

**ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI**

**FAKULTA PEDAGOGICKÁ  
CENTRUM BIOLOGIE, GEOVĚD A ENVIGOGIKY**

**KONKURENCE VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ V RÁMCI  
PLZEŇSKÉHO KRAJE**  
BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**Jakub Loub**

*Přírodovědná studia, obor Geografie se zaměřením na vzdělávání*

Vedoucí práce: Mgr. Jindřich Frajer, Ph.D.

**Plzeň 2015**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a zdrojů informací.

V Plzni 15. dubna 2015

.....  
vlastnoruční podpis

Rád bych poděkoval panu Mgr. Jindřichovi Frajerovi, Ph.D., vedoucímu mé bakalářské práce, za odborné vedení a cenné připomínky, které mi pomohly zpracovat tuto bakalářskou práci. Dále bych chtěl poděkovat celé rodině za podporu a trpělivost, kterou mi věnovali během studia a při zpracování této práce.

ZDE SE NACHÁZÍ ORIGINAL ZADÁNÍ KVALIFIKAČNÍ PRÁCE.

## OBSAH

SEZNAM ZKRATEK .....	2
ÚVOD .....	3
1 CÍLE PRÁCE .....	5
2 ROZBOR LITERATURY .....	6
3 METODIKA .....	9
3.1 KVANTITATIVNÍ DATA.....	9
3.2 KVALITATIVNÍ DATA.....	10
4 VYMEZENÍ ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ - PLZEŇSKÝ KRAJ.....	12
4.1 ZÁKLADNÍ INFORMACE .....	12
4.2 FYZICKO-GEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA .....	14
4.3 SOCIO-EKONOMICKÁ CHARAKTERISTIKA .....	14
4.3.1 Obyvatelstvo.....	14
4.3.2 Ekonomika .....	16
4.3.3 Dopravní poloha .....	16
4.4 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OKRESU ROKYCANY.....	19
4.5 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST JEDNOTLIVÝMI DOPRAVCI V OKRESE ROKYCANY.....	21
5 VEŘEJNÁ DOPRAVA V PLZEŇSKÉM KRAJI .....	22
5.1 INTEGROVANÁ DOPRAVA PLZEŇSKA .....	23
5.1.1 Plzeňské městské dopravní podniky, a.s. ....	25
5.1.2 ČSAD Autobusy Plzeň a.s. ....	25
5.1.3 České dráhy, a.s. ....	26
5.1.4 Autobusová doprava- Miroslav Hrouda, s.r.o. ....	27
5.1.5 PROBO BUS a.s.....	27
5.1.6 Město Blovice .....	28
6 VÝSLEDKY Z TERÉNNÍHO ŠETŘENÍ .....	29
6.1 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČSAD A ČD NA SOUBĚŽNÉ TRASE ROKYCANY-PLZEŇ.....	29
6.2 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČSAD A PROBO BUS NA SOUBĚŽNÉ TRASE ROKYCANY-PLZEŇ.....	30
6.3 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČD A ČSAD NA SOUBĚŽNÉ TRASE PLZEŇ-ROKYCANY .....	32
6.4 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ PROBO BUS A AD-MIROSLAV HROUDA NA SOUBĚŽNÉ TRASE ROKYCANY-PLZEŇ.....	33
6.5 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČD A PROBO BUS NA SOUBĚŽNÉ TRASE PLZEŇ-ROKYCANY.....	35
7 VÝSLEDKY .....	37
7.1 CELKOVÉ VÝSLEDKY Z TERÉNNÍHO ŠETŘENÍ.....	37
7.2 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ V JEDNOTLIVÝCH OBCÍCH V PLZEŇSKÉM KRAJI.....	42
7.3 VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ .....	43
8 DISKUSE .....	48
9 ZÁVĚR.....	50
RESUMÉ .....	51
SEZNAM LITERATURY .....	52
SEZNAM TABULEK A OBRÁZKŮ .....	55
PŘÍLOHY .....	I

**SEZNAM ZKRATEK**

AD - MIROSLAV HROUDA – Autobusová doprava Miroslav Hrouda

APOD - a podobně

A.S. - akciová společnost

ČD - České dráhy

ČSÚ - Český statistický úřad

IDOS - jízdní řády

IDP - integrovaná doprava Plzeňska

MHD - městská hromadná doprava

PMDP- Plzeňské městské dopravní podniky

POVED - Plzeňský organizátor veřejné dopravy

S.R.O - společnost s ručením omezeným

VIZ - ostatní

## Úvod

Dopravní obslužnost, jako součást dopravní struktury, je trvalým tématem, který se mění s vývojem dané společnosti. V roce 2010 vyšel zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících:

*„Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy pro všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, do zaměstnání, do zdravotních zařízení poskytujících základní zdravotní péči k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.“*

Po roce 1989, kdy Československo mělo jednu z nejhustších sítí veřejné dopravy, nastalo masivní omezování počtu spojů. Tato hustota byla dána mimo jiné faktory související s malou nebo velmi slabou vybaveností osobních aut. Do roku 1958 byly na koupi osobních aut přidělovány poukazy, avšak uvolnění trhu v dalších letech situaci podstatně změnilo [Marada, Květoň, 2010].

Rovněž změna struktury organizace státní správy, přenesení dopravy z okresních úřadů na úřady krajské, došlo v dopravní obslužnosti k určité optimalizaci. Protikladem bylo snížení počtu linek a tím i celé dopravní obslužnosti [Marada, Květoň, 2010]. Lze říci, že se to děje i dnes, že mnohé obce nebo městské části jsou bez spojení, nebo mají spojení nedostatečné. S prodlužující se délkou života a lepší zdravotnickou péčí se tato problematika dotýká lidí seniorského věku i zdravotně postižených. Problematika se bude rozšiřovat v závislosti na vybavenosti sídlišť, průmyslových zón a dokonce i vlivem podnebí a klimatických podmínek. Jiné podmínky, zejména v horských oblastech, jsou v letním a zimním období. K těmto faktorům lze připojit budování stezek pro cyklisty.

Množství dopravních příležitostí obyvatel z venkova závisí na několika faktorech:

- Populační velikost a celkový charakter osídlení. Větší region je předpokladem efektivity dopravy. Jenže ani to nemusí platit tehdy, pokud obec leží na důležité dopravní cestě a lze ji tak využít.
- Poloha sídla v dopravní síti, ta se může změnit budováním průmyslových, či obchodních center.
- Automobilizace domácností, kdy v minulé i současné době dynamicky narostl počet aut v domácnostech a mnoho lidí využívá tuto přepravu.

Lze tedy říci, že dopravní obslužnost lze zvýšit a zlepšit:

- Kvalitní silniční hromadnou dopravou, vybavením dopravních prostředků a jejich zázemím (nástupiště, čekárny) a kvalitní vlastní silniční sítí, stavem silnic a dálnic včetně jejich modernizace (přejezdy, obchvaty a povrchy silnic).
- Kvalitní železniční hromadnou dopravou s lepším vybavením souprav s poskytováním služeb a modernizací nádraží.

Zabývat se více alternativními řešeními, zejména na spojích silniční a železniční hromadné dopravy, kde je málo efektivní, aby nedocházelo k rušení spojů a tam zavádět mikrobusey. Nová organizace mikrobuseů: obcí, společností, podniků by měla vést k větší efektivnosti této dopravy a přispět ke zlepšení dopravní obslužnosti [Marada, Květoň, 2010].

Téma této bakalářské práce bylo vybráno z důvodu toho, že sám jezdím do školy každý pracovní den veřejnou dopravou. Protože využívám služby veřejných dopravců: ČSAD, PROBO BUS a ČD, tak mě zajímalo, kteří jiní dopravci ještě zajišťují veřejnou dopravu v Plzeňském kraji. Dále mě zajímalo, podle čeho si cestující vybírají konkrétního dopravce a jak jsou obsluhovány jiné obce a města veřejnými dopravci v Plzeňském kraji.



## 1 CÍLE PRÁCE

První cíl mé práce byla analýza veřejné dopravy v Plzeňském kraji. V Plzeňském kraji je veřejná osobní doprava zajišťována regionální železniční dopravou a veřejnou autobusovou dopravou. Byli vybráni dopravci, kteří vykonávají veřejnou dopravní službu v Plzeňském kraji. Jedná se o dopravce, kteří jsou zařazeny do Integrované dopravy Plzeňska. Mezi tyto dopravce patří: České dráhy a.s., Plzeňské městské dopravní podniky a.s., ČSAD autobusy Plzeň a.s., PROBO BUS a.s., Autobusová doprava-Miroslav Hrouda a.s. a Město Blovice.

Detailní analýza poskytování služeb byla provedena terénním šetřením jednotlivých veřejných dopravců v okrese Rokycany. V rámci zvolených obcí byli zjištěni dopravci, kteří zabezpečují přepravní služby a dále počet osob dojíždějících a vyjíždějících z jednotlivých obcí ve zvoleném okrese.

Pomocí dotazníkového šetření byli osloveni obyvatelé v okrese. Dotazníkové šetření bylo provedeno přímo ve veřejných dopravních prostředcích. Dále byli osloveni také místní obyvatelé, kteří čekali na veřejnou dopravu. Při šetření se kladl důraz především na zjištění preferencí obyvatel, zda je preferována cena jízdného, či časová flexibilita jednotlivých dopravců.

## 2 ROZBOR LITERATURY

V základní literatuře byly použity publikace, které se zabývají geografii dopravy i dopravou obecně. Publikace, které se zabývají geografii dopravy, je celkem velké množství. Naopak je málo publikací, které se zabývají konkurencí ve veřejné dopravě. K získání informací o geografii dopravy v Plzeňském kraji byla vybrána práce Ludvíka Mištery (1996), který napsal publikaci „Geografie západočeské oblasti“. Ve svém díle popisuje geografii regionu, silniční a železniční dopravu v západočeské oblasti. Přestože je publikace celkem stará, čtenář díky ní získá všeobecný přehled o dopravě v západočeské oblasti.

