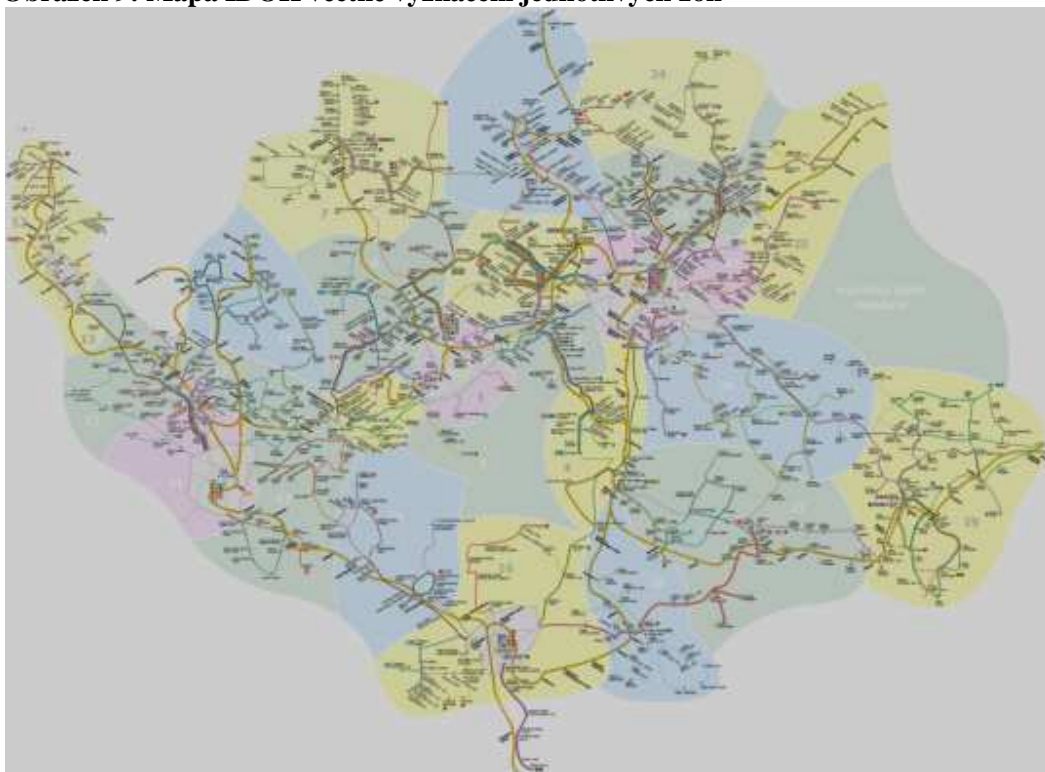
#### 4.4.1 Vnitrostátní nabídky

V této podkapitole budou uvedeny pouze nabídky platné v Karlovarském kraji, případně v části Ústeckého či Plzeňského kraje.

#### **Integrovaný systém Karlovarského kraje (IDOK)**

Integrovaný dopravní systém Karlovarského kraje, dále jen IDOK, umožňuje cestujícím jezdit na jeden jízdní doklad dopravními prostředky městské hromadné dopravy, autobusy příměstské dopravy a osobními a spěšnými vlaky po území Karlovarského kraje. Systém IDOK je rozčleněn na 29 zón, do každé zóny této integrované dopravy je přiřazeno území měst, obcí a jejich částí podle přepravních proudů cestujících. Také každá stanice či zastávka je přiřazena do určité zóny. Pokud cestující plánuje cestu přes více zón, musí si koupit všechny zóny, přes které zamýšlí cestovat. Do systému IDOK nejsou zařazeny linky dálkové autobusové dopravy ani rychlíky, expresy a vlaky IC a EC. Mapa IDOK včetně jednotlivých zón je patrná z obrázku 9.

**Obrázek 9: Mapa IDOK včetně vyznačení jednotlivých zón**



Zdroj: <http://www.idok.info/idok>, 2017

### **Celodenní jízdenka Karlovarský kraj**

Celodenní jízdenka nabízí cestování buď po celé České republice, nebo ve vybraném kraji všemi kategoriemi vlaků Českých drah. Jízdenka je platná do půlnoci prvního dne platnosti a vždy se vydává pro jednoho cestujícího bez ohledu na věk. Počet ujetých kilometrů není u této jízdenky nijak omezen. Jízdenka je platná kterýkoli den a cena regionální varianty této jízdenky pro Karlovarský kraj činí 159 Kč.

### **Skupinová víkendová jízdenka Karlovarský kraj**

Skupinová víkendová jízdenka nabízí cestování v sobotu, v neděli nebo ve státní svátek po celé České republice, nebo po zvoleném kraji ve všech kategoriích vlaků Českých drah. Jízdenka je platná do půlnoci prvního dne platnosti a může na ní cestovat až pět cestujících, z nichž maximálně dva mohou být starší 15 let. Ani u této nabídky není nijak omezen počet ujetých kilometrů. Platnost jízdenky zakoupené u pokladní přepážky je i do první stanice

za státními hranicemi, pro Karlovarský kraj se jedná o stanice Schirnding, Bad Brambach a Johangeorgenstadt. Regionální varianta pro Karlovarský kraj stojí 329 Kč. Tato nabídka by díky své platnosti i v jedné stanici za hranicemi mohla být zařazena i mezi příhraniční nabídky, ovšem autorka práce je toho názoru, že tato nabídka slouží především k dopravě v Karlovarském kraji a proto byla zahrnuta do vnitrostátních nabídek.

#### 4.4.2 Příhraniční nabídky

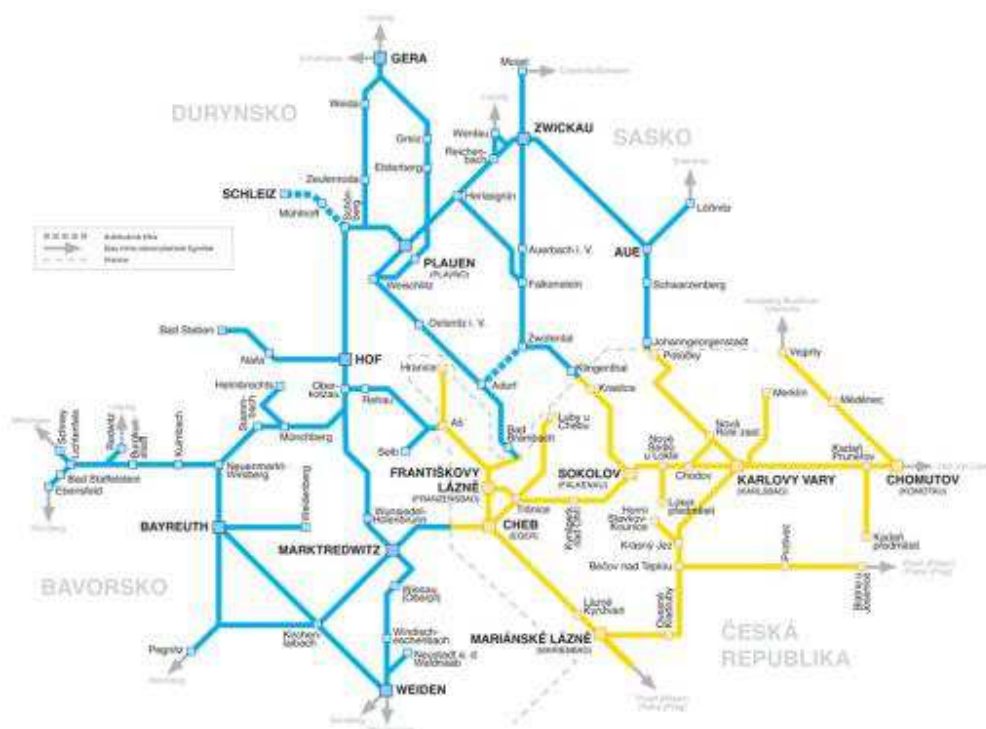
Nyní budou popsány nabídky, které platí jak v České republice, tak v Německu. Jedná se tedy o příhraniční nabídky a jejich specifika budou nyní popsána.

#### **Jízdenka EgroNet**

EgroNet je mezinárodní integrovaný dopravní systém, který vznikl v devadesátých letech dvacátého století. Podstatou systému je unikátní jízdenka EgroNet.

Síťová jízdenka EgroNet je společný jízdní doklad železničních a autobusových dopravců a podniků zajišťujících městskou hromadnou dopravu v českých a německých příhraničních regionech, konkrétně po části Karlovarského kraje a ve vybraných okresech Bavorska, Durynska a Saska, tedy v celém Euregiu Egrensis. Nabídku příměstské dopravy vytváří společně 16 zemských okresů, měst a dopravních sdružení viz obrázek 10. Autobusy jezdí na 699 linkách a vlaky na 42 železničních trasách. Provoz zajišťuje 63 dopravců, obsluhovaných zastávek a stanic je 7 334, z toho 280 železničních. Nejvýznamnější stanice jsou patrné z obrázku 10.

Obrázek 10: Mapa platnosti jízdenky EgroNet



Zdroj: <http://www.idok.info/egronet>, 2017

Jízdenka EgroNet je platná do 3 hodin dne následujícího po prvním dni platnosti. Prodává se ve variantách pro jednu až pět osob, kdy se cena pohybuje od 200 po 600 Kč v České republice, v Německu je cena v závislosti na počtu osob v rozmezí 18 až 38 €. V rámci jednoho odbavení mohou na jízdenku EgroNet cestovat až tři děti do 15 let (nezapočítávají se do skupiny). Děti do 6 let cestují vždy bezplatně. Cestující mohou také na tuto jízdenku přepravit jízdní kolo. Jízdenka platí pro libovolný počet jízd v síti linek regionu EgroNet a může být v den platnosti použita libovolně často. Jízdenka EgroNet je ovšem nepřenosná a cestující na ni musí při zakoupení uvést své jméno a příjmení. Jízdenka EgroNet je současně také slevovou kartou do vybraných turisticky zajímavých míst. Jedná se například o slevy na vstupném do muzeí, hradů apod.

Sandnerová (2014) uvádí, že pouze 1 % respondentů danou nabídku znalo a využívalo, přitom 67 % z nich jezdilo vlakem několikrát do týdne. Dalších 11 % dotazovaných danou nabídku znalo, ale nevyužívalo a celých 88 % respondentů danou nabídku neznalo a z toho

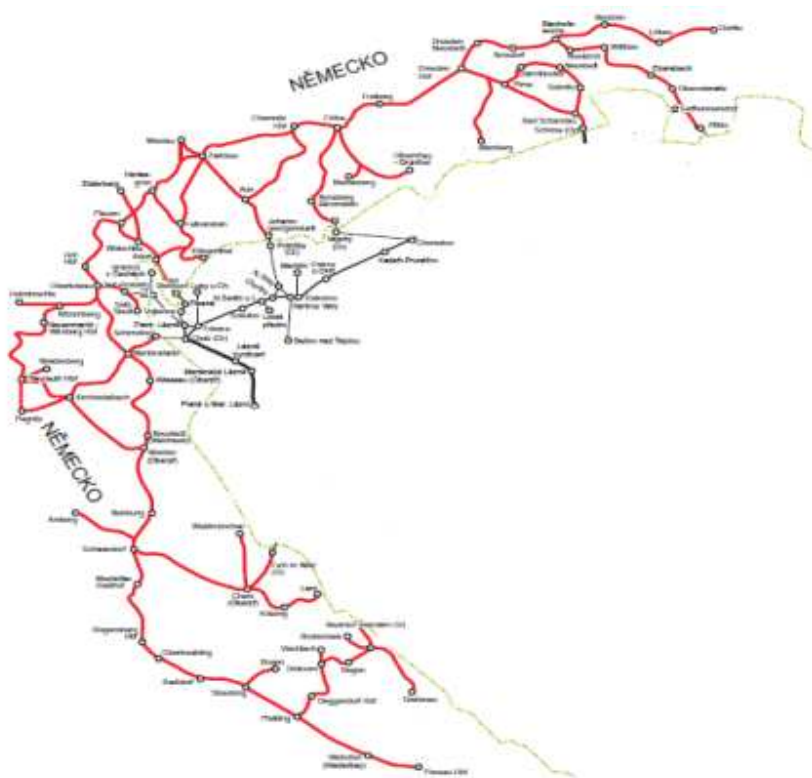


28% cestovala vlakem alespoň 1x do týdne. Neznalost této nabídky mezi mladými je tedy poměrně velká, což bude možné ověřit si i v praktické části této práce, kde právě jednou z cílových skupin budou i mladí lidé.

### **Skupinová víkendová jízdenka + Německo**

Jedná se o jednodenní síťovou jízdenku pro víkendové cestování po celé České republice, nebo po vybraných krajích, a v německém příhraničí. Tato jízdenka platí pouze v sobotu, nebo v neděli, nelze na ni jet ve státní svátek. U této jízdenky není žádné omezení ujetých kilometrů a současně na ni může cestovat až pět osob, ovšem maximálně dvě osoby mohou být starší 15 let, proto je tato nabídka vhodná například pro rodinné výlety. Je možné ji zakoupit v celostátní variantě, kdy platí v celé České republice a v německém příhraničí, nebo jsou v nabídce regionální varianty pro konkrétní kraje, kdy vzhledem k tématu práce je nejzajímavější nabídka Karlovarského kraje a německého příhraničí. Nákup této jízdenky není možný v předprodeji a jde tedy koupit pouze v den jízdy a její cena je 329 Kč. Mapa platnosti této varianty je uvedena níže na obrázku 11 a je shodná s platností Celodenní jízdenky Karlovarský kraj + Německo, jejíž specifika budou popsána v další podkapitole.

**Obrázek 11: Mapa platnosti Skupinové jízdenky Karlovarský kraj + Německo, Celodenní jízdenky Karlovarský kraj + Německo**



Zdroj:[http://old.cd.cz/assets/mezinarodni-cestovani/jizdenka/cestovani-v-prihranici-s-nemeckem/mapa-platnosti\\_1.pdf](http://old.cd.cz/assets/mezinarodni-cestovani/jizdenka/cestovani-v-prihranici-s-nemeckem/mapa-platnosti_1.pdf), 2017, upraveno

I o seznámení mladých lidí s touto nabídkou se autorka Sandnerová (2014) zajímala ve své bakalářské práci. Tuto nabídku znalo celkem 56 % respondentů, z nichž 15 % ji současně i využívalo. Dalších 44 % respondentů s touto nabídkou nebylo vůbec seznámeno.

### **Celodenní jízdenka + Německo**

S touto jízdenkou lze cestovat libovolně kterýkoliv den v týdnu a její platnost je v případě varianty pro Karlovarský kraj shodná s platností Skupinové víkendové jízdenky Karlovarský kraj + Německo. Na tuto jízdenku ovšem může cestovat vždy pouze jedna osoba a také není možno ji zakoupit v předprodeji. Ani u této nabídky není nijak omezen počet ujetých kilometrů a její cena pro zmiňovanou variantu je 259 Kč.

Nyní budou opět shrnuty výsledky dotazníkového šetření autorky Sandnerové (2014), která se zabývala i seznámením cestujících s touto nabídkou. 6 % respondentů danou nabídku znalo a využívalo, 56 % bylo o nabídce informováno, ale nevyužívalo jí a 38 % danou nabídku neznalo vůbec, přičemž celá čtvrtina z nich jezdila vlakem minimálně jedenkrát týdně.

### **MPS Länderbahn**

MPS neboli malý pohraniční styk, je nabídka pro příhraniční jízdy všech přímých vlaků Českých drah a společností Vogtlandbahn, Oberpfalzbahn a na vybraných tratích dopravce Agilis. Jedná se o výhodné relační jízdné pro cestování například z Chebu do Hofu, Marktredwitz, Selbu či Plauen. Zakoupené jízdenky mohou být jak jednosměrné tak i zpáteční a je možnost zakoupit za zvýhodněnou cenu i jízdní doklad pro kolo. Například z Chebu do Marktredwitz stojí jednosměrná jízdenka pro dospělého 63 Kč, z Chebu do Hofu 105 Kč.

### **Bayern-Böhmen-Ticket**

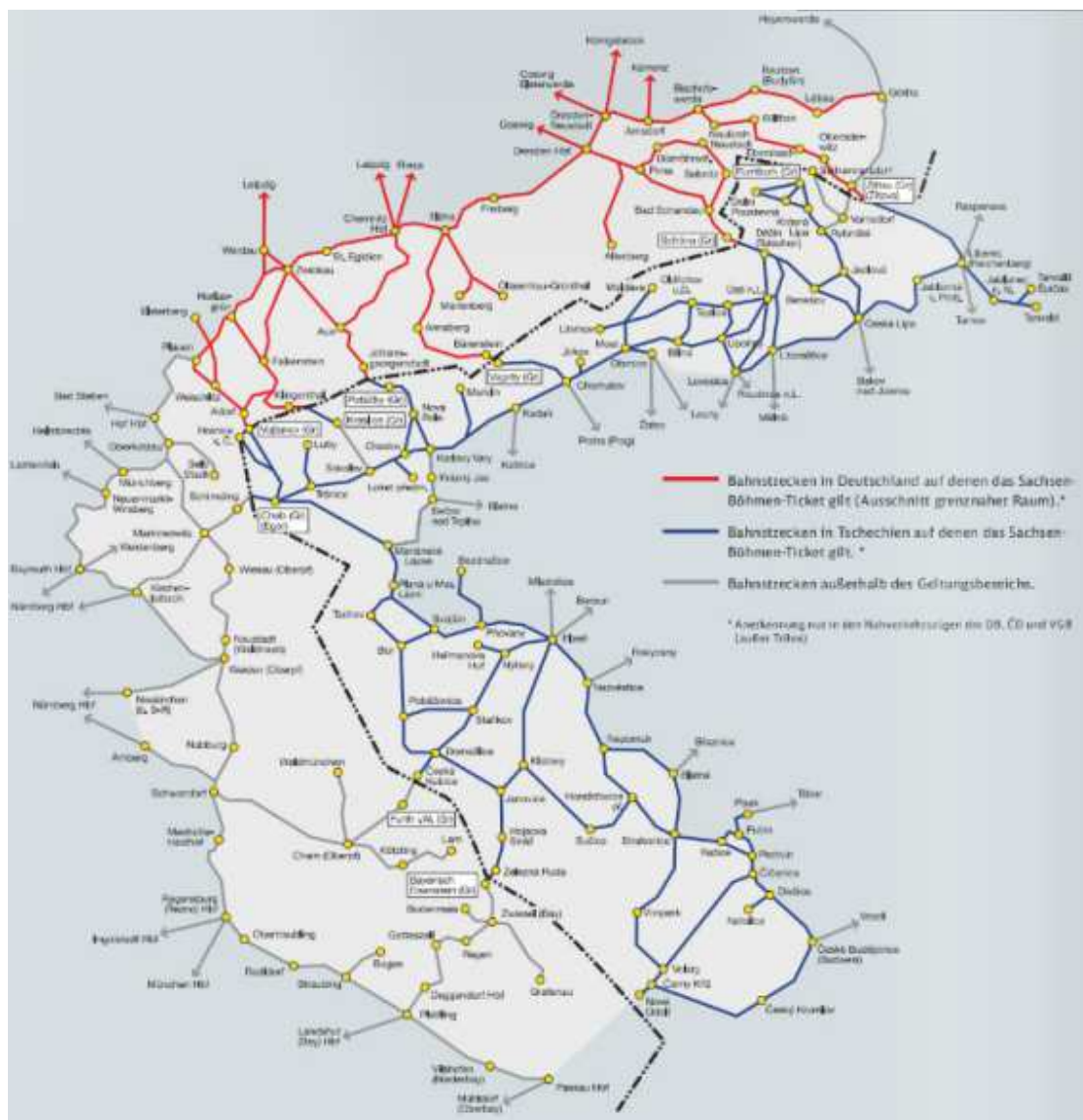
Jedná se o nabídku, která cestujícím umožňuje cestovat po celém Bavorsku a také v části České republiky. Tato jízdenka je nabízena pro jednu až pět osob. První cestující zaplatí částku 28 € a každý další pak navíc 6,60 €. V rámci jedné jízdenky pro jednu nebo dvě osoby může cestovat libovolný počet dětí do 15 let, které ovšem musí být v příbuzenském vztahu s platícím cestujícím (rodiče, prarodiče). Bayer-Böhmen Ticket platí v Německu pouze v regionálních vlacích, není ho tedy možné použít například ve vlacích IC, EC. To samé platí i na české straně, kdy je možné tuto nabídku uplatnit ve vlacích kategorie expres, rychlík, spěšný a osobní vlak. Ve všední dny je jízdenka platná od 9. hodiny do 3. hodiny následujícího dne. V sobotu a v neděli je jízdenka platná od půlnoci prvního dne platnosti do 3. hodiny následujícího dne. Jízdenku není možné zakoupit nikde v České republice, její nákup je možný pouze u německých pokladních přepážek, v německých vlacích z prodejních automatů nebo u německého průvodčího. Na obrázku 12 je znázorněna mapa platnosti této nabídky. Šedou barvou je znázorněna platnost na německé straně, modrou barvou je znázorněna platnost v Čechách. V Německu

je rozsah platnosti větší, než je uvedeno na obrázku 12. Jízdenka platí až do stanic uvedených u šipek.

### **Sachsen-Böhmen-Ticket**

Jedná se o podobnou nabídku jako Bayer-Böhmen-Ticket, ale její platnost, jak již název napovídá, je na německé straně v Sasku a také v části České republiky. Jízdenku je možné zakoupit pro jednoho až pět cestujících, kdy základní cena za jednoho cestujícího je 26 € a každý další spolucestující zaplatí 6 €. V rámci jednoho odbavení pro jednu nebo dvě osoby je možné přepravit libovolný počet dětí do 15 let, které ovšem musí být v příbuzenském vztahu s platícím cestujícím (rodiče, prarodiče). Jízdenka je platná jak ve všední dny, tak o víkendu, ve všední dny od 9. hodiny do 3. hodiny následujícího dne, v sobotu a neděli je jízdenka platná od půlnoci prvního dne platnosti do 3. hodiny následujícího dne. Jízdenka je platná v Německu v regionálních vlacích a v České republice platí v příhraniční přepravě ve spěšných a osobních vlacích. Při cestování v České republice mohou cestující na tuto jízdenku cestovat i vlaky vyšší kvality, jako jsou vlaky IC, EC a EN. Jízdenku není možné zakoupit nikde v České republice, její nákup je možný pouze u německých pokladních přepážek, v německých vlacích z prodejních automatů nebo u německého průvodčího. Platnost jízdenky je patrná z obrázku 12. Červenou barvou je zvýrazněna platnost na území Německa a modrou barvou platnost na území České republiky. Na německé straně je rozsah platnosti nabídky větší, než je zobrazeno na obrázku 12. Jízdenka platí až do stanic uvedených u šipek.

**Obrázek 12: Mapa platnosti nabídek Bayern-Böhmen-Ticket a Sachsen-Böhmen-Ticket**



Zdroj: <https://www.yumpu.com/de/document/view/3243532/mit-dem-sachsen-bohmen-ticket-gunstig-nach-tschechien-bahnde>, 2017

### Touren-Ticket

Tato nabídka je platná především v části Saska a její platnost zasahuje i do České republiky. Mapa platnosti je patrná z obrázku 13. Jízdenka platí od pondělí do pátku

od 8. hodiny do 3. hodiny následujícího dne. V sobotu, v neděli a ve svátek platí tato jízdenka od půlnoci prvního dne platnosti do 3. hodiny následujícího dne. Na tento jízdní doklad může cestovat maximálně pět cestujících společně se třemi dětmi mladšími 15 let. Každý cestující má také možnost s sebou bezplatně přepravit jízdní kolo. Cena pro prvního cestujícího je 9 €, každý další cestující zaplatí 7€.

**Obrázek 13: Mapa platnosti nabídky Touren-Ticket**



Zdroj: <http://www.laenderbahn.com/vogtlandbahn/tickets/preise/>, 2017

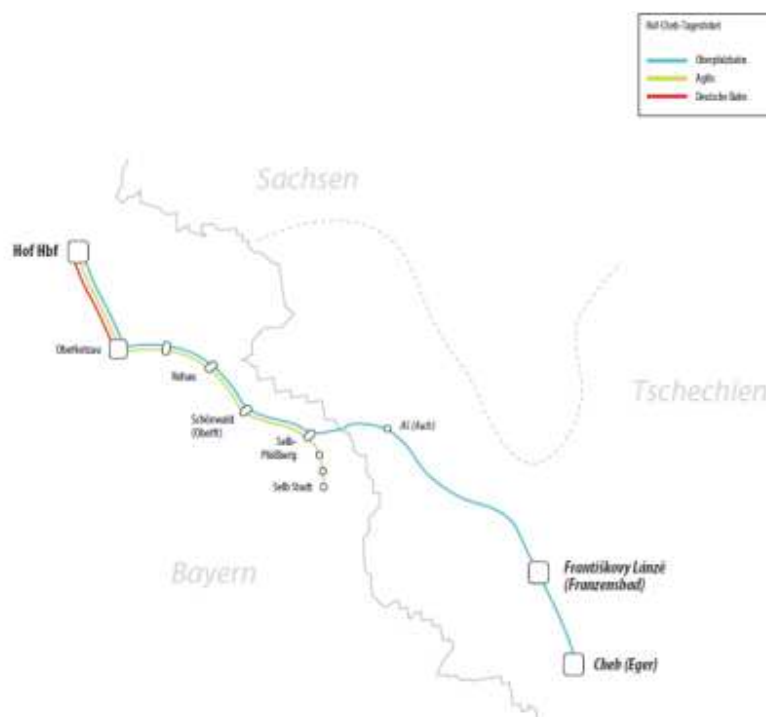
### Saale-Naab-Hopper-Ticket

Saale-Naab-Hopper-Ticket zakoupený u dopravce Die Länderbahn je platný také v České republice, a to v úseku Cheb státní hranice – Cheb. Obecně je tato nabídka platná od 9. hodiny do 3. hodiny následujícího dne, o víkendu platí tato jízdenka od půlnoci prvního dne platnosti také do 3. hodiny následujícího dne. U této jízdenky je jako u jedné z mála omezení kilometrů, kdy cestující na ni může maximálně ujet 50 km. Její cena je 9 €.

### Hof-Cheb-Tagesticket

Jedná se o jednodenní jízdenku platnou ve všední dny od 9. hodiny do 3. hodiny následujícího dne. O víkendech a ve státní svátky je platnost od půlnoci prvního dne platnosti do 3. hodiny následujícího dne. Jízdenka umožňuje libovolný počet jízd na trati Hof – Cheb. Cena této jízdenky je 12 €.

Obrázek 14: Mapa platnosti jízdenky Hof-Cheb-Tagesticket



Zdroj: <http://bahnland-bayern.de/de/tickets/regionale-tickets/hof-cheb-tagesticket>, 2017

#### 4.4.3 Zahraniční nabídky

##### Bayern-Ticket

Jízdenka Bayern-Ticket umožňuje držitelům cestovat libovolně po celém území Bavorska. Jízdenka je dostupná ve dvou variantách. První variantou je Bayern-Ticket, který má platnost ve všední dny od 9. hodiny do 3. hodiny následujícího dne, v sobotu, v neděli a ve svátky platí od půlnoci prvního dne platnosti do 3. hodiny následujícího dne. Druhou variantou je Bayern-Ticket-Nacht, který je určen pro noční cestování, platí ve všední dny

od 18. hodiny do 6. hodiny následujícího dne. V sobotu, v neděli a ve svátek je platnost druhý den prodloužena až do 7. hodiny. Bayern-Ticket i Bayern-Ticket-Nacht je možné zakoupit jak pro první, tak pro druhou vozovou třídu. I v tomto případě se jedná o nepřenosnou jízdenku a musí na ní být uvedena jména všech cestujících. Ve variantách pro jednu a dvě osoby mohou na tuto jízdenku cestovat děti do 15 let v libovolném počtu, musí být ovšem v příbuzenském vztahu s držitelem jízdenky (dcera/syn, vnučka/vnuk). Cena jízdenky Bayern-Ticket je pro prvního cestujícího 25 € ve druhé vozové třídě, 37,50 € v první vozové třídě. Varianta Bayern-Ticket-Nacht je levnější a stojí pro prvního cestujícího ve druhé vozové třídě 23 €, v první vozové třídě 34,50 €.

### **Sachsen-Ticket**

Jedná se o nabídku, která je platná v celé oblasti Saska. Cestovat na ni může jedna až pět osob ve druhé vozové třídě. Cena jízdenky pro jednu osobu činí 24 €, každý další cestující připlatí 6 €. Jízdenka je platná ve všední dny od 9. hodiny do 3. hodiny následujícího dne, v sobotu, v neděli a ve státní svátky je platná od půlnoci prvního dne platnosti do 3. hodiny následujícího dne. Jedná se o nepřenosnou jízdenku a je tedy nezbytné, aby na ni všichni cestující uvedli své jméno. Na tuto jízdenku ve variantách pro jednu nebo dvě osoby může cestovat libovolný počet dětí do 15 let (i zde je nutný příbuzenský vztah s držitelem platné jízdenky).

K dalším nabídkám, které mohou cestující využít na území Německa, patří Quer-durchs-Land-Ticket a Schönes-Wochenende-Ticket. Obě jízdenky jsou platné po celém Německu a mohou být zakoupeny pro jednu až pět osob. Quer-durchs-Land-Ticket platí jak ve všední dny, tak o víkendu, Schönes-Wochenende-Ticket je platný pouze o víkendu.

Dopravci nabízejí cestujícím i další nabídky, ale ty již nezasahují příliš do Euregia Egrensis, a proto nebudou v práci dále zmiňovány.



## **5 Analýza aktuální marketingové propagace vybraných turistických cílů a dopravních nabídek**

V této kapitole bude zhodnocena jednak marketingová propagace jednotlivých turisticky zajímavých míst v Euregiu Egrensis, a to jak v turistických infocentrech, tak na internetu. Dále budou zhodnoceny informační materiály dopravců, ve kterých jsou představeny výše zmíněné tarifní nabídky.

### **5.1 Zhodnocení propagace jednotlivých turisticky atraktivních míst**

Pro analýzu marketingové propagace byla navštívena turistická infocentra jak v České republice, tak v Německu. V Čechách byla navštívena infocentra v lázeňském trojúhelníku, tedy v Mariánských Lázních, Františkových Lázních a Karlových Varech a dále byla navštívena i další infocentra, konkrétně v Chebu a v Sokolově. V Německu se jednalo o infocentra v Martredwitz a Hofu. Cílem návštěvy infocenter bylo zhodnotit, jaké turistické atraktivity jsou v jednotlivých infocentrech nabízeny, případně zda mají infocentra v České republice k dispozici i propagační materiály německých příhraničních měst a naopak. Záměrem také bylo zjistit, zda nabízené typy na výlet v jednotlivých infocentrech jsou z daného města dostupné veřejnou dopravou.

#### **Turistické infocentrum Mariánské Lázně**

V turistickém infocentru v Mariánských Lázních je propagováno několik, autorkou práce vybraných, turisticky zajímavých míst. Návštěvníkům jsou k dispozici informační materiály o zámku Bečov nad Teplou, Lázně Kynžvart, dále zde najdou pozvání k návštěvě Karlových Varů i Chebu. Co se týče informací o výletech do německého příhraničí, mohou si zájemci odnést pouze jednu brožurku o výletech do česko-saského příhraničí. Najdou v ní například informace o hradu Loket, či německém městě Johanngeorgenstadt. Bohužel v tomto infocentru nebyly k dispozici ani žádné materiály o partnerském městě Weiden. V každém navštíveném infocentru byl umístěn poutavý stojan s kartičkami nejrůznějších turistických cílů jak z daného regionu, tak z celé republiky. Na každé kartičce je vždy uveden kontakt na dané místo, otevírací doba a další důležité informace, což je pro turisty velmi praktické. Fotografie stojanu je k nalezení v příloze C.

Většina míst, které byly v infocentru nabízeny jako tipy na výlet, je veřejnou dopravou dobře dostupná, pouze některá místa byla více vzdálená a na jednodenní výlet by zřejmě nebyla ideální. Šlo například o města Vysoké Mýto či Mělník.

### **Turistické infocentrum Františkovy Lázně**

V tomto infocentru byla z Karlovarského kraje propagována pouze dvě města, a to Karlovy Vary a Cheb. Z německých měst zde byly k nalezení informace pouze o městě Marktredwitz a již zmíněný letáček nabízející tipy na výlet v česko-saském příhraničí. Právě do Marktredwitz jezdí z Františkových Lázní přímý vlak každé dvě hodiny. Přímý vlak jezdí také do Hofu, k tomuto městu ale žádné letáčky v infocentru k dispozici nebyly.

Množství propagačních materiálů nebylo tak rozsáhlé jako v Mariánských Lázních, ale všechna nabízená místa jsou dobře dostupná veřejnou dopravou.

### **Turistické infocentrum Karlovy Vary**

V karlovarském infocentru bylo k dispozici mnoho propagačních letáků autorkou vybraných turistických zajímavostí. Návštěvníci zde získají materiály o hradu a zámku Bečov nad Teplou, zámku Kynžvart, klášteře premonstrátů v Teplé, hradu Loket, parku Bohemium a také jsou zde informace převážně o městech v Karlovarském kraji, jako je Cheb či Mariánské Lázně, ale propagovány jsou i města mimo Karlovarský kraj, například Chomutov, Plzeň nebo Jáchymov. Přímo město Karlovy Vary vydává brožury s tipy na výlet, kde jsou kromě již zmíněných měst představena i města Sokolov a Františkovy Lázně. V tomto infocentru ovšem nebyly žádné materiály k německým městům, přičemž i z Karlových Varů je do Německa relativně dobré spojení, přibližně každé dvě hodiny. Veškerá výše uvedená místa, o kterých byla informace v infocentru k dispozici, jsou dobře dostupná veřejnou dopravou.

### **Turistické infocentrum Sokolov**

V infocentru v Sokolově byla jako v jediném dostupná mapa zmiňovaná již dříve v práci, a to mapa Euregio Mobil, vydaná sdružením Euregio Egrensis. V této mapě jsou vyznačeny

veškeré turistické zajímavosti v dané oblasti včetně jejich stručného popisu. Jsou zde uvedeny také základní informace o jízdence EgroNet a o dopravních působících v daném regionu. Další letáky byly zaměřené především na obce a města v blízkém okolí Sokolova, například Chodov nebo Horní Slavkov, nebyla zde příliš propagována větší města v kraji jako Cheb nebo Karlovy Vary, těm byl věnován pouze jeden společný materiál představující Západočeské lázně. Ani letáčky jiných větších měst mimo Karlovarský kraj v tomto infocentru nebyly. Naopak byla poměrně dost zdůrazňována možnost výletů do německého příhraničí. I v tomto infocentru byl zájemcům nabízen letáček s tipy na výlet v česko-německém příhraničí a byla zde propagována i další německá města, jako Waldsassen, Klingenthal, Schwandorf a Saalfeld. Ovšem ne do všech uvedených, jak českých tak německých měst, je pro případné zájemce o návštěvu daného města vhodné spojení veřejnou dopravou.