Z publikací, které se zabývají geografii dopravy, byly použity: Geografie dopravy I. (1993) a Geografie dopravy II. (2000) od Stanislava Mirvalda. Geografie dopravy I. vysvětluje postavení a význam dopravy. Dále je zde řešena obecná část geografie dopravy v teoretické a metodologické úrovni. Množství relevantních informací však přinesla zejména publikace Geografie dopravy II., která se podrobně zabývá silniční a železniční dopravou. U těchto druhů dopravy je uvedena historie a jejich postavení a podmínky v České republice. Tyto dvě publikace napomohly k vytvoření všeobecných informací o silniční a železniční dopravě v České republice. Některé informace byly zastaralé, proto musely být zaktualizovány, aby odpovídaly současnosti.

K aktuálnějších informacím posloužil článek od autorů: Marada, Květoň (2010): Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v Českých obcích a sociogeografických mikroregionech. Tento článek hodnotí dopravní obslužnost v České republice a konkurenci mezi individuální a hromadnou dopravou na venkově.

Novější publikace „Geografie města Plzně“, jejichž autorky jsou Alena Matušková a Marie Novotná (2007), popisují dopravní polohu a dostupnost města Plzně, např. vývoj silničního spojení v minulosti, dopravní polohu a dopravní zázemí a postavení Plzně v dopravní síti.

Zahraniční publikace: „Competition for Public Transport Services: Institutional Framework and Empirical Evidence of Bus Services in Germany“ od autora Beck Arne (2012) hodnotí úspěchy, neúspěchy a faktory, které ovlivňují konkurenci pro služby ve veřejné autobusové dopravě.

Narůstající roli dopravy v každodenním životě popisuje Tomáš Hudeček (2010) v publikaci „Dostupnost v Česku v období 1991-2001: Vztah k dojížděcí do zaměstnání a do škol“. Autor uvádí, že lepší dostupnost jakéhokoliv místa na Zemi je základem pro jeho kvalitativní růst, rozvoj a množství kontaktů s okolím. Dále se zabývá analýzou změn dostupnosti v Česku v období 1991–2001 při využití individuální automobilové dopravy. Hodnocen je vztah této změny k počtu kontaktů mezi významnými středisky v Česku.

Zahraniční autor Jean-Paul Rodrigue (2013) se snaží vysvětlit, jak je mobilita spojená s geografii a popisuje to v díle „The geography of transport systems“. Nejvíce bylo čerpáno z kapitoly, která se zabývala dopravou a ekonomikou. V publikaci autor popisuje, že mobilita je základem společenských a ekonomických aktivit, jako je dojíždění, výroba a zásobování.

Autor: Seidenglanz, D. (2008): ve svém článku: Transport relations among settlement centres in the eastern part of the Czech Republic as a potential for polycentricity popisuje fakt, že doprava patří k důležitým faktorům, které ovlivňují uspořádání prostorových vztahů a vytváření prostorových interakcí ve společnosti.

Autoři Květoň, V., Chmelík, J., Vondráčková, P., Marada, M. (2012) se ve své práci: „Developments in the public transport serviceability of rural settlements with examples from various types of micro-regions“ zabývali vývojem nabídky dopravní obslužnosti na venkovské úrovni. Výsledkem článku bylo, že veškerou veřejnou dopravu ve venkovských obcích vykonává autobusová doprava.

Výzkumná zpráva od autorů Kučerová, S., Mattern, T., Štych, P., Kučera, Z. (2011): „Changes in the Accessibility of Elementary Schools in Czechia as a Factor of Disadvantage Impacting Regions and Localities“ popisuje každodenní dojížděku za prací a do škol v České republice.

Kraft, S., Halás, M., Vančura, M. (2014) uvedli v „The delimitation of urban hinterlands based on transport flows: A case study of regional capitals in the Czech Republic“ myšlenku, že hlavním cílem je vymezení zázemí nejvýznamnějších středisek osídlení České republiky založené na dopravních tocích.

Z internetových zdrojů bylo nejvíce čerpáno z databáze Českého statistického úřadu (ČSÚ), ze které byla použita data pro charakteristiku jednotlivých území. Další důležité internetové zdroje byly jízdní řády (IDOS) a Plzeňský organizátor veřejné dopravy (POVED), ze kterého byla využita data pro teoretickou část.

## 3 METODIKA

### 3.1 KVANTITATIVNÍ DATA

Kvantitativní data byla získána pomocí terénního šetření, které bylo provedeno v okrese Rokycany. Tento okres byl vybrán z důvodu mého trvalého bydliště a především z důvodu konkurence čtyř veřejných dopravců na jedné trase. Nejdříve byly vyhledány autobusová a vlaková spojení na internetových stránkách [IDOS, 2015] pro jednotlivé obce. Ze získaných dat byla vytvořena celková tabulka, která obsahovala jednotlivé dopravce, kteří zajišťují pro dané obce přepravu. Byly vybrány obce a města, ve kterých je veřejná doprava zajišťována více veřejnými dopravci současně. Byla vybrána autobusová a vlaková spojení, která vedla buď do okresního města, nebo do krajského města. Tato spojení jsou nejvíce využívána, protože v Plzni a v Rokycanech existuje spousta pracovních příležitostí a školních zařízení.

Snažil jsem se vždy jet se zkoumaným dopravcem z počáteční stanice. Hned při nástupu jsem se posadil na místo za řidiče autobusu, abych slyšel, kam si cestující kupují nejčastěji jízdenku. V některých případech jsem jel až do cílové zastávky, což obvykle byla Plzeň nebo Rokycany. Při výzkumu byla využita pomoc rodičů a přátel. Jednalo se o pomoc jen v případě, že jel autobus a vlak současně.

Největší problém při získávání dat nastal při zkoumání vlakového spojení. Když jede vlak z Plzně, a zároveň Plzeň je počáteční stanice, tak to je jednoduché, protože jsem mohl stát před vlakem a počítat cestující. Zkreslená data mohou vznikat při jízdě rychlíkem směrem na Plzeň, neboť počáteční stanice je v Praze a moje zkoumaná trasa vedla pouze z Rokycan do Plzně. Problém nastává již v Rokycanech, kdy současně na vlakové nádraží přijíždí více vlakových spojení z okolních obcí, a tudíž se tam pohybuje více cestujících.

Prvotním krokem k samotnému terénnímu šetření bylo vytvoření terénního zápisníku, který jsem nosil stále sebou. Do zápisníku jsem poznamenával jednotlivé trasy pro jednotlivá autobusová nebo vlaková spojení a zapisoval jsem si počet nastupujících a vystupujících cestujících na jednotlivých trasách.

Během jízdy jsem měl možnost uskutečnit strukturované rozhovory s cestujícími, jejichž cílem bylo zjistit, jak často využívají služby veřejných dopravců a proč volí tento způsob přepravy. Při strukturovaných rozhovorech s cestujícími jsem použil metodu dotazníkového šetření. Dotazník obsahoval celkem 10 otázek, z čehož 9 otázek bylo uzavřených a 1 otázka byla otevřená. Z vybraných otázek z dotazníkového šetření jsem vytvořil grafy.

Na závěr jsem vytvářel tematické mapy v ArcMapu. Například mapu linkové veřejné dopravy zařazené do Integrované dopravy Plzeňska, jsem vytvořil podle jízdních řádů, které jsem našel na internetových stránkách [POVED, 2015]. Vytvořil jsem ji proto, aby bylo vidět, kolik tras obsluhují integrovaní veřejní dopravci společně. Zde se jednalo opravdu jen o pár tras, ale trasu ve směru Rokycany-Plzeň obsluhují hned čtyři veřejní dopravci. Nejtěžší na tvorbě této mapy bylo najít jednotlivé trasy pro konkrétní dopravce. Trasy jsem musel hledat pomocí jízdních řádů a následně je zobrazovat na internetových stránkách [MAPY, 2015]. Mapa nezobrazuje všechna sídla. Sídla, která nebyla veřejnými linkami nijak obsluhována, jsem v mapě neuvedl.

## 3.2 KVALITATIVNÍ DATA

Během terénního šetření jsem měl možnost pozorovat chování řidičů a cestujících během jízdy autobusem a vlakem. Mohu říct, že někteří řidiči byli opravdu nepříjemní a často se stávalo, že jezdili pozdě. Nejčastěji se to stávalo řidičům dopravce ČSAD.

Pro práci byly prováděny rozhovory nejen s cestujícími, ale i se samotnými dopravci. Sešel jsem se s panem Janem Stejskalem, který je dispečerem společnosti AD- Miroslav Hrouda, a s panem Ing. Jiřím Horákem, který je obchodním a dopravním ředitelem společnosti ČSAD.

Jediná data, která mi byla od dopravců poskytnuta, byla kniha: „ČSAD 60 LET S VÁMI“ a od dispečera společnosti AD-Miroslav Hrouda data o historii společnosti. Snažil jsem se sehnat, co nejvíce dat od jednotlivých dopravců, ale nikdo je nechtěl poskytnout z důvodu tématu konkurence.

Někteří dopravci mi ani neodepsali na emaily, když jsem jim zavolaal, tak mě odmítli, že nemají čas. Navštívil jsem osobně společnost POVED s.r.o. (Plzeňský Organizátor Veřejné Dopravy), jenže zde mě do slova vyhodili, že když řeším konkurenci, že mi žádná data neposkytnou.

## 4 VYMEZENÍ ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ - PLZEŇSKÝ KRAJ

### 4.1 ZÁKLADNÍ INFORMACE

Plzeňský kraj leží na jihozápadě České republiky. Hranice území kraje na západě tvoří státní hranice se Spolkovou republikou Německo. Délka státní hranice je přibližně 70 km. Rozlohou 7561 km<sup>2</sup> je Plzeňský kraj třetím největším krajem České republiky, ale počtem obyvatel 571 709 se nachází až na místě devátém [ČSÚ, 2015].

Tabulka 1: Ukazatele obvodů obcí s rozšířenou působností v kraji k 1. 1. 2014

Správní obvod ORP	Počet obyvatel ORP	Rozloha ORP (km <sup>2</sup> )	Obce (počet)
Blovice	11 759	222,5	19
Domažlice	40 296	763,1	58
Horažďovice	12 010	258,7	20
Horšovský Týn	14 276	288,7	18
Klatovy	50 751	906,3	44
Kralovice	22 283	659,2	44
Nepomuk	11 713	308,7	26
Nýřany	53 949	627,5	54
Plzeň	185 275	261,4	15
Přeštice	22 203	271,2	30
Rokycany	47 770	575,2	68
Stod	22 774	259,1	24
Stříbro	16 901	430,7	24
Sušice	24 579	780,6	30
Tachov	36 148	947,9	27

(Zdroj dat: vlastní zpracování dle dat ČSÚ, 2015)

Plzeňský kraj tvoří 7 okresů- Domažlice, Klatovy, Plzeň-město, Plzeň-jih, Plzeň-sever, Rokycany a Tachov. Celý kraj se vyznačuje velmi různorodou geografickou polohou měst a obcí, různou nadmořskou výškou a různým počtem obyvatel, tedy různou hustotou obyvatel viz obrázek 1 [ČSÚ, 2015].



Obrázek 1: Geografická mapa Plzeňského kraje

### Geografická mapa Plzeňského kraje

*Geographical map of the Plzeňský Region*



(Zdroj dat: převzato z ČSÚ, 2015)

## 4.2 FYZICKO-GEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA

Přírodní podmínky jsou obdobné jako u sousedících oblastí vnitrostátních i zahraničních. Klimatické podmínky jsou ovlivňovány západním prouděním, avšak již bez vlivu přímořského klimatu. Klimatické a geologické podmínky jsou tedy v jednotlivých částech regionu velmi rozdílné. Z hlediska geomorfologického členění lze kraj rozdělit do následujících oblastí: Plzeňská pahorkatina, Brdská vrchovina, Český les a Šumava [ČSÚ, 2015].

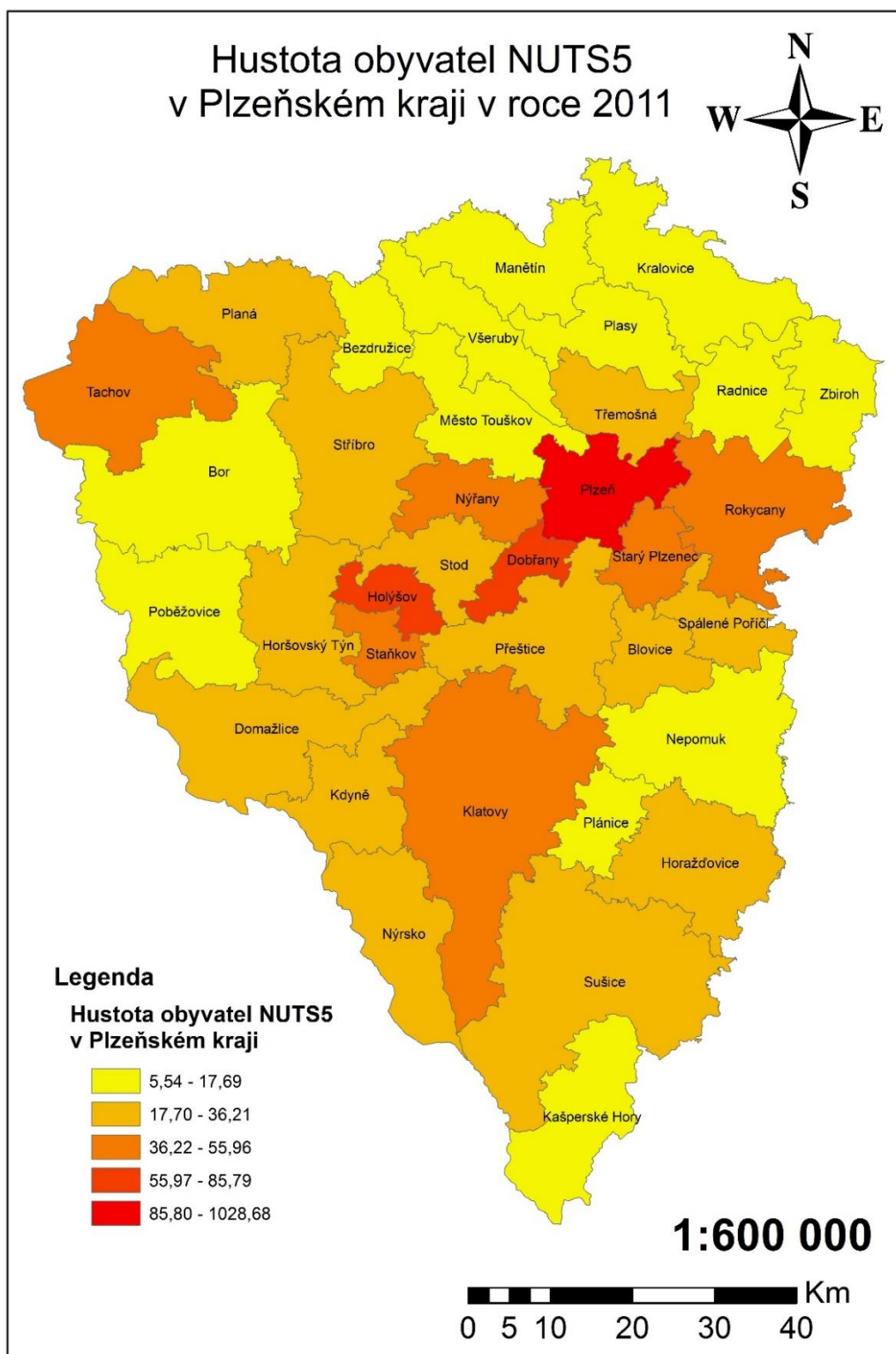
Životní prostředí Plzeňského kraje lze hodnotit velmi příznivě. Hodnoty měřených emisí jsou pod průměrem hodnot České republiky. Výjimku tvoří vlastní město Plzeň, kde je životní prostředí narušeno průmyslovým prostředím, značně vysokou dopravou i devastací přírody po těžbě určitých surovin v některých lokalitách. Naopak nejlepší prostředí je v některých oblastech Šumavy, Brdských lesů a v Národním parku Šumava a CHKO (Šumava, Český les, Chodsko a Křivoklátsko). Tyto oblasti situaci životního prostředí výrazně zlepšují [ČSÚ, 2015].

Dále lze také vycházet ze zásob nerostných surovin jako je například: černé a hnědé uhlí, vápenec, živec a stavební kámen [ČSÚ, 2015]. Tyto nerostné suroviny představují základní potenciál pro rozvoj strojírenského a stavebního průmyslu i ostatních průmyslových odvětví včetně zemědělství [Mištera, 1996].

## 4.3 SOCIO-EKONOMICKÁ CHARAKTERISTIKA

### 4.3.1 OBYVATELSTVO

*„Plzeňský kraj je s počtem obyvatel 573 469 osob (k 31. 12. 2013) šestým nejmenším krajem v České republice“* [ČSÚ, 2015]. Rozložení obyvatel je v Plzeňském kraji značně nerovnoměrné a pro Českou republiku netypické, viz obrázek 2. A z této reality vyplývá i složitá dopravní obslužnost. Počet obyvatel se v zásadě rok od roku téměř nemění. Poněkud větší úmrtnost, či nižší porodnost je vyrovnána migrací cizinců [ČSÚ, 2015].

Obrázek 2: Kartogram hustoty obyvatel na km<sup>2</sup> v obcích s rozšířenou působností v Plzeňském kraji v roce 2011

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat v ArcGIS10, 2015)

### 4.3.2 EKONOMIKA

Plzeňský kraj patří v ekonomice, průmyslové výrobě a v ostatních oblastech mezi přední kraje České republiky. Z průmyslových podniků a ze zemědělské výroby je mnoho výrobků úspěšně vyváženo na zahraniční trhy. Mezi nejvýznamnější patří strojírenský průmysl, a to světoznámá firma Škoda. Firma Škoda vyrábí pro dopravu: kolejové dopravní prostředky, trolejbusy, kompletní elektrické pohony a parní turbíny [ČSÚ, 2015].

K nejvýznamnějším potravinářským podnikům patří Plzeňský Prazdroj. Největší a také nejznámější exportér českého piva. Své produkty vyváží téměř do 50 ti zemí světa. Největším výrobcem lihovin v České republice je podnik Stock Plzeň [ČSÚ, 2015].

České i zahraniční firmy poskytují zaměstnání nejen našim občanům, ale i lidem z příhraničních obcí a měst a přeshraniční spolupráce se sousedním Bavorskem tak rovněž přispívá ke zmírňování sociálně-ekonomických rozdílů. Tato spolupráce je zejména výhodná pro regiony Domažlice, Klatovy a Tachov [ČSÚ, 2015].

Závěrem je nutno doplnit a zdůraznit, že tak rozsáhlá průmyslová odvětví a zemědělská produkce a k tomu nutné služby, obchody, zdravotnictví a školství i rekreační a kulturní využití kladou zcela mimořádné a složité požadavky na dopravu (železniční, silniční, individuální i hromadnou).

### 4.3.3 DOPRAVNÍ POLOHA

Poloha České republiky se nachází v průmyslovém středu Evropy a západočeského regionu při její západní hranici činí tranzitní území do ostatních území republiky, ale i do států východní i západní Evropy. Nároky a požadavky jsou v tomto směru zcela mimořádné a doprava má nadregionální charakter [Mištera, 1996].

Plzeňský kraj má významnou dopravní polohu. Délka silniční sítě v Plzeňském kraji je 5130 km. Z toho dálnice tvoří 109 km, silnice 1. třídy tvoří 417 km, silnice 2. třídy 1506 km a silnice 3. třídy tvoří 3098 km [ČSÚ, 2015]. Plzeň leží na trase dálnice D5. Dokončení dálnice D5 se uskutečnilo 6. října 2006 [ŘSD, 2015]. Dnes tato dálnice spojuje v délce 151 km Prahu s Plzní a německými hranicemi u Rozvadov. V tomto úseku na ni navazuje německá dálnice A6, která protíná Německo od českých hranic na hranice s Francií ve směru na Paříž [ŘSD, 2015].