### **Turistické infocentrum Cheb**

V chebském infocentru bylo rozhodně nejvíce dostupných informací o německých městech ze všech navštívených infocenter. To je dáno především polohou města, které leží ze všech navštívených nejbližší k německým hranicím. Informace zde návštěvníci mohou získat o městech Marktredwitz, Hof, Klingenthal, Arzberg a Selb. Letáčky jsou buď zaměřené na shrnující informace o městě, nebo vyzdvihují jednu danou atraktivitu. Z českých měst jsou k dispozici materiály především k významnějším městům, jako jsou Karlovy Vary, Mariánské Lázně a Františkovy Lázně. Do všech propagovaných měst jak v Karlovarském kraji, tak v německém příhraničí je relativně bezproblémové spojení veřejnou dopravou.

Dopravní spojení z Chebu do jednotlivých turisticky zajímavých měst bude detailně rozebráno v další kapitole.

### **Turistické infocentrum Marktredwitz**

V turistickém infocentru v Marktredwitz byly nabízeny především materiály k zajímavostem v tomto městě. Dále zde byly návštěvníkům k dispozici i letáčky dalších

německých měst, jako je Hof či Weiden. Z českých měst zde byl pouze letáček o zajímavostech města Chebu.

### **Turistické infocentrum Hof**

Ani v infocentru Hof nebyla česká města návštěvníkům příliš nabízena. K dispozici zde byly pouze informační brožurky o městech Cheb a Františkovy Lázně, což je vzhledem k přímému vlakovému spojení do těchto měst vhodné.

### **Propagace turistických cílů na internetu**

Co se týče propagace jednotlivých vybraných turistických míst na internetu, všechna města mají internetové stránky, na kterých se informace o těchto zajímavých místech nacházejí. Pouze na webových stránkách měst Karlovy Vary, Loket a Weiden jsou uvedeny informace o dostupnosti daného města veřejnou dopravou. Dále lze jako pozitivum zmínit možnost volby u některých webových stránek německých měst na překlad do češtiny. Jednalo se konkrétně o města Hof, Bayreuth, Selb a Weiden. U ostatních německých měst bohužel možnost volby jazyka na webových stránkách nebyla k dispozici. Na webovém portálu kudyznudy.cz jsou uvedeny informace o všech analyzovaných městech v České republice. Jsou zde popisy konkrétních zajímavostí včetně aktualit o daném městě. Informace jak o českých tak o německých městech jsou uvedeny na internetových stránkách tripadvisor.cz, kde jsou zmíněna nejzajímavější místa v konkrétních městech. Fotografie a recenze daných atraktivit na tyto stránky vkládají sami návštěvníci, ale bohužel zde chybí základní popis těchto zajímavostí.

Také na Facebooku mají všechna města vytvořené své stránky, kde jsou fotografie a upozornění na akce konající se v daném městě.

## **5.2 Zhodnocení propagace tarifních nabídek dopravců**

### **Brožurka Porcelánové a lázeňské dráhy Cheb – Hof**

Informační materiál vydaný městem Hof ve spolupráci s městem Cheb je vytvořen v dvoujazyčné podobě. Z jedné strany je psán německy a při otočení jsou ty samé

informace uvedené i v českém jazyce. Uprostřed brožurky se nachází základní české a německé fráze, které by se cestujícím při výletu mohly hodit. Leták je zaměřen především na představení zajímavých měst na trase Cheb – Hof. Čtenáři se v něm dozví nejprve základní informace o trati Cheb – Hof, dále zde najdou tipy na výlet jak veřejnou dopravou, na kole, tak pro pěší, jsou zde uvedeny turistické zajímavosti, které mají možnost návštěvníci na výletech vidět. Ke každému tipu na výlet je také přiložena mapka, například plán města, včetně vyznačení zajímavých míst. Vhodné by bylo například tato města propojit trasou a vytvořit tak pro návštěvníka plán cesty v daném městě. Dále by bylo vhodné zmínit například tarifní nabídky, které by cestující mohli při cestě do těchto měst využít. Vybrané části letáku jsou k nahlédnutí v příloze D.

### **Výhodné jízdné - cestování mezi Karlovarským krajem, Saskem a Bavorskem**

Praktický letáček vydávaný Českými drahami, informuje cestující o možnostech slev při příhraničním cestování. Obsahuje informace o jízdenkách, jako je EgroNet, Skupinová víkendová jízdenka + Německo, Celodenní jízdenka + Německo nebo o příhraniční nabídce MPS. Stručně jsou v něm také uvedeny informace o tipech na výlet v oblasti německého příhraničí, je zde zmíněno například město Cheb, národní přírodní rezervace Soos, muzeum v Hofu či muzeum kraje v Plauen. Další část letáku se také zabývá lázeňským trojúhelníkem, tedy Karlovými Vary, Mariánskými Lázněmi a Františkovými Lázněmi. Tento leták obsahuje také jízdní řád pro trať z Chebu do Hofu, a právě z toho důvodu byl leták k dispozici pouze do změny jízdního řádu v prosinci 2016, protože poté se již jízdní řád v letáku stal neaktuálním a leták již nemohl být nabízen cestujícím, což je dle autorky práce škoda, jelikož leták pro cestující přehledně shrnoval slevy v příhraničí. Bylo by vhodné proto tento leták vytvořit ve verzi, která by ovšem neobsahovala jízdní řád a leták by bylo možné nabízet delší dobu. Jediné, co lze tomuto informačnímu materiálu vytknout, je uvedení podmínek u jízdenky EgroNet. V informacích je uvedeno, že na tuto jízdenku mohou cestovat až tři děti ve věku 6 – 15 let. Z toho lze chápat, že i 15leté dítě lze na jízdenku EgroNet přepravit bezplatně. Tak tomu ovšem není, 15leté dítě je již bráno jako dospělý cestující. V tomto ohledu by bylo dobré informace v letáku opravit. V německém

letáku, který bude hodnocen dále, je věk dětí uveden správně, a to od 6 do 14 let. Obsah celého letáku obsahuje příloha E.

### **Informace k jízdence EgroNet**

Tuto brožurku vydává Dopravní sdružení Vogtland spolu s pracovním sdružením EgroNet. Tento materiál obsahuje obecné informace o jízdence, včetně jejího vzniku, informace o působících dopravcích apod. Samozřejmě jsou zde také uvedeny tarifní podmínky této nabídky včetně rozsahu platnosti. Stručně jsou zde zmíněny také tipy na výlet, poměrně rozsáhlá je část obsahující informace o slevách a zvýhodněních, které mohou cestující po předložení jízdenky EgroNet využít. Na závěr jsou vyjmenováni dopravci a tratě, na kterých je jízdenka EgroNet platná. K jízdence EgroNet je vydáváno více informačních materiálů. Kromě nyní popisovaného je cestujícím k dispozici i jízdní řád k EgroNetu, který obsahuje jízdní řád všech spojů, na které jízdenka EgroNet platí. I v něm jsou uvedeny také základní tarifní podmínky této jízdenky a dále několik pozvánek do měst jako je Cheb, Karlovy Vary či Hof. Posledním vydávaným materiálem jsou Denní výlety v čtyřzemí. Tato česko-německá brožura obsahuje 16 tipů na výlet v oblasti platnosti jízdenky EgroNet, pouze ovšem dva z nich jsou v České republice. U každého výletu je také zobrazena mapa daného místa. V příloze F jsou k nahlédnutí vybrané části popisované brožurky včetně tipu na výlet.

### **Jízdní řád Oberpfalzbahn**

Tento letáček vydaný společností Die Länderbahn obsahuje jízdní řád trati Marktredwitz – Cheb – Hof a zpět. Stručně jsou zde uvedeny základní informace o jízdenkách Hof – Cheb Tagesticket, Bayern – Ticket či Saale – Naab – Hopper – Ticket. Také jsou zde zmíněny informace o městech Cheb, Františkovy Lázně, Selb či Hof. U každého z těchto měst jsou zmíněny turistické zajímavosti, které mohou návštěvníci vidět. Příloha G obsahuje vybraného části tohoto letáku.

### **Tipy na výlet v Bavorsku**

Letáček vydaný společností Deutsche Bahn obsahuje mapu platnosti jízdenky Bayern-Ticket, včetně základních podmínek této nabídky. Na mapě jsou zobrazena zajímavá místa, která se v oblasti platnosti jízdenky nacházejí, včetně základních informací o otevírací době, vzdálenosti od vlakové zastávky, vstupném apod.

## 6 Analýza dopravní dostupnosti a cenových nabídek do vybraných turistických míst

Cílem této kapitoly bude analyzovat aktuální dopravní dostupnost jednotlivých měst, ke kterým byly výše popsány turistické zajímavosti. U každého zmíněného města bude uvedeno jeho dopravní spojení veřejnou dopravou z Chebu a to jak ve všední dny, tak o víkendu. Přehledně budou intervaly mezi jednotlivými spoji u konkrétních typů dopravy znázorněny v tabulce. Uvedeny budou i časy, které cestující na cestě stráví. Město Cheb bylo zvoleno jako výchozí, jelikož se jedná o významný dopravní uzel nejbližší k německým hranicím. Při cestě z Chebu do cílových měst jsou brána v úvahu spojení přibližně od 8. hodiny ranní až do 18. hodiny večerní. Při zpáteční cestě jsou hodnoceny spoje jedoucí z cílového místa do Chebu přibližně od 11. do 20. hodiny.

Dále také budou u jednotlivých měst zhodnoceny tarifní nabídky, které byly dříve představeny s cílem zjistit cenově nejvýhodnější alternativu. V tabulkách jsou uvedeny ceny pro různé počty osob. Počty osob odpovídají cílovým skupinám, které byly autorkou práce zvoleny. Jedná se o mladé lidi do 26 let, kteří mohou cestovat buď samostatně, nebo například s partnerem. Další skupinou jsou rodiče s dětmi, kdy mohou jet buď oba rodiče a dvě děti, nebo pouze jeden rodič a dvě děti. Poslední skupinou jsou starší páry, kdy se tedy předpokládá cesta dvou osob. Hodnoceny jsou ceny jak jednosměrných tak zpátečních jízdenek ve vlakové a autobusové přepravě. Vždy je uvažován návrat do výchozího města, kterým je Cheb, tentýž den. U měst v České republice budou porovnávány ceny vnitrostátních jízdenek s nabídkami typu EgroNet či s regionálními skupinovými jízdenkami. U německých měst bude počítáno s cenami v mezinárodní přepravě a ty budou srovnány s nabídkami EgroNet, malý pohraniční styk či s jízdenkou pro Karlovarský kraj + Německo. V případě, že se cestujícím vyplatí nabídka EgroNet, nebo jiná síťová jízdenka, lze jako výhodu uvést, že kromě výletu do daného města mohou cestovat i do jiných měst v celém rozsahu platnosti daných jízdenek. V žádném z nabízených měst nejsou zmíněny nabídky jako Bayern-Böhmen-Ticket, Sachsen-Böhmen-Ticket nebo Touren-Ticket, jednak z toho důvodu, že se v Chebu nedají zakoupit



a také proto, že jsou hodnocena pouze města blízko hranic, tyto nabídky by se cenově nevyplatily.

Pro srovnání bude také zmíněna doba jízdy a přibližné ceny při cestě osobním automobilem, kdy byla průměrná spotřeba stanovena na 6,5 l/100km, cena za litr pohonných hmot byla stanovena na 30 Kč a amortizace automobilu nebyla brána v úvahu. Cena a doba cesty osobním automobilem bude uvedena pouze pro představu a nebude dále porovnávána s cenami veřejné dopravy, jelikož cílem práce je analýza pouze veřejné dopravy.

### 6.1.1 Karlovy Vary

#### **Cheb – Karlovy Vary: cesta vlakem**

Po-Pá: Vlaky jezdí ve všední dny od 10. do 18. hodiny zhruba v hodinových intervalech, ráno od 6. do 10. hodiny je interval dvouhodinový. Během cesty není žádný přestup, rychlíky zastavují v Karlových Varech, osobní vlaky i na zastávce Karlovy Vary - Dvory. Rychlíky jezdí ve dvouhodinovém taktu, osobní vlaky také. Celková doba jízdy je rychlíkem 47 minut, osobním vlakem trvá cesta o 10 minut déle, tedy 57 minut.

So-Ne: O víkendech a o svátcích je dostupnost obdobná jako ve všední den. Osobní vlaky stejně tak jako rychlíky jezdí každé dvě hodiny, pouze jeden spoj nejede vůbec, u zbylých spojů jsou pouze posunuty časy odjezdu.

#### **Cheb – Karlovy Vary: cesta autobusem**

Po-Pá: Autobus jezdí ve všední dny také v pravidelném dvouhodinovém taktu, vždy v lichou hodinu. U některých spojů je ovšem nezbytný přestup v Sokolově, kde se na přípoj čeká zhruba 30 minut. Příмым spojem trvá cesta 50 minut, při přestupu v Sokolově se délka cesty prodlouží na 1 hodinu 30 minut až 1 hodinu 45 minut v závislosti na délce čekání na přípojný autobus. První spoj odjíždí v 7 hodin ráno. Žádný spoj ovšem nejede mezi 15. a 19. hodinou.

So-Ne: O víkendech autobusové spojení pro cestující není moc dobré. V sobotu jezdí v dopoledních hodinách autobusy ve dvouhodinovém intervalu a odpoledne jede pouze jeden spoj, a to v 15 hodin. V neděli je během dopoledne spojení stejné jako v sobotu, ale v odpoledních hodinách jedou dva autobusy v hodinovém odstupu.

**Tabulka 3: Dopravní dostupnost z Chebu do Karlových Varů veřejnou dopravou**

| Vlak           | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |  |
|----------------|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|
| Po - Pá        |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| So - Ne        |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| <b>Autobus</b> |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| Po - Pá        |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| So             |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| Ne             |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### **Karlovy Vary – Cheb: cesta vlakem**

Po-Pá: Od pondělí do pátku jezdí vlaky z Karlových Varů do Chebu v dopoledních hodinách každou hodinu. Od 12. do 17. hodiny jezdí spojů více a cestujícím jede vlak přibližně jednou za 30 minut, maximálně jedou za hodinu. Ve večerních hodinách jezdí vlaky v hodinovém taktu. I v tomto směru jsou všechny spoje bez přestupů.

So-Ne: O víkendech jezdí vlaky od dopoledních hodin až do 14. hodiny každé dvě hodiny. V odpoledních hodinách jezdí vlaky v hodinovém taktu, a tak tomu je až do večerních hodin. Doba jízdy je stejná jako v opačném směru.





### **Karlovy Vary – Cheb: cesta autobusem**

Po-Pá: V pracovní dny jezdí autobusové spoje v dopoledních, odpoledních i večerních hodinách zhruba v dvouhodinovém taktu. U většiny spojů je nutný minimálně jeden přestup v Sokolově, některé spoje mají i tři přestupy. Od toho se odvíjí i celková doba strávená na cestě, která je v případě jednoho přestupu 1 hodina 15 minut, v případě tří přestupů se prodlouží na 2 hodiny 30 minut.

So-Ne: O víkendu jedou v dopoledních hodinách z Karlových Varů do Chebu pouze dva spoje, z toho jen jeden je vhodný pro návštěvníky města. Od 14. hodiny dochází ke zvýšení počtu spojů, které jezdí zhruba v hodinovém taktu. Stejně jako ve všední dny i o víkendu je nutné minimálně jednou přestupovat.

**Tabulka 4: Dopravní dostupnost z Karlových Varů do Chebu veřejnou dopravou**

| Vlak    | 10                 | 11 | 12                           | 13 | 14 | 15             | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |                              |
|---------|--------------------|----|------------------------------|----|----|----------------|----|----|----|----|----|------------------------------|
| Po - Pá | Hodinové takty     |    |                              |    |    |                |    |    |    |    |    |                              |
| So - Ne | Dvouhodinové takty |    |                              |    |    | Hodinové takty |    |    |    |    |    |                              |
| Autobus | Hodinové takty     |    |                              |    |    |                |    |    |    |    |    |                              |
| Po - Pá | Dvouhodinové takty |    |                              |    |    |                |    |    |    |    |    |                              |
| So - Ne | Dvouhodinové takty |    | V daný čas nejede žádný spoj |    |    | Hodinové takty |    |    |    |    |    | V daný čas nejede žádný spoj |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### Zhodnocení cenových nabídek při cestě do Karlových Varů

Při cestě do Karlových Varů vyjde cestujícím nejlevněji přímý autobusový spoj. Naopak nejdražší variantou je pro cestující autobusový spoj s přestupem v Sokolově. V případě, že by tímto spojem jeli cestující i zpět, vyplatil by se pro všechny hodnocené skupiny kromě jednoho dospělého EgroNet. Také je zde uvedena Skupinová víkendová jízdenka Karlovarský kraj, která by se daným skupinám cestujících, využívajících vlak, vyplatila při cestě o víkendu.

Pokud by cestující pro svoji cestu využil osobní automobil, doba jedné jízdy by byla 30 minut a cena 172 Kč tam i zpět.

**Tabulka 5: Cenové nabídky při cestě do Karlových Varů**

| <b>Karlovy Vary</b>                 | 1 dospělý | 2 dospělí | 1 dospělý,<br>2 děti | 2 dospělí,<br>2 děti | 1 dospělý<br>zpáteční | 2 dospělí<br>zpáteční | 1 dospělý,<br>2 děti<br>zpáteční | 2 dospělí,<br>2 děti<br>zpáteční |
|-------------------------------------|-----------|-----------|----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Vlak                                | 84 Kč     | 140 Kč    | 160 Kč               | 220 Kč               | 152 Kč                | 266 Kč                | 304 Kč                           | 418 Kč                           |
| Autobus<br>přímý                    | 50 Kč     | 100 Kč    | 100 Kč               | 150 Kč               | 100 Kč                | 200 Kč                | 200 Kč                           | 300 Kč                           |
| Autobus<br>přestup                  | 80 Kč     | 160 Kč    | 160 Kč               | 240 Kč               | 160 Kč                | 320 Kč                | 320 Kč                           | 440 Kč                           |
| EgroNet                             |           |           |                      |                      |                       | 300 Kč                | 200 Kč                           | 300 Kč                           |
| Skupinová<br>jízdenka<br>regionální |           |           |                      |                      |                       | 229 Kč                |                                  | 229 Kč                           |

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### 6.1.2 Mariánské Lázně

#### **Cheb – Mariánské Lázně: cesta vlakem**

Po-Pá: V pracovní dny v dopoledních hodinách jezdí vlaky na trase Mariánské Lázně – Cheb pravidelně jednou za hodinu a půl. Po poledni začínají vlaky jezdit v hodinovém taktu a střídají se osobní vlaky a rychlíky. Hodinový takt je zachován do 16. hodiny, poté jezdí vlaky opět jednou za hodinu a půl. Osobním vlakem trvá cesta 31 minut, rychlíkem pouhých 19 minut. Všechny spoje jsou přímé bez přestupů.

So-Ne: O víkendech jezdí vlaky v dopoledních hodinách v dvouhodinovém taktu a jedná se převážně o rychlíky. Od 14. hodiny do 16. hodiny jezdí spoje pravidelně každou hodinu. Od 16. do 18. hodiny jezdí vlaky stejně jako v pracovní dny jednou za hodinu a půl.





#### **Cheb – Mariánské Lázně: cesta autobusem**

Po-Pá: Autobusové spojení z Chebu do Mariánských Lázní je velmi nepravidelné. První spoj jede v dopoledních hodinách, konkrétně před 10. hodinou. Další autobus vyjíždí z Chebu do Mariánských Lázní až v poledne. V odpolední špičce se intervaly mezi spoji zkracují a autobusy jezdí přibližně jednou za hodinu a půl. Poslední autobusový spoj do Mariánských Lázní z Chebu odjíždí po 18. hodině. Všechny zmíněné spoje jsou přímé a cesta trvá 50 minut.

So-Ne: Autobusy jezdí o víkendu rozdílně v sobotu a v neděli. V sobotu si mohou cestující zvolit pouze mezi dvěma spoji. Jeden spoj jede v dopoledních hodinách, konkrétně před 10. hodinou. Druhý spoj odjíždí krátce po poledni. V odpoledních hodinách nejsou v sobotu žádné spoje v této trase. V neděli jede pouze jeden spoj, a to až ve večerních hodinách. Autobusové spojení tedy není o víkendech pro turisty ideální.

**Tabulka 6: Dopravní dostupnost z Chebu do Mariánských Lázní veřejnou dopravou**

| Vlak           | 8                            | 9 | 10                           | 11 | 12             | 13                           | 14 | 15                 | 16             | 17 | 18                 |                              |
|----------------|------------------------------|---|------------------------------|----|----------------|------------------------------|----|--------------------|----------------|----|--------------------|------------------------------|
| Po - Pá        | Dvouhodinové takty           |   |                              |    | Hodinové takty |                              |    |                    |                |    | Dvouhodinové takty |                              |
| So - Ne        | Dvouhodinové takty           |   |                              |    |                |                              |    |                    | Hodinové takty |    |                    |                              |
| <b>Autobus</b> |                              |   |                              |    |                |                              |    |                    |                |    |                    |                              |
| Po - Pá        | V daný čas nejede žádný spoj |   | V daný čas nejede žádný spoj |    |                | Dvouhodinové takty           |    |                    |                |    |                    |                              |
| So             | V daný čas nejede žádný spoj |   | V daný čas nejede žádný spoj |    |                | V daný čas nejede žádný spoj |    | Dvouhodinové takty |                |    |                    |                              |
| Ne             | V daný čas nejede žádný spoj |   |                              |    |                |                              |    |                    |                |    |                    | V daný čas nejede žádný spoj |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### **Mariánské Lázně – Cheb: cesta vlakem**

Po-Pá: Ve všední dny mohou cestující v dopoledních hodinách využít především rychlíkové spoje, které jezdí v dvouhodinovém taktu. Osobní vlak jede v této době pouze jeden, a to před 11. hodinou. V odpoledních hodinách je spojů více a intervaly jsou přibližně hodinové, v některých případech pouze 30minutové. Po 18. hodině je vlak do Chebu vypravován každou hodinu. Doba jízdy je stejná jako v opačném směru.

So-Ne: O víkendech jsou intervaly mezi vlaky jak v dopoledních, tak v odpoledních hodinách přibližně hodinu a půl, v některých případech jsou intervaly o něco kratší. Ve večerních hodinách, zhruba po 19. hodině, jezdí cestujícím opět spoj každou hodinu.





### **Mariánské Lázně – Cheb: cesta autobusem**

Po-Pá: Od pondělí do pátku jezdí pouze tři spoje, které by mohly být využitelné turisty. První z nich jede v 11 hodin z Mariánských Lázní. Další spoj je cestujícím k dispozici zhruba o dvě hodiny později. Poslední autobus jede z Mariánských Lázní do Chebu po půl čtvrté.

So-Ne: K víkendovým výletům je využití autobusové dopravy v této trase téměř nemožné. O víkendu odjíždí pro turisty pouze jediný vhodný spoj, a to v 11 hodin z Mariánských Lázní. Ale pokud by chtěli využít autobusovou dopravu ten samý den i pro cestu do lázeňského města, měli by na návštěvu zajímavostí pouze 45 minut. V neděli je vypraven pouze jeden spoj ve večerních hodinách. V neděli je tedy výlet autobusem do Mariánských Lázní pro turisty nemožný, jelikož tento jediný spoj odjíždí ještě před příjezdem jediného nedělního spoje z Chebu do Mariánských Lázní. Doba jízdy je také stejná jako v opačném směru.

**Tabulka 7: Dopravní dostupnost z Mariánských Lázní do Chebu veřejnou dopravou**

| Vlak           | 10                           | 11                         | 12                           | 13             | 14 | 15                           | 16 | 17                         | 18                           | 19             | 20 |  |
|----------------|------------------------------|----------------------------|------------------------------|----------------|----|------------------------------|----|----------------------------|------------------------------|----------------|----|--|
| Po - Pá        | Dvouhodinové takty           |                            |                              | Hodinové takty |    |                              |    |                            |                              |                |    |  |
| So - Ne        | Dvouhodinové takty           |                            |                              |                |    |                              |    |                            |                              | Hodinové takty |    |  |
| <b>Autobus</b> |                              |                            |                              |                |    |                              |    |                            |                              |                |    |  |
| Po - Pá        | Dvouhodinové takty           |                            |                              |                |    | V daný čas nejede žádný spoj |    |                            |                              |                |    |  |
| So             | V daný čas nejede žádný spoj | Spoj nejede v žádném taktu | V daný čas nejede žádný spoj |                |    |                              |    |                            |                              |                |    |  |
| Ne             | V daný čas nejede žádný spoj |                            |                              |                |    |                              |    | Spoj nejede v žádném taktu | V daný čas nejede žádný spoj |                |    |  |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### Zhodnocení cenových nabídek při cestě do Mariánských Lázní

Dá se říci, že pro většinu skupin cestujících vyjde nejlevněji cesta vlakem, ale rozdíl mezi cenami autobusových spojů není příliš vysoký. Jízdenka EgroNet se vyplatí pouze pro rodiče s dětmi, kteří využijí autobusový spoj i pro cestu zpět a přitom budou mít v plánu navštívit ten den ještě i nějaké další zajímavé místo v regionu. Skupinová víkendová jízdenka Karlovarský kraj by se vyplatila pouze pro dva dospělé a dvě děti, které využijí pro cestu tam i zpět vlak.

Pokud by se návštěvník rozhodl využít osobní automobil, strávil na jedné cestě 31 minut a cena tam i zpět by ho vyšla na 125 Kč.

**Tabulka 8: Cenové nabídky při cestě do Mariánských Lázní**

| <b>Mariánské Lázně</b>              | 1 dospělý | 2 dospělí | 1 dospělý,<br>2 děti | 2 dospělí,<br>2 děti | 1 dospělý<br>zpáteční | 2 dospělí<br>zpáteční | 1 dospělý,<br>2 děti<br>zpáteční | 2 dospělí,<br>2 děti<br>zpáteční |
|-------------------------------------|-----------|-----------|----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Vlak                                | 51 Kč     | 89 Kč     | 101 Kč               | 141 Kč               | 97 Kč                 | 170 Kč                | 193 Kč                           | 268 Kč                           |
| Autobus                             | 50 Kč     | 100 Kč    | 100 Kč               | 150 Kč               | 100 Kč                | 200 Kč                | 200 Kč                           | 300 Kč                           |
| EgroNet                             |           |           |                      |                      |                       |                       | 200 Kč                           | 300 Kč                           |
| Skupinová<br>jízdenka<br>regionální |           |           |                      |                      |                       |                       |                                  | 229 Kč                           |

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### 6.1.3 Sokolov

#### **Cheb – Sokolov: cesta vlakem**

Po-Pá: Vlakové spoje z Chebu do Sokolova jezdí stejně, jako spoje z Chebu do Karlových Varů. V ranních hodinách je odstup mezi spoji dvouhodinový a během dopoledne už je interval mezi jednotlivými spoji pouze hodinový a je zachován až do večerních hodin. Všechny vlakové spoje jsou přímé bez přestupů. Doba jízdy je u rychlíků 24 minut, u osobních vlaků 30 minut.

So-Ne: Během víkendu jezdí spoje velmi podobně jako ve všední den. U některých spojů jsou ovšem pozměněny časy odjezdu.

#### **Cheb – Sokolov: cesta autobusem**





Po-Pá: V pracovní dny jezdí autobusové spoje v relativně pravidelných dvouhodinových intervalech. Mezi 12. a 16. hodinou se odstup mezi jednotlivými autobusy zkracuje na jednu hodinu. V podvečer již jezdí méně spojů, zhruba každé dvě hodiny. Některé spoje jsou přímé a u jiných je třeba přestupovat v Kynšperku nad Ohří. V případě přímého spoje trvá cesta 25 minut, pokud cestující pojedou spojem s přestupem, stráví na cestě přibližně hodinu.

So-Ne: V sobotu jedou během dne do Sokolova pouze dva spoje vhodné pro turisty. První jede ráno, přesně v 9 hodin, druhý potom v 15 hodin. V neděli mohou návštěvníci využít

tří spoje. Kromě již zmíněných spojů v 9 a 15 hodin je vypraven ještě jeden spoj, a to po 16. hodině.

**Tabulka 9: Dopravní dostupnost z Chebu do Sokolova veřejnou dopravou**

| Vlak    | 8                            | 9                          | 10                           | 11 | 12 | 13 | 14 | 15                         | 16                           | 17 | 18                           |  |
|---------|------------------------------|----------------------------|------------------------------|----|----|----|----|----------------------------|------------------------------|----|------------------------------|--|
| Po - Pá | Dvouhodinové takty           |                            | Hodinové takty               |    |    |    |    |                            |                              |    |                              |  |
| So - Ne | Dvouhodinové takty           |                            | Hodinové takty               |    |    |    |    |                            |                              |    |                              |  |
| Autobus |                              |                            |                              |    |    |    |    |                            |                              |    |                              |  |
| Po - Pá | Dvouhodinové takty           |                            | Hodinové takty               |    |    |    |    | Dvouhodinové takty         |                              |    |                              |  |
| So      | V daný čas nejede žádný spoj | Spoj nejede v žádném taktu | V daný čas nejede žádný spoj |    |    |    |    | Spoj nejede v žádném taktu | V daný čas nejede žádný spoj |    |                              |  |
| Ne      | V daný čas nejede žádný spoj |                            |                              |    |    |    |    |                            | Hodinové takty               |    | V daný čas nejede žádný spoj |  |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### **Sokolov – Cheb: cesta vlakem**

Po-Pá: I v opačném směru jezdí vlaky ze Sokolova stejně jako z Karlových Varů. V dopoledních hodinách mohou cestující využít spoj přibližně každou hodinu. Během odpolední špičky jsou intervaly mezi jednotlivými vlaky mnohdy i kratší než hodinu. Ve večerních hodinách je opět zachován hodinový takt.

So-Ne: V sobotu a v neděli jezdí vlaky každé dvě hodiny, a to až do 14. hodiny. Během odpoledne a večera jezdí vlaky každou hodinu.

### **Sokolov – Cheb: cesta autobusem**

Po-Pá: Ve všední dny mohou cestující využít při cestě ze Sokolova do Chebu autobusové spoje, které jezdí přibližně každé dvě hodiny, při odpolední špičce je zkrácena doba čekání na další spoj pouze na hodinu. U všech spojů v tomto směru je vždy nutné minimálně jednou přestupovat a doba strávená na cestě závisí na délce přestupů, minimálně stráví cestující na cestě 40 minut, maximálně necelé dvě hodiny.

So-Ne: V sobotu jsou vypravovány ve sledovaný čas tři spoje ve dvouhodinových odstupech všechny v rozmezí mezi 11. a 15. hodinou. V neděli je zařazen do jízdního řádu ještě jeden spoj navíc a jeho odjezd je ze Sokolova po 19. hodině.



**Tabulka 10: Dopravní dostupnost ze Sokolova do Chebu veřejnou dopravou**

| Vlak    | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
|---------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Po - Pá |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| So - Ne |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Autobus |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Po - Pá |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| So      |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Ne      |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### Zhodnocení cenových nabídek při cestě do Sokolova

Při cestě do Sokolova vyjde všem skupinám cestujících nejlevněji vlak, o víkendu mohou opět dva dospělí a dvě děti při zpáteční cestě využít levnější Skupinovou víkendovou jízdenku Karlovarský kraj, pro ostatní skupiny se žádná jiná nabídka nevyplatí. Ovšem pokud cestující využijí autobusový spoj s přestupem, který je nejdražší, vyplatila by se pro cestující s dětmi jízdenka EgroNet.

Při cestě osobním automobilem zaplatí cestující za cestu tam i zpět celkem 117 Kč a na jedné cestě stráví 24 minut.

**Tabulka 11: Cenové nabídky při cestě do Sokolova**

| Sokolov                             | 1 dospělý | 2 dospělí | 1 dospělý,<br>2 děti | 2 dospělí,<br>2 děti | 1 dospělý<br>zpáteční | 2 dospělí<br>zpáteční | 1 dospělý,<br>2 děti<br>zpáteční | 2 dospělí,<br>2 děti<br>zpáteční |
|-------------------------------------|-----------|-----------|----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Vlak                                | 49 Kč     | 86 Kč     | 97 Kč                | 136 Kč               | 93 Kč                 | 163 Kč                | 185 Kč                           | 257 Kč                           |
| Autobus<br>přímý                    | 50 Kč     | 100 Kč    | 100 Kč               | 150 Kč               | 100 Kč                | 200 Kč                | 200 Kč                           | 300 Kč                           |
| Autobus<br>přestup                  | 68 Kč     | 136 Kč    | 136 Kč               | 204 Kč               | 136 Kč                | 272 Kč                | 272 Kč                           | 408 Kč                           |
| EgroNet                             |           |           |                      |                      |                       |                       | 200 Kč                           | 300 Kč                           |
| Skupinová<br>jízdenka<br>regionální |           |           |                      |                      |                       |                       |                                  | 229 Kč                           |

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

#### 6.1.4 Lázně Kynžvart

##### **Cheb – Lázně Kynžvart: cesta vlakem**

Po-Pá: Do Lázní Kynžvart má cestující při cestě vlakem dvě možnosti. Buď může jet přímým spojem z Chebu do Mariánských Lázní, nebo v případě, že zrovna nejede přímý spoj, může cestující jet rychlíkem, který v této stanici nezastavuje, až do Mariánských Lázní a poté se osobním vlakem jedoucím v opačném směru vrátit zpět. Druhá varianta je samozřejmě dražší a delší, proto budou brány v úvahu pouze přímé spoje. V ranních hodinách žádné vlakové spoje v tomto směru nejezdí. Dopoledne jezdí vlaky přibližně každé dvě hodiny a pro turisty by mohly být zajímavé spoje před 10. a 12. hodinou. Od 13. do 16. hodiny jsou vlaky vypravovány do této stanice každou hodinu. Poté je ovšem v jízdním řádu zařazen až vlak v 18 hodin, jde tedy o dvouhodinové „hluché místo“. Nutné je také uvést vzdálenost vlakové zastávky od zvoleného turistického cíle, tedy od zámku Kynžvart. Vlaková zastávka je vzdálena přes 2 km. Doba jízdy je 23 minut.

So-Ne: O víkendech a ve svátcích je v dopoledních hodinách vypravován z Chebu do Lázní Kynžvart pouze jeden spoj a jeho odjezd je z Chebu krátce před 10. hodinou. Poté následuje až odpolední spoj po 14. hodině. Po zhruba hodině je vypraven další vlak a po něm přichází více jak dvouhodinová mezera až do 18. hodiny. V časech, kdy přímé spoje nejezdí, mohou ovšem cestující využít již zmiňované spoje s přestupem v Mariánských Lázních.

##### **Cheb – Lázně Kynžvart: cesta autobusem**





Po-Pá: Autobusové spojení do Lázní Kynžvart je naprosto shodné se spoji do Mariánských Lázní. Jeden spoj jede dopoledne, následující po poledni a v odpolední špičce dochází k navyšování počtu spojů. Cestující musí během cesty vždy jednou přestoupit, a to buď v zastávce Stará Voda, nebo Velká Hleďsebe. Z těchto zastávek jim poté jede další autobus, kterým se dostanou až do Lázní Kynžvart. Pouze jeden spoj zastavuje přímo u zámku. Ostatní spoje jedou až přímo do města a k zámku je nutné, stejně tak jako při použití vlaku, dojít pěšky. Doba jízdy autobusem trvá minimálně jednu hodinu,

maximální doba strávená na cestě je přes 2 hodiny. Celková doba závisí na délce čekání na další autobus při přestupu.