Město Plzeň je rovněž křižovatkou třech dopravních tepen evropské dopravní sítě:

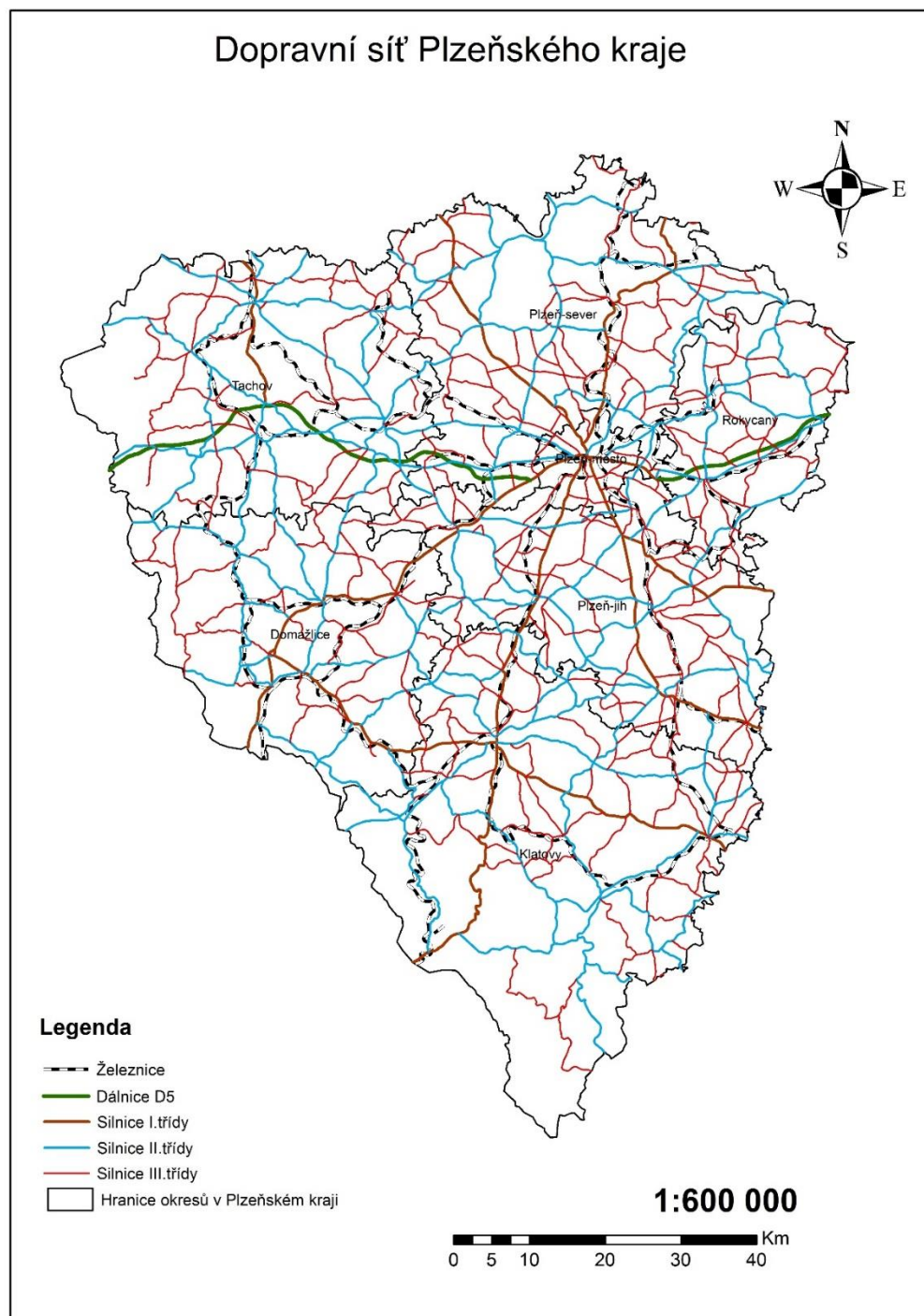
- E49 - SRN, Vojtanov, Karlovy Vary, Plzeň, České Budějovice, Rakousko
- E50 - SRN, Rozvadov, Plzeň, Praha, Slovensko
- E53 – SRN, Železná Ruda, Plzeň, Praha, Cínovec

Veřejnou autobusovou dopravu v Plzeňském kraji zajišťuje z největší části dopravce ČSAD a potom skupina „menších 13 dopravců“. Provozují v současnosti 304 linek a dále 7 linek mezinárodních. Organizací a řízením veřejné dopravy je pověřena společnost „POVED“- Plzeňský organizátor veřejné dopravy, ať už jde o železnici, linkové autobusy či MHD. Rozsah služeb je neustále rozšiřován. V roce 2002 byly zabezpečovány spoje v okruhu 15 km od středu města, v roce 2012 byl již rozsah v okruhu 35 km od centra [POVED, 2015]. Integrovaná doprava Plzeň má 25 tarifních zón. Součástí dopravních sítí jsou i cyklostezky, v provozu je 24 km. Rovněž také stezky pro pěší, v provozu je 25 km. Cyklostezky a stezky pro pěší jsou postupně rozšiřovány a tvoří prvek zvyšování bezpečnosti provozu [POVED, 2015].

V Plzeňském kraji se nachází vysoký počet malých sídel. Chybí zde města, nebo subregiony střední velikosti. Z celkového počtu obyvatel bydlí na venkově 67,4 % obyvatel [ČSÚ, 2015]. V České republice je takové rozložení zcela atypické. Proto i dopravní obslužnost je velice komplikovaná a složitá a musí vést ke specifickým řešením. Jednou z variant je alternativní doprava- minibusy, mikrobusy, vozidla malých podniků a sdružení.

V oblasti železniční dopravy bude modernizace trvale pokračovat. Příkladem je budovaný tunel na trati č. 170 na trase Rokycany- Plzeň. Tunel má být dlouhý 4150 m. Na této trati by měly vlaky dosahovat rychlosti 160- 200 km/h . Zkrátí se délka trati, ale hlavně se zkrátí doba jízdy z 18 minut na 8 až 10 minut u rychlíků a doba jízdy u osobních vlaků z 30 minut na 15 až 20 minut. Po zprovoznění bude trať tvořit součást páteřní transevropské dopravní sítě a vnitrostátního koridoru [ČD, 2015].

Obrázek 3: Dopravní síť Plzeňského kraje



(Zdroj dat: vlastní zpracování dat v ArcGIS10, 2015)

Na této mapě si můžeme všimnout, že zde ještě není značená dálnice D5 přes Plzeň. Není to takto v mapě vytvořené schválně, ale vrstvy silnic, které mi byly poskytnuty, nejsou bohužel aktuální.

#### 4.4 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OKRESU ROKYCANY

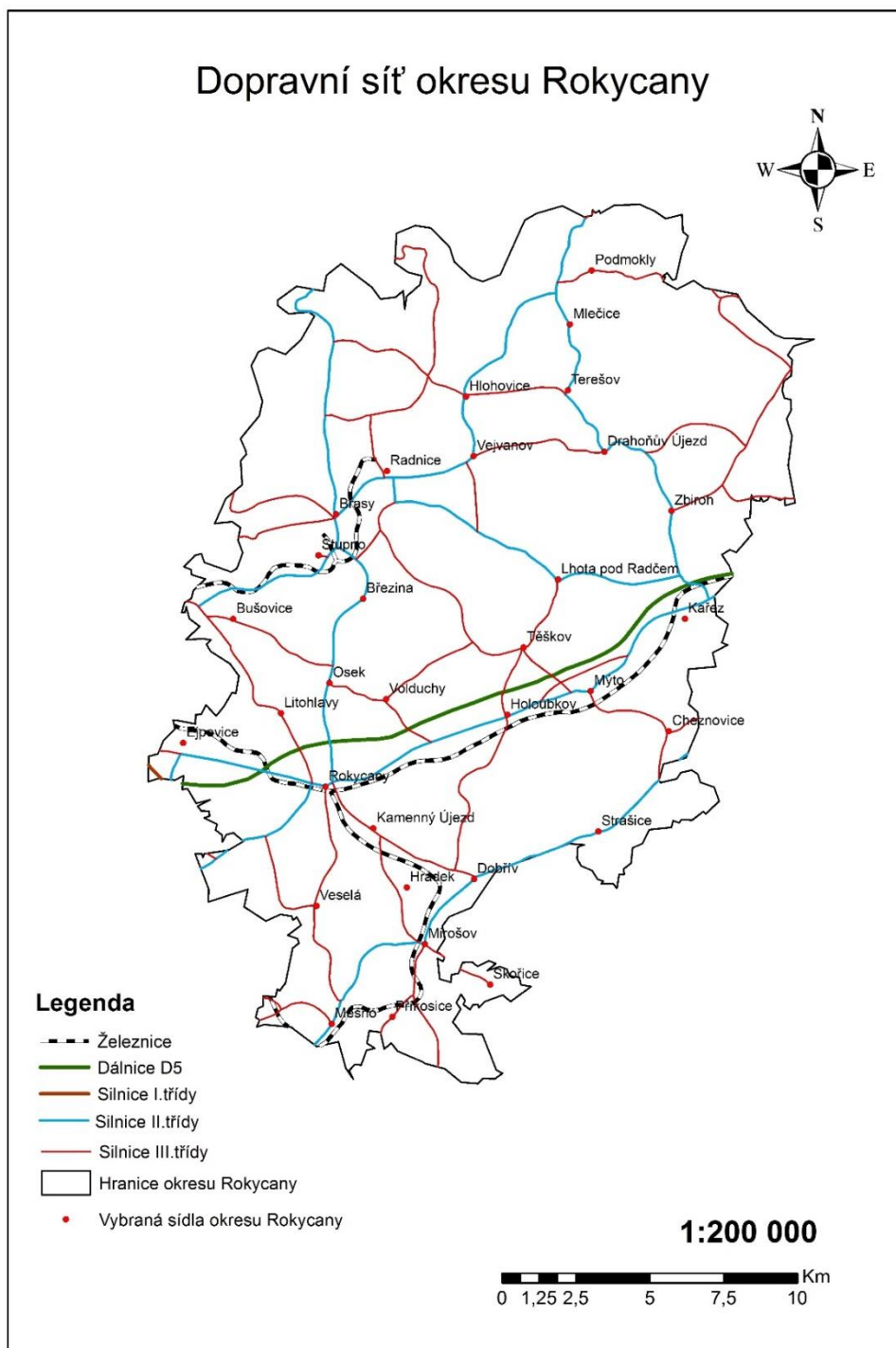
Zájmové území, pro které jsem zpracovával případovou studii, se nachází v západních Čechách. V okrese Rokycany v roce 2014, trvale bydlelo 47 613 obyvatel [ČSÚ, 2015]. Počtem obyvatel se okres Rokycany řadí k nejmenším okresům v České republice. Rozloha okresu je 575,11 km<sup>2</sup> [ČSÚ, 2015].

Okresem prochází dálnice D5 mezi Plzní a Prahou. Dálnice D5 byla severně od města otevřena 27. října 1993 [ŘSD, 2015]. Celková délka silnic je 486 km, z toho 0,1% tvoří silnice I. třídy a 28,5% silnice II. třídy [ČSÚ, 2015]. Velice důležitá je železniční trať ve směru Praha-Plzeň. Železniční síť je dále tvořena tratěmi: Rokycany - Nezvěstice a Chrást u Plzně - Radnice [ČSÚ, 2015]. V obrázku 4 si můžeme prohlédnout dopravní síť okresu Rokycany.

Co se týče nerostného bohatství, tak zde určitě stojí za zmínku vytěžená ložiska černého uhlí v Radnické pánvi. V okolí Ejpovic a Klabavy se těžila železná ruda, která byla zpracována v závodě ŽBC Ejpovice. Těžba cihlářských jílu a výroba cihel probíhala do roku 1974 v Kařezu. V současné době se v okolí Ejpovic těží surovina pro výrobu dlaždic. Tuto surovinu zpracovává KERAMIKA Horní Bříza, a.s. [ČSÚ, 2015].

V okrese Rokycany můžeme narazit na kostely a kaple, ale i na vzácné dřevěné roubenky, které jsou často chráněny jako památkové rezervace [ČSÚ, 2015].

Obrázek 4: Dopravní síť okresu Rokycany



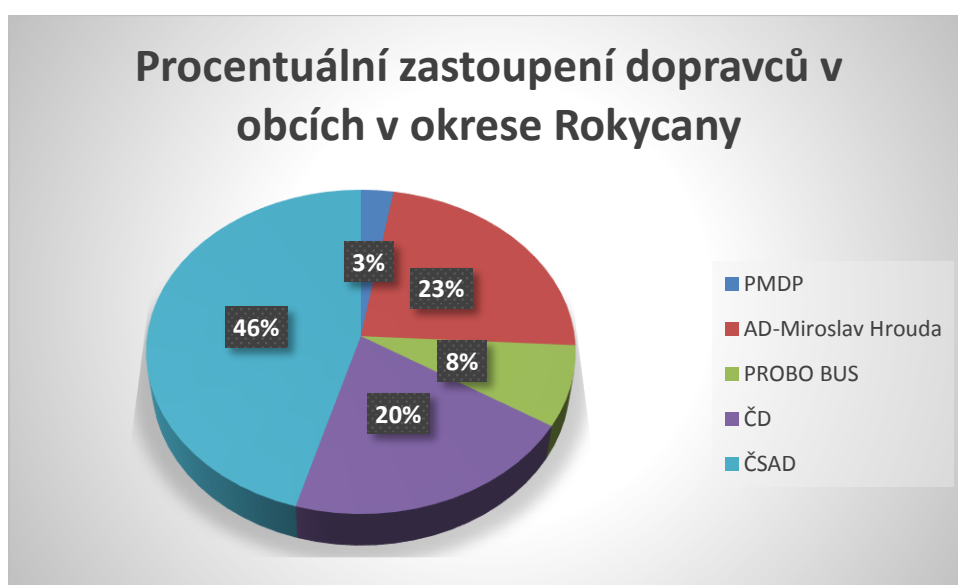
(Zdroj dat: vlastní zpracování dat v ArcGIS10, 2015)



#### 4.5 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST JEDNOTLIVÝMI DOPRAVCI V OKRESE ROKYCANY

Mezi dopravce, kteří provozují v daném okrese své služby, patří: PROBO BUS, ČSAD Plzeň, AD Miroslav Hrouda, ČD a PMDP. Donedávna, zde figuroval ještě jeden dopravce Jiří Zýka, ale ten v roce 2015 skončil podnikatelskou činností. Charakteristika jednotlivých dopravců bude rozepsána v další kapitole a teď se zaměřím na obslužnost a zároveň na konkurenci mezi jednotlivými dopravci a zjistím počet cestujících, kteří jezdí s jednotlivými dopravci. Na obrázku 5 můžeme vidět procentuální zastoupení dopravců v obcích v okrese Rokycany.

Obrázek 5: Graf procentuálního zastoupení dopravců v obcích v okrese Rokycany



(Zdroj: vlastní zpracování dle dat IDOS, 2015)

Z grafu je patrné, že největší dopravní obslužnost v obcích na okrese Rokycany vykonává společnost ČSAD. Když se podíváme na velikost této společnosti, co se týče zaměstnanců a autobusů, je zřejmé, že je největší ze všech dopravců. Asi pro většinu cestujících je nejznámější společnost České Dráhy. České dráhy se umístily na druhém místě, neboť existuje mnoho míst v okrese, ve kterých nejsou vybudovány železniční tratě. Nejmenší procentuální zastoupení má dopravce PMDP, který obsluhuje jen obce nedaleko Plzně.

## 5 VEŘEJNÁ DOPRAVA V PLZEŇSKÉM KRAJI

Veřejná doprava je velice rozsáhlé a složité odvětví. Přitom je nutné, aby celá veřejná doprava vykazovala efektivní skloubení všech požadavků obcí a měst na jedné straně a na straně druhé, aby vyhovovala dopravcům a ti pak vyhovovali a uspokojovali potřeby obyvatel.

Plzeňský kraj je zodpovědný za dopravní obslužnost obyvatel v kraji, dále je zodpovědný za financování a technickou úroveň dopravy. Dále se snaží, aby byly přepravení cestující spokojeni s přepravou do zaměstnání, do školních zařízení apod. V Plzeňském kraji v roce 2011 dojíždělo celkem do zaměstnání a do školních zařízení 61 829 cestujících [ČSÚ, 2015], což si můžeme prohlédnout v obrázku 6.

Obrázek 6: Graf dojíždějících do zaměstnání a školních zařízení podle okresů v Plzeňském kraji v roce 2011



(Zdroj dat: vlastní zpracování dle dat ČSÚ, 2015)

Doprava v Plzeňském kraji zahrnuje dálkové autobusové linky, příměstské a městské linky, osobní a spěšné vlaky, rychlíky a vlaky kategorie expres. Tyto spoje objednává a dotuje Plzeňský kraj. Ročně jim přispívá okolo 800 mil Kč [POVED, 2015].

Veřejnou dopravu v Plzeňském kraji má na starost společnost, která se nazývá integrovaná doprava Plzeňska. Zaměstnanci, kteří v této společnosti pracují, tak zajišťují návaznost jednotlivých druhů dopravy a navrhují jízdní řády [POVED, 2015].

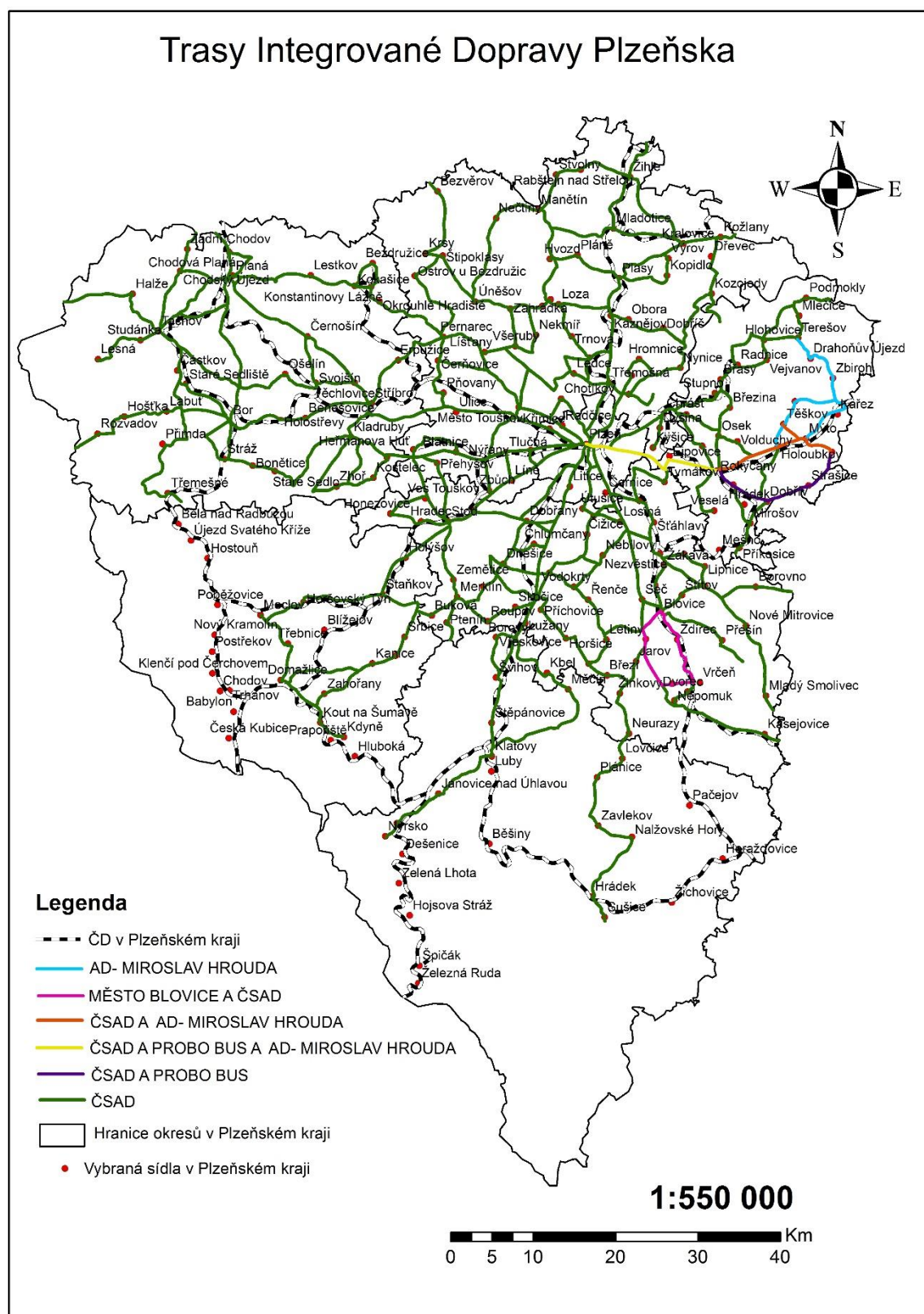
Smluvní veřejní dopravci, kteří zajišťují dopravu v Plzeňském kraji: České dráhy, a.s., ČSAD Autobusy České Budějovice a.s., ČSAD autobusy Plzeň a.s., ČSAD STTRANS a.s., Jiří Zýka, Město Kašperské Hory, Autobusová doprava - Miroslav Hrouda s.r.o., RDS bus s.r.o., Obec Chanovice, PROBO BUS a.s., VATRA Bohemia spol. s r.o., Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., Město Blovice, Autobusy Karlovy Vary, a.s. a Pavel Pajer [POVED, 2015].