So-Ne: I o víkendech je pro cesty do Lázní Kynžvart spojení totožné jako pro cesty do Mariánských Lázní a pro turisty tedy není využití pouze autobusové dopravy v sobotu i v neděli možné. V sobotu jedou za celý den pouze dva spoje dopoledne, ale po příjezdu do Lázní Kynžvart už cestujícím nejede žádný autobus nazpět. Jedinou možností je tedy kombinace vlakové a autobusové dopravy. V neděli není pro turisty žádné vhodné autobusové spojení do Lázní Kynžvart. Jediný spoj, který v neděli jede, vyjíždí po 18. hodině z Chebu, příjezd do Lázní Kynžvart je před půlnocí.

**Tabulka 12: Dopravní dostupnost z Chebu do Lázní Kynžvart veřejnou dopravou**

| Vlak           | 8   | 9      | 10     | 11     | 12     | 13     | 14     | 15     | 16     | 17     | 18     |
|----------------|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Po - Pá        | Red | Yellow | Yellow | Yellow | Green  | Green  | Green  | Green  | Green  | Green  | Yellow |
| So - Ne        | Red | Grey   | Red    | Red    | Red    | Red    | Red    | Green  | Red    | Red    | Yellow |
| <b>Autobus</b> |     |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| Po - Pá        | Red | Grey   | Red    | Red    | Yellow | Yellow | Yellow | Yellow | Yellow | Yellow | Yellow |
| So             | Red | Grey   | Red    | Red    | Grey   | Red    | Red    | Red    | Red    | Red    | Red    |
| Ne             | Red | Red    | Red    | Red    | Red    | Red    | Red    | Red    | Red    | Red    | Grey   |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### Lázně Kynžvart – Cheb: cesta vlakem

Po-Pá: Ve všední dny je pro turisty před polednem zajímavý pouze jeden spoj, konkrétně před 11. hodinou. Po poledni a během odpoledne je spojů více a vlaky jezdí zhruba v hodinových intervalech až do 17. hodiny. I ve večerních hodinách jsou cestujícím k dispozici tři spoje, a to před 19. hodinou a poté po 20. a po 21. hodině, což je poslední spoj na této trase. Doba jízdy je stejná jako v opačném směru

So-Ne: O víkendech není v dopoledních hodinách na trase Lázně Kynžvart – Cheb žádné vhodné spojení pro turisty, jelikož vlak z Lázní Kynžvart jede už po 9. hodině, což je příliš brzy. O víkendech není možné hovořit o pravidelných taktech spojů. Během odpoledne mají cestující možnost využít tři spoje, první jede před 13. hodinou, další krátce

po 15. hodině a třetí o hodinu později. Od 17. do 20. hodiny nejede v této trase v sobotu žádný spoj, v neděli je v tuto dobu jeden vypravován. Poslední večerní vlaky odjíždí z Lázní Kynžvart do Chebu krátce po 20. a 21. hodině.





### Lázně Kynžvart – Cheb: cesta autobusem

Po-Pá: Cestujícím jsou v pracovní dny nabízeny tři spoje. První ovšem odjíždí z Lázní Kynžvart příliš brzy, krátce po 9. hodině a v případě prohlídky zámku není možné tento spoj stihnout. Další spoj odjíždí o 4 hodiny později, tedy po 12. hodině. Poslední spoj na této trase odjíždí z Lázní Kynžvart po 15. hodině. Cestující stráví na cestě vždy minimálně hodinu.

So-Ne: Jak již bylo zmíněno u spojů v opačném směru, v sobotu a v neděli je možné využít autobusové spojení pouze v kombinaci s vlakem. V sobotu je vypraven pouze jeden spoj, konkrétně po 9. hodině a jak bylo zmíněno výše, při prohlídce zámku není možné jej stihnout. V neděli jede také pouze jeden spoj, a to po 16. hodině.

**Tabulka 13: Dopravní dostupnost z Lázní Kynžvart do Chebu veřejnou dopravou**

| Vlak           | 10      | 11      | 12      | 13      | 14      | 15      | 16      | 17      | 18      | 19      | 20      |
|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Po - Pá        | šedý    | červený | červený | zelený  | zelený  | zelený  | zelený  | žlutý   | žlutý   | zelený  | zelený  |
| So             | červený | červený | žlutý   | žlutý   | zelený  | zelený  | zelený  | červený | červený | červený | zelený  |
| Ne             | červený | červený | žlutý   | žlutý   | zelený  | zelený  | zelený  | žlutý   | žlutý   | zelený  | zelený  |
| <b>Autobus</b> |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Po - Pá        | červený | červený | šedý    | červený | šedý    | červený | červený | červený | červený | červený | červený |
| So             | červený | červený | červený | červený | červený | červený | červený | červený | červený | červený | červený |
| Ne             | červený | červený | červený | červený | červený | červený | šedý    | červený | červený | červený | červený |

Legenda  Hodinové takty  Dvuhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### Zhodnocení cenových nabídek při cestě do Lázní Kynžvart

Při návštěvě do Lázní Kynžvart vyjde cestujícím nejlevněji vlak. Pokud cestující využijí pro svůj výlet cestu autobusem, bude cena vyšší. Jako již u předchozích měst se i v tomto případě vyplatí pro cestující s dětmi při cestě autobusem tam i zpět jízdenka EgroNet.

Pokud návštěvník zvolí pro svou cestu osobní automobil, stráví na jedné cestě 24 minut a celkem za výlet zaplatí 98 Kč.

**Tabulka 14: Cenové nabídky při cestě do Lázní Kynžvart**

| <b>Lázně Kynžvart</b>          | 1 dospělý | 2 dospělí | 1 dospělý, 2 děti | 2 dospělí, 2 děti | 1 dospělý zpáteční | 2 dospělí zpáteční | 1 dospělý, 2 děti zpáteční | 2 dospělí, 2 děti zpáteční |
|--------------------------------|-----------|-----------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|----------------------------|----------------------------|
| Vlak                           | 41 Kč     | 72 Kč     | 81 Kč             | 114 Kč            | 78 Kč              | 137 Kč             | 154 Kč                     | 215 Kč                     |
| Autobus přestup Stará Voda     | 56 Kč     | 112 Kč    | 112 Kč            | 168 Kč            | 112 Kč             | 224 Kč             | 224 Kč                     | 336 Kč                     |
| Autobus přestup Velká Hleďsebe | 66 Kč     | 132 Kč    | 132 Kč            | 198 Kč            | 132 Kč             | 264 Kč             | 264 Kč                     | 396 Kč                     |
| EgroNet                        |           |           |                   |                   |                    |                    | 200 Kč                     | 300 Kč                     |

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### 6.1.5 Loket

#### **Cheb - Loket: cesta vlakem**

Po-Pá: Ve všední dny jezdí vlaky v ranních hodinách ve dvouhodinových intervalech, konkrétně v půl deváté a poté v půl jedenácté. Kolem poledne jsou cestujícím k dispozici dva vlaky, které jedou v hodinovém odstupu. V odpoledních hodinách zhruba až do 16. hodiny jezdí vlaky v tomto směru většinou v hodinových intervalech, ovšem kolem 13. hodiny nejede žádný spoj. Ve večerních hodinách jezdí vlaky také pravidelně v tomto směru každou hodinu. Při cestě vlakem do Lokte je nutné přeseďat buď ve stanici Nové Sedlo u Lokte, nebo ve stanici Chodov. Doba jízdy je v případě cesty rychlíkem 50 minut, při využití osobního vlaku se cesta prodlouží přibližně na 1 hodinu 10 minut.

So-Ne: V dopoledních hodinách jezdí vlaky stejně jako v pracovní dny, tedy každé dvě hodiny a to až do 13. hodiny. V odpoledních a večerních hodinách jezdí větší počet spojů a cestující mají možnost odjet do Lokte přibližně každou hodinu, obdobně jako ve všední dny.





### Cheb - Loket: cesta autobusem

Po-Pá: Od pondělí do pátku jezdí autobusy pravidelně v dvouhodinových intervalech vždy v lichou hodinu. Jedná se o spoje, u kterých je vždy nutný jeden přestup buď v Karlových Varech, nebo v Sokolově. Celková doba strávená na cestě je od 50 minut do 1 hodiny 27 minut, v závislosti na délce čekání při přestupu. Cestující mají ještě možnost využít dva další spoje, v půl dvanácté a ve 14 hodin, u těchto spojů je ovšem nutné také dvakrát přestupovat, a to v Kynšperku nad Ohří a v Sokolově. Doba jízdy se v tomto případě prodlouží až na 1 hodinu a 50 minut.

So-Ne: V dopoledních hodinách mají cestující možnost využít spoj s odjezdem v 9 hodin z Chebu. Od 13. do 17. hodiny jezdí spoje pravidelně každé dvě hodiny. U každého spoje je jeden nebo dva přestupy. Celková doba cesty je ovšem velmi dlouhá, cestující stráví na cestě celkem minimálně 2 hodiny 28 minut.

**Tabulka 15: Dopravní dostupnost z Chebu do Lokte veřejnou dopravou**

| Vlak    | 8                  | 9 | 10                           | 11 | 12 | 13                 | 14 | 15             | 16                 | 17 | 18 |  |
|---------|--------------------|---|------------------------------|----|----|--------------------|----|----------------|--------------------|----|----|--|
| Po - Pá | Dvouhodinové takty |   | Hodinové takty               |    |    | Dvouhodinové takty |    | Hodinové takty |                    |    |    |  |
| So - Ne | Dvouhodinové takty |   |                              |    |    | Hodinové takty     |    |                |                    |    |    |  |
| Autobus |                    |   |                              |    |    |                    |    |                |                    |    |    |  |
| Po - Pá | Dvouhodinové takty |   |                              |    |    | Hodinové takty     |    |                | Dvouhodinové takty |    |    |  |
| So - Ne | Dvouhodinové takty |   | V daný čas nejede žádný spoj |    |    | Dvouhodinové takty |    |                |                    |    |    |  |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### Loket – Cheb: cesta vlakem

Po-Pá: V pracovní dny jezdí vlaky pravidelně každou hodinu a to jak dopoledne, tak odpoledne. Pouze ve večerních hodinách se interval mezi některými vlaky prodlužuje na hodinu a půl. Cestující stráví na cestě přibližně stejný čas jako v opačném směru.

So-Ne: Dopoledne mají cestující možnost využít spoje, které jezdí v hodinových intervalech. Od 12. do 14. hodiny ovšem není z Lokte do Chebu vypravován žádný spoj.

Od 14. hodiny až do 18. hodiny jezdí spoje v pravidelném hodinovém taktu a pravidelné spoje vypravované každou hodinu jezdí i po 20. hodině.





### Loket – Cheb: cesta autobusem

Po-Pá: V pracovní dny od 10. hodiny do 15. hodiny jezdí autobusové spoje pravidelně jednou za hodinu a půl. Po 15. hodině do 21. hodiny mají cestující možnost využít spoje, které jezdí každé dvě hodiny, navíc od 18. do 21. hodiny je interval mezi spoji zkrácen na hodinový.

So-Ne: O víkendech mají turisté pouze několik možností, jak se pomocí autobusu dostat do Chebu. Konkrétně se jedná o tři spoje, a to ve 13 hodin, v 16 hodin a poslední autobus je vypravený ve 21 hodin. I v tomto případě je nezbytný přestup v Sokolově a délka cesty opět závisí na délce čekání mezi jednotlivými přestupy.

**Tabulka 16: Dopravní dostupnost z Lokte do Chebu veřejnou dopravou**

| Vlak           | 10                           | 11 | 12                           | 13                           | 14                           | 15                           | 16                | 17                           | 18                | 19                | 20            |  |
|----------------|------------------------------|----|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|-------------------|------------------------------|-------------------|-------------------|---------------|--|
| Po - Pá        | Hodinové takt                |    |                              |                              |                              |                              | Dvouhodinové takt |                              | Hodinové takt     | Dvouhodinové takt |               |  |
| So - Ne        | Hodinové takt                |    | V daný čas nejede žádný spoj |                              | Hodinové takt                |                              |                   |                              | Dvouhodinové takt |                   | Hodinové takt |  |
| <b>Autobus</b> |                              |    |                              |                              |                              |                              |                   |                              |                   |                   |               |  |
| Po - Pá        | Dvouhodinové takt            |    |                              |                              |                              |                              |                   |                              |                   | Hodinové takt     |               |  |
| So - Ne        | V daný čas nejede žádný spoj |    |                              | V daný čas nejede žádný spoj | V daný čas nejede žádný spoj | V daný čas nejede žádný spoj |                   | V daný čas nejede žádný spoj |                   |                   |               |  |

Legenda  Hodinové takt  Dvouhodinové takt  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### Zhodnocení cenových nabídek při cestě do Lokte

Z tabulky je patrné, že i při cestě do Lokte vyjde cestujícím nejlevněji vlakové spojení. I přesto, že je vlak pro dané skupiny cestujících nejlevnější, mají možnost ještě více ušetřit při využití jízdenky EgroNet, ta se vyplatí pro cestující s dětmi při zpáteční cestě jak při cestě vlakem, tak při cestě autobusem. Pro cestující s dětmi se při cestě o víkendu opět vyplatí také využití Skupinové víkendové jízdenky Karlovaraský kraj. Nejdražší je autobusové spojení s přestupem v Kynšperku nad Ohří a i zde se pro vybrané skupiny vyplatí jízdenka EgroNet.

Při využití osobního automobilu zaplatí návštěvník za pohonné hmoty tam i zpět 137 Kč a jedna cesta bude trvat 27 minut.

**Tabulka 17: Cenové nabídky při cestě do Lokte**

| Loket                               | 1 dospělý | 2 dospělí | 1 dospělý,<br>2 děti | 2 dospělí,<br>2 děti | 1 dospělý<br>zpáteční | 2 dospělí<br>zpáteční | 1 dospělý,<br>2 děti<br>zpáteční | 2 dospělí,<br>2 děti<br>zpáteční |
|-------------------------------------|-----------|-----------|----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Vlak                                | 67 Kč     | 117 Kč    | 133 Kč               | 185 Kč               | 127 Kč                | 222 Kč                | 253 Kč                           | 350 Kč                           |
| Autobus<br>přestup<br>Sokolov       | 72 Kč     | 144 Kč    | 144 Kč               | 216 Kč               | 144 Kč                | 288 Kč                | 288 Kč                           | 432 Kč                           |
| Autobus<br>přestup<br>Kynšperk      | 100 Kč    | 200 Kč    | 200 Kč               | 300 Kč               | 200 Kč                | 400 Kč                | 400 Kč                           | 600 Kč                           |
| EgroNet                             |           |           | 200 Kč               | 300 Kč               | 200 Kč                | 300 Kč                | 200 Kč                           | 300 Kč                           |
| Skupinová<br>jízdenka<br>regionální |           |           |                      |                      |                       |                       | 229 Kč                           | 229 Kč                           |

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### 6.1.6 Františkovy Lázně

#### **Cheb – Františkovy Lázně: cesta vlakem**

Po-Pá: V pracovní dny jezdí vlaky z Chebu do Františkových Lázní v ranních hodinách přibližně každé dvě hodiny. Kolem poledne je frekvence vlaků vyšší a cestující mohou využít spoj každou hodinu. Od odpoledních hodin až do večera jezdí vlaky do Františkových Lázní každé dvě hodiny, u některých vlaků je interval i kratší. Cesta vlakem trvá 7 minut.

So-Ne: Během víkendu jsou vlaková spojení z Chebu do Františkových Lázní stejná jako ve všední den.

#### **Cheb – Františkovy Lázně: cesta autobusem**

Po-Pá: Frekvence autobusových spojů z Chebu do Františkových Lázní je velmi četná. Ve všední dny jezdí autobusy v této trase přibližně každých 30 minut. Většina autobusů







jedoucích do Františkových Lázní spadá pod městskou hromadnou dopravu města Cheb. Doba jízdy je v rozmezí od 12 do 18 minut v závislosti na zvolené autobusové lince.

So-Ne: O víkendech jezdí spoje v nejdelším intervalu v odstupech jedné hodiny, ale často jsou intervaly mezi autobusy spíše kratší.

**Tabulka 18: Dopravní dostupnost z Chebu do Františkových Lázní veřejnou dopravou**

| Vlak           | 8                 | 9 | 10 | 11            | 12 | 13 | 14                | 15 | 16 | 17 | 18 |
|----------------|-------------------|---|----|---------------|----|----|-------------------|----|----|----|----|
| Po - Pá        | Dvouhodinové takt |   |    | Hodinové takt |    |    | Dvouhodinové takt |    |    |    |    |
| So - Ne        | Dvouhodinové takt |   |    | Hodinové takt |    |    | Dvouhodinové takt |    |    |    |    |
| <b>Autobus</b> |                   |   |    |               |    |    |                   |    |    |    |    |
| Po - Pá        | Hodinové takt     |   |    |               |    |    |                   |    |    |    |    |
| So - Ne        | Hodinové takt     |   |    |               |    |    |                   |    |    |    |    |

Legenda  Hodinové takt  Dvouhodinové takt  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### **Františkovy Lázně – Cheb: cesta vlakem**

Po-Pá: V pracovní dny jezdí vlakové spoje do Chebu od 10. do 14. hodiny přibližně každé dvě hodiny. Během odpoledních hodin je frekvence spojů vyšší a vlaky jezdí každou hodinu až do 19. hodiny, poté se odstup mezi vlaky opět prodlužuje na dvouhodinový.

So-Ne: O víkendech jsou vlakové spoje na této trase stejné jako ve všední dny

### **Františkovy Lázně – Cheb: cesta autobusem**

Po-Pá: I z Františkových Lázní do Chebu jezdí v pracovní dny autobus zhruba každou půl hodinu a jedná se tedy o velmi časté spojení.

So-Ne: O víkendech je stejně jako v opačném směru odstup mezi jednotlivými autobusovými spoji maximálně hodinový.

**Tabulka 19: Dopravní dostupnost z Františkových Lázní do Chebu veřejnou dopravou**

| Vlak    | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |  |
|---------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|
| Po - Pá |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| So - Ne |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| Autobus |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| Po - Pá |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| So - Ne |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### Zhodnocení cenových nabídek při cestě do Františkových Lázní

Při výletu do Františkových Lázní se nevyplatí žádné zvýhodnění jízdenky, jelikož se jedná pouze o malou kilometrickou vzdálenost. Z tabulky je patrné, že cestujícím vyjde levněji vlakové spojení.

Jedna cesta osobním automobilem trvá 10 minut a celkem návštěvník za pohonné hmoty zaplatí 27 Kč. Jedná se o jediné hodnocené české město, do kterého se i pro jednoho cestujícího vyplatí cesta osobním automobilem.

**Tabulka 20: Cenové nabídky při cestě do Františkovy Lázně**

| Františkovy Lázně | 1 dospělý | 2 dospělí | 1 dospělý, 2 děti | 2 dospělí, 2 děti | 1 dospělý zpáteční | 2 dospělí zpáteční | 1 dospělý, 2 děti zpáteční | 2 dospělí, 2 děti zpáteční |
|-------------------|-----------|-----------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|----------------------------|----------------------------|
| Vlak              | 19 Kč     | 33 Kč     | 37 Kč             | 53 Kč             | 36 Kč              | 63 Kč              | 70 Kč                      | 99 Kč                      |
| Autobus           | 20 Kč     | 40 Kč     | 40 Kč             | 60 Kč             | 40 Kč              | 80 Kč              | 80 Kč                      | 120 Kč                     |

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

#### 6.1.7 Bečov nad Teplou

##### Cheb – Bečov nad Teplou: cesta vlakem

Po-Pá: Cestující mají dvě možnosti, jak se do Bečova nad Teplou vlakem dostat. První možností je spoj s přestupem v Mariánských Lázních, při druhé variantě je přestup v Karlových Varech. Rychlejší variantou je ve většině případů cesta přes Mariánské Lázně, ale vždy v jednotlivých případech závisí na délce čekání na přípojný vlak. Cesta

přes Mariánské Lázně trvá přibližně hodinu a půl, přes Karlovy Vary zhruba dvě hodiny. První spoj vhodný pro turisty ve všední dny vyjíždí před 7. hodinou. V dopoledních hodinách příliš spojů v této trase nejezdí a další mohou cestující využít až v 10 hodin. Následující spoje jedou ve dvouhodinovém intervalu a po polední již dochází ke zvýšení počtu spojů a vlaky jezdí až do večerních hodin každou hodinu, poté se odstupy prodlužují na dvě hodiny.

So-Ne: V ranních hodinách jsou cestujícím spoje k dispozici každou hodinu. Mezi 8. a 10. hodinou už ovšem tak četné spoje nejsou a dochází k prodloužení intervalu zhruba na dvě hodiny. Po 10. hodině až do 13. hodiny mají cestující možnost využít spoj každou hodinu. Po 13. hodině je interval opět prodloužen na dvě hodiny. Mezi 16. a 18. hodinou nejezdou do Bečova nad Teplou žádné vlaky.





#### **Cheb – Bečov nad Teplou: cesta autobusem**

Po-Pá: V pracovní dny jezdí autobusové spojení do Bečova nad Teplou pravidelně každé dvě hodiny, vždy v lichou hodinu. Nezbytný je vždy přestup v Sokolově nebo Karlových Varech a jde o obdobné spojení jako při cestě do Lokte. Cestující mají ještě možnost využít jednoho spoje mimo uvedený interval a jedná se o spoj s odjezdem ve 14 hodin z Chebu. V tomto případě je ale nutné třikrát přestupovat. Cesta autobusem trvá přibližně stejně dlouho jako cesta vlakem a cestující stráví na cestě dvě hodiny.

So-Ne: Návštěvníci mají v sobotu možnost využít pouze dva spoje, které jsou v tento den vypravovány. Jeden spoj odjíždí z Chebu v 9 hodin, druhý pak odjíždí v 15 hodin. Přestup je vždy v Karlových Varech. V neděli je možné vydat se na cestu jedním ze čtyř spojů. První spoj odjíždí v 9 hodin, poté je čtyřhodinová mezera a následující dva spoje jednou ve dvouhodinovém intervalu. Poslední autobus do Bečova nad Teplou odjíždí v neděli po 16. hodině.

**Tabulka 21: Dopravní dostupnost z Chebu do Bečova nad Teplou veřejnou dopravou**

| Vlak    | 8   | 9   | 10  | 11  | 12  | 13  | 14  | 15  | 16  | 17  | 18  |
|---------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Po - Pá | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red |
| So - Ne | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red |
| Autobus |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| Po - Pá | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red |
| So      | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red |
| Ne      | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red | Red |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### **Bečov nad Teplou – Cheb: cesta vlakem**

Po-Pá: Mezi 11. a 13. hodinou jezdí vlaky ve všední dny pravidelně ve dvouhodinovém intervalu. Od 13. až do 20. hodiny jsou cestujícím spoje k dispozici každou hodinu. Jak již bylo zmíněno, i v tomto případě jezdí některé spoje přes Karlovy Vary a některé přes Mariánské Lázně a délka cesty je v obou případech přibližně dvě hodiny.

So-Ne: I v neděli mohou cestující využít vlakové spoje, které jezdí od dopoledních hodin až do večera vždy v dvouhodinovém taktu.





### **Bečov nad Teplou – Cheb: cesta autobusem**

Po-Pá: Pokud se návštěvníci rozhodnou při zpáteční cestě z Bečova nad Teplou do Chebu využít autobusovou dopravu, budou muset počítat ve většině případů se dvěma přestupy, a to v Karlových Varech a Sokolově. Od 11. do 15. hodiny jezdí autobus přibližně každé dvě hodiny. Od 15. do 19. hodiny mohou cestující využít spoje, které jsou vypravovány každou hodinu, po 19. hodině už žádné autobusové spojení v této trase nejede. Délka cesty je stejná jako v opačném směru.

So-Ne: Během víkendu nejedou autobusové spoje v této trase v pravidelných intervalech. V sobotu mohou návštěvníci jet čtyřmi vypravovanými spoji. První spoj odjíždí po 11. hodině, poté tři hodiny není žádný spoj vypravován. Mezi 14. a 16. hodinou jedou dva spoje a poslední spoj odjíždí z Bečova nad Teplou před 20. hodinou.

**Tabulka 22: Dopravní dostupnost z Bečova nad Teplou do Chebu veřejnou dopravou**

| Vlak    | 10                           | 11                         | 12                           | 13             | 14             | 15             | 16                           | 17 | 18                         | 19                           | 20                           |
|---------|------------------------------|----------------------------|------------------------------|----------------|----------------|----------------|------------------------------|----|----------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Po - Pá | Dvouhodinové takty           |                            |                              | Hodinové takty |                |                |                              |    |                            |                              |                              |
| So - Ne | Dvouhodinové takty           |                            |                              |                |                |                |                              |    |                            |                              |                              |
| Autobus |                              |                            |                              |                |                |                |                              |    |                            |                              |                              |
| Po - Pá | Dvouhodinové takty           |                            |                              |                |                | Hodinové takty |                              |    |                            |                              | V daný čas nejede žádný spoj |
| So - Ne | V daný čas nejede žádný spoj | Spoj nejede v žádném taktu | V daný čas nejede žádný spoj |                | Hodinové takty |                | V daný čas nejede žádný spoj |    | Spoj nejede v žádném taktu | V daný čas nejede žádný spoj |                              |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### Zhodnocení cenových nabídek při cestě do Bečova nad Teplou

Cesta do Bečova nad Teplou přináší cestujícím mnoho variant. Jak již bylo zmíněno výše, jak při cestě vlakem, tak při cestě autobusem musí jedenkrát přestupovat a možnosti přestupů jsou různé. Cesta autobusem ale vyjde cestující levněji, než cesta vlakem. Z tabulky je ale patrné, že v mnoha případech se jako nejlevnější varianta jeví zakoupení jízdenky EgroNet. Na druhou stranu při cestě vlakem má cestující také více možností, jak ušetřit. Pokud pojedou jeden cestující tam i zpět vlakem, vyplatí se mu Celodenní jízdenka pro Karlovarský kraj, jejíž cena je nižší než ceny autobusů. Při cestě o víkendu mohou cestující také využít Skupinovou víkendovou jízdenku Karlovarský kraj a ta je vyjde mnohem levněji než cesta autobusem.

Cesta osobním automobilem vyjde návštěvníka na 230 Kč tam i zpět a na jedné cestě stráví 42 minut.

**Tabulka 23: Cenové nabídky při cestě do Bečova nad Teplou**

| <b>Bečov nad Teplou</b>             | 1 dospělý | 2 dospělí | 1 dospělý,<br>2 děti | 2 dospělí,<br>2 děti | 1 dospělý<br>zpáteční | 2 dospělí<br>zpáteční | 1 dospělý,<br>2 děti<br>zpáteční | 2 dospělí,<br>2 děti<br>zpáteční |
|-------------------------------------|-----------|-----------|----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Vlak přestup<br>Mariánské<br>Lázně  | 94 Kč     | 175 Kč    | 188 Kč               | 271 Kč               | 183 Kč                | 342 Kč                | 367 Kč                           | 526 Kč                           |
| Vlak přestup<br>Karlovy Vary        | 112 Kč    | 203 Kč    | 224 Kč               | 315 Kč               | 216 Kč                | 392 Kč                | 432 Kč                           | 608 Kč                           |
| Autobus<br>přestup<br>Karlovy Vary  | 84 Kč     | 168 Kč    | 168 Kč               | 252 Kč               | 168 Kč                | 336 Kč                | 336 Kč                           | 504 Kč                           |
| Autobus<br>přestup<br>Sokolov       | 86 Kč     | 172 Kč    | 172 Kč               | 258 Kč               | 172 Kč                | 344 Kč                | 344 Kč                           | 516 Kč                           |
| EgroNet                             |           |           | 200 Kč               | 300 Kč               | 200 Kč                | 300 Kč                | 200 Kč                           | 300 Kč                           |
| Skupinová<br>jízdenka<br>regionální |           |           |                      |                      |                       | 229 Kč                | 229 Kč                           | 229 Kč                           |
| Celodenní<br>jízdenka<br>regionální |           |           |                      |                      | 159 Kč                |                       |                                  |                                  |

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### 6.1.8 Teplá

#### Cheb – Teplá: cesta vlakem

Po-Pá: V ranních hodinách mohou turisté využít pouze dva spoje jedoucí do Teplé. První spoj vhodný na výlety odjíždí z Chebu před 7 hodinou. Další spoj je vypraven o tři hodiny později, tedy před 10. hodinou. Od 10. do 16. hodiny jsou vlaky do Teplé vypravovány každé dvě hodiny. Poslední vhodný spoj pro turisty odjíždí z Chebu po 18. hodině. Na cestě návštěvníci stráví zhruba dvě hodiny, některé spoje jedou kratší dobu, ale záleží vždy na délce přestupu.

So-Ne: O víkendu mohou turisté využít v ranních hodinách dva spoje, oba jedou kolem 7. hodiny. Další spoj je vypraven stejně jako v pracovní dny před 10. hodinou. Následující spoje jsou až do 14. hodiny vypravovány v hodinových intervalech, poté

je rozmezí mezi vlaky prodlouženo na dvě hodiny. V podvečerních hodinách dochází opět k vypravování menšího počtu spojů.





### **Cheb – Teplá: cesta autobusem**

Po-Pá: Odjezdy z Chebu jsou naprosto totožné jako při výletech do Mariánských Lázní. V ranních hodinách mohou cestující využít spoj, jedoucí před 10. hodinou, další možností, jak se dostat do Teplé je potom autobus ve 12 hodin. Během odpolední dopravní špičky je počet spojů navýšen a jezdí přibližně jednou za dvě hodiny, minimálně jedou za hodinu a půl. Cesta je dlouhá zhruba dvě hodiny a cestující musí vždy jednou přestupovat v Mariánských Lázních.

So-Ne: V sobotu mohou cestující využít dva spoje, jedná se o spoj vypravený před 10. hodinou a druhý spoj odjíždí ve 12 hodin. V neděli nejede do Teplé žádný autobusový spoj.

**Tabulka 24: Dopravní dostupnost z Chebu do Teplé veřejnou dopravou**

| Vlak           | 8                            | 9 | 10            | 11 | 12 | 13            | 14            | 15            | 16        | 17 | 18            |  |  |
|----------------|------------------------------|---|---------------|----|----|---------------|---------------|---------------|-----------|----|---------------|--|--|
| Po - Pá        | Hod. takt                    |   | Dvouhod. takt |    |    |               |               |               | Hod. takt |    | Dvouhod. takt |  |  |
| So - Ne        | Hod. takt                    |   | Hod. takt     |    |    |               | Dvouhod. takt |               | Hod. takt |    | Dvouhod. takt |  |  |
| <b>Autobus</b> |                              |   |               |    |    |               |               |               |           |    |               |  |  |
| Po - Pá        | Hod. takt                    |   | Hod. takt     |    |    | Dvouhod. takt |               | Dvouhod. takt |           |    |               |  |  |
| So             | Hod. takt                    |   | Hod. takt     |    |    | Dvouhod. takt |               | Dvouhod. takt |           |    |               |  |  |
| Ne             | V daný čas nejede žádný spoj |   |               |    |    |               |               |               |           |    |               |  |  |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### **Teplá – Cheb: cesta vlakem**

Po-Pá: Z Teplé do Chebu mají cestující možnost využít spoje, které jsou od rána až do večera vypravovány v pravidelných dvouhodinových taktech a cestující stráví na cestě přibližně hodinu.

So-Ne: V sobotu i v neděli jezdí vlaky stejně jako ve všední dny, tedy každé dvě hodiny. Delší je pouze čekání na přípojný vlak v Mariánských Lázních a tím se celková doba jízdy prodlouží zhruba o 20 minut.





### Teplá – Cheb: cesta autobusem

Po-Pá: Autobusové spojení z Teplé do Chebu mají cestující možnost využít během dne zhruba každé tři hodiny, přičemž první spoj odjíždí z Teplé po 11. hodině a poslední vhodný spoj pro turisty odjíždí po 17. hodině, celkově jde tedy o tři spoje. Délka cesty u jednotlivých spojů je rozdílná.

So-Ne: V sobotu není z Teplé do Chebu vypravován žádný vhodný spoj, který by mohli návštěvníci využít. V neděli z Teplé do Chebu odjíždí jeden spoj, a to před 16. hodinou.

**Tabulka 25: Dopravní dostupnost z Teplé do Chebu veřejnou dopravou**

| Vlak    | 10                           | 11                         | 12             | 13                         | 14             | 15                         | 16             | 17                         | 18             | 19                         | 20             |
|---------|------------------------------|----------------------------|----------------|----------------------------|----------------|----------------------------|----------------|----------------------------|----------------|----------------------------|----------------|
| Po - Pá | Dvouhodinové takty           |                            |                |                            |                |                            |                |                            |                |                            |                |
| So - Ne | Dvouhodinové takty           |                            |                |                            |                |                            |                |                            |                |                            |                |
| Autobus |                              |                            |                |                            |                |                            |                |                            |                |                            |                |
| Po - Pá | Spoj nejede v žádném taktu   | Spoj nejede v žádném taktu | Hodinové takty | Spoj nejede v žádném taktu | Hodinové takty | Spoj nejede v žádném taktu | Hodinové takty | Spoj nejede v žádném taktu | Hodinové takty | Spoj nejede v žádném taktu | Hodinové takty |
| So      | V daný čas nejede žádný spoj |                            |                |                            |                |                            |                |                            |                |                            |                |
| Ne      | V daný čas nejede žádný spoj |                            |                |                            |                |                            |                |                            |                |                            |                |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### Zhodnocení cenových nabídek při cestě do Teplé

Pokud se cestující vydají do Teplé, vyjde jim vlak o něco málo levněji než autobus. I při této cestě mají cestující možnost využít nabídky EgroNet, která se při zpáteční cestě vyplatí především cestujícím s dětmi, nebo mohou zvolit Skupinovou víkendovou jízdenku Karlovarský kraj, která se pro dva dospělé cestující a dvě děti při cestě vlakem vyplatí nejvíce.

Osobním automobilem do Teplé dojde návštěvník za 53 minut a za cestu tam i zpět zaplatí 195 Kč.



**Tabulka 26: Cenové nabídky při cestě do Teplé**

| <b>Teplá</b>                        | 1 dospělý | 2 dospělí | 1 dospělý,<br>2 děti | 2 dospělí,<br>2 děti | 1 dospělý<br>zpáteční | 2 dospělí<br>zpáteční | 1 dospělý,<br>2 děti<br>zpáteční | 2 dospělí,<br>2 děti<br>zpáteční |
|-------------------------------------|-----------|-----------|----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Vlak                                | 79 Kč     | 145 Kč    | 157 Kč               | 225 Kč               | 153 Kč                | 282 Kč                | 305 Kč                           | 436 Kč                           |
| Autobus                             | 78 Kč     | 156 Kč    | 156 Kč               | 234 Kč               | 156 Kč                | 312 Kč                | 312 Kč                           | 468 Kč                           |
| EgroNet                             |           |           |                      |                      |                       | 300 Kč                | 200 Kč                           | 300 Kč                           |
| Skupinová<br>jízdenka<br>regionální |           |           |                      |                      |                       | 229 Kč                | 229 Kč                           | 229 Kč                           |

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### 6.1.9 Plauen





#### **Cheb - Plauen: cesta vlakem**

Po-Pá: Při cestě do Plauen mají cestující tři možnosti, jak se do cílového místa dostat. Nejsnazší možností je využití přímého spoje, který ovšem nejezdí příliš často. Za den jsou vypraveny celkem tři přímé spoje. Další možností při cestě do Plauen je využití spojů s přestupy, které jsou buď v Marktredwitz, nebo v Hofu, přičemž volba spoje má vliv i na cenu jízdenky, což bude zmíněno dále. Pokud cestující využije přímý spoj, stráví na cestě 1 hodinu a 20 minut. Cesta s přestupem je o hodinu delší. To ovšem neplatí v opačném směru. Ve všední dny i o víkendu jezdí vlaky do Plauen stejně, ale jejich interval není pravidelný. V ranních hodinách jezdí vlaky přibližně každou hodinu, první pro turisty vhodný vlak jede z Chebu před 8. hodinou. V některých případech jsou odstupy mezi vlaky zkráceny na 20 minut, kdy nejdříve odjede přímý spoj a krátce za ním jede vlak v opačném směru a cestující v tomto případě musí přestupovat. Od 12. do 16. hodiny jsou vlaky vypravovány přibližně každou hodinu.