Veřejní dopravci, kteří jsou zapojeni do Integrované dopravy Plzeňska: Plzeňské městské dopravní podniky a. s., PROBO BUS a. s., České dráhy a. s., ČSAD autobusy Plzeň a. s., Autobusová doprava – Miroslav Hrouda s.r.o. a Město Blovice [POVED, 2015].

## 5.1 INTEGROVANÁ DOPRAVA PLZEŇSKA

Integrovaná doprava Plzeňska zajišťuje městskou veřejnou dopravu v Plzni [POVED, 2015]. Dále zajišťuje veřejnou dopravu v okolí Plzně, viz obrázek 7. Plzeňská integrovaná doprava nabízí potenciálním zákazníkům Plzeňskou kartu [POVED, 2015]. Plzeňská karta představuje výhodu v tom, že cestující si na určitý časový úsek zaplatí určitou částku a pak nemusí platit jízdné v jednotlivých veřejných prostředcích. Existují různé tarifní zóny, které si cestující mohou zaplatit. Například si zaplatí tarifní zónu po Plzni, tak mohou využívat všechny hromadné veřejné prostředky v Plzni.

Obrázek 7: Trasy veřejných dopravců zařazených do IDP



(Zdroj dat: vlastní zpracování dat v ArcGIS10, 2015)

Obrázek číslo 7 značí pouze trasy dopravců, kteří jsou zařazeni do Integrované dopravy v Plzeňském kraji:

- a) Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.
- b) ČSAD autobusy Plzeň a.s.
- c) České dráhy, a.s.
- d) Autobusová doprava – Miroslav Hrouda s.r.o.
- e) PROBO BUS a.s.
- f) Město Blovice

#### 5.1.1 PLZEŇSKÉ MĚSTSKÉ DOPRAVNÍ PODNIKY, A.S.



Jsou největším provozovatelem veřejné dopravy v Plzeňském kraji a jsou v celé řadě prvků výjimeční například: počtem řidičů (561 řidičů a řidiček). Vozy Plzeňských městských dopravních podniků můžeme vidět nejen na území města Plzně, ale některé vybrané linky obsluhují i přilehlá města a obce, například obec Bušovice [POVED, 2015].

Plzeňské městské dopravní podniky zajišťují přepravu cestujících 365 dní v roce a 24 hodin denně. Z toho důvodu jsou oblíbené u cestujících. Cestující dále oceňují četnost spojů, časovou přesnost a moderní vozový park. V roce 2014 bylo do velkého vozového parku uvedeno 7 nových osmnáctimetrových autobusů s názvem Solaris Urbino 18. Tyto autobusy přepraví až 150 cestujících najednou [POVED, 2015]. Obrázek s logem dopravce, který je použit v nadpisu byl převzat ze stránek [POVED, 2015].

#### 5.1.2 ČSAD AUTOBUSY PLZEŇ A.S.



Dopravce ČSAD vlastní celkem 410 vozidel. Tyto vozidla průběžně obnovuje a zajišťuje 92% ročního výkonu dopravy po celém kraji. Autobusy dopravce ČSAD mají zelenobílé označení. Ve společnosti pracuje přes 400 řidičů z toho je 8 řidiček a najedou téměř 19 milionů km za rok [POVED, 2015].

Městské linky provozuje ČSAD od roku 1949. Ještě před samotným provozováním městských linek v Plzeňském kraji své služby nabízeli různí soukromý dopravci. Současný název ČSAD Autobusy vznikl v roce 1993 na základě privatizace. Po tomto roce se od společnosti ČSAD odpojil Dopravní podnik Karlovy Vary a dopravce Autobusy Karlovy Vary. Dopravce ČSAD autobusy Plzeň se zapojil v roce 2002 do systému Integrované dopravy Plzeňska [POVED, 2015].

Společnost zajišťuje spojení obcí a měst na 250 linkách a dále také provozuje linky MHD ve Stříbře, Tachově, Domažlicích, Přešticích a Klatovech. Společnost provozuje cyklobusy v celém Plzeňském kraji, bezplatné linky k nákupním střediskům (například autobus do Tesca) a náhradní dopravu při výlukách pro České dráhy [POVED, 2015]. Obrázek s logem dopravce, který je použit v nadpisu byl převzat ze stránek [ČSAD, 2015].

### 5.1.3 ČESKÉ DRÁHY, A.S. ČESKÉ DRÁHY, a. s.

Jediným železničním dopravcem zařazeným do Integrované dopravy Plzeňska jsou České dráhy [POVED, 2015]. V kraji je 16 tratí s délkou 737 km a na těchto tratích je 214 stanic a zastávek [ČD, 2015].

Železniční síť v Plzeňském kraji prochází modernizací, aby nabídla cestujícím spojení s hlavním městem. Celým krajem prochází III. tranzitní koridor na trase z Prahy do Chebu. Budova nádraží prošla velkou a rozsáhlou rekonstrukcí. Tyto práce na železničním uzlu Plzeň začaly v roce 2012. V Plzni se zkrátila cesta z nádraží na zastávky hromadné silniční dopravy a byly vybudovány nové podchody a nová odbavovací hala [ČD, 2015].

Železniční doprava má i své negativní stránky, například velkým počtem úseků, na kterých jsou vybudovány pouze jednokolejové tratě [POVED, 2015]. Tyto tratě vytvářejí časté zpoždění vlaků [POVED, 2015]. Vlaky, které mají zpoždění, nebo vůbec nemohou jet například kvůli výluce, jsou nahrazovány náhradní autobusovou dopravou z vlakového nádraží. Obrázek s logem dopravce, který je použit v nadpisu byl převzat ze stránek [POVED, 2015].

**5.1.4 AUTOBUSOVÁ DOPRAVA- MIROSLAV HROUDA, S.R.O.**

Majitel autobusové dopravy Miroslav Hrouda začal s podnikáním ve veřejné linkové dopravě v roce 1994. Ze začátku obsluhoval dopravní síť v oblasti Zbirohu, kterou převzal po dopravci firmy ČSAD v roce 1995. V tom samém roce začal obsluhovat městskou dopravu ve městě Rokycany [POVED, 2015].

V současné době společnost obsluhuje 8 dopravních linek v oblasti Zbirohu. Z toho na 6 dopravních linek přispívá Plzeňský kraj a samotné město Zbiroh. Dále dopravce obsluhuje městskou dopravu v Rokycanech. Dopravce také provozuje na svoje vlastní náklady dálkovou dopravní linku na trase Radnice-Praha [POVED, 2015].

Ročně autobusy najezdí 460 tisíc kilometrů, což je po společnosti ČSAD, druhým největším číslem v kraji a řadí dopravce Miroslava Hroudu na druhého největšího veřejného dopravce v Plzeňském kraji. Mimo linkovou dopravu provozuje zájezdovou dopravu pro cestovní kanceláře, školy a sportovní kluby [POVED, 2015].

Dopravce jako první v Plzeňském kraji zavedl poptávkovou dopravu. Poptávková doprava se označuje jako spoje na zavolání. Cestující mohou zavolat dopravci a objednat si jeho služby (například při noční směně v práci). Odjezdy si cestující nemohou vybírat, jsou pevně stanoveny podle jízdních řádů. Stačí pouze jeden cestující a dopravce pro něj přijede. Dopravce chce do budoucna využít tohoto spoje na zavolání hlavně u obcí, kde jezdí cestující jen příležitostně. Spoj na zavolání využívá 15 až 20 cestujících měsíčně [POVED, 2015]. Obrázek s logem dopravce, který je použit v nadpisu byl převzat ze stránek [POVED, 2015].

**5.1.5 PROBO BUS A.S.**

Tento dopravce má své hlavní sídlo ve Středočeském kraji. Dopravce obsluhuje v Plzeňském kraji dopravní linku z Hořovic do Plzně a dopravní linky v okolí Zbirohu. Tohoto dopravce můžeme také vidět na dopravních linkách v Tachově, Sušici a na dálkových linkách do Klatov. Dopravce PROBO BUS a.s. je ještě zapojen do integrované dopravy Středočeského kraje a Pražské integrované dopravy [POVED, 2015].

Denně zajišťuje dopravu v Plzeňském kraji dvanácti vozidly (modrobílé barvy). Vozy jsou velmi kvalitní a nízkého stáří, jejich stáří se pohybuje okolo 8 let. Cestující jsou s moderními vozy spokojeni, ale také jsou spokojeni s vystupováním a chováním řidičů.

PROBO BUS byl jeden z prvních dopravců zapojeným do systému Integrované dopravy Plzeňska. V dnešní době společnost obsluhuje v systému Integrované dopravy Plzeňska celkem 5 linek [POVED, 2015]. Obrázek, který je použit v nadpisu byl převzat ze stránek [PROBO BUS, 2015].

#### 5.1.6 MĚSTO BLOVICE



Dopravce Město Blovice zajišťuje vlastní veřejnou linkovou dopravu. Dopravce vykonává své služby od roku 1996. Důvodem, proč dopravce vznikl, bylo propojení okolních obcí s městem v době, kdy nejede žádný jiný spoj. Obec tehdy rozhodla o nákupu vlastního vozidla a čekala, jestli cestující budou jejich služby využívat. V současné době můžeme říct, že se jim záměr podařil. Důkazem je navyšování spojů i zvyšování počtu cestujících [POVED, 2015].

Město Blovice je od roku 2012 nejmenším dopravcem v Integrované dopravě Plzeňska. Dominantou menšího dopravce Města Blovice je spolupráce s dopravcem ČSAD autobusy Plzeň. Dopravce Města Blovice využívá zastávky společnosti ČSAD autobusy Plzeň [POVED, 2015].

Tento netradiční způsob může být vzorem i podnětem pro další obce a města, která nemají dobrou dopravní obslužnost pro obyvatele. Obrázek s logem dopravce, který je použit v nadpisu byl převzat ze stránek [MĚSTO BLOVICE, 2015].



## 6 VÝSLEDKY Z TERÉNNÍHO ŠETŘENÍ

### 6.1 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČSAD A ČD NA SOUBĚŽNÉ TRASE ROKYCANY-PLZEŇ

Pro porovnání dopravců ČSAD a ČD bylo vybráno spojení okolo 8 hodiny ranní. Autobusové spojení jede v 8:00 z Rokycan a vlakové jede v 8:06 z Rokycan. Autobusovým a vlakovým spojením jsem jel ve středu 11. února a v pátek 13. února. Tato spojení se téměř překrývají, a proto mi pomohl kamarád se získáváním dat.

Rozhodujícím faktorem při výběru dopravce je cena jízdného. Základní cena autobuse je 30 Kč a cena vlaku 40 Kč, což představuje rozdíl 10 Kč, i když jedete pouze 20 km. Dále je rozhodující faktorem i časové zpoždění. U autobusových spojení se předpokládá nulové zpoždění, mezitím u vlakového spojení mohou cestující počítat s určitým časovým zpožděním.

Tabulka 2: Porovnání dopravců ČSAD a ČD na trase Rokycany-Plzeň ve středu 11. 2. v 8 hodin

Den	Čas	Dopravce	Název zastávky	Počet nastupujících cestujících	Počet vystupujících cestujících
11.2.2015		<b>ČSAD</b>			
	8:00		Rokycany	46	
	8:09		Ejpovice	4	1
	8:38		Plzeň		49
		<b>ČD</b>			
	8:06		Rokycany	21	
	8:12		Ejpovice	5	
	8:43		Plzeň		26

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2015)

Tabulka 3: Porovnání dopravců ČSAD a ČD na trase Rokycany-Plzeň v pátek 13. 2. v 8 hodin

Den	Čas	Dopravce	Název zastávky	Počet nastupujících cestujících	Počet vystupujících cestujících
13.2.2015		<b>ČSAD</b>			
	8:00		Rokycany	38	
	8:09		Ejpovice	1	2
	8:38		Plzeň		37
		<b>ČD</b>			
	8:06		Rokycany	17	
	8:12		Ejpovice	2	
	8:43		Plzeň		19

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2015)

Ve vlaku byl proveden strukturovaný rozhovor s cestujícím (žena 25 let) : „Jsem z Rokycan a jezdím pravidelně v týdnu vlakem do školy. Autobusem nejezdím skoro vůbec, to už musí být opravdu výjimečná situace. Na vlaku mi vyhovuje více, že jezdí časově déle. Že jezdí v 8:06 a do Plzně přijíždí v 8:43. Nemusím tak dlouho čekat ve škole na vyučovací hodinu jako když jedu autobusem a za další, autobus je skoro každé ráno plný a ve vlaku si pokaždé sednu, tak proto jezdím každé ráno vlakem. Autobusem jedu jen pokud vím, že má vlak nějaké zpoždění. Jinak ale jezdím vlakem už od střední školy a jsem naprosto spokojená. “

Při jízdě autobusem jsem také provedl s cestujícími dotazníkové šetření, ve kterém cestující nejčastěji uváděli, že vlaky nemají rádi kvůli častému zpoždění. Cestující, kteří jezdí ráno do Plzně na 9 hodinu do práce, tak tam potřebují být v čas. A proto se raději spolehnou na autobus.

## 6.2 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČSAD A PROBO BUS NA SOUBĚŽNÉ TRASE ROKYCANY-PLZEŇ

Toto autobusové spojení jsem vybral z důvodu toho, že autobus PROBO BUS jede v 15:00 z autobusového nádraží a autobus společnosti ČSAD jede v 15:10 také z autobusového nádraží. Oba autobusy nejedou pouze do Rokycan, ale pokračují ještě do dalších stanic. Autobus společnosti PROBO BUS má cílovou zastávku v Olešné a autobus společnosti ČSAD má cílovou zastávku v Cheznovicích.

Opět jsem potřeboval pomoc, proto jsem oslovil svého kamaráda, zda by nebyl ochoten, což také učinil. Toto autobusové spojení jsem zkoumal ve středu 4. února a v pátek 6. února. Domníval jsem se, že více lidí pojede autobusem PROBO BUS z toho důvodu, že jízdné do Rokycan stojí tímto autobusem 26 Kč a autobusem ČSAD 30 Kč. Samozřejmě není to žádný velký rozdíl. Rozdíl představuje pouhé 4 Kč. Jenže když jezdíte tímto spojem do školy nebo do zaměstnání dvakrát za den, je rozdíl už 8 Kč a za týden 56 Kč. Proto můj tip byl, že více cestujících pojede autobusem s dopravcem PROBO BUS.

Tabulka 4: Porovnání dopravců ČSAD a PROBO BUS na trase Rokycany-Plzeň ve středu 4. 2. v 15 hodin

Den	Čas	Dopravce	Název zastávky	Počet nastupujících cestujících	Počet vystupujících cestujících
4.2.2015		<b>ČSAD</b>			
	15:10		Plzeň	36	
	15:36		Ejpovice		1
	15:47		Rokycany		12
		<b>PROBO BUS</b>			
	15:00		Plzeň	46	
	15:23		Ejpovice		2
	15:35		Rokycany		18

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2015)

Tabulka 5: Porovnání dopravců ČSAD a PROBO BUS na trase Rokycany-Plzeň v pátek 6. 2. v 15 hodin

Den	Čas	Dopravce	Název zastávky	Počet nastupujících cestujících	Počet vystupujících cestujících
6.2.2015		<b>ČSAD</b>			
	15:10		Plzeň	43	
	15:36		Ejpovice		2
	15:47		Rokycany		15
		<b>PROBO BUS</b>			
	15:00		Plzeň	57	
	15:23		Ejpovice		5
	15:35		Rokycany		23

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2015)

Z dat, která jsem zjistil, opravdu vyšlo, že více cestujících jezdí autobusem PROBO BUS. Můžeme si všimnout, že v pátek nastoupilo do obou autobusů více lidí. Autobusy jezdili hodně studenti, kteří jeli domů z internátů. Cestující, kteří jeli těmito spoji, byly velice vstřícní a vyplnili se mnou hodně dotazníků. Pomocí dotazníkového výzkumu jsem zjistil, že pro cestující nebyla důležitá cena jízdného, ale bylo pro ně rozhodující časové spojení. Většina cestujících jezdila do Plzně do zaměstnání, a když skončí v práci ve 14 hodin, tak prý chtějí jet domů dříve a to samé studenti, kteří jedou domů ze školy. Navíc většina cestujících, co jezdí autobusovým nebo vlakovým spojením pravidelně, má nabitou Plzeňskou kartu, takže jim je jedno kolik autobus a vlak stojí.

Ve většině dotazníků vycházelo, že cestující chtějí být doma dříve, ale našli se i tací cestující, co raději jezdili autobusem ČSAD. A důvod? Důvod byl celkem prostý. Nechtěli jezdit prvním autobusem (PROBO BUS), protože s ním jedou skoro všichni cestující. Raději si počkají 8 minut a nasednou do prázdnějšího autobusu, kde mají jistotu, že nebudou muset stát a budou mít větší klid a pohodlí.

### 6.3 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČD A ČSAD NA SOUBĚŽNÉ TRASE PLZEŇ-ROKYCANY

Zde jsem zkoumal velice zajímavé autobusové a vlakové spojení. Zajímavé z důvodu toho, že kolem 14 hodiny z Plzně do Rokycan jedou celkem tři spoje: autobus v 14:05, vlak-rychlík v 14:08 a osobní vlak v 14:15. Zde mi není celkem jasné, proč jsou takové krátké časové intervaly mezi rychlíkem a osobním vlakem.

Tabulka 6: Porovnání dopravců ČSAD a ČD na trase Plzeň-Rokycany v pondělí 2. 2. ve 14 hodin

Den	Čas	Dopravce	Název zastávky	Počet nastupujících cestujících	Počet vystupujících cestujících
2.2.2015		<b>ČSAD</b>			
	14:05		Plzeň	54	
	14:28		Ejpovice		5
	14:40		Rokycany		28
		<b>ČD (osobní vlak)</b>			
	14:15		Plzeň	41	
	14:34		Ejpovice		1
	14:41		Rokycany		19
		<b>ČD (rychlík)</b>			
	14:08		Plzeň	46	
	14:28		Rokycany		14

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2015)

Z dat jsem zjistil, že osobním vlakem jezdí většinou cestující, kteří jedou do Chrástu u Plzně nebo do Dýšín, protože autobus do následujících zastávek nejede a rychlík tam také nezastavuje. Nejbližší zastávka rychlíku je v Rokycanech. Cestující nemají jinou možnost než využít osobní vlak, když se chtějí v tento časový interval dostat domů.

Můj odhad byl, že pojedou nejvíce cestujících rychlíkem, jenže tomu tak nebylo. Nejvíce cestujících jelo opět autobusem.

Když jsem nastoupil do autobusu, tak jsem si prohlížel cestující a po nejvíce jeli studenti středních škol. Věkově starších v autobuse moc nebylo. Velice mne ale překvapil řidič autobusu, protože ho řídila žena. Do autobusu nastupovala starší paní a nesla si v ruce kelímek s pitím a řidička autobusu jí řekla: „Pokud chcete jet tímto autobusem, tak to pití vyhodíte. Minulý týden jsem vezla cestující, kteří si jeli do Plzně nakoupit a otevřeli si v autobuse víno a mám polité 4 sedačky“. Tak cestující musela vyjít ven z autobusu a kelímek s pitím vyhodit.

#### 6.4 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ PROBO BUS A AD-MIROSLAV HROUDA NA SOUBĚŽNÉ TRASE ROKYCANY-PLZEŇ

Autobusovým spojením od dopravce PROBO BUS jsem jel v pondělí 26. ledna a v pátek 30. ledna. Autobusem jsem jel v 6:10 z Olešné a jel jsem až do cílové stanice, která je Plzeň. Konkurenčním autobusovým spojením od dopravce AD- Miroslav Hrouda jsem jel ve středu 28. ledna a jel jsem z počáteční stanice ve Zbirohu až do cílové stanice do Plzně. Autobusovým spojením od dopravce AD- Miroslava Hroudy jel kamarád v pondělí 26. ledna a v pátek 30. ledna. Autobusovým spojením od dopravce PROBO BUS jsem jel pouze 28. ledna. Jel také vždy z počáteční stanice až do cílové stanice.