So-Ne: I v sobotu a v neděli jezdí do Plauen vlaky stejně jako v pracovní dny

**Tabulka 27: Dopravní dostupnost z Chebu do Plauen veřejnou dopravou**

| Vlak    | 8                  | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
|---------|--------------------|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Po - Pá | Dvouhodinové takty |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| So - Ne | Dvouhodinové takty |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017





### Plauen – Cheb: cesta vlakem

Po-Pá – z Chebu do Plauen jezdí vlaky s přestupem v Hofu a v Marktredwitz pravidelně každé dvě hodiny. Kromě nich mohou cestující využít i přímé spoje, které ovšem nejedí příliš pravidelně a jejich odjezd z Plauen je po 10., 14. a 16. hodině. Lze tedy přibližně říci, že vlaky z Plauen do Chebu jezdí jednou za hodinu a půl. Doba jízdy je u přímých spojů a spojů s přestupem totožná.

So-Ne: O víkendu mohou cestující při cestě z Plauen do Chebu využít stejné spoje jako ve všední den.

**Tabulka 28: Dopravní dostupnost z Plauen do Chebu veřejnou dopravou**

| Vlak    | 10                 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
|---------|--------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Po - Pá | Dvouhodinové takty |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| So - Ne | Dvouhodinové takty |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### Zhodnocení cenových nabídek při cestě do Plauen

Z tabulky je patrné, že ceny mezinárodních jízdenek jsou velmi vysoké. Není tomu tak pouze u Plauen, ale u všech hodnocených měst. Nejlevnější nabídkou pro cestující je v některých případech malý pohraniční styk, dále jen MPS. Při využití této nabídky je ovšem nutné jet přes hraniční přechod Vojtanov. Pokud cestující chtějí využít spoj jezdící přes Marktredwitz nebo Hof, je pro ně nejlevnější alternativou jízdenka EgroNet.

Zmíněny jsou ještě další dvě nabídky, a to Skupinová víkendová jízdenka Karlovarský kraj + Německo a Celodenní jízdenka Karlovarský kraj + Německo. Nejedná se o nejlevnější jízdenky, ovšem jejich platnost je větší než platnost EgroNetu a cestující mají možnost dojet na ní až do Drážďan, do kterých cesta z Plauen trvá dvě hodiny.

Při využití osobního automobilu stráví cestující na jedné cestě 53 minut a cena za dopravu bude 227 Kč.

**Tabulka 29: Cenové nabídky při cestě do Plauen**

| <b>Plauen</b>                | 1 dospělý | 2 dospělí | 1 dospělý,<br>2 děti | 2 dospělí,<br>2 děti | 1 dospělý<br>zpáteční | 2 dospělí<br>zpáteční | 1 dospělý,<br>2 děti<br>zpáteční | 2 dospělí,<br>2 děti<br>zpáteční |
|------------------------------|-----------|-----------|----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Mezinárodní jízdenka         | 800 Kč    | 1 600 Kč  | 1 600 Kč             | 2 400 Kč             | 1 601 Kč              | 3 202 Kč              | 3 201 Kč                         | 4 802 Kč                         |
| Malý pohraniční styk         | 124 Kč    | 248 Kč    | 248 Kč               | 373 Kč               | 248 Kč                | 497 Kč                | 497 Kč                           | 745 Kč                           |
| EgroNet                      | 200 Kč    | 300 Kč    | 200 Kč               | 300 Kč               | 200 Kč                | 300 Kč                | 200 Kč                           | 300 Kč                           |
| Skupinová jízdenka + Německo |           |           |                      | 329 Kč               |                       | 329 Kč                | 329 Kč                           | 329 Kč                           |
| Celodenní jízdenka + Německo |           |           |                      |                      | 259 Kč                |                       |                                  |                                  |

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

#### 6.1.10 Hof

##### **Cheb - Hof: cesta vlakem**

Po-Pá: Cestující mají možnost využít buď přímé spoje, které jezdí každé dvě hodiny, nebo mohou jet z Chebu do Hofu s jedním přestupem, který je v Marktredwitz. I tyto spoje jezdí ve dvouhodinovém taktu. Pokud tedy cestující nezohledňují, zda jedou přímým vlakem či s přestupem, mohou se vydat na cestu každou hodinu. Hodinový takt všech spojů je zachován přes celý den a cesta trvá u obou variant přibližně hodinu.

So-Ne: Spoje jezdí o víkendu stejně jako ve všední dny.

**Tabulka 30: Dopravní dostupnost z Chebu do Hofu veřejnou dopravou**

| Vlak    | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
|---------|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Po - Pá |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| So - Ne |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### Hof – Cheb: cesta vlakem

Po-Pá: Při zpáteční cestě mají cestující také možnost jet buď přímým spojem, nebo spojem s přestupem. Intervaly u těchto spojů nesou tak pravidelné jak v opačném směru, ale jejich četnost je vysoká. Nejdelší interval mezi spoji je hodinový, ale ve většině případů je rozmezí mezi jednotlivými vlaky 30minutové, v některých případech i kratší. Dostatek spojů je návštěvníkům k dispozici přes celý den. Doba jízdy se pohybuje vždy kolem hodiny.

So-Ne: Během víkendů jezdí spoje stejně jako v pracovní dny.

**Tabulka 31: Dopravní dostupnost z Hofu do Chebu veřejnou dopravou**

| Vlak    | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
|---------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Po - Pá |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| So - Ne |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### Zhodnocení cenových nabídek při cestě do Hofu

I v tomto případě je cena mezinárodní jízdenky v porovnání s ostatními jízdenkami velmi vysoká. Cestující i při cestě do Hofu mohou využít jízdenky MPS, které má ale opět jistá omezení. Cestující při jejím použití musí jet přímým vlakem, který jede přes hraniční přechod Selb, na jiné vlaky tato jízdenka platná není. Pokud bude chtít cestující jet spojem s přestupem v Marktredwitz, vyjde mu nejlevněji jízdenka EgroNet.

Jedna cesta osobním automobilem trvá 46 minut, a cena za dopravu tam i zpět vyjde na 218 Kč.

**Tabulka 32: Cenové nabídky při cestě do Hofu**

| Hof                     | 1 dospělý | 2 dospělí | 1 dospělý,<br>2 děti | 2 dospělí,<br>2 děti | 1 dospělý<br>zpáteční | 2 dospělí<br>zpáteční | 1 dospělý,<br>2 děti<br>zpáteční | 2 dospělí,<br>2 děti<br>zpáteční |
|-------------------------|-----------|-----------|----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Mezinárodní<br>jízdenka | 403 Kč    | 806 Kč    | 805 Kč               | 1 208 Kč             | 806 Kč                | 1 612 Kč              | 1 612 Kč                         | 2 418 Kč                         |
| Malý<br>pohraniční styk | 105 Kč    | 210 Kč    | 210 Kč               | 315 Kč               | 210 Kč                | 420 Kč                | 420 Kč                           | 629 Kč                           |
| EgroNet                 | 200 Kč    | 300 Kč    | 200 Kč               | 300 Kč               | 200 Kč                | 300 Kč                | 200 Kč                           | 300 Kč                           |

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

#### 6.1.11 Marktredwitz

##### **Cheb – Marktredwitz: cesta vlakem**

Po-Pá: V dopoledních hodinách od 8. do 10. hodiny jezdí vlaky do Marktredwitz v pravidelných hodinových intervalech. Další vlak mohou cestující využít ve 12 hodin a poté jsou již vlaky vypravovány každou hodinu, a to přibližně až do 21. hodiny. Vždy se jedná o přímé vlaky a rozdílné pro cestující je, zda jedou osobním vlakem, ve kterém platí příhraniční nabídka, nebo spěšným vlakem, na který je nutné zakoupit mezinárodní jízdenku. Doba jízdy spěšným vlakem trvá 20 minut, osobním vlakem 25 minut v obou směrech.

So-Ne: V sobotu i v neděli jezdí vlaky stejně jako v pracovní dny.

**Tabulka 33: Dopravní dostupnost z Chebu do Marktredwitz veřejnou dopravou**

| Vlak    | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
|---------|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Po - Pá |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| So - Ne |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017





## Marktredwitz – Cheb: cesta vlakem

Po-Pá: Při cestě z Marktredwitz do Chebu mohou cestující využít spoje, které jsou vypravovány každou hodinu. Hodinový takt je zachován od 11. do 19. hodiny.

So-Ne: O víkendech mohou cestující využít stejné spoje jako ve všední dny, které jezdí, jak již bylo zmíněno, v hodinovém taktu.

**Tabulka 34: Dopravní dostupnost z Marktredwitz do Chebu veřejnou dopravou**

| Vlak    | 10             | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20                         |
|---------|----------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----------------------------|
| Po - Pá | Hodinové takty |    |    |    |    |    |    |    |    |    | Spoj nejede v žádném taktu |
| So - Ne | Hodinové takty |    |    |    |    |    |    |    |    |    | Spoj nejede v žádném taktu |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

## Zhodnocení cenových nabídek při cestě do Marktredwitz

Cestující při cestě do Marktredwitz mohou opět využít nabídku MPS, ale jak již bylo zmíněno výše, tato nabídka platí pouze pro osobní vlaky. Pokud cestující chce jet spěšným vlakem, vyplatí se pro jednoho cestujícího při jednosměrné cestě mezinárodní jízdenka, u ostatních cestujících vyjde nejlevněji jízdenka EgroNet.

Cesta osobním automobilem do Marktredwitz vyjde tam i zpět na 117 Kč a jedna cesta trvá 25 minut.

**Tabulka 35: Cenové nabídky při cestě do Marktredwitz**

| Marktredwitz            | 1 dospělý | 2 dospělí | 1 dospělý,<br>2 děti | 2 dospělí,<br>2 děti | 1 dospělý<br>zpáteční | 2 dospělí<br>zpáteční | 1 dospělý,<br>2 děti<br>zpáteční | 2 dospělí,<br>2 děti<br>zpáteční |
|-------------------------|-----------|-----------|----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Mezinárodní<br>jízdenka | 182 Kč    | 364 Kč    | 364 Kč               | 546 Kč               | 364 Kč                | 728 Kč                | 728 Kč                           | 1 092 Kč                         |
| Malý<br>pohraniční styk | 63 Kč     | 127 Kč    | 127 Kč               | 190 Kč               | 127 Kč                | 254 Kč                | 254 Kč                           | 381 Kč                           |
| EgroNet                 | 200 Kč    | 300 Kč    | 200 Kč               | 300 Kč               | 200 Kč                | 300 Kč                | 200 Kč                           | 300 Kč                           |

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### 6.1.12 Bayreuth

#### Cheb – Bayreuth: cesta vlakem

Po-Pá: Cestující mají možnost opět využít více spojů, ale vždy musí minimálně jednou přestupovat. v pracovní dny jsou vlaky vypravovány v pravidelných hodinových intervalech. Cestující mohou jet buď směrem na Hof a zde přestoupit, nebo je možnost přestupu v Marktredwitz, u některých spojů i v Kirchenlaibachu. Rozdíl je ovšem i v celkové době strávené na cestě, v případě cesty přes Marktredwitz a Kirchenlaibach je cesta dlouhá přibližně 1 hodinu 15 minut. Pokud cestující preferuje pouze jeden přestup, který je buď v Marktredwitz, nebo v Hofu, prodlouží se celková doba strávená na cestě na 2 hodiny 10 minut.

So-Ne: O víkendech jezdí spoje stejně jako v pracovní dny.

**Tabulka 36: Dopravní dostupnost z Chebu do Bayreuthu veřejnou dopravou**

| Vlak    | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
|---------|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Po - Pá |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| So - Ne |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

Legenda  Hodinové takty  Dvuhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017




## Bayreuth – Cheb: cesta vlakem


Po-Pá: Při zpáteční cestě mají návštěvníci možnost využít mnoha spojů, které jezdí v relativně krátkých časových intervalech. Ty jsou u většiny spojů pouhých 30 minut, maximální rozestup mezi vlaky je na této trase 1 hodina. Jak již ale bylo zmíněno výše, ne u všech spojů je stejný počet přestupů a liší se i celková doba strávená na cestě, takže ne všechny spoje, které jsou z Bayreuthu do Chebu vypravovány, jsou pro všechny cestující vhodnou alternativou. Po 18. hodině jezdí spoje přibližně každé dvě hodiny.

So-Ne: I během víkendu jezdí vlakové spoje stejně jako ve všední dny.

**Tabulka 37: Dopravní dostupnost z Bayreuthu do Chebu veřejnou dopravou**

| Vlak    | 10             | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19                 | 20 |
|---------|----------------|----|----|----|----|----|----|----|----|--------------------|----|
| Po - Pá | Hodinové takty |    |    |    |    |    |    |    |    | Dvouhodinové takty |    |
| So - Ne | Hodinové takty |    |    |    |    |    |    |    |    | Dvouhodinové takty |    |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu

 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

## Zhodnocení cenových nabídek při cestě do Bayreuthu

Město Bayreuth je vzdálenější od českých hranic a proto do něj již neplatí příhraniční nabídka MPS. V tabulce je tedy pouze srovnání cen mezinárodních jízdenek a EgroNetu, kdy jízdenka EgroNet vychází jasně levněji.

Na cestě do Bayreuthu osobním automobilem stráví návštěvník přibližně 1 hodinu a cena za cestu tam i zpět je 305 Kč.



**Tabulka 38: Cenové nabídky při cestě do Bayreuthu**

| <b>Bayreuth</b>         | 1 dospělý | 2 dospělí | 1 dospělý,<br>2 děti | 2 dospělí,<br>2 děti | 1 dospělý<br>zpáteční | 2 dospělí<br>zpáteční | 1 dospělý,<br>2 děti<br>zpáteční | 2 dospělí,<br>2 děti<br>zpáteční |
|-------------------------|-----------|-----------|----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Mezinárodní<br>jízdenka | 745 Kč    | 1 490 Kč  | 1 491 Kč             | 2 236 Kč             | 1 490 Kč              | 2 980 Kč              | 2 980 Kč                         | 4 470 Kč                         |
| EgroNet                 | 200 Kč    | 300 Kč    | 200 Kč               | 300 Kč               | 200 Kč                | 300 Kč                | 200 Kč                           | 300 Kč                           |

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### 6.1.13 Weiden

#### **Cheb – Weiden: cesta vlakem**

Po-Pá: Četnost spojů při cestě do Weidenu je stejná, jako při cestě do Marktredwitz. Cestující mají možnost během celého dne použít spoje, který jezdí z Chebu každou hodinu a během cesty je nutné jednou přestupovat právě v Marktredwitz. Hodinový takt není dodržen pouze mezi 10. a 12. hodinou. Cesta trvá přibližně 1 hodinu v případě, že cestující jedou z Chebu do Marktredwitz spěšným vlakem, pokud použijí osobní vlak, prodlouží se doba strávená na cestě přibližně na 1 hodinu a 30 minut.

So-Ne: O víkendech jezdí vlaky do Weidenu stejně jako ve všední dny.

**Tabulka 39: Dopravní dostupnost z Chebu do Weidenu veřejnou dopravou**

| <b>Vlak</b> | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
|-------------|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Po - Pá     |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| So - Ne     |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

#### **Weiden – Cheb: cesta vlakem**





Po-Pá: I z Weidenu do Chebu návštěvníci mohou využít vlakové spoje, které jezdí také každou hodinu a tento interval je dodržován během celého dne. Pouze ve večerních hodinách se odstup mezi vlaky prodlužují na dvě hodiny. I při zpáteční cestě je nutné

jednou přestupovat a celková doba strávená na cestě je velmi podobná jako v opačném směru.

So-Ne: O víkendech jsou také dodrženy hodinové takty mezi spoji.

**Tabulka 40: Dopravní dostupnost z Weiden do Chebu veřejnou dopravou**

| Vlak    | 10             | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19                 | 20 |
|---------|----------------|----|----|----|----|----|----|----|----|--------------------|----|
| Po - Pá | Hodinové takty |    |    |    |    |    |    |    |    | Dvouhodinové takty |    |
| So - Ne | Hodinové takty |    |    |    |    |    |    |    |    | Dvouhodinové takty |    |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### Zhodnocení cenových nabídek při cestě do Weidenu

Ani do Weidenu neplatí příhraniční nabídka MPS. Cestujícím tedy i v tomto případě vyjde opět nejlevněji jízdenka EgroNet. Stejně jako u Plauen, i zde jsou uvedeny nabídky Skupinová víkendová jízdenka Karlovarský kraj + Německo a Celodenní jízdenka Karlovarský kraj + Německo i přesto, že nejsou nejlevnější. Cestující ale mají možnost na tyto jízdenky dojet až do Schwandorfu či do Regenburgu, které nejsou od Weidenu daleko.

Při využití osobního automobilu k výletu stráví cestující na jedné cestě 48 minut a cena za dopravu tam i zpět je 214 Kč.

**Tabulka 41: Cenové nabídky při cestě do Weidenu**

| <b>Weiden</b>                      | 1 dospělý | 2 dospělí | 1 dospělý,<br>2 děti | 2 dospělí,<br>2 děti | 1 dospělý<br>zpáteční | 2 dospělí<br>zpáteční | 1 dospělý,<br>2 děti<br>zpáteční | 2 dospělí,<br>2 děti<br>zpáteční |
|------------------------------------|-----------|-----------|----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Mezinárodní<br>jízdenka            | 607 Kč    | 1 214 Kč  | 1 215 Kč             | 1 822 Kč             | 1 214 Kč              | 2 428 Kč              | 2 428 Kč                         | 3 642 Kč                         |
| EgroNet                            | 200 Kč    | 300 Kč    | 200 Kč               | 300 Kč               | 200 Kč                | 300 Kč                | 200 Kč                           | 300 Kč                           |
| Skupinová<br>jízdenka +<br>Německo |           |           |                      | 329 Kč               |                       | 329 Kč                | 329 Kč                           | 329 Kč                           |
| Celodenní<br>jízdenka +<br>Německo |           |           |                      |                      | 259 Kč                |                       |                                  |                                  |

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

#### 6.1.14 Selb

##### **Cheb – Selb: cesta vlakem**

Po-Pá: I v případě cesty do Selbu mají cestující několik možností, jak se do cílové stanice dostat. V případě, že cestující preferují pouze jeden přestup, jezdí každé dvě hodiny vlak z Chebu do stanice Selb-Plössberg, kde je ovšem nutné hodinu čekat na přípoj do stanice Selb-Stadt. V případě, že cestujícím nevadí nutnost vícekrát přestupovat, mohou zvolit spoje, u kterých se přestupuje dvakrát. Přestup probíhá většinou ve stanicích Marktredwitz a Hof, nebo ve stanicích Marktredwitz a Oberkotzau. Pokud jsou brány v úvahu všechny zmíněné varianty spojů, jede vlak cestujícím z Chebu do Selbu každou hodinu. V liché hodiny jezdí dokonce dva vlaky v minutovém rozestupu za sebou a cestující si tedy mohou vybrat, zda pojedou spojem s jedním nebo dvěma přestupy. Celková doba strávená na cestě se nijak zásadně u jednotlivých variant spojů neliší, doba jízdy trvá přibližně 1 hodinu a 45 minut.

So-Ne: I o víkendech je frekvence spojů stejná jako ve všední dny.





### Cheb – Selb: cesta autobusem

Po-Pá: Cestující mohou využít dva autobusové spoje, první z nich odjíždí před 7. hodinou, druhý o tři hodiny později, tedy před 11. hodinou. U obou spojů je nutný přestup v Aši. Doba jízdy trvá zhruba dvě hodiny.

So-Ne: O víkendech nejsou cestujícím k dispozici žádné autobusové spoje na této trase.

**Tabulka 42: Dopravní dostupnost z Chebu do Selbu veřejnou dopravou**

| Vlak    | 8                            | 9 | 10                         | 11                           | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |  |
|---------|------------------------------|---|----------------------------|------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|--|
| Po - Pá | Hodinové takt                |   |                            |                              |    |    |    |    |    |    |    |  |
| So - Ne | Hodinové takt                |   |                            |                              |    |    |    |    |    |    |    |  |
| Autobus | Hodinové takt                |   |                            |                              |    |    |    |    |    |    |    |  |
| Po - Pá | Hodinové takt                |   | Spoj nejede v žádném taktu | V daný čas nejede žádný spoj |    |    |    |    |    |    |    |  |
| So - Ne | V daný čas nejede žádný spoj |   |                            |                              |    |    |    |    |    |    |    |  |

Legenda  Hodinové takt  Dvouhodinové takt  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### Selb – Cheb: cesta vlakem

Po-Pá: Odjezdy vlaků do Chebu jsou každou hodinu. I v opačném směru mají cestující stejné možnosti, jako při cestě z Chebu do Selb Stadt. Spoje jsou tedy jak s jedním tak i se dvěma přestupy. Pokud cestující zvolí spoj s jedním přestupem, stráví na cestě 1 hodinu 40 minut, pokud budou přestupovat dvakrát, celková doba strávená na cestě se prodlouží o 20 minut. Poslední vlaku do Chebu odjíždí ze Selbu po 19. hodině.

So-Ne: Totožné jako v pracovní dny.

### Selb – Cheb: cesta autobusem

Po-Pá: Ve všední dny mají cestující možnost využít dva autobusové spoje ze Selbu do Chebu. První z nich odjíždí pro návštěvníky relativně brzy, konkrétně před 11. hodinou. Druhý spoj odjíždí o dvě hodiny později.

So-Ne: O víkendech nejsou v této trase vypravovány žádné autobusové spoje.

**Tabulka 43: Dopravní dostupnost ze Selbu do Chebu veřejnou dopravou**

| Vlak           | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
|----------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Po - Pá        |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| So - Ne        |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| <b>Autobus</b> |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Po - Pá        |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| So - Ne        |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

Legenda  Hodinové takty  Dvouhodinové takty  Spoj nejede v žádném taktu  
 V daný čas nejede žádný spoj

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

### Zhodnocení cenových nabídek při cestě do Selbu

Do Selbu mají, jako do jediného z hodnocených měst, cestující možnost se dostat i autobusem. Ten vyjde levněji než vlak, ale v některých případech vyjde cestujícím nejlevněji opět jízdenka EgroNet.

Cena dopravy osobním automobilem při cestě tam i zpět činí 108 Kč a jedna cesta trvá 29 minut.

**Tabulka 44: Cenové nabídky při cestě do Selbu**

| Selb Stadt           | 1 dospělý | 2 dospělí | 1 dospělý,<br>2 děti | 2 dospělí,<br>2 děti | 1 dospělý<br>zpáteční | 2 dospělí<br>zpáteční | 1 dospělý,<br>2 děti<br>zpáteční | 2 dospělí,<br>2 děti<br>zpáteční |
|----------------------|-----------|-----------|----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Malý pohraniční styk | 124 Kč    | 248 Kč    | 248 Kč               | 373 Kč               | 248 Kč                | 497 Kč                | 497 Kč                           | 745 Kč                           |
| Autobus              | 66 Kč     | 132 Kč    | 132 Kč               | 198 Kč               | 132 Kč                | 264 Kč                | 264 Kč                           | 396 Kč                           |
| EgroNet              |           |           | 200 Kč               | 300 Kč               | 200 Kč                | 300 Kč                | 200 Kč                           | 300 Kč                           |

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

## 6.2 Shrnutí dopravní dostupnosti a cenových nabídek do vybraných měst

Při zhodnocení analýzy aktuální dopravní dostupnosti lze dojít k několika závěrům. Z tabulek je patrné, že se u každého spoje, a to jak vlakového, tak autobusového, liší spojení ve všední dny a o víkendu. Ve všední dny bývá logicky vypravováno více spojů v častějších intervalech a o víkendu je počet spojů nižší. Stejně tak jsou patrné denní

špičky, kdy v analyzovaných odpoledních hodinách jezdí více spojů. Dále lze také dojít k závěru, že autobusové spojení je do většiny míst horší než vlakové spojení. Do některých vybraných německých měst ani žádné autobusové spojení není. Nutné je ovšem zmínit časté spojení do příhraničních německých měst, kdy do většiny z nich jezdí vlaky v pravidelných hodinových taktech a intenzita spojů je zde vyšší než do většiny měst v Čechách. Právě pro dobrou dostupnost veřejnou dopravou by měla být tato města více propagována například na nádražích a v turistických infocentrech.

Co se týče hodnocení cenových nabídek nelze jednoznačně říci, že by vždy jeden z dopravních prostředků, buď vlak, nebo autobus, vyšel pokaždé levněji. V některých případech vyjde cestujícím levněji vlak, v jiných autobus, záleží na konkrétní cestě. V případě, že vyjde cestujícím levněji autobus než vlak, je třeba přihlídnout také ke speciálním nabídkám železničních dopravců a při jejich porovnání s cenou jízdného za autobus vyjdou tyto nabídky často ještě výhodněji.

Pokud budou ceny veřejné dopravy porovnávány s cenami individuální automobilové dopravy, vyjde u většiny měst v Čechách levněji pro jednu osobu veřejná doprava, ovšem u německých měst už se často vyplatí i pro jednu osobu spíše využití osobního automobilu než veřejné dopravy. Veřejná doprava tedy může individuální automobilové dopravě jen obtížně konkurovat.

## 7 Základní principy a vyhodnocení výsledků realizovaných hloubkových rozhovorů

V této kapitole budou uvedeny výchozí informace k realizovanému výzkumu. Budou zde popsány zvolené cílové skupiny prostřednictvím person, zmíněn bude průběh hloubkových rozhovorů a v závěru budou uvedeny výsledky, které z tohoto výzkumu vyplynuly.

### 7.1 Popis cílových skupin – osoby a zhodnocení výsledků hloubkových rozhovorů

V této podkapitole budou popsáni zástupci cílových skupin pomocí person. Cílem bylo, aby se respondenti výzkumu svými charakteristikami co nejvíce podobali níže popsaným osobám. Pod jednotlivými personami budou vypracovány i závěry vyplývající z hloubkových rozhovorů pro konkrétní osoby. Výsledky budou prezentovány ve stejném pořadí, v jakém byly respondentům otázky pokládány.

#### 7.1.1 Mladí lidé do 26 let

##### Monika



Monice je 24 let, je svobodná, bezdětná a pracuje jako úřednice na exekčním úřadě v Chebu. V Chebu také bydlí v pronajatém bytě na jednom z místních sídlišť. Vystudovala TRIVIS - Střední školu veřejnoprávní Karlovy Vary, s.r.o. V současné době se její příjem pohybuje kolem 19 000 Kč čistého. Jelikož pracuje na úřadě, má volné pouze víkendy, které tráví buď s rodiči, nebo s přáteli, se kterými se často vydává na výlety po republice. Kromě výletů s přáteli ve volném čase relaxuje při poslechu hudby.

## **Závěry plynoucí z hloubkových rozhovorů s mladými lidmi do 26 let**

Z výsledků rozhovorů vyplynulo, že mladí lidé nejčastěji navštěvují lázeňský trojúhelník, tedy Karlovy Vary, Mariánské Lázně a Františkovy Lázně. V těchto třech městech navštívili zajímavosti všichni respondenti. V Mariánských Lázních se jednalo nejčastěji o zpívající fontánu, v Karlových Varech o kolonády. Dále také většina mladých navštívila hrad Loket, zámek Bečov nad Teplou a zámek Kynžvart. Další atraktivity nebyly příliš zmiňovány. Do Německa jezdí respondenti především na nákupy, za památkami nikoli. Často byla zmiňována především časová bariéra, u několika dotázaných byla zmíněna i jazyková bariéra.

Na otázku, jak jsou spokojeni s dostupností daných atraktivit veřejnou dopravou, byla většinou uvedena odpověď, že je dostupnost dobrá, ale bylo by třeba zlepšit návaznost vlaků a autobusů, což bude zmiňováno i v návrzích na zlepšení.

Jako nejčastěji používaný dopravní prostředek při výletech uváděli dotazovaní osobní automobil. Důvodů bylo hned několik, a to pohodlí, časová flexibilita, rychlost, možnost dostat se přímo až k dané atraktivitě. Pouze pokud dotyčný nemá auto, využívá veřejnou dopravu, přičemž jsou upřednostňovány vlaky před autobusy.

Co se týče doby strávené na cestě a maximální cenové hladiny, kterou jsou respondenti ochotni utratit, bylo výsledkem, že nejdéle stráví na cestě v jednom směru jednu až dvě hodiny a při přestupu berou jako přijatelnou dobu čekání jednu hodinu. Maximální cena za dopravu v jednom směru pro jednu osobu u žádného dotazovaného nepřesáhla 400 Kč, nejčastější rozmezí pro cenu bylo mezi 200 – 300 Kč.

Informace o plánovaném výletu hledají všichni mladí respondenti na internetu, nejčastěji na stránkách IDOS. Pouze dva z deseti dotázaných čerpají informace z letáků dopravců a nikdo nehledá informace v jízdním řádu.

Návrhů na zlepšení veřejné dopravy bylo poměrně dost. Nebylo překvapením, že většina mladých lidí by uvítala Wi-Fi připojení ve více dopravních prostředcích veřejné dopravy. U vlaků bylo také často uváděno více elektrických zásuvek ve vozech. K dalším návrhům



patří lepší návaznost autobusových i vlakových spojů, poskytování informací v případě zpoždění nebo mimořádnosti, při vytížení spojů nasadit ve vlakové dopravě více vozů a zlepšení čistoty v dopravních prostředcích.

Dotázaní mladí lidé příliš neznali nabízené tarifní nabídky. Pouze čtyři respondenti uvedli, že znají jízdenku EgroNet a jeden dotazovaný znal nabídku MPS Länderbahn.

### 7.1.2 Matky s malými dětmi

#### Zuzana



Zuzana je žena ve středním věku, je jí 35 let. S manželem Jiřím mají dvě děti, šestiletého Petra a osmiletého Adama. Petr chodí do první třídy, Adam do třetí. V současné době bydlí v bytě v centru Chebu, ale s manželem mají v plánu koupit domek v blízkosti Chebu. Pro Zuzanu je velmi důležité, aby trávila co nejvíce času se svojí rodinou. Pracuje jako finanční poradkyně v bance a do práce chodí od pondělí do pátku vždy od 8. do 17. hodiny. Zuzanin plat se pohybuje kolem 18 000 Kč čistého. Její manžel pracuje jako automechanik také od pondělí do pátku. Společně mají tedy volné pouze

večery ve všední dny a víkendy. Volný čas Zuzana ráda tráví čtením detektivních knížek, nejraději má Hercule Poirota od Agathy Christie. Když je celá rodina o víkendu doma pohromadě, vyráží často na výlet někam, kde se budou děti bavit.

#### Závěry plynoucí z hloubkových rozhovorů s matkami malých dětí

I matky s dětmi navštěvují nejčastěji města lázeňského trojúhelníků, hlavně Karlovy Vary a Mariánské Lázně. K dalším častým turistickým cílům matek s dětmi patří zámek Kynžvart, zámek Bečov nad Teplou a hrad Loket. Dotázané také často uváděly, že jezdí do německých příhraničních měst, nejvíce do Weidenu, Hofu a Bayreuthu. Pokud

do německého příhraničí nejezdí, je nejčastěji jako bariéra uváděn nedostatek času, případně jazykové bariéry.

S dostupností turistických atraktivit veřejnou dopravou byly respondentky většinou spokojeny. Pouze dvě dotazované s dostupností spokojeny nebyly především kvůli malému počtu spojů a dlouhé době jízdy. I v tomto případě byla zmiňovaná špatná návaznost spojů.

Respondentky se neshodovaly v názoru, jaký dopravní prostředek využívají při cestě na výlety. Uváděn byl osobní automobil, a to především kvůli pohodlí, časové flexibilitě a možnosti dopravit se přímo až na místo. Pokud byl jako používaný dopravní prostředek uveden vlak, k hlavním důvodům jeho využití patřila volnost pohybu, možnost věnovat se během jízdy dětem, jízda vlakem je pro dítě zábavou, možnost využít WC. Dopravu autobusem žádná dotazovaná nevedla.

Na cestě jsou matky s dětmi ochotny strávit maximálně dvě hodiny v jednom směru, jelikož při delší cestě se již děti nudí. Preferují především bližší cíle a na další spoj jsou ochotny čekat maximálně 45 minut.

Při dotazu na maximální výši ceny pro jednu osobu v jednom směru se odpovědi respondentek nejvíce rozcházel. Čtyři dotázané uvedly, že cena pro ně není rozhodující a pokud se chtějí někam podívat, tak na dané místo jedou bez ohledu na cenu dopravy. Další čtyři zmínily, že jsou ochotny utratit za jednu osobu v jednom směru maximálně 100 až 200 Kč a dvě respondentky měly horní hranici stanovenou na 100 Kč.

Matky s dětmi čerpají informace při plánování výletu nejčastěji z internetu, tuto možnost uvedly všechny. Čtyři dotázané využívají pro zjištění informací i letáky a jedna jízdní řády.

Nejvíce dotázaných znalo nabídku EgroNet, celkem šest respondentek. Po pěti dotázaných znalo nabídky Celodenní jízdenka Karlovarský kraj + Německo a Celodenní skupinovou jízdenku Karlovarský kraj + Německo. Jedna respondentka uvedla, že zná i nabídku Bayern-Böhmen-Ticket.

Návrhů na zlepšení veřejné dopravy v daném regionu bylo mnoho. Jednalo se, například o již zmíněnou lepší návaznost spojů vlakových i autobusových, vyšší kulturu cestování, více zábavných her pro děti ve vlaku, bezpečnost na nádražích a ve vlacích, včetně modernějších čekáren, které budou k dispozici i ve večerních hodinách, zastřešení stanovišť na autobusovém nádraží v Chebu a několikrát byla zmíněna i absence bezbariérového přístupu na nástupiště chebského nádraží. Vytknuta byla také vysoká cena cesty vlakem i autobusem. Vyzdvižena ovšem byla i některá pozitiva, jako možnost přepravy kol a spokojenost s přímými vlakovými spoji do Německa.

### 7.1.3 Starší manželské páry

#### Štěpánka a Petr



Štěpánka a Petr jsou manželé, kteří bydlí v rodinném domku na okraji Chebu a mají dvě dospělé děti, Ivanu a Tomáše. Štěpánce je 52 let a pracuje jako učitelka na základní škole v Chebu, Petrovi je 55 let a pracuje jako operátor výroby v chebské průmyslové zóně. Štěpánka s Petrem mají zhruba podobný příjem, a to 22 000 Kč čistého. Jelikož Petr pracuje na ranní, odpolední a noční směny a Štěpánka chodí do práce od pondělí

do pátku, moc společně stráveného času nemají. Pokud jim vyjde společné volno, vyrazí buď na chatu, kterou mají kousek od Chebu, nebo na výlet. Oba se zajímají o zahradu a přírodu.

#### Závěry plynoucí z hloubkových rozhovorů se staršími manželskými páry

K navštěvovaným místům v Euregiu Egrensis patří u starších párů města jak v Karlovarském kraji, tak i v německém příhraničí. Nejčastěji se v Čechách jednalo o města lázeňského trojúhelníku, tedy jak již bylo zmíněno, jde o Mariánské Lázně, Karlovy Vary

a Františkovy Lázně. K dalším navštěvovaným zajímavostem patří SOOS, zámek Bečov nad Teplou, zámek Kynžvart, hrad Loket a klášter v Teplé. V německém příhraničí navštěvují respondenti poměrně hodně turisticky zajímavých měst, například Marktredwitz, Weiden, Bayreuth, Plauen, Hof i Selb. Většina respondentů uváděla, že při cestách do Německa nemá žádné bariéry, pokud ovšem nějaké zmínili, jednalo se o bariéry jazykové.

Respondenti byli s dostupností turistických atraktivit vlakovými spoji spokojeni, s autobusovými spoji ovšem nikoli. Dle názorů dotazovaných jezdí autobusových spojů málo.

Při výletech respondenti nejčastěji využívají osobní automobil, k důvodům patřila, jako u ostatních skupin, časová flexibilita, doprava až přímo k místu, nejlevnější způsob dopravy, možnost během dne navštívit více cílů. Druhým nejčastěji využívaným dopravním prostředkem byl vlak, kdy respondenti jako důvod jeho využívání uváděli nejčastěji pohodlí, možnost dojet si na toaletu, více času pro sebe než při cestě autem. Autobus jako způsob dopravy na výlety zmiňován nebyl, především kvůli špatnému spojení.

Starší páry dobu strávenou na cestě na výlet nezohledňují, jsou ochotni na cestě v jednom směru strávit více jak dvě hodiny, pouze jednou byl uveden čas do dvou hodin. Při přestupu jsou ochotni na další vlak čekat maximálně hodinu. Maximální cenu za dopravu většina respondentů nemá stanovenou, je pro ně prioritní podívat se na místa, která je zajímají bez ohledu na cenu.

Informace při plánování výletu čerpají nejčastěji z internetu a ze stránek IDOS. Dva manželské páry využívají k získávání informací kromě internetu i letáky a jízdní řády.

Co se týče znalosti jednotlivých nabídek, tak šest respondentů znalo nabídku EgroNet a čtyři respondenti znali nabídky Celodenní jízdenka Karlovarský kraj + Německo, Skupinová víkendová jízdenka Karlovarský kraj + Německo a MPS Länderbahn.

I u těchto respondentů bylo námětů na zlepšení mnoho. Opět byla uváděna lepší návaznost spojů, zvýšení kvality cestování u autobusů i vlaků, zařazení více vozů při vytíženosti

spojů, zjednodušení IDOK, více úložných prostorů ve vlacích i autobusech a zmíněna byla i potřeba bezbariérových nástupišť ve stanici Cheb. Pozitivně byla hodnocena u několika respondentů informační tabule se seznamem zastávek vlaku v soupravách RegioShark.

## **7.2 Shrnutí výsledků hloubkových rozhovorů a z nich vyplývající závěry**

Z výše uvedených výsledků hloubkových rozhovorů, kterých bylo realizováno deset pro každou cílovou skupinu, je zřejmé, že každá z těchto cílových skupin má rozdílné preference, a to ve více ohledech.

Jedná se například o čas, který jsou ochotni strávit na cestě. Mladí lidé jsou, stejně tak jako matky s dětmi, ochotni na cestě v jednom směru strávit maximálně dvě hodiny, starší manželské páry čas strávený na cestě nezohledňují.

Respondenti všech cílových skupin se relativně shodují v odpovědích na otázku, jaký druh dopravy využívají při výletech, kdy byl nejčastěji zmiňován osobní automobil. Druhou nejčastější odpovědí byl vlak, autobus není při cestách na výlety využíván vůbec. Shodné odpovědi se týkají také zdrojů využívaných při hledání informací o výletech, kdy nejčastěji byl uváděn internet, a to u všech cílových skupin. Matky s dětmi a především starší manželské páry hledají informace i v letáčcích dopravců.

Odlišnosti lze najít v ceně, kterou jsou ochotni respondenti jednotlivých cílových skupin zaplatit za jízdenku. Mladým lidem přijde přijatelná cena v rozmezí od 200 do 300 Kč za osobu v jednom směru. V názorech na cenu se nejvíce rozcházel matky s dětmi, kdy pro některé cena nebyla nijak zásadně důležitá, pro jiné ovšem hrála významnou roli a jejich cenová hranice byla poměrně nízká. Lze tedy konstatovat, že záleží na konkrétních finančních možnostech dané rodiny. Starší manželské páry většinou neměly stanovenou horní cenovou hranici za dopravu. Respondenti, kteří uvedli, že využívají při výletech osobní automobil, nebyli většinou schopni odhadnout, kolik je výlet stojí peněz.

Co se týče znalosti tarifních nabídek, tak mladí lidé tyto nabídky skoro vůbec neznají. Dotázané matky s dětmi znaly nejvíce tarifních nabídek ze všech cílových skupin a z toho

Lze usuzovat, že se zajímají o možnosti, jak při výletech ušetřit. I respondenti ze skupiny starších manželských párů byli s nabídkami poměrně dobře seznámeni.

Jasně rozdílů jsou patrné z návrhů na zlepšení, kdy jednotlivé skupiny chtějí zlepšit to, co je pro ně prioritní. U všech respondentů byla uvedena lepší návaznost spojů, která je pro zatraktivnění veřejné dopravy pro cestující zřejmě klíčová. Dále je pro mladé lidi důležité především Wi-Fi připojení a zásuvky, jelikož chtějí být během cesty ve spojení s okolním světem prostřednictvím internetu. Matky s dětmi kladou důraz na bezpečí na nádražích a bezbariérový přístup. Podobné požadavky na zlepšení mají i starší manželské páry, které by také uvítaly i více úložných prostorů.

Následující tabulka 45 přehledně shrnuje návrhy na zlepšení podle jednotlivých person. Z tabulky je patrné, že na některých námětech se shodnou všechny cílové skupiny, jedná se o lepší návaznost spojů a čistější prostředí v dopravních prostředcích.

**Tabulka 45: Shrnutí návrhů na zlepšení dle jednotlivých person**

| <b>Mladí lidé do 26 let</b> | <b>Matky s dětmi</b>    | <b>Starší manželské páry</b> |
|-----------------------------|-------------------------|------------------------------|
| Lepší návaznost spojů       | Lepší návaznost spojů   | Lepší návaznost spojů        |
| Čistější prostředí          | Čistější prostředí      | Čistější prostředí           |
| Více vozů při vytíženosti   | Modernější čekárny      | Více vozů při vytíženosti    |
| Wi-Fi připojení             | Bezbariérový přístup    | Bezbariérový přístup         |
| Zásuvky ve vozech           | Bezpečnost na nádražích | Více úložných prostorů       |

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Po shrnutí výsledků hloubkových rozhovorů je nezpochybnitelné, že pro každou cílovou skupinu (segment) je důležité něco jiného. Pro někoho je prioritní cena, pro jiného čas strávený na cestě, pro dalšího připojení k internetu.

Cílem těchto rozhovorů bylo právě poukázat na to, že různé skupiny lidí mají rozdílné potřeby, a proto je nutná aplikace cíleného marketingu. Bude se jednat například

o rozdílnou formu marketingové komunikace s jednotlivými segmenty, přizpůsobení propagačních materiálů apod.

Na základě závěrů plynoucích z analýzy marketingové komunikace, dopravní dostupnosti a z výsledků hloubkových rozhovorů budou v následující kapitole předloženy konkrétní návrhy, jejichž cílem je zlepšit využívání veřejné dopravy v Euregiu Egrensis.

## **8 Návrhy na zlepšení využívání veřejné dopravy v Euregiu Egrensis**

Cílem této kapitoly je předložení návrhů, které by měly vést ke zlepšení využívání veřejné dopravy v Euregiu Egrensis. Návrhy budou z různých oblastí, ale všechny budou mít společný cíl, a to přimět cestující k vyššímu využívání veřejné dopravy. Tvorba letáků by byla v kompetenci města Cheb.

### **8.1 Návrhy vyplývající z hloubkových rozhovorů, které by měly přispět k vyššímu využívání veřejné dopravy**

Během hloubkových rozhovorů byli respondenti dotazováni mimo jiné na to, jaké mají připomínky a náměty na zlepšení veřejné dopravy v Euregiu Egrensis. Jak již bylo zmíněno výše, návrhů na zlepšení bylo poměrně dost, zcela spokojený cestující se mezi respondenty nenašel. Autorka práce se už ve své bakalářské práci věnovala návrhům, které měly sloužit ke zkvalitnění úrovně cestování veřejnou dopravou. Jedná se o návrhy, které spolu souvisejí, jelikož zkvalitnění úrovně cestování by mělo vést k vyššímu využívání veřejné dopravy cestujícími, neboť se pro ně díky své kvalitě stane atraktivní.

Ve většině případů se návrhy uváděné respondenty v této diplomové práci shodují s návrhy, které byly výsledkem dotazníkového šetření v bakalářské práci. Námětů, co by se mělo ve veřejné dopravě zlepšit, není mnoho, ale všechny jsou pro správně fungující dopravu nezbytné. Z toho, že se návrhy neustále opakují napříč věkovými kategoriemi, lze usuzovat, že pokud by byly tyto návrhy realizovány, byli by cestující s veřejnou dopravou spokojeni. Nyní budou návrhy, které respondenti nejčastěji uváděli, stručně představeny.

#### **Lepší návaznost spojů**

Tato problematika byla řešena již v bakalářské práci autorky před třemi lety se závěrem, že návaznost spojů je velmi špatná. Během uplynulých tří let bohužel nedošlo k výraznému zlepšení, spíše naopak. Jelikož byla v této práci hodnocena dostupnost turistických aktivit ze stanice Cheb, nebyl tento zásadní nedostatek odhalen, jelikož nebyly brány v úvahu přestupy z jiných směrů. Pokud například pojedou cestující ze Sokolova do Františkových Lázní osobním vlakem, jsou čekací doby v Chebu více jak hodinové a podobně je tomu u většiny osobních vlaků. Velmi špatná je také návaznost mezi



vlakovými spoji a autobusy. Zajistit systém mezi s sebou provázaných linek autobusových a železničních dopravců by mělo být cílem IDOK, jelikož právě cílem integrovaného dopravního systému by mělo být zajištění konkurenceschopnosti veřejné dopravy vůči dopravě individuální. Při současné špatné návaznosti spojů může veřejná doprava individuální konkurovat jen těžko.

### **Vybudování výtahů a bezbariérového přístupu ve stanici Cheb**

I tímto problémem se autorka zabývala ve své bakalářské práci a problém je stále aktuální. Cheb je výchozí i cílovou stanicí pro mezinárodní vlaky, kdy mnoho cestujících přijíždí a odjíždí s rozměrnými zavazadly nebo s kočárky či koly. Všichni tito cestující musí, bez ohledu na věk, svá spoluzavazadla snášet ze schodů a poté vynášet do schodů. Jedinou výjimkou je stav, kdy vlak přijede nebo je vypravován z prvního nástupiště. Začátek rekonstrukce nástupišť včetně zajištění bezbariérových přístupů je plánován na letošní rok a rekonstrukce je v kompetenci SŽDC, jakožto vlastníka železniční dopravní cesty.

### **Zlepšení kultury cestování**

V připomínkách respondentů se často objevovaly návrhy, které by přispěly ke zlepšení kultury cestování. Často byla uváděna připomínka k čistotě v dopravních prostředcích. Úklid v dopravních prostředcích si některé dopravní společnosti zajišťují sami nebo si na tuto činnost najímají externí firmu. U vlakových i autobusových spojů by mělo k čištění docházet alespoň jednou denně, velmi ovšem záleží na počasí, kdy při nepříznivém počasí jsou interiéry vozů rychleji zašpiněné.

Dalším návrhem bylo zřízení čekáren vyhrazených pouze pro cestující s platnou jízdenkou. V současné době ve většině stanic žádný čekárně odpovídající prostor není a v některých nádražních halách pravidelně přebývají bezdomovci, prostitutky, kapsáři apod. Takové prostředí cestující odrazuje. Čekárnu by zřizovala SŽDC, která je vlastníkem nádražních budov. Problém neexistujících čekáren současně souvisí i s vyšší bezpečností, která byla také zmíněna jako možný návrh na zlepšení. Pouze v některých stanicích má na starost bezpečnost v nádražní hale ochranka, která ovšem prostor haly prochází pouze

v konkrétních časech, které jsou neměnné. Právě kapsáři časy pochůzek ochranky přesně znají a vědí, jak se ochrance vyhnout.

K dalším návrhům, které by měly přispět ke zvýšení kultury cestování, patří řazení více vozů v případě vytíženosti vlaků, k čemuž například u Českých drah dochází. Ve dnech, kdy jezdí více cestujících, jako například v pátek nebo v neděli odpoledne, bývají řazeny posilové vozy. Dalším návrhem je řazení více spojů s Wi-Fi připojením a to jak v autobusové, tak v železniční dopravě.

## **8.2 Tipy na výlet pro jednotlivé osoby**

Jedná se o návrhy, které propojují marketing atraktivit s možnostmi využití veřejné dopravy. Půjde o návrh jednodenního výletu pro jednotlivé osoby. Tento návrh bude obsahovat veškeré informace týkající se daného výletu, tedy odjezdy vlakových spojů, cenu za dopravu, konkrétní časový plán apod. Při plánování výletu budou zohledňovány výsledky hloubkových rozhovorů a pro jednotlivé osoby tedy bude navržen takový výlet, který bude odpovídat jejich finančním i časovým možnostem. U jednotlivých výletů budou uváděny ceny pouze za dopravu, jelikož ta byla obsahem otázek hloubkových rozhovorů. Dle autorky práce je pro zájemce o výlet snazší, když dostanou do rukou konkrétní plán a sami se o nic dalšího nemusí zajímat. Tyto návrhy na výlet by mohly být dostupné v turistických infocentrech nebo u železničních dopravců, jelikož výlety budou plánovány především s využitím železniční dopravy, jelikož na základě analýzy dostupnosti jsou vlaková spojení lepší než autobusová a i respondenti v hloubkových rozhovorech uvedli, že využívají raději vlak než autobus. Jako vhodná jízdenka pro výlety bude většinou doporučována jízdenka EgroNet, především pro svoji cenovou dostupnost a možnost využití slev na vstupné.

## **Návrh na výlet pro mladé lidi do 26 let**

Pro Moniku, která zastupuje skupinu mladých lidí do 26 let, bude navržen celodenní sobotní výlet, kdy dopoledne navštíví zajímavosti ve městě Mariánské Lázně a v podvečerních hodinách Karlovy Vary.

Začátek výletu bude ve stanici Cheb, odkud odjíždí v 9:59 osobní vlak do Mariánských Lázní, kam je příjezd v 10:30. Před nádražní budovou v Mariánských Lázních je zastávka městské hromadné dopravy a v 10:45 z ní odjíždí autobus linky 7, který návštěvníky doveze až na zastávku Goethovo náměstí s příjezdem v 10:57, odkud je to pouhých 600 metrů k zastávce lanovky, kterou se návštěvníci dostanou do parku Boheminium. Odjezd lanovky je každých 15 minut. Na prohlídku parku Boheminium budou mít návštěvníci čas zhruba přes hodinu a poté se kolem půl jedné vydají lanovkou zpět a dojdou přibližně 600 metrů ke zpívající fontáně, která bude ve 13 hodin hrát. Poté budou mít návštěvníci přibližně hodinu na prohlídku kolonády a v 14:28 odjíždí ze zastávky Goethovo náměstí trolejbus na vlakové nádraží, kam je příjezd v 14:42. V 15:09 odjíždí přímý osobní vlak do Karlových Varů, kde budou cestující v 16:45. Poté následuje zhruba 20minutová procházka ke kolonádě. Návštěvníci zde mohou vidět Mlýnskou kolonádu, Tržní kolonádu i Vřídlo. Pro cestu zpět do Chebu mohou využít vlak s odjezdem v 19:40 z Karlových Varů, příjezd do Chebu je v 20:42.

Pro tento výlet je ideální využít jízdenku EgroNet, která platí ve všech uvedených vlakových spojích i ve spojích MHD v Mariánských Lázních. Cestující tedy budou muset doplatit pouze cestu lanovkou v Mariánských Lázních, která pro jednu dospělou osobu vyjde tam i zpět na 140 Kč. Po předložení jízdenky EgroNet získají návštěvníci parku Boheminium 20% slevu na vstupné.

Ve všech zmíněných vlakových spojích bude mladým cestujícím k dispozici Wi-Fi. I co se týče doby strávené na cestě, tak byly voleny nejrychlejší a nejpohodlnější možné spoje. A i cena se splňuje zmiňovanou relací.

## **Návrh na výlet pro matky s dětmi**

Další návrh výletu je pro matku s dětmi Zuzanu, kdy bude naplánován výlet do zoologické zahrady v Hofu a při zpáteční cestě bude zastávka v Aquaforu ve Františkových Lázních. Výlet je naplánovat na pracovní den, například během dovolené v červenci.

Výlet začne v železniční stanici Cheb, odkud ráno v 7:38 odjíždí přímý vlak do stanice Hof, kam je příjezd v 8:43. Zhruba 500 metrů od vlakového nádraží je zastávka Kurt-Schumacher-Platz, odkud v 9:25 odjíždí přímý autobusový spoj linky 3 Krötenhof – Zoo do zoologické zahrady. Cesta trvá 14 minut. Návštěvníci mohou jít k zoologické zahradě pěšky, ale jde o trasu dlouhou 3 km a na cestě by tedy strávili zhruba 40 minut, což by pro malé děti zřejmě nebylo vhodné. Při cestě autobusem budou návštěvníci v zoologické zahradě kolem desáté hodiny a jako přiměřený čas na projití zahrady byly stanoveny čtyři hodiny. Ze zoologické zahrady zpět na vlakové nádraží bude tedy odjezd ve 14:17 opět autobusem linky 3 Zoo – Krötenhof. Příjezd na zastávku Kurt-Schumacher-Platz je ve 14:31 a opět je třeba dojít přibližně 500 metrů k vlakovému nádraží, odkud v 15:07 odjíždí přímý spoj do Františkových Lázní – Aquaforum, kam je příjezd v 16:10. Vlak zde tedy zastavuje přímo u Aquaforu a ke vchodu trvá cesta přibližně 5 minut. Při zakoupení vstupného na dvě hodiny bude pro zpáteční cestu vhodný spoj v 18:12, do Chebu bude příjezd v 18:19 a celý výlet tak bude u konce.

I pro tento výlet je ideální využít jízdenku EgroNet, kdy v případě, že se dvěma malými dětmi pojedou jeden dospělý, vyjde cesta na 200 Kč, pokud pojedou dva dospělí, bude cena 300 Kč. K tomu je třeba dokoupit jízdenku na městskou hromadnou dopravu v Hofu, kde EgroNet neplatí. Nejlevněji v tomto případě vyjde rodinný denní lístek, který platí je jak pro jednu, tak pro dvě dospělé osoby a maximálně čtyři děti a jeho cena je 7 €.

I při vytváření tohoto návrhu byly brány v úvahu závěry plynoucí z hloubkových rozhovorů, kdy byly pro co nejkratší dobu strávenou na cestě voleny přímé vlaky a i cenová relace v tomto případě byla dodržena.

## **Návrh na výlet pro starší manželské páry**

Pro starší manželský pár, Štěpánku a Petra, bude naplánován výlet do Bečova nad Teplou, kde navštíví během soboty botanickou zahradu a zámek.

Pro cestu do Bečova nad Teplou bylo zvoleno vlakové spojení přes Karlovy Vary s odjezdem v 7:35 z Chebu. Do Karlových Varů na horní nádraží tento vlak přijede v 8:35. V 8:43 odjíždí vlak na dolní nádraží a cesta trvá pět minut. Z dolního nádraží odjíždí vlak do Bečova nad Teplou v 9:01 a příjezd do Bečova nad Teplou je v 9:33. Z vlakového nádraží je botanická zahrada vzdálena přibližně kilometr a cesta k ní tedy bude trvat zhruba 15 minut. Tato botanická zahrada je rozlehlá s mnoha odpočinkovými místy a pro její klidné projití byly jako vhodný čas stanoveny tři hodiny. Z botanické zahrady tedy přejdou návštěvníci po 13. hodině na zámek, který je od ní vzdálen kilometr a cesta tedy bude trvat také přibližně 15 minut. Po prohlídce zámku a hradu vyrazí návštěvníci zpět do Chebu, kam jim z Bečova nad Teplou jede vlak v 17:39 s přestupem v Mariánských Lázních. Na přestup budou mít cestující čas 25 minut, což je dostačující. Do Chebu přijedou v 19:14 Pendolinem.

Jelikož se jedná o víkendový výlet po Karlovarském kraji, vyšla by cestujícím ještě levněji než EgroNet Skupinová víkendová jízdenka Karlovarský kraj, která pro dvě osoby a až tři děti stojí jen 229 Kč. EgroNet by v tomto případě vyšel na 300 Kč.

Jelikož respondenti z této skupiny neměli skoro žádná omezení, lze předpokládat, že dvě hodiny strávené na cestě v jednom směru tedy nebudou překážkou. I cena jízdenky je v tomto případě velmi příznivá.

### **8.3 Další návrhy**

#### **Vytvoření facebookových stránek se zajímavými akcemi konanými v daném kraji**

Jednalo by se o facebookové stránky, které by byly spravovány Českými drahami, a.s. Stránky by mohly nést název Tipy na výlet v Karlovarském kraji a německém příhraničí a obsahovaly by informace týkající se kulturních a jiných akcí, které se v této oblasti budou konat a cestující se na ně mohou vydat vlakem. Uveden by zde byl webový odkaz

na vlakové spoje, kterými se zájemci mohou na akci dostat, zmíněna by zde byla také nejlevnější cenová nabídka, jak se na akci dopravit. Jednalo by se o vzájemnou spolupráci Českých drah, a.s., a organizátorů daných akcí, kdy by například cestující se zakoupenou doporučenou jízdenkou měli slevu na vstupné na danou akci. Tím by se zlepšilo využívání veřejné dopravy a současně by byla větší návštěvnost na propagovaných akcích, jelikož by se informace o nich dostaly mezi větší počet lidí. Tyto stránky by mohly být vytvořeny nejen pro Karlovarský kraj, ale i pro ostatní kraje České republiky nebo pro celou republiku. V případě, že by daný kraj ležel u státních hranic, mohly by stránky také propagovat i akce konající se v daném příhraničí.

Informace o existenci těchto facebookových stránek by byly uvedeny na webových stránkách Českých drah a i na jejich oficiálních facebookových stránkách. Tímto návrhem by bylo cíleno především na mladé cestující.

#### **Umístění obrazovky nad pokladními přepážkami v železniční stanici Cheb**

Dalším návrhem je umístění obrazovky do volného prostoru nad pokladními přepážkami ve stanici Cheb. Fotografie zamýšleného místa pro připevnění obrazovky jsou zobrazeny v příloze H. Obrazovka by byla umístěna přímo naproti lavičkám, kde cestující sedí při čekání na vlak. Jasně viditelná by byla také pro ty cestující, kteří by stáli ve frontě u pokladních přepážek a čekání by jim tak lépe ubíhalo. Na obrazovce by byly promítány informace o tarifních nabídkách, turistických zajímavostech a zajímavých akcích. V tomto případě by byla obrazovka zřizována Správou železniční dopravní cesty, s.o., jelikož ta je vlastníkem prostorů v hale. Promítané ukázky by byly vytvořeny Českými drahami, a.s., ve spolupráci s městem Cheb a Euregiem Egrensis.

K dalším doporučením by mohlo patřit uvedení anglických názvů na odjezdových a příjezdových tabulích v železniční stanici Cheb. Nápisy jsou na těchto tabulích napsány pouze v českém a německém jazyce. Cizinci, kteří ani jeden z těchto jazyků neovládají, si často pletou příjezdovou tabuli s odjezdovou.

## 9 Závěr

Tato diplomová práce byla zaměřena na zhodnocení dostupnosti turistických atraktivit v Euregiu Egensis veřejnou dopravou.

Po stanovení cílů a metodiky práce začíná teoretická část, která je nejprve soustředěna na dopravu v cestovním ruchu, kdy jsou popsány všechny druhy dopravních prostředků, objasněna je v ní problematika dopravní dostupnosti a vlivu dopravy na životní prostředí. Poté následují kapitoly týkající se především marketingu v cestovním ruchu a dopravě. Jsou zde popsány charakteristické vlastnosti služeb, kam doprava spadá, představen je také marketingový mix v cestovním ruchu a dopravě. Shrnutím teoretických poznatků z oblasti dopravních služeb a marketingu v dopravě byl splněn dílčí cíl práce.

Po teoretickém vstupu následuje kapitola týkající se charakteristiky Euregia Egensis v kontextu tématu práce. Představeny jsou zde turistické atraktivity v Euregiu Egensis, dopravci v něm působící a jejich tarifní nabídky. Touto kapitolou byl splněn další z dílčích cílů práce.

Provedením analýzy aktuální propagace turistických atraktivit a jejich dopravní dostupnosti veřejnou dopravou byl naplněn hlavní cíl práce. Zhodnocena byla marketingová propagace turistických cílů v turistických infocentrech a na internetu. Při rozboru dopravní dostupnosti turistických zajímavostí veřejnou dopravou byly informace čerpány z jízdních řádů a jako výchozí město bylo stanoveno město Cheb.

Pro zjištění názoru cestujících na problematiku dopravní dostupnosti turistických cílů veřejnou dopravou proběhly hloubkové rozhovory, kdy respondenti odpovídali na otázky týkající se preferencí při volbě dopravního prostředku, znalosti tarifních nabídek apod. Dotazovaní uvítali možnost vyjádřit své návrhy, co by se mohlo ve veřejné dopravě zlepšit.

Právě na základě zhodnocení dopravní dostupnosti a výsledků hloubkových rozhovorů byly předloženy návrhy, které mají za cíl zlepšení využívání veřejné dopravy v Euregiu Egensis.

Uvedené návrhy jsou dle autorky práce realizovatelné, ovšem některé velmi složitě. Jde například o návrh na umístění obrazovky nad pokladními přepážkami v železniční stanici Cheb. Jedním z důvodů obtížné realizace je organizační změna, kdy došlo k rozdělení Českých drah, a.s., a Správy železniční dopravní cesty, s.o. Dle autorky práce tato změna nepříspěla správným směrem k efektivnímu řešení každodenních situací, které by mělo být samozřejmostí a mělo by se odrážet ve spokojenosti cestujících.



## 10 Seznam tabulek

|  |     |
|--|-----|
| Tabulka 1: Negativní vlivy dopravy .....   | 35  |
| Tabulka 2: Pohled 4P x 4C .....  | 44  |
| Tabulka 3: Dopravní dostupnost z Chebu do Karlových Varů veřejnou dopravou .....       | 89  |
| Tabulka 4: Dopravní dostupnost z Karlových Varů do Chebu veřejnou dopravou .....       | 90  |
| Tabulka 5: Cenové nabídky při cestě do Karlových Varů .....                            | 91  |
| Tabulka 6: Dopravní dostupnost z Chebu do Mariánských Lázní veřejnou dopravou .....    | 92  |
| Tabulka 7: Dopravní dostupnost z Mariánských Lázní do Chebu veřejnou dopravou .....    | 93  |
| Tabulka 8: Cenové nabídky při cestě do Mariánských Lázní.....                          | 94  |
| Tabulka 9: Dopravní dostupnost z Chebu do Sokolova veřejnou dopravou .....             | 95  |
| Tabulka 10: Dopravní dostupnost ze Sokolova do Chebu veřejnou dopravou.....            | 96  |
| Tabulka 11: Cenové nabídky při cestě do Sokolova.....                                  | 96  |
| Tabulka 12: Dopravní dostupnost z Chebu do Lázní Kynžvart veřejnou dopravou .....      | 98  |
| Tabulka 13: Dopravní dostupnost z Lázní Kynžvart do Chebu veřejnou dopravou .....      | 99  |
| Tabulka 14: Cenové nabídky při cestě do Lázní Kynžvart .....                           | 100 |
| Tabulka 15: Dopravní dostupnost z Chebu do Lokte veřejnou dopravou .....               | 101 |
| Tabulka 16: Dopravní dostupnost z Lokte do Chebu veřejnou dopravou .....               | 102 |
| Tabulka 17: Cenové nabídky při cestě do Lokte .....                                    | 103 |
| Tabulka 18: Dopravní dostupnost z Chebu do Františkových Lázní veřejnou dopravou ..... | 104 |
| Tabulka 19: Dopravní dostupnost z Františkových Lázní do Chebu veřejnou dopravou ..... | 105 |
| Tabulka 20: Cenové nabídky při cestě do Františkovy Lázně.....                         | 105 |
| Tabulka 21: Dopravní dostupnost z Chebu do Bečova nad Teplou veřejnou dopravou .....   | 107 |
| Tabulka 22: Dopravní dostupnost z Bečova nad Teplou do Chebu veřejnou dopravou .....   | 108 |
| Tabulka 23: Cenové nabídky při cestě do Bečova nad Teplou.....                         | 109 |
| Tabulka 24: Dopravní dostupnost z Chebu do Teplé veřejnou dopravou .....               | 110 |
| Tabulka 25: Dopravní dostupnost z Teplé do Chebu veřejnou dopravou .....               | 111 |
| Tabulka 26: Cenové nabídky při cestě do Teplé.....                                     | 112 |
| Tabulka 27: Dopravní dostupnost z Chebu do Plauen veřejnou dopravou .....              | 113 |
| Tabulka 28: Dopravní dostupnost z Plauen do Chebu veřejnou dopravou .....              | 113 |
| Tabulka 29: Cenové nabídky při cestě do Plauen .....                                   | 114 |
| Tabulka 30: Dopravní dostupnost z Chebu do Hofu veřejnou dopravou .....                | 115 |
| Tabulka 31: Dopravní dostupnost z Hofu do Chebu veřejnou dopravou .....                | 115 |
| Tabulka 32: Cenové nabídky při cestě do Hofu .....                                     | 116 |
| Tabulka 33: Dopravní dostupnost z Chebu do Marktredwitz veřejnou dopravou .....        | 116 |
| Tabulka 34: Dopravní dostupnost z Marktredwitz do Chebu veřejnou dopravou .....        | 117 |
| Tabulka 35: Cenové nabídky při cestě do Marktredwitz.....                              | 118 |
| Tabulka 36: Dopravní dostupnost z Chebu do Bayreuthu veřejnou dopravou.....            | 118 |
| Tabulka 37: Dopravní dostupnost z Bayreuthu do Chebu veřejnou dopravou.....            | 119 |

|  |     |
|--|-----|
| Tabulka 38: Cenové nabídky při cestě do Bayreuthu .....                    | 120 |
| Tabulka 39: Dopravní dostupnost z Chebu do Weidenu veřejnou dopravou ..... | 120 |
| Tabulka 40: Dopravní dostupnost z Weiden do Chebu veřejnou dopravou .....  | 121 |
| Tabulka 41: Cenové nabídky při cestě do Weidenu.....                       | 122 |
| Tabulka 42: Dopravní dostupnost z Chebu do Selbu veřejnou dopravou .....   | 123 |
| Tabulka 43: Dopravní dostupnost ze Selbu do Chebu veřejnou dopravou .....  | 124 |
| Tabulka 44: Cenové nabídky při cestě do Selbu.....                         | 124 |
| Tabulka 45: Shrnutí návrhů na zlepšení dle jednotlivých person .....       | 133 |

## 11 Seznam obrázků

|   |    |
|---|----|
| Obrázek 1: Využívání jednotlivých typů dopravních prostředků v ČR v roce 1995 .....   | 12 |
| Obrázek 2: Využívání jednotlivých typů dopravních prostředků v ČR v roce 2005 .....   | 13 |
| Obrázek 3: Silniční doprava v cestovním ruchu .....   | 15 |
| Obrázek 4: Hierarchie dopravních potřeb .....   | 25 |
| Obrázek 5: Preference cestujících při výběru dopravních služeb .....  | 26 |
| Obrázek 6: Názorná definice udržitelné dopravy .....  | 34 |
| Obrázek 7: Marketingový výzkum jako součást cíleného marketingu .....   | 45 |
| Obrázek 8: Mapa Euregia Egrensis.....   | 51 |
| Obrázek 9: Mapa IDOK včetně vyznačení jednotlivých zón .....  | 69 |
| Obrázek 10: Mapa platnosti jízdenky EgroNet.....  | 71 |
| Obrázek 11: Mapa platnosti Skupinové jízdenky Karlovarský kraj + Německo, Celodenní jízdenky<br>Karlovarský kraj + Německo..... | 73 |
| Obrázek 12: Mapa platnosti nabídek Bayern-Böhmen-Ticket a Sachsen-Böhmen-Ticket.....  | 76 |
| Obrázek 13: Mapa platnosti nabídky Touren-Ticket .....  | 77 |
| Obrázek 14: Mapa platnosti jízdenky Hof-Cheb-Tagesticket .....  | 78 |

## 12 Seznam použitých zkratek

|       |   |
|-------|---|
| aj.   | a jiné  |
| AG    | Aktiengesellschaft                              |
| apod. | a podobně                                       |
| atd.  | a tak dále                                      |
| a.s.  | akciová společnost                              |
| ČD    | České dráhy                                     |
| ČR    | Česká republika                                 |
| ČSAD  | Československá státní automobilová doprava      |
| EC    | EuroCity  |
| GmbH  | Gesellschaft mit bechränkter Haftung            |
| ha    | hektar  |
| IC    | InterCity                                       |
| IDOK  | Integrovaný dopravní systém Karlovarského kraje |
| IDOS  | Informační dopravní systém                      |
| IDS   | Integrovaný dopravní systém                     |
| k.s.  | komanditní společnost                           |
| Kč    | korun českých                                   |
| např. | například                                       |
| MHD   | městská hromadná doprava                        |
| MPS   | malý pohraniční styk                            |
| PR    | Public relations                                |
| P&R   | Park and Ride                                   |
| Sb.   | sbírky  |

|        |                                  |
|--------|----------------------------------|
| SC     | SuperCity                        |
| s.     | strana                           |
| s.o.   | státní organizace                |
| s.r.o. | společnost s ručením omezeným    |
| sv.    | svatý                            |
| SŽDC   | Správa železniční dopravní cesty |
| resp.  | respektive                       |
| tj.    | to jest                          |
| tzv.   | takzvaný                         |

## 13 Seznam použité literatury

### Literatura

ADAMEC, Vladimír. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada Publishing, 2008. ISBN 978-80-247-2156-9.

BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost; Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Nakladatelství Karolinum, 2009. 216 s. ISBN 978-80-246-1610-0

CETLOVÁ, Helena. *Marketing služeb*. 4. vyd. Praha: Bankovní institut vysoká škola, 2007. 212 s. ISBN 978-80-7265-127-6.

ČERTÍK, Miroslav et al. *Cestovní ruch: vývoj, organizace a řízení*. Vyd. 11. Praha: OFF, 2001. 350 s. ISBN 80-238-6275-8.

DROBNÁ, Daniela a MORÁVKOVÁ, Eva. *Cestovní ruch: pro střední školy a pro veřejnost*. Praha: Fortuna, 2004. ISBN 80-7168-901-7.

FORET, Miroslav a FORETOVÁ, Věra. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. 1. vyd. Praha: Grada, 2001. 178 s. Manažer. ISBN 80-247-0207-X.

HAZDRA, Adam et al. *Skvělé služby: jak dělat služby, které vaše zákazníci nadchnou*. 1. vyd. Praha: Grada, 2013. 160 s. ISBN 978-80-247-4711-8.

HESKOVÁ, Marie a kol. *Cestovní ruch: pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. 1. vyd. Praha: Fortuna, 2006. 223 s. ISBN 80-7168-948-3.

HORNER, Susan a SWARBROOKE, John. *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času*. Praha: Grada, ©2003. 486 s. Expert. ISBN 80-247-0202-9.

JAKUBÍKOVÁ, Dagmar. *Marketing v cestovním ruchu: jak uspět v domácí i světové konkurenci*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2012. 313 s. ISBN 978-80-247-4209-0.

- KALKA, Regine a MÄBEN, Andrea. *Marketing: [mit Info zum Online-Marketing]*. 5., aktualisierte Aufl. München: Rudolf Haufe, 2009. 127 s. Taschenguide; 15. ISBN 978-3-448-10043-3.
- KARLÍČEK, Miroslav a kol. *Základy marketingu*. 1. vyd. Praha: Grada, 2013. 255 s. ISBN 978-80-247-4208-3.
- KOTLER, Philip. *Marketing od A do Z: osmdesát pojmů, které by měl znát každý manažer*. Vyd. 1. Praha: Management Press, 2003. 203 s. Knihovna světového managementu. ISBN 80-7261-082-1.
- KOTLER, Philip. *Marketing management*. 11th ed. Upper Saddle River: Prentice Hall, ©2003. 1 sv. (v různém stránkování). ISBN 0-13-033629-7.
- KOTLER, Philip et al. *Moderní marketing*. 1. vyd. Praha: Grada, 2007. 1041 s. ISBN 978-80-247-1545-2.
- KOZEL, Roman, MYNÁŘOVÁ, Lenka a SVOBODOVÁ, Hana. *Moderní metody a techniky marketingového výzkumu*. 1. vyd. Praha: Grada, 2011. 304 s. Expert. ISBN 978-80-247-3527-6.
- ORIEŠKA, Ján. *Služby v cestovním ruchu*. 1. vyd. Praha: Idea servis, 2010. 405 s. ISBN 978-80-85970-68-5.
- PALATKOVÁ, Monika. *Marketingový management destinací: strategický a taktický marketing destinace turismu, systém marketingového řízení destinace a jeho financování, řízení kvality v destinaci a informační systém destinace*. 1. vyd. Praha: Grada, 2011. 207 s. ISBN 978-80-247-3749-2.
- PAYNE, Adrian. *Marketing služeb*. 1. vydání. Praha: Grada, 1996. ISBN 80-7169-276-X.
- RYGLOVÁ, Kateřina. *Cestovní ruch: soubor studijních materiálů*. Vyd. 3., rozš. Ostrava: Key Publishing, 2009. 187 s. Management. ISBN 978-80-7418-028-6.
- ŘEZNÍČEK, Bohumil a ŠARADÍN, Pavel. *Marketing v dopravě*. 1. vyd. Praha: Grada, 2001. 197 s. Manažer. ISBN 80-247-0051-4.

TAHAL, Radek. *Základní metody sběru primárních dat v marketingovém výzkumu*. Vydání první. V Praze: C.H. Beck, 2015. x, 99 stran. Beckovy ekonomické učebnice. ISBN 978-80-7400-585-5.

URBÁNEK, Tomáš. *Marketing*. 1. vyd. Praha: Alfa Nakladatelství, 2010. 233 s. ISBN 978-80-87197-17-2.

VAŠTÍKOVÁ, Miroslava. *Marketing služeb: efektivně a moderně*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada Publishing, 2014. 268 s. ISBN 978-80-247-5037-8.

ZELENKA, Josef. *Marketing cestovního ruchu*. Vyd. 1. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2010. 240 s. ISBN 978-80-86723-95-2.

ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Vyd. 1. Praha: ASPI, 2007. 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2

ZURYNEK, Josef, ZELENÝ, Lubomír a MERVART, Michal. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, 2008. 255 s. ISBN 978-80-7357-335-5.

### **Elektronické zdroje**

20 Jahre Euregio Egrensis. *Euregio Egrensis* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.euregioegrensis.de/cz/projekte-euregio/tourismus/broschueren/20-jahre-ee>

Altes Rathaus. *Plauen* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: [http://www.plauen.de/de/tourismus/qr/01\\_qr.php](http://www.plauen.de/de/tourismus/qr/01_qr.php)

Altes Rathaus. *Stadt Weiden* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: [https://www.weiden.de/cz/tourismus/stadtrundgang/altes\\_rathaus.php](https://www.weiden.de/cz/tourismus/stadtrundgang/altes_rathaus.php)

Autobusová doprava - Karlovarský kraj. *Firmy.cz* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.firmy.cz/Cestovni-sluzby/Doprava-a-preprava/Autobusova-doprava/kraj-karlovarsky>

Barokní chrám sv. Václava v Lokti. *Karlovy Vary* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://karlovyvary.cz/cs/barokni-chram-sv-vaclava-v-lokti>



Bayern-Böhmen-Ticket. *Deutsche Bahn* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: [https://www.bahn.de/regional/view/regionen/bayern/freizeit/bayern\\_boehmen\\_ticket.shtml](https://www.bahn.de/regional/view/regionen/bayern/freizeit/bayern_boehmen_ticket.shtml)

Bayern-Ticket. *Deutsche Bahn* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.bahn.de/p/view/angebot/regio/regionale-tickets/bayern/bayernticket.shtml>

Bečov nad Teplou. *Karlovy Vary* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.karlovyvary.cz/cs/becov-nad-teplou>

Celodenní jízdenka+Německo. *České dráhy* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://old.cd.cz/mezinarodni-cestovani/jizdenka/cestovani-v-prihranici-s-nemeckem/-4012/>

Das hofer Rathaus. *Stadt Hof* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: [http://www.hof.de/hof/hof\\_cz/das-hofer-rathaus.html](http://www.hof.de/hof/hof_cz/das-hofer-rathaus.html)

Deutsche Bahn. *Wikipedia* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Deutsche\\_Bahn](https://cs.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Bahn)

Dopravní podnik Karlovy Vary. *Dopravní podnik Karlovy Vary* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.dpkv.cz/cz/dopravni-podnik-karlovy-vary>

Dvorana Glauberových pramenů. *Františkovy Lázně - oficiální průvodce městem* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.flinfo.cz/cz/zajimavosti-v-regionu/dvorana-glauberovych-pramenu>

EgroNet. *IDOK* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.idok.info/egronet>

EgroNet. *České dráhy* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://old.cd.cz/mezinarodni-cestovani/jizdenka/cestovani-v-prihranici-s-nemeckem/-4765/>

EuregioMobil. *Turistický portál Karlovarského kraje* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://cestovani.kr-karlovarsky.cz/cz/pronavstevniky/prakticke/Propagacnimaterialy/Stranky/EuregioMobil.aspx>

Hlavní kolonáda. *Mariánské Lázně* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.marianskelazne.cz/vyznamna-mista/kolonady-a-fontany/hlavni-kolonada/>

Historie. *Zámek Bečov* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.zamek-becov.cz/cs/o-arealu/historie>

Historie města Sokolov. *Sokolov* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.sokolov.cz/mesto/historie-mesta-sokolov-63>

Historie a současnost. *Františkovy Lázně* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.franzensbad.cz/cs/historie-a-soucasnost>

Historisches Rathaus. *Marktredwitz* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.marktredwitz.de/de/marktredwitz/default/detail/Poi/91785A03F2947081FFA619AB5C785041/historisches-rathaus>

Cheb-Hof-Tagesticket. *Bahnland Bayern* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://bahnland-bayern.de/de/tickets/regionale-tickets/hof-cheb-tagesticket>

Josefs Kirche. *Stadt Weiden* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.weiden.de/cz/tourismus/stadtrundgang/josefskirche.php>

Kašna se sokolníkem. *Sokolovsko* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.sokolov.cz/mesto/pamatky/kasna-se-sokolnikem-na-starem-namesti-26478>

Karlova Vary. *Kudy z nudy* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.kudyznudy.cz/kam-pojedete/zapadoceske-lazne/zapadoceske-lazne/karlovy-vary.aspx>

Klášter premostrátu Teplá. *Karlovy Vary* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.karlovyvary.cz/cs/klaster-premonstratu-tepla>

Kolonáda Ferdinandova pramene. *Mariánské Lázně* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.marianskelazne.cz/vyznamna-mista/kolonady-a-fontany/kolonada-ferdinandova-pramene/>

Kolonáda s plynovými lázněmi. *Františkovy Lázně - oficiální průvodce městem* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.flinfo.cz/cz/zajimavosti-v-regionu/nova-kolonada-s-plynovymi-laznemi-frantiskovy-lazne>

Kostel sv. Jakuba Většího. *Sokolovsko* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.sokolov.cz/mesto/pamatky/farni-kostel-sv--jakuba-vetsiho-26484>

Linková doprava. *Autobusy Karlovy Vary* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.autobusy-kv.cz/doprava-linkova-doprava.html>

Loket nad Ohří. *Karlovy Vary* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.karlovyvary.cz/cs/loket-nad-ohri>

Malý pohraniční styk (MPS) Länderbahn. *České dráhy* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://old.cd.cz/mezinarodni-cestovani/jizdenka/cestovani-v-prihranici-s-nemeckem/-25521/>

Mapa Euregia Egrensis. *Euregio Egrensis* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: [https://www.euregio-egrensis.org/cz/o-sdruzeni/mapa-sdruzeni/page/mapa\\_ee/](https://www.euregio-egrensis.org/cz/o-sdruzeni/mapa-sdruzeni/page/mapa_ee/)

Mariánské Lázně. *Kudy z nudy* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.kudyznudy.cz/kam-pojedete/zapadoceske-lazne/zapadoceske-lazne/marianske-lazne.aspx>

Mariánské Lázně. *Mariánské Lázně - turistické zajímavosti* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.marianske-lazne-info.cz/>

Mlýnská kolonáda. *Karlovy Vary* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.karlovyvary.cz/cs/mlynska-kolonada-0>

Museum Bayerisches Vogtland. *Stadt Hof* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: [http://www.hof.de/hof/hof\\_cz/museum-bayerisches-vogtland.html](http://www.hof.de/hof/hof_cz/museum-bayerisches-vogtland.html)

Naše flotila. *RegioJet - STUDENT AGENCY* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.regiojet.cz/o-nas/nase-flotila/>

O hradu Loket. *Hrad Loket* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.hradloket.cz/hrad-loket/>

O IDOK. *IDOK* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.idok.info/idok>

O nás. *Autobusy Karlovy Vary* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.autobusy-kv.cz/o-nas.html>

O nás. *RegioJet - STUDENT AGENCY* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.regiojet.cz/o-nas/>

O sdružení. *Euregio Egrensis* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.bahn.de/p/view/angebot/regio/regionale-tickets/sachsen/sachsen-ticket.shtml>

Památky. *Sokolovsko* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.sokolovsko.cz/atraktivita/pamatky>

Pamětihodnosti. *Bayreuth* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.bayreuth.de/czech/pametihodnosti/>

Pavilon Františkova pramene. *Františkovy Lázně - oficiální průvodce městem* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.flinfo.cz/cz/zajimavosti-v-regionu/pavilon-frantiskova-pramene>

Povinné informace o společnosti. *GW Train Regio* [online]. 2015 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.gwtr.cz/o-spolecnosti/povinne-informace-o-spolecnosti>

Porzellanikon Selb - muzeum porcelánu. *Františkovy Lázně - oficiální průvodce městem* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.flinfo.cz/cz/zajimavosti-v-regionu/porzellanikon-selb-muzeum-porcelanu>

Praktické informace. *Karlovy Vary* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.karlovyvary.cz/cs/prakticke-informace>

Pravoslavný kostel sv. Petra a Pavla. *Karlovy Vary* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.karlovyvary.cz/cs/pravoslavny-kostel-sv-petra-pavla-0>

Preise. *Die Länderbahn* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.laenderbahn.com/vogtlandbahn/tickets/preise/>

Projekty. *Euregio Egrensis* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.euregio-egrensis.org/cz/projekty/page/projekty>

Rozhledna Diana. *Karlovy Vary* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.karlovyvary.cz/cs/rozhledna-diana-0>

Saale-Naab-Hopper-Ticket. *Bahnland Bayern* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://bahnland-bayern.de/de/tickets/regionale-tickets/saale-naab-hopperticket>

Sachsen-Böhmen-Ticket. *Deutsche Bahn* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.bahn.de/p/view/angebot/region/regionale-tickets/sachsen/sachsen-boehmen-ticket.shtml>

Sachsen-Ticket. *Deutsche Bahn* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.bahn.de/p/view/angebot/region/regionale-tickets/sachsen/sachsen-ticket.shtml>

Schönes-Wochenende-Ticket. *Deutsche Bahn* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: [https://www.bahn.de/p/view/angebot/region/schoenes\\_wochenende\\_ticket.shtml](https://www.bahn.de/p/view/angebot/region/schoenes_wochenende_ticket.shtml)

Skupinová víkendová jízdenka+Německo. *České dráhy* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://old.cd.cz/mezinarodni-cestovani/jizdenka/cestovani-v-prihranici-s-nemeckem/-4010/>

Služby. *GW Train Regio* [online]. 2015 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.gwtr.cz/sluzby>

Socha Františka. *Františkovy Lázně - oficiální průvodce městem* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.flinfo.cz/cz/zajimavosti-v-regionu/socha-frantiska>

Sokolov. *Kudy z nudy* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.kudyznudy.cz/kam-pojedete/zapadoceske-lazne/zapadoceske-lazne/sokolov.aspx>

Sokolovský zámek. *Sokolovsko* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.sokolov.cz/mesto/pamatky/sokolovsky-zamek-26466>

Spitzenmuseum. *Plauen* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: [http://www.plauen.de/de/tourismus/qr/02\\_qr.php](http://www.plauen.de/de/tourismus/qr/02_qr.php)

St. Johanniskirche. *Plauen* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: [http://www.plauen.de/de/tourismus/qr/03\\_qr.php](http://www.plauen.de/de/tourismus/qr/03_qr.php)

St. Michaelis Kirche. *Stadt Hof* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: [http://www.hof.de/hof/hof\\_cz/st-michaeliskirche.html](http://www.hof.de/hof/hof_cz/st-michaeliskirche.html)

Theresien Kirche. *Marktrewitz* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.marktrewitz.de/de/marktrewitz/default/detail/Poi/A35427922FB46643E91FDF9F2263D0F7/theresienkirche>

Tržní kolonáda. *Karlovy Vary* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.karlovyvary.cz/cs/trzni-kolonada-0>

Über uns. *Regionalbus Ostbayern* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.ostbayernbus.de/ostbayernbus/view/index.shtml>

Über uns. *Agilis* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: [http://www.agilis.de/unternehmen/ueber\\_uns/](http://www.agilis.de/unternehmen/ueber_uns/)

Über uns. *Bahnland Bayern* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://bahnland-bayern.de/de/ueber-uns>

Unternehmens Profil. *Die Länderbahn* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.laenderbahn.com/unternehmensprofil/>

Úvod. *Bečovská botanická zahrada* [online]. 2015 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.becovskabotanicka.cz/>

Veřejná doprava v Karlovarském kraji. *IDOK* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.idok.info/verejna-doprava-v-karlovarskem-kraji>

Vítáme Vás. *Bayreuth* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.bayreuth.de/czech/vitame-vas/>

Vřídlo. *Karlovy Vary* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.karlovyvary.cz/cs/vridlo-0>

Výlety do okolí Karlových Varů. *Karlovy Vary* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.karlovyvary.cz/cs/vylety-v-okoli-karlovych-varu>

Významná místa. *Mariánské Lázně* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.marianskelazne.cz/volny-cas/vyznamna-mista/?&page=5>

Zajímavá místa ve Varech a okolí. *Karlovy Vary* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.karlovyvary.cz/cs/zajimava-mista-ve-varech-okoli>

Základní údaje. *RegioJet - STUDENT AGENCY* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.regiojet.cz/o-nas/zakladni-udaje/>

Zámek Kynžvart. *Františkovy Lázně - oficiální průvodce městem* [online]. 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://www.flinfo.cz/cz/zajimavosti-v-regionu/zamek-kynzvalt>

Zámek Kynžvart. *Karlovy Vary* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.karlovyvary.cz/cs/zamek-kynzvalt>

Zoologischer Garten. *Stadt Hof* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: [http://www.hof.de/hof/hof\\_cz/zoologischer-garten-hof.html](http://www.hof.de/hof/hof_cz/zoologischer-garten-hof.html)

Zpívající fontána. *Mariánské Lázně* [online]. 2017 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://www.marianskelazne.cz/vyznamna-mista/kolonady-a-fontany/zpivajici-fontana/>

### **Další použité zdroje**

Propagační materiály Euregia Egrensis

Propagační materiály Českých drah

Propagační materiály Deutsche Bahn

Propagační materiály Die Länderbahn



## **14 Seznam příloh**

Příloha A: Osnova hloubkových rozhovorů

Příloha B: EuregioMobil

Příloha C: Fotografie stojanu v turistických infocentrech

Příloha D: Porcelánové a lázeňské dráhy

Příloha E: Leták na příhraniční nabídky

Příloha F: Informace k jízdence Egronet

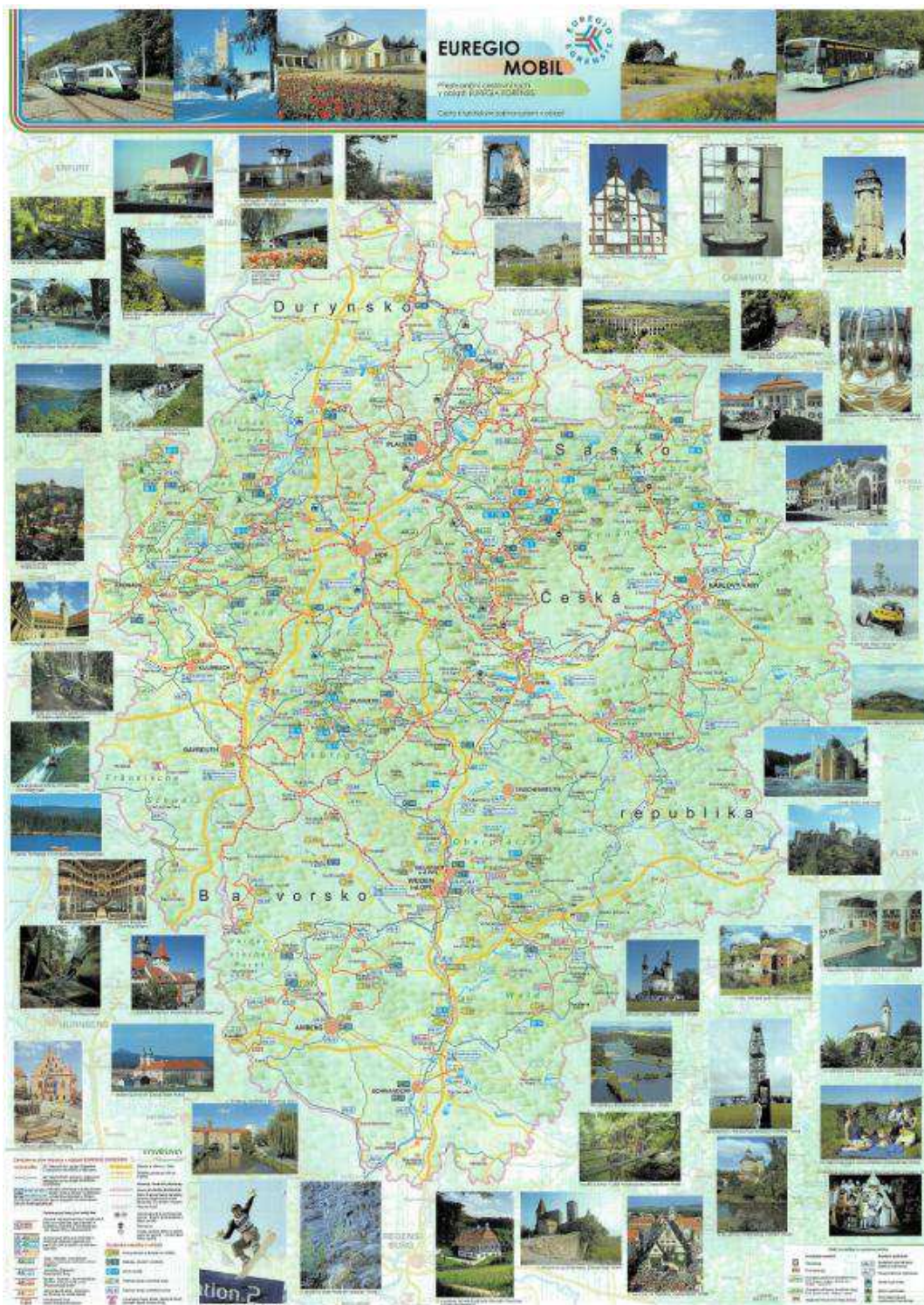
Příloha G: Jízdní řád Oberpfalzbahn

Příloha H: Umístění obrazovky v chebské nádražní hale

## **Příloha A: Osnova hloubkových rozhovorů**

- 1) Jaké atraktivity jste v dané oblasti navštívili?
- 2) Jezdíte na výlety často do německého příhraničí? Pokud ne, jaké jsou bariéry?
- 3) Jak jste spokojeni s dostupností daných atraktivit veřejnou dopravou?
- 4) Jakou dopravu při výletech využíváte a proč?
- 5) Kolik času jste ochotni strávit na cestě (jeden směr)? (Zhodnocení čekacích dob)
  - a. do 1 hodiny
  - b. do 2 hodin
  - c. více jak 2 hodiny
- 6) Jakou částku obvykle zaplatíte za dopravu (jedna osoba, jeden směr)?
  - a. do 100 Kč
  - b. 101 – 200 Kč
  - c. 201 – 300 Kč
  - d. 301 – 400 Kč
  - e. 401 Kč a více
- 7) Z čeho čerpáte informace o dopravních možnostech vzhledem k plánovanému výletu?
  - a. internet
  - b. letáky
  - c. jízdní řád
- 8) Co byste přivítali/co postrádáte ve veřejné dopravě (náměty, připomínky)?
- 9) Znáte některou z následujících nabídek?
  - a. EgroNet Ticket
  - b. MPS Länderbahn
  - c. Celodenní jízdenka Karlovarský kraj + Německo
  - d. Skupinová víkendová jízdenka Karlovarský kraj + Německo

## Příloha B: EuregioMobil



Zdroj: Propagační materiál Euregia Egrensis, 2017





**EUREGIO MOBIL**  
Plánovaná služba na líniách EUREGIO-5



Mapa pro využití veřejného autobusu



**EgroNet**  
potřebě bez hranic





**Autobusová služba EUREGIO-5**

Plánovaná služba na líniách EUREGIO-5

**Příloha**

Informace o službě EUREGIO-5

**Číslo linky: EUREGIO-5**

**Trasa: EUREGIO-5**

**Číslo linky: EUREGIO-5**

**Trasa: EUREGIO-5**

**Číslo linky: EUREGIO-5**

**Trasa: EUREGIO-5**

**Pěší turistika**

Informace o službě EUREGIO-5

**Číslo linky: EUREGIO-5**

**Trasa: EUREGIO-5**

**Číslo linky: EUREGIO-5**

**Trasa: EUREGIO-5**

**Číslo linky: EUREGIO-5**

**Trasa: EUREGIO-5**

**Zimní sporty**

Informace o službě EUREGIO-5

**Číslo linky: EUREGIO-5**

**Trasa: EUREGIO-5**

**Číslo linky: EUREGIO-5**

**Trasa: EUREGIO-5**

**Číslo linky: EUREGIO-5**

**Trasa: EUREGIO-5**

Zdroj: Propagační materiál Euregia Egrensis, 2017



## Autobusy a cyklobusy v oblasti EUREGIA EGRENSIS

**Cyklo EGRENSIS**  
Převážně ovčácká a turistická linka

**Oberpfälzer Wald Bockweg-Shuttc (Pondělka Bockweg)**  
Cyklobus se zastavuje v Malsbachu, v Leheně a v městečku v obci Pöchlitz a v okolí. Více info na [www.egrensis.de](http://www.egrensis.de)

**Autobusové linky pro volný čas**  
více info na [www.egrensis.de](http://www.egrensis.de)

**BUS-MOBIL**  
v Leheně a v okolí. Více info na [www.egrensis.de](http://www.egrensis.de)

### Co stojí za to vidět/zažít

**1. Historie a současnost**  
Euregia Egrensis je území, které se rozkládá v severní části Spolkové země Bavorsko. Jeho historie sahá až do 19. století, kdy zde byla založena obec Lehen. V současnosti se jedná o turistickou oblast s bohatou přírodou a kulturní dědictvím.

**2. Přírodní krásy**  
Oblast je známá svými krásnými výhledy a přírodními památkami. Mezi nejznámější patří vyhlídka na město Pöchlitz a okolní lesy. V létě zde můžete využít koupaliště a rekreační zařízení.

**3. Kulturní dědictví**  
V okolí jsou roztroušena četná historická sídla a památky. Mezi ně patří například zámek v Leheně a kostel sv. Mikuláše. Každoročně se zde konají různé kulturní akce a festivaly.

**4. Turistické služby**  
Pro návštěvníky jsou k dispozici různé turistické služby, včetně informačních středisek, půjčoven kol a turistických kanceláří. Můžete si také objednat turistické autobusy a cyklobusy.

### Cykloturistika

**1. Cyklobusy**  
V oblasti Euregia Egrensis můžete využít různé cyklobusové linky. Tyto linky spojují hlavní turistická centra a umožňují vám pohodlně dojet na cílová místa. Více informací najdete na [www.egrensis.de](http://www.egrensis.de).

**2. Cyklotrasťák**  
Pro milovníky cykloturistiky jsou v okolí připraveny různé cyklotrasťáky. Tyto trasy jsou dobře značeny a poskytují vám krásné výhledy a přírodní krásy. Můžete si vybrat z různých typů tras, například z horských nebo údolních tras.

**3. Půjčování kol**  
V okolí jsou k dispozici různé půjčovny kol. Můžete si vybrat z různých typů kol, například z horských, cestovních nebo elektrických kol. Půjčování je dostupné i pro děti a seniory.

**4. Turistické služby**  
Pro návštěvníky jsou k dispozici různé turistické služby, včetně informačních středisek, půjčoven kol a turistických kanceláří. Můžete si také objednat turistické autobusy a cyklobusy.

### € Nakupy/závodní prodejny

**1. Supermarkety**  
V okolí jsou k dispozici různé supermarkety, kde můžete nakoupit potraviny, drogerie a další zboží. Mezi nejznámější patří například Aldi, Lidl a Penny.

**2. Drogerie**  
V okolí jsou k dispozici různé drogerie, kde můžete nakoupit léky, kosmetiku a další zboží. Mezi nejznámější patří například Rossmann a dm.

**3. Závodní prodejny**  
V okolí jsou k dispozici různé závodní prodejny, kde můžete nakoupit sportovní vybavení, oblečení a další zboží. Mezi nejznámější patří například Decathlon a SportScheck.

**4. Turistické služby**  
Pro návštěvníky jsou k dispozici různé turistické služby, včetně informačních středisek, půjčoven kol a turistických kanceláří. Můžete si také objednat turistické autobusy a cyklobusy.

Zdroj: Propagační materiál Euregia Egrensis, 2017

## Příloha C – Fotografie stojanu v turistických infocentrech



Zdroj: vlastní zpracování, 2017



## Příloha D: Porcelánové a lázeňské dráhy



Zdroj: Propagační materiály města Hof ve spolupráci s městem Cheb, 2017

## Trocha němčiny na cesty

V bavorském přehraní se lze setkat s tím, že řada lidí mluví česky. Díky realizaci různých společných přeshraničních projektů je v území u česných turistických atrakcí také celá řada informačních tabulí s českým překladem. Kdo se snaží porozumět řeči sousední země, získá rychlé sympatie jejích obyvatel. Niže jsou uvedeny příklady výslovnosti (ukázka německé gramatiky). Dále v brožůře jsou i česko-německá slovní spojení související s cestováním.

| *dlouhé samohlásky  |              |   |
|---|--------------|---|
| Přeme:  | Vyslovujeme: | Příklady:   |
| ai  | ä            | Haar (vlás, chlup)  |
| ee  | ē            | Tea (čaj)   |
| ie  | ī            | See (jezero)  |
| oo  | ō            | Boat (loď)  |
| dále samohlásky před příponou "n", které se nevylovně             |              | nehmen (brát, vzít; čteme némen),<br>wohnen (doba, snad; čteme vóh) |
| dále přízvukné samohlásky na konci slova a před jednou souhláskou |              | so (tak; čteme só),<br>hoch (vysoký; čteme hóch)                    |

| *dvojhásky |              |                           |
|------------|--------------|---------------------------|
| Přeme:     | Vyslovujeme: | Příklady:                 |
| ei, ai     | ai           | dein (tvůj), Mai (květen) |
| ou         | io           | Treu (věrný)              |

| *souhlásky |              |  |
|------------|--------------|--|
| Přeme:     | Vyslovujeme: | Příklady:  |
| ck         | k            | backen (péct)  |
| di         | dy           | dick (tlustý)  |
| chs        | ks           | sechs (šest)   |
| -ig        | -ich         | na konci slova - neugierig (zvědavý)   |
| ni         | ny           | nichts (nič)   |
| s          | z            | na začátku slova - sein (být)<br>mezi samohláskami - Hose (kalhoty)                        |
| ß/ßs       | s            | beißen (kusat), lassen (nechat)  |
| sch        | š            | schwer (těžký)   |
| ß          | š            | pouze na začátku slova - sprechen (mluvit)<br>jako kmenová slabika - aussprechen (vylovně) |
| st         | št           | pouze na začátku slova - stehen (stát)<br>jako kmenová slabika - aufstehen (vstát)         |
| ti         | ty           | Studentin (studentka)  |
| tion       | cion         | Nation (národ)   |
| tseh       | č            | Tschechen (Češko)  |
| tz         | c            | jetzt (teď)  |
| v          | f            | vier (čtyř)  |
| v          | v            | v některých cizích slov - Vase (váza)  |
| w          | v            | wornen (nošen)   |
| z          | z            | zwischen (mezi)  |

| *přehlasované samohlásky a dvojhásky |              |              |
|--------------------------------------|--------------|--------------|
| Přeme:                               | Vyslovujeme: | Příklady:    |
| ä                                    | e            | spät (pozdě) |
| ö                                    | e            | schön (hejn) |
| ü                                    | y            | Tür (dveře)  |
| au                                   | io           | Haus (domy)  |

Im Bereich Karibad sprechen viele Tschechen auch etwas Deutsch. Auf vielen Info-Tafeln zur Naturkunde oder Geschichte der Region findet man eine deutsche Übersetzung. In den grenzüberschreitenden Gaststätten liegt meist eine mehrsprachige Speisekarte aus. Wer sich dennoch bemüht, sich zurechtfinden mit einigen Wörtern in der Landessprache zu verständigen, gewinnt schnell die Sympathie der Bevölkerung. Dazu nachfolgend einige Tipps zur richtigen Aussprache und einige wichtige Wörter und Redewendungen.

|                                |                                       |
|--------------------------------|---------------------------------------|
| Entschuldigen Sie bitte!       | Promine, prosim!                      |
| Sprechen Sie Deutsch?          | Murde nemecky?                        |
| Sprechen Sie Englisch?         | Murde anglicky?                       |
| Wie komme ich zum Bahnhof?     | jak se dostanu na nádraží?            |
| Wie komme ich zum Busbahnhof?  | jak se dostanu na autobusové nádraží? |
| Ist der Zug pünktlich?         | Jak má spóžděni?                      |
| Der Zug hat Verspätung         | Kde je dobrá restaurace?              |
| Wo ist ein gutes Restaurant?   | Kde je nejlepší supermarket?          |
| Wo ist der nächste Supermarkt? | Wie ist die nächste Toilette?         |
| Gerade aus                     | Gerade aus                            |
| Nach rechts                    | Nach rechts                           |
| Nach links                     | Nach links                            |
| Zurück verboten                | Zurück verboten                       |
| Was kostet das?                | Was kostet das?                       |
| Bezahlen, bitte!               | Bezahlen, bitte!                      |
| Kann ich mit Euro bezahlen?    | Kann ich mit Euro bezahlen?           |

Ein Knackpunkt findet man nur auf dem „U“, dass es „U“ gesprochen wird von Journal.  
 „U“ spricht man wie „U“ in „Gehirn“ oder „U“ in „Journal“.  
 „U“ spricht man wie „sch“ in „Schule“.  
 „U“ spricht man wie „tsch“.  
 verwendet und ein „U“ weicht macht.  
 Der Knackpunkt (Knackpunkt) ist das nächste, das Konsumenten in einem Geschäft.  
 Die Knackpunkte sind ein einfacher Strich von links unten nach rechts oben und bedeutet, dass sich um einen langen Vokal handelt. Somit ist „U“ wie „au“ anzusprechen.  
 Für Deutsche wirken die häufig vorkommenden deutschen Zeichen verwirrend.  
 spricht man wie das „U“ in „Schuld“ aus.  
 kommt. Ober handelt es sich nicht um einen Knackpunkt. Das „U“ von (Cheb) (Cheb) gilt als Buchstabe, das im Alphabet nach dem „U“ steht.  
 Aussprache im Tschechischen wird grundsätzlich, wie in Österreich, die erste Silbe richtig ausgesprochen und einige wichtige Wörter und Redewendungen.

## Etwas Tschechisch für unterwegs





**Po stopách Valdštejna středověkým městem Cheb**

Procházka městem, vedoucí ulici Svobody od nádraží Cheb až k historickému náměstí, se podobá cestě v čase téměř jednoho tisíciletí. Město s přibližně 32 000 obyvateli se od dob tzv. Sametové revoluce z podzimu roku 1989 velice změnilo. Rozsáhlá část historického centra se mezitím opravila. Cheb získal za obnovu městské památkové rezervace titul Historické město roku 2014. Jen čtvrt kolem nádraží byla bombardováním během druhé světové války zničena a nově vybudována v poválečném stylu.

Z nádraží je to do centra jen deset minut pěšky. Před nádražím nás informují informační tabule a plán města o chebských pamětihodnostech.

Ulicí Svobody se dostaneme od nádraží až na náměstí, které nese jméno po českém králi Jiřim z Poděbrad (1420 – 1471).

Po překročení ulice Evropská začíná na ulici Svobody cesta dějinami. Na zemi pěší zóny

jsou umístěné kovové desky, které český, německý a anglicky upozorňují na významné historické události v chronologické posloupnosti. Přitom jdeme cestou k náměstí desetiletími a staletími zpět. Cesta dějinami končí na velkém místě, jež připomíná první písemnou zmínku o Chebu z roku 1063.

Náměstí působí jako pohled do učebnice dějin architektury. Nádherné fasády jsou příkladné pro jednotlivé epochy. Gableruv dům s bohatě stobobenou rokokovou fasádou byl přestavěn v 18. století. Historická radnice byla postavena v letech 1723 – 1728 v barokním stylu, od roku 1962 je objekt využíván pro potřeby galerie.

Nejstarším souborem domů na náměstí je Špalíček, jedná se o jedenáct domů z 13. – 15. století, které přetržely všechny požáry města. Skrze tuto skupinu domů vede Kramářská ulička, která vede k dalšímu historicky cennému objektu, tzv. Městskému domu s gotickým



portálem jež je od roku 1873 muzeem.

Pro návštěvu tohoto vidění hodného muzea zaměřeného na dějiny města a regionu je doporučeno si naplánovat jednu až jednu a půl hodiny času. Před individuální prohlídkou je možné shlédnout 20 minutový film o rozvoji města Cheb. V objektu muzea se nachází také místo, kde byl dne 25. února 1634 císařskými důstojníky zavražděn slavný vojevůdce Albrecht z Valdštejna. Omen čim připomíná halapartna a zakrvácená noční kožile. Každé dva roky (liché roky) pořádá Město Cheb Valdštejnské slavnosti jako historickou akci.



32

33

Zdroj: Propagační materiály města Hof ve spolupráci s městem Cheb, 2017



## Evropské průmyslové muzeum porcelánu provádí pracovním světem bílého zlata

Teprve s vybudováním železnice z Chebu do Hofu se mohl rozvíjet v okolí Selbu průmysl porcelánu. Kaolín a hnědé uhlí se dováželi z Čech do Bavorska právě po železnici. V okrese Wunsiedel prezentuje Museumverbund Porzellanikon technický proces výroby bílého zlata a umělecká díla z různých dob.

V městečku Hohenberg an der Eger se nachází Německé muzeum porcelánu (Deutsches Porzellanmuseum). V Selbu - Plößbergu, 200 metrů vedle železniční stanice, má sídlo Evropské průmyslové muzeum porcelánu. Nachází se zde také Evropské muzeum technické keramiky a muzeum Rosenthal. Muzejní areál v Selbu - Plößbergu se nachází v bývalé továrně na

výrobu porcelánu, která byla postavena, rok po otevření železniční tratě, v roce 1866. Firma Rosenthal zde vyráběla porcelán přibližně do roku 1960, kdy přesunula výrobu do nové továrny v Selbu - Rothbühl a tuto starou továrnu opustila.

Evropské průmyslové muzeum porcelánu dokumentuje 300 let dějin výroby porcelánu. Návštěvníci si mohou expozice nejen prohlédnout, ale řadu věcí i přímo vyzkoušet. V první části „mlýny surovin“ se lze dozvědět vše od používaných materiálů, způsobu jejich zpracování až po informace týkající se hotové porcelánové hmoty. V této budově je mnoho historických strojů, s kterými se právě zpracovával materiál a připravovala

porcelánová hmota. V druhé budově je velká strojovna s parními stroji – srdce dřívější porcelánky.

Výrobu porcelánu poznáme v třetí šestipatrové budově při prohlídce od shora dolů. Bývalí zaměstnanci porcelánky předvádí návštěvníkům mnoho pracovních postupů. Ve třech nejvyšších patrech jsou k vidění různé metody výroby: modelování, lití, otáčení a stažení. O patro níže se lze dozvědět mnoho zajímavého o vypalování a glazování porcelánu. V bývalé peci je promítán film o průběhu vypalování. Na mnoha místech tohoto technického muzea jsou slyšet originální zvuky z dřívějších pracovních míst. V poslední části expozice věnující se malování porcelánu a kvalitativně vysoce jakostním technikám potisku porcelánu.

Evropské muzeum technické keramiky ukazuje rozmanitost oborů pro uplatnění těchto produktů, které jsou často skryté, ale nepostradatelné. Technická keramika má využití například v oborech biomedicíny, informačních technologií, automobilovém průmyslu, při výrobě kondenzátorů, elektrických izolátorů, ponorných forem pro výrobu gumových bot či při výrobě různých míchacích nádob pro chemický průmysl.

Muzeum Rosenthal stává pomník slavné podnikatelské rodině. Zde se lze více dozvědět o historii úspěšné firmy i o kreativitě. Životním stylů a idech, kteří tento úspěch umožnili. Toto muzeum nabízí přehled o návrhářích a návržích, ale i o umělcích a umění, které spojuje značka Rosenthal.



Zdroj: Propagační materiály města Hof ve spolupráci s městem Cheb, 2017



Nur immer Natur im Naturpark Soos



Viehhof in Nový Drahov (Rohr)

## Blubbernde Quellen im Naturschutzgebiet

*Radtour Vojtanov - Skalná - Soos - Františkovy Lázně*

Das Eger-Becken ist eine geologisch aktive Zone und bietet auch kulturell viele Sehenswürdigkeiten. Von der Bahnstrecke Hof-Ad-Cheb bietet sich für Radfahrer eine Erkundungstour zur Burg Vildštejn in Skalná (Wildstein) und zum Naturschutzgebiet Soos an. Diese Radtour fährt teilweise über wenig befahrene Nebenstraßen, teilweise über Waldwege. Ein normales Tourenrad ist für diese 15 km lange Strecke, die überwiegend bergab verläuft, besser geeignet als ein Rennrad oder ein Mountainbike.

Als Start für diese Radtour empfiehlt sich die Bedarfshaltestelle „Vojtanov obec“. Kurz vor dem Erreichen dieser Station erfolgt der Hinweis „Zastávka na znamení, pro výstup stiskněte tlačítko signalizace.“ („Bedarfshaltestelle, zum Aussteigen drücken Sie bitte die Haltewunsch-Taste.“). Von dieser Station radelt man entlang der Radwegmarkierung 23 den Berg hinunter nach Vojtanov (Vojtersreuth) und folgt nach dem Überqueren der Hauptstraße weiter der 23 bis Skalná.

Die Burg wurde Ende des 12. Jahrhunderts als Höhen- und Wasserburg vom Adelsgeschlecht Nohaff gegründet, das hier ihren

Stammsitz hatte. Heute befindet sich in der romantischen Burg ein Feuerwehremuseum. In Skalná verlässt man die 23 und folgt nun der Radstrecke 2133. Nach Überqueren der Hauptstraße führt die 2133 durch ein Waldgebiet. Dabei gelangt man bei Kateřina an eine Feldbahn, auf der in der warmen Jahreszeit an zwei Wochenenden im Monat Touristenfahrten zur Station Rampa stattfinden. Die 2133 führt weiter, an der ČD-Bahnstation Nový Drahov vorbei, bis zum Eingang ins Naturschutzgebiet Soos.

Im 221 Hektar großen Gebiet entspringen kohlenstoffhaltige Mineralquellen und Mofetten – das sind Austritte von Kohlendioxid-Gas. Der 1200 Meter lange Weg durch das Naturschutzgebiet verläuft teilweise auf einem Holzsteg über das Moor, das hauptsächlich aus Kieselgur-Ablagerungen besteht. Wegen des hohen Mineralsalzgehaltes kommen im Zentrum keine Pflanzen mehr vor, im Randbereich gedeihen nur salzliebende Pflanzen. In zwei Museumsgebäuden erfährt man mehr über Flora und Fauna der Region. In der Vogel-Auffangstation haben Greifvögel ein neues Zuhause gefunden, die

als kranke oder verletzte Tiere gefunden wurden.

Die Radtour führt nach dem Überqueren der Bahnstrecke weiter entlang der 2133 nach Nový Drahov (Rohr). In diesem Dorf stehen typische Vierseit-Bauernhöfe aus dem 19. Jahrhundert. Um nach Františkovy Lázně zu gelangen, verlässt man in Nový Drahov die 2133 und radelt entlang der roten Wanderweg-Markierung auf einem asphaltierten Weg. In Stodola (Stadl) zeigt ein Schmetterlingshaus (Motýl

dům) den Lebenszyklus vom Ei über die Raupe zur Puppe bis zum fragilen Schmetterling. In Žirovice (Sirmitz) gelangt man auf die Radroute 2134, der man bis Františkovy Lázně folgt.


Diese Radtour bietet mehrere Möglichkeiten, bei einer Wetterumschwung oder einer Fahrradpanne die Fahrt vorsichtig zu beenden. Bei Bedarf kann man in Vojtanov, Skalná oder Nový Drahov in die Züge auf anderen Bahnstrecken nach Cheb einsteigen.



Zdroj: Propagační materiály města Hof ve spolupráci s městem Cheb, 2017





## Příloha E: Leták na příhraniční nabídky



Aplikace  
**MŮJ VLAK**  
vám usnadní  
cestování

STANUJTE  
DARMA

Text: tohoto letáku a přehled spojů nejsou kompletním zněním tarifních a přepravních podmínek, leták má pouze informativní charakter. Mezinárodní přeprava se řídí všeobecnými přepravními podmínkami (CC-CIV-CIV/PRD).


Pro naši rychlou orientaci

- SLUŽBY/PRODUKTY
- DŮLEŽITÉ INFORMACE
- REGIONÁLNÍ KOMUNIKACE
- SLEVVYAKČNÍ NABÍDKY
- NOSTALGIE


České dráhy. Lepší cesta každý den.  
[www.cd.cz](http://www.cd.cz) | 840 112 113

### VÝHODNÉ JÍZDNÉ

Cestování mezi Karlovarským krajem, Saskem a Bavorskem



Stav k 31. 6. 2016

 **České dráhy**  
Národní doprava

Zdroj: Propagační materiály Českých drah, 2017

Jedte přes hranice bez starostí vlakem.  
Seznamte se s nabídkou výhodných jízdenek pro přeshraniční  
cestování z karlovarského regionu.

### CELOROČNÍ NABÍDKY ČD

#### SKUPINOVÁ VÍKENDOVÁ JÍZDENKA+NĚMECKO

Pro víkendové cestování v německém příhraničí můžete využít  
nabídku Skupinová víkendová jízdenka-Německo.

##### Varianty

- celostátní (v ČR celá republika) pro 1 až 5 cestujících,  
z toho nejvýše 2 starší 15 let
- regionální (v ČR pouze vybraný kraj) pro 1 až 5  
cestujících, z toho nejvýše 2 starší 15 let
- jedno denní pro jízdní kolo (jako spoluzavazadlo)

##### Využití jízdenky

- S jízdenkou je možné cestovat pouze v sobotu nebo v neděli  
(nelze ji použít ve státní svátek), a to vždy do 24:00 hodin.  
Zakoupit ji lze pouze v den jízdy.
- Platí ve 2. třídě všech vlaků ČD a GW Train Regio a vlaků  
podle platnosti příslušné varianty jízdenky (celostátní nebo  
regionální). V Německu platí ve 2. třídě regionálních vlaků  
na vybraných tratích v příhraničí v Bavorsku a Sasku.
- Pro výlety na kole je možné zakoupit jedno denní přepravní  
doklad, který platí po celý den ve vymezovaných oblastech  
a náší v Německu. Kola se přepravují formou spoluzavazadla.

##### Cena jízdenky

- pro karlovarský region 329 Kč
- celostátní varianta 779 Kč
- pro kolo 90 Kč



#### CELODENNÍ JÍZDENKA+NĚMECKO

Libovolně cestovat kterýkoliv den v týdnu v Karlovarském kraji  
a v příhraničních oblastech Bavorska a Saska lze s Celodenní  
jízdenkou+Německo region Karlovarský. Jízdenku není možné  
zakoupit v předprodeji.

- platí jeden den (do 24:00 hod. dne platnosti) v Karlovarském  
kraji ve 2. třídě všech vlaků Českých drah a GW Train Regio  
a v regionálních vlacích na vybraných tratích v německém  
příhraničí
- cena 259 Kč
- jedno denní pro kolo 90 Kč



Zdroj: Propagační materiály Českých drah, 2017

## EGRONET

Jízdenka Egronet je společný jízdní doklad železničních a autobusových dopravců a podniků zastávajících místskou hromadnou dopravu v českých a německých pohraničních regionech. Jízdenky jsou naplněné a název je zakoupen v předstihu.

- pro 1–5 cestujících, v rámci jednoho odjezdu až 3 dní ve věku 6–15 let mohou cestovat bezplatně (nezapočítávají se do skupiny)
- platí ve 2. třídě všech vlaků ČD v rozsahu nabídky Cestovní jízdenka region Karlovarský a ve všech vlacích provozovaných QW Train Regio, v Německu ve 2. třídě regionálních vlaků vte vybraných tratích v příhraní k Bavorsku a Saaxu
- cestující si s jízdenkou mohou bezplatně přepravit jízdní kolo jako společníka
- cena: 1 cestující 200 Kč, 2 cestující 300 Kč, 3 cestující 400 Kč, 4 cestující 500 Kč, 5 cestujících 600 Kč.

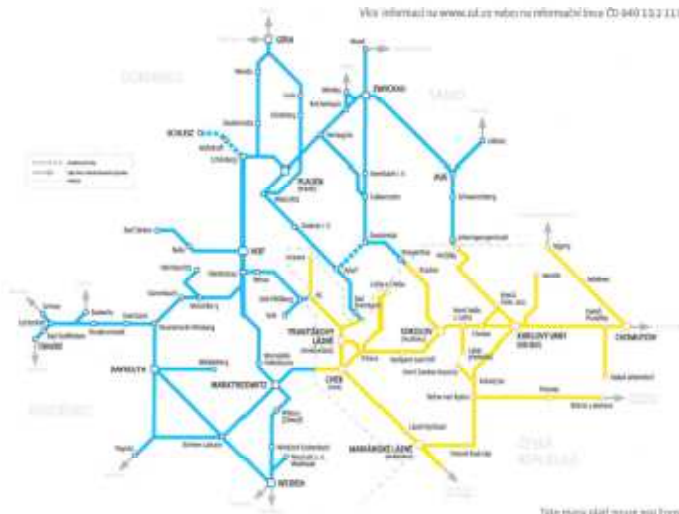
## MPS LÄNDERBAHN

Pro cestování z Chaba do Sebia, Hofu, Klatzschwizu či Plawu lze využít výhodné rateři jízdné MPS Länderbahn.

- platí v Německu ve vlacích železničního sdružení Länderbahn (Mittelbahn a Oberpfälzer) a pouze v směru Sebnitz – Hof – Jützt a zpět ve vlacích dopravce Agilis
- vešle jednorázových nebo multiplacních jízdenek pro dospělé a pro děti jsou v nabídce také jednorázové jízdenky pro kola nebo pro, které je třeba si zakoupit také v předstihu ve vlacích pokračujících ČD nebo u jiných dopravců
- příklady cen: AS – Hof 66 Kč, Chab – Hof 105 Kč, Trauttkow – Länd – Bad Elster za 61 Kč, Chab – Klatzschwitz za 61 Kč
- dítěti jízdné je poloviční, příprava kol v jednom směru 50 Kč bez ohledu na míru, přeprava prů 35 Kč.

Ceny mezinárodních jízdenek jsou navíc stanoveny v EUR a za Kč je přepočítán podle aktuálního kurzu.

Více informací na [www.ebz.eu](http://www.ebz.eu) nebo na telefonní lince 00 940 137 111.



Tato mapa platí pouze pro Egronet.

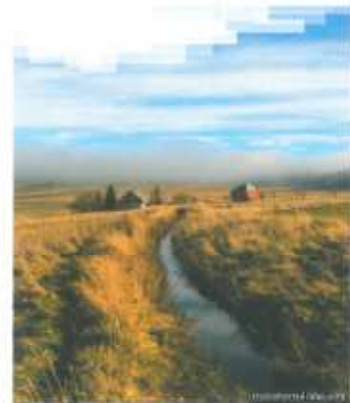
## TIPY NA VÝLETY

### PŘÍRODA A TURISTIKA

Karlovarský kraj je našim druhým nejzalesněnějším krajem, a proto přináší výlety k pobytu v přírodě. Za jejími krásami a zvláštnostmi je ideální cestovat vlakem a využít zejména nabídku výhledných jízdenek i takto spojením do vycházejících míst pro cyklovýlety i příležitostně. Nebo využít nabídky příjmen kol Českých drah a vyrazit na kole, kolečkáře či elektrického.

Na české straně hranice stojí na vidění CHOD Slákovský les – například v oblasti Kládků. V krasových horách ledové oblasti z Hořejších Hradů na Jelení, Horní Blatná či Boží Dar. Na Sokolovsku jezero Mlýnský, nedávno Národní přírodní rezervace SOOS. V Chabu hrad Ů historické centrum města.

Na německé straně společně hranic můžete navštívit v Hofu muzeum Bavorského Vogtanou, muzeum kálovce v Heutenbachu, Gessertum u kontinentálního Mubeneho setu ve Windachschbachu, muzeum krajky v Plawen, Dům Roberta Schumana v Zwickau, Železniční muzeum ve Schwarzenbergu a mnoho dalších míst nabízejících neoporné množství zážitků a zážitků.



Zdroj: Propagační materiály Českých drah, 2017

### LÁZEŇSKÝ TROJÚHELNÍK

Lázeňský trojúhelník tvoří významná města českého lázeňství, a to Karlovy Vary, Mariánské Lázně a Františkovy Lázně. Dalšími lázeňskými městy v Karlovarském kraji jsou města Jáchymov a Lázně Kynžvart. Všechna tato města jsou jedinečná jak svojí architekturou a atmosférou, tak svými prameny. Svoji neopakovatelnou atmosférou nabízejí lázeňská města nacházející se na opačných stranách společných hranic, například Bad Emsbach, Bad Elster, Bad Soden.

### ČESKONĚMECKÉ PŘÍHRANIČÍ

Hraniční oblastí Karlovarského kraje, Saská a Bavorska byly svědky mnoha historických okamžiků. Ať už byly tyto kraje rozděleny velmi nevytvářelými zánechami po staré stopy, které jsou patrné všude. Království bývaly neustále osídlenými forami. Na obou stranách hranice najdeme patrně tyto těžké nerostných surovin, a to jak při porcování těžbě, tak můžeme kavitovat podzemní štoly bývalých dočasně, síťba úhradkačních smolnice.



### JÍZDNÍ ŘÁD NOVĚ OTEVŘENÉ TRATE CHEB – HOF

0 340 Cheb – Hradec v Čechách - Hof - Hohenberg (Č. dr.)

| Stanic                            | 0314 | 0315 | 0316 | 0317 | 0318 | 0319 | 0320 |
|-----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Stanic                            | 0314 | 0315 | 0316 | 0317 | 0318 | 0319 | 0320 |
| Cheb (03.146.13.111) 0314         | 0314 | 0315 | 0316 | 0317 | 0318 | 0319 | 0320 |
| Františkovy Lázně (03.11.11) 0315 | 0315 | 0316 | 0317 | 0318 | 0319 | 0320 | 0321 |
| Hradec v Čechách (03.11.11) 0316  | 0316 | 0317 | 0318 | 0319 | 0320 | 0321 | 0322 |
| Hof (03.11.11) 0317               | 0317 | 0318 | 0319 | 0320 | 0321 | 0322 | 0323 |
| Hohenberg (03.11.11) 0318         | 0318 | 0319 | 0320 | 0321 | 0322 | 0323 | 0324 |
| 0319                              | 0319 | 0320 | 0321 | 0322 | 0323 | 0324 | 0325 |
| 0320                              | 0320 | 0321 | 0322 | 0323 | 0324 | 0325 | 0326 |
| 0321                              | 0321 | 0322 | 0323 | 0324 | 0325 | 0326 | 0327 |
| 0322                              | 0322 | 0323 | 0324 | 0325 | 0326 | 0327 | 0328 |
| 0323                              | 0323 | 0324 | 0325 | 0326 | 0327 | 0328 | 0329 |
| 0324                              | 0324 | 0325 | 0326 | 0327 | 0328 | 0329 | 0330 |
| 0325                              | 0325 | 0326 | 0327 | 0328 | 0329 | 0330 | 0331 |
| 0326                              | 0326 | 0327 | 0328 | 0329 | 0330 | 0331 | 0332 |
| 0327                              | 0327 | 0328 | 0329 | 0330 | 0331 | 0332 | 0333 |
| 0328                              | 0328 | 0329 | 0330 | 0331 | 0332 | 0333 | 0334 |
| 0329                              | 0329 | 0330 | 0331 | 0332 | 0333 | 0334 | 0335 |
| 0330                              | 0330 | 0331 | 0332 | 0333 | 0334 | 0335 | 0336 |
| 0331                              | 0331 | 0332 | 0333 | 0334 | 0335 | 0336 | 0337 |
| 0332                              | 0332 | 0333 | 0334 | 0335 | 0336 | 0337 | 0338 |
| 0333                              | 0333 | 0334 | 0335 | 0336 | 0337 | 0338 | 0339 |
| 0334                              | 0334 | 0335 | 0336 | 0337 | 0338 | 0339 | 0340 |
| 0335                              | 0335 | 0336 | 0337 | 0338 | 0339 | 0340 | 0341 |
| 0336                              | 0336 | 0337 | 0338 | 0339 | 0340 | 0341 | 0342 |
| 0337                              | 0337 | 0338 | 0339 | 0340 | 0341 | 0342 | 0343 |
| 0338                              | 0338 | 0339 | 0340 | 0341 | 0342 | 0343 | 0344 |
| 0339                              | 0339 | 0340 | 0341 | 0342 | 0343 | 0344 | 0345 |
| 0340                              | 0340 | 0341 | 0342 | 0343 | 0344 | 0345 | 0346 |
| 0341                              | 0341 | 0342 | 0343 | 0344 | 0345 | 0346 | 0347 |
| 0342                              | 0342 | 0343 | 0344 | 0345 | 0346 | 0347 | 0348 |
| 0343                              | 0343 | 0344 | 0345 | 0346 | 0347 | 0348 | 0349 |
| 0344                              | 0344 | 0345 | 0346 | 0347 | 0348 | 0349 | 0350 |
| 0345                              | 0345 | 0346 | 0347 | 0348 | 0349 | 0350 | 0351 |
| 0346                              | 0346 | 0347 | 0348 | 0349 | 0350 | 0351 | 0352 |
| 0347                              | 0347 | 0348 | 0349 | 0350 | 0351 | 0352 | 0353 |
| 0348                              | 0348 | 0349 | 0350 | 0351 | 0352 | 0353 | 0354 |
| 0349                              | 0349 | 0350 | 0351 | 0352 | 0353 | 0354 | 0355 |
| 0350                              | 0350 | 0351 | 0352 | 0353 | 0354 | 0355 | 0356 |
| 0351                              | 0351 | 0352 | 0353 | 0354 | 0355 | 0356 | 0357 |
| 0352                              | 0352 | 0353 | 0354 | 0355 | 0356 | 0357 | 0358 |
| 0353                              | 0353 | 0354 | 0355 | 0356 | 0357 | 0358 | 0359 |
| 0354                              | 0354 | 0355 | 0356 | 0357 | 0358 | 0359 | 0360 |
| 0355                              | 0355 | 0356 | 0357 | 0358 | 0359 | 0360 | 0361 |
| 0356                              | 0356 | 0357 | 0358 | 0359 | 0360 | 0361 | 0362 |
| 0357                              | 0357 | 0358 | 0359 | 0360 | 0361 | 0362 | 0363 |
| 0358                              | 0358 | 0359 | 0360 | 0361 | 0362 | 0363 | 0364 |
| 0359                              | 0359 | 0360 | 0361 | 0362 | 0363 | 0364 | 0365 |
| 0360                              | 0360 | 0361 | 0362 | 0363 | 0364 | 0365 | 0366 |
| 0361                              | 0361 | 0362 | 0363 | 0364 | 0365 | 0366 | 0367 |
| 0362                              | 0362 | 0363 | 0364 | 0365 | 0366 | 0367 | 0368 |
| 0363                              | 0363 | 0364 | 0365 | 0366 | 0367 | 0368 | 0369 |
| 0364                              | 0364 | 0365 | 0366 | 0367 | 0368 | 0369 | 0370 |
| 0365                              | 0365 | 0366 | 0367 | 0368 | 0369 | 0370 | 0371 |
| 0366                              | 0366 | 0367 | 0368 | 0369 | 0370 | 0371 | 0372 |
| 0367                              | 0367 | 0368 | 0369 | 0370 | 0371 | 0372 | 0373 |
| 0368                              | 0368 | 0369 | 0370 | 0371 | 0372 | 0373 | 0374 |
| 0369                              | 0369 | 0370 | 0371 | 0372 | 0373 | 0374 | 0375 |
| 0370                              | 0370 | 0371 | 0372 | 0373 | 0374 | 0375 | 0376 |
| 0371                              | 0371 | 0372 | 0373 | 0374 | 0375 | 0376 | 0377 |
| 0372                              | 0372 | 0373 | 0374 | 0375 | 0376 | 0377 | 0378 |
| 0373                              | 0373 | 0374 | 0375 | 0376 | 0377 | 0378 | 0379 |
| 0374                              | 0374 | 0375 | 0376 | 0377 | 0378 | 0379 | 0380 |
| 0375                              | 0375 | 0376 | 0377 | 0378 | 0379 | 0380 | 0381 |
| 0376                              | 0376 | 0377 | 0378 | 0379 | 0380 | 0381 | 0382 |
| 0377                              | 0377 | 0378 | 0379 | 0380 | 0381 | 0382 | 0383 |
| 0378                              | 0378 | 0379 | 0380 | 0381 | 0382 | 0383 | 0384 |
| 0379                              | 0379 | 0380 | 0381 | 0382 | 0383 | 0384 | 0385 |
| 0380                              | 0380 | 0381 | 0382 | 0383 | 0384 | 0385 | 0386 |
| 0381                              | 0381 | 0382 | 0383 | 0384 | 0385 | 0386 | 0387 |
| 0382                              | 0382 | 0383 | 0384 | 0385 | 0386 | 0387 | 0388 |
| 0383                              | 0383 | 0384 | 0385 | 0386 | 0387 | 0388 | 0389 |
| 0384                              | 0384 | 0385 | 0386 | 0387 | 0388 | 0389 | 0390 |
| 0385                              | 0385 | 0386 | 0387 | 0388 | 0389 | 0390 | 0391 |
| 0386                              | 0386 | 0387 | 0388 | 0389 | 0390 | 0391 | 0392 |
| 0387                              | 0387 | 0388 | 0389 | 0390 | 0391 | 0392 | 0393 |
| 0388                              | 0388 | 0389 | 0390 | 0391 | 0392 | 0393 | 0394 |
| 0389                              | 0389 | 0390 | 0391 | 0392 | 0393 | 0394 | 0395 |
| 0390                              | 0390 | 0391 | 0392 | 0393 | 0394 | 0395 | 0396 |
| 0391                              | 0391 | 0392 | 0393 | 0394 | 0395 | 0396 | 0397 |
| 0392                              | 0392 | 0393 | 0394 | 0395 | 0396 | 0397 | 0398 |
| 0393                              | 0393 | 0394 | 0395 | 0396 | 0397 | 0398 | 0399 |
| 0394                              | 0394 | 0395 | 0396 | 0397 | 0398 | 0399 | 0400 |
| 0395                              | 0395 | 0396 | 0397 | 0398 | 0399 | 0400 | 0401 |
| 0396                              | 0396 | 0397 | 0398 | 0399 | 0400 | 0401 | 0402 |
| 0397                              | 0397 | 0398 | 0399 | 0400 | 0401 | 0402 | 0403 |
| 0398                              | 0398 | 0399 | 0400 | 0401 | 0402 | 0403 | 0404 |
| 0399                              | 0399 | 0400 | 0401 | 0402 | 0403 | 0404 | 0405 |
| 0400                              | 0400 | 0401 | 0402 | 0403 | 0404 | 0405 | 0406 |
| 0401                              | 0401 | 0402 | 0403 | 0404 | 0405 | 0406 | 0407 |
| 0402                              | 0402 | 0403 | 0404 | 0405 | 0406 | 0407 | 0408 |
| 0403                              | 0403 | 0404 | 0405 | 0406 | 0407 | 0408 | 0409 |
| 0404                              | 0404 | 0405 | 0406 | 0407 | 0408 | 0409 | 0410 |
| 0405                              | 0405 | 0406 | 0407 | 0408 | 0409 | 0410 | 0411 |
| 0406                              | 0406 | 0407 | 0408 | 0409 | 0410 | 0411 | 0412 |
| 0407                              | 0407 | 0408 | 0409 | 0410 | 0411 | 0412 | 0413 |
| 0408                              | 0408 | 0409 | 0410 | 0411 | 0412 | 0413 | 0414 |
| 0409                              | 0409 | 0410 | 0411 | 0412 | 0413 | 0414 | 0415 |
| 0410                              | 0410 | 0411 | 0412 | 0413 | 0414 | 0415 | 0416 |
| 0411                              | 0411 | 0412 | 0413 | 0414 | 0415 | 0416 | 0417 |
| 0412                              | 0412 | 0413 | 0414 | 0415 | 0416 | 0417 | 0418 |
| 0413                              | 0413 | 0414 | 0415 | 0416 | 0417 | 0418 | 0419 |
| 0414                              | 0414 | 0415 | 0416 | 0417 | 0418 | 0419 | 0420 |
| 0415                              | 0415 | 0416 | 0417 | 0418 | 0419 | 0420 | 0421 |
| 0416                              | 0416 | 0417 | 0418 | 0419 | 0420 | 0421 | 0422 |
| 0417                              | 0417 | 0418 | 0419 | 0420 | 0421 | 0422 | 0423 |
| 0418                              | 0418 | 0419 | 0420 | 0421 | 0422 | 0423 | 0424 |
| 0419                              | 0419 | 0420 | 0421 | 0422 | 0423 | 0424 | 0425 |
| 0420                              | 0420 | 0421 | 0422 | 0423 | 0424 | 0425 | 0426 |
| 0421                              | 0421 | 0422 | 0423 | 0424 | 0425 | 0426 | 0427 |
| 0422                              | 0422 | 0423 | 0424 | 0425 | 0426 | 0427 | 0428 |
| 0423                              | 0423 | 0424 | 0425 | 0426 | 0427 | 0428 | 0429 |
| 0424                              | 0424 | 0425 | 0426 | 0427 | 0428 | 0429 | 0430 |
| 0425                              | 0425 | 0426 | 0427 | 0428 | 0429 | 0430 | 0431 |
| 0426                              | 0426 | 0427 | 0428 | 0429 | 0430 | 0431 | 0432 |
| 0427                              | 0427 | 0428 | 0429 | 0430 | 0431 | 0432 | 0433 |
| 0428                              | 0428 | 0429 | 0430 | 0431 | 0432 | 0433 | 0434 |
| 0429                              | 0429 | 0430 | 0431 | 0432 | 0433 | 0434 | 0435 |
| 0430                              | 0430 | 0431 | 0432 | 0433 | 0434 | 0435 | 0436 |
| 0431                              | 0431 | 0432 | 0433 | 0434 | 0435 | 0436 | 0437 |
| 0432                              | 0432 | 0433 | 0434 | 0435 | 0436 | 0437 | 0438 |
| 0433                              | 0433 | 0434 | 0435 | 0436 | 0437 | 0438 | 0439 |
| 0434                              | 0434 | 0435 | 0436 | 0437 | 0438 | 0439 | 0440 |
| 0435                              | 0435 | 0436 | 0437 | 0438 | 0439 | 0440 | 0441 |
| 0436                              | 0436 | 0437 | 0438 | 0439 | 0440 | 0441 | 0442 |
| 0437                              | 0437 | 0438 | 0439 | 0440 | 0441 | 0442 | 0443 |
| 0438                              | 0438 | 0439 | 0440 | 0441 | 0442 | 0443 | 0444 |
| 0439                              | 0439 | 0440 | 0441 | 0442 | 0443 | 0444 | 0445 |
| 0440                              | 0440 | 0441 | 0442 | 0443 | 0444 | 0445 | 0446 |
| 0441                              | 0441 | 0442 | 0443 | 0444 | 0445 | 0446 | 0447 |
| 0442                              | 0442 | 0443 | 0444 | 0445 | 0446 | 0447 | 0448 |
| 0443                              | 0443 | 0444 | 0445 | 0446 | 0447 | 0448 | 0449 |
| 0444                              | 0444 | 0445 | 0446 | 0447 | 0448 | 0449 | 0450 |
| 0445                              | 0445 | 0446 | 0447 | 0448 |      |      |      |



## Příloha F: Informace k jízdence EgroNet

**EGRO NET**  
DAS REGIONEN TICKET

# Informace o jízdence EgroNet

v číslech a faktech,  
Slevy a zvýhodnění,  
Ceny a mnoho dalšího...

**NOVÉ CENY**

**1 jízdenka • 4 země • 1 cena**

**Vydávatel:** Pracovní sdružení a oddělení marketingu zru EgroNet,  
Dopravní sdružení Vogtland (Streckenverbund Vogtland GmbH)  
Göltzschanenstraße 16, 08200 Auerbach

**Šlo:** Změny vyhlášeny. Děkujeme za vaši podporu. Tento je poslední  
použití pro stávající vyhlášení.

**Fotografie:** Thor. Michael Schäfers / Linco-Genelung.de, Fotobankendaten.de,  
Archi des Tourismusverbandes Vogtland e.V. / Seite 2: www.diergrotz.com / Seite  
3: Anna Thoma / Seite 4: KCG KK, www.kstg.de / Seite 6: Erbacher  
Bären-Reservat / Seite 8: Peter von Köpfer / Seite 9: Stadt Hof / Seite 10: So-  
wjet, Stadt Chemnitz, Archi des Tourismusverbandes Vogtland e.V. / Seite 10: Pro-  
Region/Archi.de / Seite 11: Ferienland Tourismus/Archi.de / Seite 12: Rainer  
Fischer / Seite 13: Tourismusverband Oberfranken West, Landkreis Neustadt a. O.  
Waldnaab / Seite 14: Drehscheibe mit Falkenberg / Seite 15: B. Pa-  
mer Weiditz / Seite 16: Zampungrad / Seite 17: Safran-Scoring / Seite 18: Re-  
gionalmanagement (RM) und LNA Greiz / Seite 19: ARD/DA Thema / Seite  
20: www.vogel.de / Seite 21: Stadt Greiz / Seite 22: Light Impression - Fotolia  
RIZ e.o. glee - Prisma / Seite 23: Rückkehr: Rainer Fischer / Seite 24: Land-  
resort a. d. Waldnaab, Landratshaus Greiz: Tourismus.com

Zdroj: Propagační materiály Dopravního sdružení Vogtland a pracovního sdružení EgroNet, 2017



## Jízdenka EgroNet – jednotná jízdenka platící pro jízdy autobusem a vlakem ve čtyřzemí

Je jedinečná - jízdenka EgroNet: na jednu denní jízdenku mohou cestující poznávat celý jeden den čtyřzemí Bavorsko, Čechy, Sasko a Durynsko. Jízdenka opravňuje k libovolnému počtu jízd v síti linek regionu EgroNet, tzn. ve vlacích, autobusech a tramvajích v příměstské dopravě na celkem 693 linkách. Lze ji v den platnosti použít libovolně krát. Jízdenka EgroNet platí od doby znehodnocení vždy do 3.00 hodin následujícího dne.

### Cena

|                            |           |        |
|----------------------------|-----------|--------|
| 1 cestující                | 18 €      | 200 Kč |
| 2 cestující                | 23 €      | 300 Kč |
| 3 cestující                | 28 €      | 400 Kč |
| 4 cestující                | 33 €      | 500 Kč |
| 5 cestujících              | 38 €      | 600 Kč |
| děti do 5 let              | bezplatně |        |
| jedno jízdní kolo na osobu | bezplatně |        |

TIP: Na jednu jízdenku lze bezplatně přibrat až 3 děti ve věku od 6 do 14 let.

### Prodej

- V Německu zakoupíte jízdenku EgroNet:
- v automatech na nádražích železničních linek EgroNetu
  - v automatech ve vozzech agilis, Erfurter Bahn, Erzgebirgsbahn, Vogtlandbahn
  - u průvodčího v bistro alextreff a železnice Oberpfalzbahn
  - ve vybraných autobusech autobusových linek EgroNetu
  - u jízdenkových agentur/v prodejních místech

V České republice zakoupíte jízdenku EgroNet:

- ve vlacích ČD (České dráhy) u průvodčího (příp. za přírůžku; jestliže na nádraží nástupu jízdy nebyla otevřená nebo neexistuje jízdenková pokladna, přírůžka k jízdnému odpadá)
- v prodejních místech
- ve vybraných autobusech autobusových linek EgroNetu

## Upozornění k tarifům jízdenky EgroNet

Jízdu lze nastoupit pouze s platnou jízdenkou. V případě, že na výchozím nádraží není otevřen výdej jízdenek, resp. není-li v provozu automat, můžete jízdenku zakoupit přímo u personálu ve vlacích příměstské dopravy. Jako cestující jste povinen toto vlakovému personálu neproděně sdělit. Příplatek ve výši 2 € při nákupu v prodeji s obsluhou personálu - také ve vlacích - společností DB AG a Erfurter Bahn GmbH. V případě, že na výchozím nádraží není otevřen výdej jízdenek, resp. není-li v provozu automat, který akceptuje hotové peníze, bude jízdenka EgroNet vystavena ve vlaku za regulérní cenu. Jízdenky, které nemají označený den platnosti, musí být před nástupem jízdy znehodnoceny. Jízdenky, na kterých je vyznačeno datum dne platnosti, jsou již znehodnoceny.

Jízdenka EgroNet je platná, když bylo zaznamenáno příjmení a jméno všech cestujících na vhodném místě na přední nebo zadní straně jízdenky. Cestující osoby jsou povinny nesmazatelně zaznamenat tyto údaje před nástupem jízdy, v případě prodeje jízdenky ve vlaku přímo po nákupu, a cestující, kteří přistoupí během cesty, bezprostředně po přistoupení, a sice tiskacím písmem. U kontrol jízdenek je třeba na výzvu prokázat totožnost osoby předložením úředního průkazu s fotografií. Dodatečnou změnou zaznamenaných jmen a/nebo počtu osob a/nebo dne platnosti se jízdenka EgroNet stane neplatnou. Po nástupu jízdy (u více jízd: po nástupu první jízdy) je výměna osob vyloučena. Osoba, která by výměnou přibyla, je cestujícím bez platné jízdenky.

Na jízdenku je možné cestovat výhradně ve 2. třídě. Přejechání do 1. třídy není možný. Nabídka platí v rámci oblasti EgroNetu pro následující vlaky příměstské dopravy v Německu: ag, ALX, CD, EB, EBx, GWT, OPB, OPX, R, RB, RE, S5, S5x, SEV a VBG. V záhlaví tabulky jízdních řádů naleznete typ a číslo jednotlivých vlaků. Jízdenka platí také na vybraných autobusových linkách, viz strana 23 až strana 30. Jízdenka EgroNet neplatí ve sběrných taxicích v Bavorsku.

V České republice je jízdenka uznávána v oblasti platnosti Karlovarského kraje ve vlacích označených Os (osobní vlak) SP (spěšný vlak), R (rychlík) a SC (SuperCity/Pendolino). Jízdenky s českou cenou nelze zakoupit v předprodeji. Nepoužitá jízdenka EgroNet se neberou zpět, neproplácení a nevyměňují. Jízdenka EgroNet je jízdenka se značnou slevou za přepravu ve smyslu práv cestujících.

Zdroj: Propagační materiály Dopravního sdružení Vogtland a pracovního sdružení EgroNet, 2017

## Výlety s jízdenkou EgroNet

Denní výlety s jízdenkou EgroNet se vyplatí například do měst Karlovy Vary, Bayreuth, Kulmbach, Hof, Plauen, Greiz nebo Zwickau. Ať už se jedná o prohlídku města, návštěvu celé řady kulturních zařízení a zařízení pro využívání volného času nebo o den k relaxaci ve wellnessovém zařízení – možnosti jsou rozmanité.

Nechte se inspirovat, neboť region EgroNetu disponuje mnohými zajímavými a poutavými věcmi.

Tato jízdenka zároveň slouží jako slevová karta. Při její předložení poskytují muzea nebo zařízení pro využívání volného času slevy ze vstupného. Také kolo můžete vzít bezplatně s sebou.

### TIP:

Dodatečně k tomu můžete s jízdenkou EgroNet ještě využívat lanovku „Imperial“ a „Diana“ v Karlových Varech.

Jezdit na kole okolo takzvaného durynského moře



Festivální divadlo v Bayreuthu



Rekreační oblast jezero Untreusee v Hofu



Náměstí v Chebu



Most Götzschtaibrücke ve Vogtlandu



Zdroj: Propagační materiály Dopravního sdružení Vogtland a pracovního sdružení EgroNet, 2017

## Slevy a zvýhodnění

### Výletní plavba Saalburg

Telefon: +49 (0) 36647 22250  
www.saalburg.de/sfff1.htm

normální vstupné sleva  
dosp. 1hod. 11,00 € 1,00 €  
2hod. 17,00 € 1,00 €  
děti (do 13 let)  
1hod. pro 1 dospělého a 1 dítě  
zdarma 5,50 €  
2hod. pro 2 dospělé a 1 dítě  
zdarma 8,50 €

### Hotel Luginsland Schleiz

Telefon: +49 (0) 3663 48050  
www.hotel-luginsland.de

10 % sleva na každé jídlo,  
pro skupiny od 10 osob  
10 % sleva nebo bezplatná  
prohlídka s průvodcem lesním  
parkem

### Lezecký areál Saalburg

Telefon: +49 (0) 173 3554477  
www.kletterwald-saalburg.de

10 % sleva ze vstupenky pro  
jednotlivce

### Termy Ardesia v Bad Lobensteínu

Telefon: +49 (0) 36651 3939109  
www.ardesia-therme.de

30 minut navíc k zakoupenému  
vstupnému

### Dráha Wisentatalbahn Schleiz West-Mühlrotf-Schönberg

Telefon: +49 (0) 170 1863816  
www.wisentatalbahn.de

jednosměrná jízda:  
dosp. 0,50 € slevy  
děti 0,25 € slevy  
zpáteční jízda  
dosp. 1,00 € slevy  
děti 0,50 € slevy

## Slevy a zvýhodnění

### Karlovarský kraj

#### Galerie umění Karlovy Vary

Telefon: +420 353 224 387  
Internet: www.galeriekvary.cz

50 % sleva ze vstupného

#### Půjčovna kol ČD nabídka ČD

KCOD Karlovy Vary  
Telefon: +420 972 443 505  
Internet: www.cd.cz

25 % sleva na půjčované kol na  
nádražích v Mar. Lázních, Che-  
bu, Fr. Lázních, Sokolově, Lokti,  
Karlovy Varech d. n.

20 % sleva na půjčované  
elektrokol na nádražích v Mar.  
Lázních, Karlovy Varech d. n.

20 % sleva na vstupné

#### Park Bohemium

#### Mariánské Lázně

Telefon: +420 345 621 377  
Internet: www.bohemium.cz

#### Hotel Klášter Teplá

Telefon: +420 608 113 388  
Internet: www.bohemium.cz

20 % sleva na noclehy a volný  
vstup do kláštera Teplá

#### Zámek Sokolov

Telefon: +420 352 623 930  
Internet: www.omks.cz

50 % sleva na vstupné



Zdroj: Propagační materiály Dopravního sdružení Vogtland a pracovního sdružení EgroNet, 2017



1

DEUTSCH | ČESKY





Stadtrundgang  
Prohlídka města

2  
Personen  
Přehledový

2h  
Zeit  
Čas

STADTRUNDGANG  
HISTORISCHES BAYREUTH

PROHLÍDKY MĚSTA  
HISTORICKÝ BAYREUTH

STADTRUNDGANG | PROHLÍDKA MĚSTA

**Tourist-Information Bayreuth**  
**Turistické informace Bayreuth**

Opernstraße 22  
95444 Bayreuth  
Tel +49 (0) 921 885-88  
[www.bayreuth-tourismus.de](http://www.bayreuth-tourismus.de)

**Termine Stadtrundgänge**

Mai-Oktober: täglich um 10:30 Uhr  
November-April: samstags 10:30 Uhr  
5,50 € für Erwachsene, 3,00 € Schüler und Studenten

Weitere feste Führungstermine entnehmen Sie bitte unserer Internetseite [www.bayreuth-tourismus.de](http://www.bayreuth-tourismus.de)


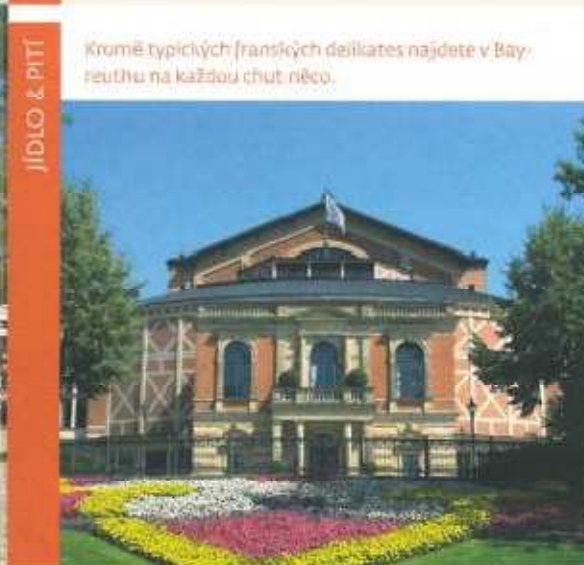
**Termíny prohlídek**

Květen-Říjen: denně v 10:30 Uhr  
Listopad-Duben: každou sobotu v 10:30 hod.  
5,50 € Dospělí, 3,00 € školáci a studenti

Další termíny naleznete na naší internetové stránce [www.bayreuth-tourismus.de](http://www.bayreuth-tourismus.de)



Zdroj: Propagační materiály Dopravního sdružení Vogtland a pracovního sdružení EgroNet, 2017

|  |   |
|--|---|
| <p><b>POPIS TRASY</b></p> <p>V doprovodu průvodce objevíte historické městské jádro, historické muzeum, výstup na zámeckou věž s pohledem na nový zámek, dvorní zahradu a dům Wahnfried.</p> <p>Start Turistické informace Bayreuth<br/>         Meziobě Zámecká věž, Friedrichova ulice,<br/>         Nový zámek, Dvorní zahrada a dům Wahnfried<br/>         Cíl Turistické informace Bayreuth<br/>         Délka trasy přibližně 2 km</p> | <p><b>POZORUHODNOSTI &amp; ZÁŽITKY</b></p> <p>Po prohlídce stojí za to město prozkoumat na vlastní pěst. Bayreuth nabízí markraběcí operní divadlo, snad nejkrásnější zachované barokní divadlo v Evropě. Od roku 2012 je zapsáno na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO.</p> <p>Kouzelné zámky, historické zahrady, rozsáhlý park „Ermitage“ se zasněnými jeskyněmi a fontánami, Festspielhaus s jedinečnou akustikou a celá řada zajímavých muzeí čekají na návštěvníky. Četné hudební a divadelní festivaly nabízejí kulturní zážitky na nejvyšší úrovni.</p> |
| <p><b>ODJEZD/PŘÍJEZD</b></p> <p>s vlakem do/z Bayreuthu, hlavního nádraží;<br/>         s ticketem EgroNet je možné i užití městské autobusové dopravy</p>   | <p><b>TIP</b></p> <p><b>Květen</b> národní festival<br/> <b>Červenec</b> Bayreuthské občanské slavnosti, Letní noční festival v ermitáži<br/> <b>Prosinec</b> Bayreuthské vánoční trhy</p>  |
| <p><b>JIDLO &amp; PÍTI</b></p>    | <p>Kromě typických francouzských delikates najdete v Bayreuthu na každou chuť něco.</p>   |

Zdroj: Propagační materiály Dopravního sdružení Vogtland a pracovního sdružení EgroNet, 2017

In Begleitung eines Gästeführers entdecken Sie zu Fuß den historischen Stadtkern, das Historische Museum, ersteigen den Schlossturm, sehen das Neue Schloss, den Hofgarten und das Haus Wahnfried.

Start Tourist-Information Bayreuth

Zwischenziele Schlossturm, Altes Schloss, Friedrichstraße, Neues Schloss, Hofgarten, Haus Wahnfried

Ziel Tourist-Information Bayreuth

Tourenlänge ca. 2 km

## AN-/ABREISE

mit der Bahn bis/ab Bayreuth, Hauptbahnhof;  
Nutzung der Stadtbusse mit dem EgroNet-Ticket möglich

Im Anschluss an den Stadtrundgang lohnt es sich die Stadt auf eigene Faust zu erkunden, denn Bayreuth bietet mit dem Markgräflichen Opernhaus das wohl schönste erhaltene Barocktheater Europas. Seit 2012 zählt es zum UNESCO-Welterbe.

Reizvolle Schlösser, die historische Parkanlage Eremitage mit ihren verträumten Grotten und Wasserspielen, das Festspielhaus mit seiner einzigartigen Akustik sowie eine Vielzahl interessanter Museen erwarten den Besucher. Zahlreiche Musik- und Theaterfestivals bieten Kulturgenuss auf höchstem Niveau.

## TIPP

**Mai** Bayreuther Volksfest

**Juli** Bayreuther Bürgerfest auf dem Marktplatz, Sommernachtsfest in der Eremitage

**Dezember** Bayreuther Christkindlesmarkt

Neben den typisch fränkischen Köstlichkeiten finden Sie in Bayreuth für jeden Geschmack etwas.







Zdroj: Propagační materiály Dopravního sdružení Vogtland a pracovního sdružení EgroNet, 2017





## EVENTS 2017

### MÄI

**Frantiskovy Lázně**  
Feierliche Eröffnung der Kuraison \*

**Karlovy Vary**  
Feierliche Eröffnung der Kuraison \*  
1. Wochenende (www.karlovyvary.cz)

**Karlovy Vary-Halbmarathon** \*  
3. Samstag (www.turiczech.com)  
**FOOD FESTIVAL Karlovy Vary** \*  
(www.foodfestivalv.cz)

**Mariánské Lázně**  
Feierliche Eröffnung der Kuraison \*  
(www.marianskelazne.cz)

**JUNI**

**Cheb**  
\* **Egerer Hinterhöfe**  
Kunstprojekte (www.galerie.cz)  
\* **FIDO - International Festival**  
in Blasmusik (www.fido.cz)

**Karlovy Vary**  
**Internationales Filmfestival**  
1. Juliwoche (www.kviff.com)

### JULI

### OPB 2 Marktredwitz - Cheb - Aš - Selb-Plößberg - Hof

| Zug            | UW    |       | UW    |       | UW    |       | UW    |       | UW    |       | UW    |  |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
|                | Mo    | Di    | Mi    | Do    | Fr    | Sa    | So    | Mo    | Di    | Mi    | Do    |  |
| Regensburg/Hof | 19:30 | 20:08 | 19:30 | 20:08 | 19:30 | 20:08 | 19:30 | 20:08 | 19:30 | 20:08 | 19:30 |  |
| Marktredwitz   | 19:34 | 20:12 | 19:34 | 20:12 | 19:34 | 20:12 | 19:34 | 20:12 | 19:34 | 20:12 | 19:34 |  |
| Marktredwitz   | 19:36 | 20:14 | 19:36 | 20:14 | 19:36 | 20:14 | 19:36 | 20:14 | 19:36 | 20:14 | 19:36 |  |
| Marktredwitz   | 19:38 | 20:16 | 19:38 | 20:16 | 19:38 | 20:16 | 19:38 | 20:16 | 19:38 | 20:16 | 19:38 |  |
| Marktredwitz   | 19:40 | 20:18 | 19:40 | 20:18 | 19:40 | 20:18 | 19:40 | 20:18 | 19:40 | 20:18 | 19:40 |  |
| Marktredwitz   | 19:42 | 20:20 | 19:42 | 20:20 | 19:42 | 20:20 | 19:42 | 20:20 | 19:42 | 20:20 | 19:42 |  |
| Marktredwitz   | 19:44 | 20:22 | 19:44 | 20:22 | 19:44 | 20:22 | 19:44 | 20:22 | 19:44 | 20:22 | 19:44 |  |
| Marktredwitz   | 19:46 | 20:24 | 19:46 | 20:24 | 19:46 | 20:24 | 19:46 | 20:24 | 19:46 | 20:24 | 19:46 |  |
| Marktredwitz   | 19:48 | 20:26 | 19:48 | 20:26 | 19:48 | 20:26 | 19:48 | 20:26 | 19:48 | 20:26 | 19:48 |  |
| Marktredwitz   | 19:50 | 20:28 | 19:50 | 20:28 | 19:50 | 20:28 | 19:50 | 20:28 | 19:50 | 20:28 | 19:50 |  |
| Marktredwitz   | 19:52 | 20:30 | 19:52 | 20:30 | 19:52 | 20:30 | 19:52 | 20:30 | 19:52 | 20:30 | 19:52 |  |
| Marktredwitz   | 19:54 | 20:32 | 19:54 | 20:32 | 19:54 | 20:32 | 19:54 | 20:32 | 19:54 | 20:32 | 19:54 |  |
| Marktredwitz   | 19:56 | 20:34 | 19:56 | 20:34 | 19:56 | 20:34 | 19:56 | 20:34 | 19:56 | 20:34 | 19:56 |  |
| Marktredwitz   | 19:58 | 20:36 | 19:58 | 20:36 | 19:58 | 20:36 | 19:58 | 20:36 | 19:58 | 20:36 | 19:58 |  |
| Marktredwitz   | 20:00 | 20:38 | 20:00 | 20:38 | 20:00 | 20:38 | 20:00 | 20:38 | 20:00 | 20:38 | 20:00 |  |
| Marktredwitz   | 20:02 | 20:40 | 20:02 | 20:40 | 20:02 | 20:40 | 20:02 | 20:40 | 20:02 | 20:40 | 20:02 |  |
| Marktredwitz   | 20:04 | 20:42 | 20:04 | 20:42 | 20:04 | 20:42 | 20:04 | 20:42 | 20:04 | 20:42 | 20:04 |  |
| Marktredwitz   | 20:06 | 20:44 | 20:06 | 20:44 | 20:06 | 20:44 | 20:06 | 20:44 | 20:06 | 20:44 | 20:06 |  |
| Marktredwitz   | 20:08 | 20:46 | 20:08 | 20:46 | 20:08 | 20:46 | 20:08 | 20:46 | 20:08 | 20:46 | 20:08 |  |
| Marktredwitz   | 20:10 | 20:48 | 20:10 | 20:48 | 20:10 | 20:48 | 20:10 | 20:48 | 20:10 | 20:48 | 20:10 |  |
| Marktredwitz   | 20:12 | 20:50 | 20:12 | 20:50 | 20:12 | 20:50 | 20:12 | 20:50 | 20:12 | 20:50 | 20:12 |  |
| Marktredwitz   | 20:14 | 20:52 | 20:14 | 20:52 | 20:14 | 20:52 | 20:14 | 20:52 | 20:14 | 20:52 | 20:14 |  |
| Marktredwitz   | 20:16 | 20:54 | 20:16 | 20:54 | 20:16 | 20:54 | 20:16 | 20:54 | 20:16 | 20:54 | 20:16 |  |
| Marktredwitz   | 20:18 | 20:56 | 20:18 | 20:56 | 20:18 | 20:56 | 20:18 | 20:56 | 20:18 | 20:56 | 20:18 |  |
| Marktredwitz   | 20:20 | 20:58 | 20:20 | 20:58 | 20:20 | 20:58 | 20:20 | 20:58 | 20:20 | 20:58 | 20:20 |  |
| Marktredwitz   | 20:22 | 21:00 | 20:22 | 21:00 | 20:22 | 21:00 | 20:22 | 21:00 | 20:22 | 21:00 | 20:22 |  |
| Marktredwitz   | 20:24 | 21:02 | 20:24 | 21:02 | 20:24 | 21:02 | 20:24 | 21:02 | 20:24 | 21:02 | 20:24 |  |
| Marktredwitz   | 20:26 | 21:04 | 20:26 | 21:04 | 20:26 | 21:04 | 20:26 | 21:04 | 20:26 | 21:04 | 20:26 |  |
| Marktredwitz   | 20:28 | 21:06 | 20:28 | 21:06 | 20:28 | 21:06 | 20:28 | 21:06 | 20:28 | 21:06 | 20:28 |  |
| Marktredwitz   | 20:30 | 21:08 | 20:30 | 21:08 | 20:30 | 21:08 | 20:30 | 21:08 | 20:30 | 21:08 | 20:30 |  |
| Marktredwitz   | 20:32 | 21:10 | 20:32 | 21:10 | 20:32 | 21:10 | 20:32 | 21:10 | 20:32 | 21:10 | 20:32 |  |
| Marktredwitz   | 20:34 | 21:12 | 20:34 | 21:12 | 20:34 | 21:12 | 20:34 | 21:12 | 20:34 | 21:12 | 20:34 |  |
| Marktredwitz   | 20:36 | 21:14 | 20:36 | 21:14 | 20:36 | 21:14 | 20:36 | 21:14 | 20:36 | 21:14 | 20:36 |  |
| Marktredwitz   | 20:38 | 21:16 | 20:38 | 21:16 | 20:38 | 21:16 | 20:38 | 21:16 | 20:38 | 21:16 | 20:38 |  |
| Marktredwitz   | 20:40 | 21:18 | 20:40 | 21:18 | 20:40 | 21:18 | 20:40 | 21:18 | 20:40 | 21:18 | 20:40 |  |
| Marktredwitz   | 20:42 | 21:20 | 20:42 | 21:20 | 20:42 | 21:20 | 20:42 | 21:20 | 20:42 | 21:20 | 20:42 |  |
| Marktredwitz   | 20:44 | 21:22 | 20:44 | 21:22 | 20:44 | 21:22 | 20:44 | 21:22 | 20:44 | 21:22 | 20:44 |  |
| Marktredwitz   | 20:46 | 21:24 | 20:46 | 21:24 | 20:46 | 21:24 | 20:46 | 21:24 | 20:46 | 21:24 | 20:46 |  |
| Marktredwitz   | 20:48 | 21:26 | 20:48 | 21:26 | 20:48 | 21:26 | 20:48 | 21:26 | 20:48 | 21:26 | 20:48 |  |
| Marktredwitz   | 20:50 | 21:28 | 20:50 | 21:28 | 20:50 | 21:28 | 20:50 | 21:28 | 20:50 | 21:28 | 20:50 |  |
| Marktredwitz   | 20:52 | 21:30 | 20:52 | 21:30 | 20:52 | 21:30 | 20:52 | 21:30 | 20:52 | 21:30 | 20:52 |  |
| Marktredwitz   | 20:54 | 21:32 | 20:54 | 21:32 | 20:54 | 21:32 | 20:54 | 21:32 | 20:54 | 21:32 | 20:54 |  |
| Marktredwitz   | 20:56 | 21:34 | 20:56 | 21:34 | 20:56 | 21:34 | 20:56 | 21:34 | 20:56 | 21:34 | 20:56 |  |
| Marktredwitz   | 20:58 | 21:36 | 20:58 | 21:36 | 20:58 | 21:36 | 20:58 | 21:36 | 20:58 | 21:36 | 20:58 |  |
| Marktredwitz   | 21:00 | 21:38 | 21:00 | 21:38 | 21:00 | 21:38 | 21:00 | 21:38 | 21:00 | 21:38 | 21:00 |  |
| Marktredwitz   | 21:02 | 21:40 | 21:02 | 21:40 | 21:02 | 21:40 | 21:02 | 21:40 | 21:02 | 21:40 | 21:02 |  |
| Marktredwitz   | 21:04 | 21:42 | 21:04 | 21:42 | 21:04 | 21:42 | 21:04 | 21:42 | 21:04 | 21:42 | 21:04 |  |
| Marktredwitz   | 21:06 | 21:44 | 21:06 | 21:44 | 21:06 | 21:44 | 21:06 | 21:44 | 21:06 | 21:44 | 21:06 |  |
| Marktredwitz   | 21:08 | 21:46 | 21:08 | 21:46 | 21:08 | 21:46 | 21:08 | 21:46 | 21:08 | 21:46 | 21:08 |  |
| Marktredwitz   | 21:10 | 21:48 | 21:10 | 21:48 | 21:10 | 21:48 | 21:10 | 21:48 | 21:10 | 21:48 | 21:10 |  |
| Marktredwitz   | 21:12 | 21:50 | 21:12 | 21:50 | 21:12 | 21:50 | 21:12 | 21:50 | 21:12 | 21:50 | 21:12 |  |
| Marktredwitz   | 21:14 | 21:52 | 21:14 | 21:52 | 21:14 | 21:52 | 21:14 | 21:52 | 21:14 | 21:52 | 21:14 |  |
| Marktredwitz   | 21:16 | 21:54 | 21:16 | 21:54 | 21:16 | 21:54 | 21:16 | 21:54 | 21:16 | 21:54 | 21:16 |  |
| Marktredwitz   | 21:18 | 21:56 | 21:18 | 21:56 | 21:18 | 21:56 | 21:18 | 21:56 | 21:18 | 21:56 | 21:18 |  |
| Marktredwitz   | 21:20 | 21:58 | 21:20 | 21:58 | 21:20 | 21:58 | 21:20 | 21:58 | 21:20 | 21:58 | 21:20 |  |
| Marktredwitz   | 21:22 | 22:00 | 21:22 | 22:00 | 21:22 | 22:00 | 21:22 | 22:00 | 21:22 | 22:00 | 21:22 |  |
| Marktredwitz   | 21:24 | 22:02 | 21:24 | 22:02 | 21:24 | 22:02 | 21:24 | 22:02 | 21:24 | 22:02 | 21:24 |  |
| Marktredwitz   | 21:26 | 22:04 | 21:26 | 22:04 | 21:26 | 22:04 | 21:26 | 22:04 | 21:26 | 22:04 | 21:26 |  |
| Marktredwitz   | 21:28 | 22:06 | 21:28 | 22:06 | 21:28 | 22:06 | 21:28 | 22:06 | 21:28 | 22:06 | 21:28 |  |
| Marktredwitz   | 21:30 | 22:08 | 21:30 | 22:08 | 21:30 | 22:08 | 21:30 | 22:08 | 21:30 | 22:08 | 21:30 |  |
| Marktredwitz   | 21:32 | 22:10 | 21:32 | 22:10 | 21:32 | 22:10 | 21:32 | 22:10 | 21:32 | 22:10 | 21:32 |  |
| Marktredwitz   | 21:34 | 22:12 | 21:34 | 22:12 | 21:34 | 22:12 | 21:34 | 22:12 | 21:34 | 22:12 | 21:34 |  |
| Marktredwitz   | 21:36 | 22:14 | 21:36 | 22:14 | 21:36 | 22:14 | 21:36 | 22:14 | 21:36 | 22:14 | 21:36 |  |
| Marktredwitz   | 21:38 | 22:16 | 21:38 | 22:16 | 21:38 | 22:16 | 21:38 | 22:16 | 21:38 | 22:16 | 21:38 |  |
| Marktredwitz   | 21:40 | 22:18 | 21:40 | 22:18 | 21:40 | 22:18 | 21:40 | 22:18 | 21:40 | 22:18 | 21:40 |  |
| Marktredwitz   | 21:42 | 22:20 | 21:42 | 22:20 | 21:42 | 22:20 | 21:42 | 22:20 | 21:42 | 22:20 | 21:42 |  |
| Marktredwitz   | 21:44 | 22:22 | 21:44 | 22:22 | 21:44 | 22:22 | 21:44 | 22:22 | 21:44 | 22:22 | 21:44 |  |
| Marktredwitz   | 21:46 | 22:24 | 21:46 | 22:24 | 21:46 | 22:24 | 21:46 | 22:24 | 21:46 | 22:24 | 21:46 |  |
| Marktredwitz   | 21:48 | 22:26 | 21:48 | 22:26 | 21:48 | 22:26 | 21:48 | 22:26 | 21:48 | 22:26 | 21:48 |  |
| Marktredwitz   | 21:50 | 22:28 | 21:50 | 22:28 | 21:50 | 22:28 | 21:50 | 22:28 | 21:50 | 22:28 | 21:50 |  |
| Marktredwitz   | 21:52 | 22:30 | 21:52 | 22:30 | 21:52 | 22:30 | 21:52 | 22:30 | 21:52 | 22:30 | 21:52 |  |
| Marktredwitz   | 21:54 | 22:32 | 21:54 | 22:32 | 21:54 | 22:32 | 21:54 | 22:32 | 21:54 | 22:32 | 21:54 |  |
| Marktredwitz   | 21:56 | 22:34 | 21:56 | 22:34 | 21:56 | 22:34 | 21:56 | 22:34 | 21:56 | 22:34 | 21:56 |  |
| Marktredwitz   | 21:58 | 22:36 | 21:58 | 22:36 | 21:58 | 22:36 | 21:58 | 22:36 | 21:58 | 22:36 | 21:58 |  |
| Marktredwitz   | 22:00 | 22:38 | 22:00 | 22:38 | 22:00 | 22:38 | 22:00 | 22:38 | 22:00 | 22:38 | 22:00 |  |
| Marktredwitz   | 22:02 | 22:40 | 22:02 | 22:40 | 22:02 | 22:40 | 22:02 | 22:40 | 22:02 | 22:40 | 22:02 |  |
| Marktredwitz   | 22:04 | 22:42 | 22:04 | 22:42 | 22:04 | 22:42 | 22:04 | 22:42 | 22:04 | 22:42 | 22:04 |  |
| Marktredwitz   | 22:06 | 22:44 | 22:06 | 22:44 | 22:06 | 22:44 | 22:06 | 22:44 | 22:06 | 22:44 | 22:06 |  |
| Marktredwitz   | 22:08 | 22:46 | 22:08 | 22:46 | 22:08 | 22:46 | 22:08 | 22:46 | 22:08 | 22:46 | 22:08 |  |
| Marktredwitz   | 22:10 | 22:48 | 22:10 | 22:48 | 22:10 | 22:48 | 22:10 | 22:48 | 22:10 | 22:48 | 22:10 |  |
| Marktredwitz   | 22:12 | 22:50 | 22:12 | 22:50 | 22:12 | 22:50 | 22:12 | 22:50 | 22:12 | 22:50 | 22:12 |  |
| Marktredwitz   | 22:14 | 22:52 | 22:14 | 22:52 | 22:14 | 22:52 | 22:14 | 22:52 | 22:14 | 22:52 | 22:14 |  |
| Marktredwitz   | 22:16 | 22:54 | 22:16 | 22:54 | 22:16 | 22:54 | 22:16 | 22:54 | 22:16 | 22:54 | 22:16 |  |
| Marktredwitz   | 22:18 | 22:56 | 22:18 | 22:56 | 22:18 | 22:56 | 22:18 | 22:56 | 22:18 | 22:56 | 22:18 |  |
| Marktredwitz   | 22:20 | 22:58 | 22:20 | 22:58 | 22:20 | 22:58 | 22:20 | 22:58 | 22:20 | 22:58 | 22:20 |  |
| Marktredwitz   | 22:22 | 23:00 | 22:22 |       |       |       |       |       |       |       |       |  |

## Příloha H: Umístění obrazovky v chebské nádražní hale



Zdroj: vlastní zpracování, 2017



Zdroj: vlastní zpracování, 2017

## **Abstrakt**

SANDNEROVÁ, Blanka, Veřejná doprava a dostupnost turistických atraktivit ve vybraném regionu. Diplomová práce, Plzeň, Fakulta ekonomická ZČU v Plzni, 160 stran, 2017

**Klíčová slova:** cílený marketing, dopravní dostupnost, Euregio Egrensis, turistické atraktivita, veřejná doprava

Předložená diplomová práce je zaměřena na zhodnocení dostupnosti turistických atraktivit veřejnou dopravou v Euregiu Egrensis. Cílem práce je analyzovat vztah dopravní dostupnosti turistických atraktivit a marketingu v daném regionu a na základě zjištěných údajů vypracovat návrhy na zlepšení využívání veřejné dopravy při návštěvě turistických zajímavostí v Euregiu Egrensis. Samotnou práci tvoří tři hlavní části. První část je zaměřena na shrnutí teoretických poznatků z oblasti dopravních služeb a marketingu v cestovním ruchu a dopravě. Po teoretickém vstupu následuje praktická část práce zaměřená na zpracování informací týkajících se charakteristiky zvoleného regionu v kontextu tématu práce. Tato kapitola je základem pro analýzu vypracovanou v závěrečné části, v níž je zhodnocen marketing a dopravní dostupnost vybraných turistických atraktivit veřejnou dopravou, jsou zde uvedeny základní principy realizovaného výzkumu a na závěr jsou zpracovány i konkrétní návrhy na zlepšení využívání veřejné dopravy, které vznikly na základě výsledků provedeného výzkumu. Návrhy mají za cíl zvýšit zisk příslušných podnikatelských subjektů, jako jsou dopravní firmy a provozovatelé atraktivit.

## **Abstract**

SANDNEROVÁ, Blanka, Public transport and accessibility of tourism attractions in a selected region. Thesis, Plzeň, Faculty of Economics, University of West Bohemia in Pilsen, 160 pages, 2017

**Keywords:** targeted marketing, transportation availability, Euregio Egrensis, tourist attractions, public transport

This thesis is focused on the evaluation of the availability of tourist attractions by public transportation in the Euregio Egrensis. The aim is to analyze the relationship between transport accessibility of tourist attractions and marketing in the region and the findings are to draw up proposals to improve the use of public transport when visiting tourist attractions in the Euregio Egrensis. The work itself consists of three main parts. The first part is focused on the summary of theoretical knowledge in the field of transport services and marketing in tourism and transport. After a theoretical introduction followed by a practical part of the work which is focused on the processing of information related to both the characteristics of the selected region in the context of the theme of work. This chapter is the basis for the analysis conducted in the final part in which marketing and transport accessibility of selected tourist attractions and public transportation is evaluated, as well as it set out the basic principles of the research. Finally specific proposals to improve the use of public transport are processed, which arose from the results of the research. The proposals aim to increase the competitiveness of the respective business entities such as transport companies and attractions operators.