Autobusem od dopravce PROBO BUS jezdili především studenti. Autobus jel opravdu na čas a neměl žádné zpoždění. Velice mě zaujala jedna věc. Když jsem nastupoval do autobusu, tak jsem si nemohl sednout na přední sedačky, byly uzavřené šňůrou. Myslel jsem si, že jsou sedačky rozbité, nebo nějak znečištěné. Jenže když jsme přijeli na zastávku do Dobříva, tak se řidič autobusu zvedl a oddělal šňůru ze sedaček a sedli si tam dvě starší dámy. Každé ráno prý drží místo dvěma dámám z Dobříva. Pokaždé, když jsem jel, tak se tato situace opakovala. Jako důkaz jsem sedačku vyfotografoval. Fotografie jsem vložil do příloh

Přijde mi celkem nespravedlivé, že staří lidé, kteří by si tam chtěli sednout a nemůžou, tak musí stát a přitom si každý člověk zaplatí stejné jízdné. Proč to tak má být, když to není místenkový autobus.

Tabulka 7: Porovnání dopravců PROBO BUS a AD- Miroslav Hrouda na trase Rokycany-Plzeň v pondělí 26. 1. v 7 hodin

Den	Čas	Dopravce	Název zastávky	Počet nastupujících cestujících	Počet vystupujících cestujících
26.1.2015		<b>PROBO BUS</b>			
	7:03		Rokycany	9	10
	7:30		Plzeň		67
		<b>AD-Miroslav Hrouda</b>			
	7:05		Rokycany	11	9
	7:35		Plzeň		69

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2015)

Tabulka 8: Porovnání dopravců PROBO BUS a AD- Miroslav Hrouda na trase Rokycany-Plzeň ve středu 28. 1. v 7 hodin

Den	Čas	Dopravce	Název zastávky	Počet nastupujících cestujících	Počet vystupujících cestujících
28.1.2015		<b>PROBO BUS</b>			
	7:03		Rokycany	6	8
	7:30		Plzeň		55
		<b>AD-Miroslav Hrouda</b>			
	7:05		Rokycany	9	6
	7:35		Plzeň		59

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2015)

Tabulka 9: Porovnání dopravců PROBO BUS a AD- Miroslav Hrouda na trase Rokycany-Plzeň v pátek 30. 1. v 7 hodin

Den	Čas	Dopravce	Název zastávky	Počet nastupujících cestujících	Počet vystupujících cestujících
30.1.2015		<b>PROBO BUS</b>			
	7:03		Rokycany	5	11
	7:30		Plzeň		62
		<b>AD-Miroslav Hrouda</b>			
	7:05		Rokycany	13	7
	7:35		Plzeň		64

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2015)

Autobusem od dopravce AD- Miroslav Hrouda jezdili většinou také studenti. Tento spoj je jediný přímý, který jede ze Zbirohu do Plzně v ranních hodinách. Jezdí s ním cestující, kteří se potřebují dostat na 8 hodinu do Plzně do zaměstnání nebo do škol. Pomocí dotazníků jsem zjistil, že cestující preferují AD-Miroslava Hroudu z toho důvodu, že se snaží vyjít cestujícím maximálně vstříc, který díky tomu zavedl tranzity. Mnoho cestujících tuto službu využívá a velice si za tuto službu dopravce váží.

Když porovnáím oba dva dopravce, tak co se týče interiéru autobusu, tak autobus od dopravce AD- Miroslav Hrouda byl jako nový. Opravdu jsem z toho byl mile překvapen, jak mají krásně poklizené autobusy a jaký mají na sedačkách pořádek. Je vidět, že se řidiči o autobusy opravdu starají a chtějí, aby se v nich cestující cítili co nejpříjemněji.

## 6.5 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČD A PROBO BUS NA SOUBĚŽNÉ TRASE PLZEŇ-ROKYCANY

Rychlík má počáteční stanici většinou v Železné Rudě nebo v Německu. Cílovou stanici má v Praze. Autobus má počáteční stanici v Plzni a cílovou stanici má v Olešné. Toto vlakové a autobusové spojení jsem zkoumal v pondělí 16. února a ve středu 18. února. Z důvodu toho, že většina studentů využívá tento spoj k přesunu na vysokoškolské koleje v Praze.

Tabulka 10: Porovnání dopravců ČD a PROBO BUS na trase Plzeň-Rokycany v pondělí 16. 2. v 10 hodin

Den	Čas	Dopravce	Název zastávky	Počet nastupujících cestujících	Počet vystupujících cestujících
16.2.2015		<b>PROBO BUS</b>			
	10:05		Plzeň	13	
	10:37		Rokycany		4
		<b>ČD (rychlík)</b>			
	10:08		Plzeň	92	
	10:29		Rokycany		17

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2015)

Tabulka 11: Porovnání dopravců ČD a PROBO BUS na trase Plzeň-Rokycany ve středu 18. 2. v 10 hodin

Den	Čas	Dopravce	Název zastávky	Počet nastupujících cestujících	Počet vystupujících cestujících
18.2.2015		<b>PROBO BUS</b>			
	10:05		Plzeň	16	
	10:37		Rokycany		5
		<b>ČD (rychlík)</b>			
	10:08		Plzeň	51	
	10:29		Rokycany		14

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2015)

Na vlakovém nástupišti jsem prováděl dotazníkový výzkum a měl jsem i jeden rozhovor se studentem: „Student (22 let): „Jezdím do Prahy na fakultu ČVUT a chodím do 2. ročníku. Vlak používám rád na dlouhé vzdálenosti, ale na krátké vzdálenosti mám raději autobus. Ve vlaku se mi lépe odkládají zavazadla a je pro mě pohodlnější. Když jsem jezdil ze začátku do školy, využíval jsem autobusem, kde bylo málo místa na odložení věcí, teda pokud nejedete Student Agency. Z toho důvodu jsem začal jezdit vlakem. Staví jen na pár zastávkách a je v Praze celkem rychle. Po příjezdu do Prahy nasednu hned na metro a je to pro mne rychlé a nemusím se nikde tahat se zavazadly“.

Ve středu jelo vlakem daleko méně cestujících a jezdili většinou starší lidé. Autobus, jak v pondělí, tak i ve středu, využívalo minimum cestujících.



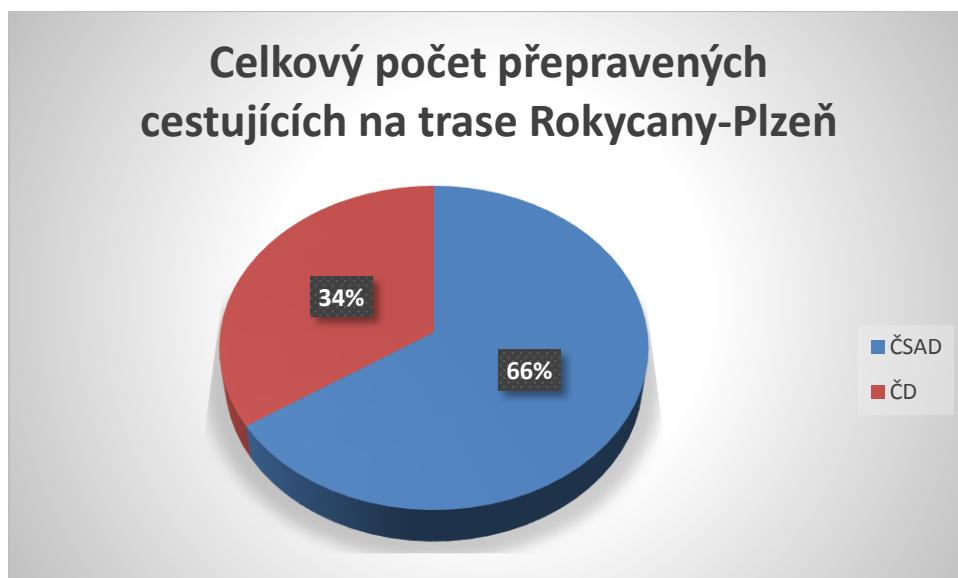
## 7 VÝSLEDKY

### 7.1 CELKOVÉ VÝSLEDKY Z TERÉNNÍHO ŠETŘENÍ

#### 1. POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČSAD A ČD NA SOUBĚŽNÉ TRASE ROKYCANY-PLZEŇ

Když přejdu k datům, které jsem zjistil, tak více lidí jezdí opravdu autobusem. Z výsledku dotazníků vyšlo, že cestující nejedí vlakem především kvůli časovému zpoždění. Viděl jsem, jak většina cestujících přijede autobusem na autobusové nádraží a pokračují dál v cestě autobusem. Neviděl jsem téměř žádné cestující, kteří by vystoupili z autobusu a pokračovali dále v jízdě vlakem. Největší počet cestujících využívá dopravce ČSAD. Procentuální zastoupení můžeme vidět v obrázku 8.

Obrázek 8: Graf celkového počtu přepravených cestujících s dopravci ČSAD a ČD na trase Rokycany-Plzeň



(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2015)

Z grafu je patrné, že dopravce ČSAD přepraví více cestujících než dopravce ČD. Vlak využívali většinou cestující, kteří bydleli přímo v Rokycanech. Když porovnám tyto dva dopravce, tak dopravce ČSAD měl velice znečištěné sedačky. Po sedačkách byly poházené papíry od jídla. Při nástupu cestujících do autobusu je řidič ani nepozdravil.

## 2. POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČSAD A PROBO BUS NA SOUBĚŽNÉ TRASE ROKYCANY-PLZEŇ

Ze získaných dat jsem zjistil, že pro cestující je důležité dřívější časové spojení. Většina cestujících skončila po 14 hodině v práci nebo ve škole a chtěli být raději dříve doma. Dopravce PROBO BUS jede na této trase o 10 minut dříve než dopravce ČSAD, a proto s ním jezdí většina cestujících. Když porovnáím tyto dva dopravce, tak dopravce PROBO BUS jezdí na této trase s lépe vybavenými autobusy a i chování řidičů bylo u toho dopravce slušné k cestujícím. Procentuální zastoupení počtu cestujících ukazuje obrázek 9.

Obrázek 9: Graf celkového počtu přepravených cestujících s dopravci ČSAD a PROBO BUS na trase Plzeň-Rokycany



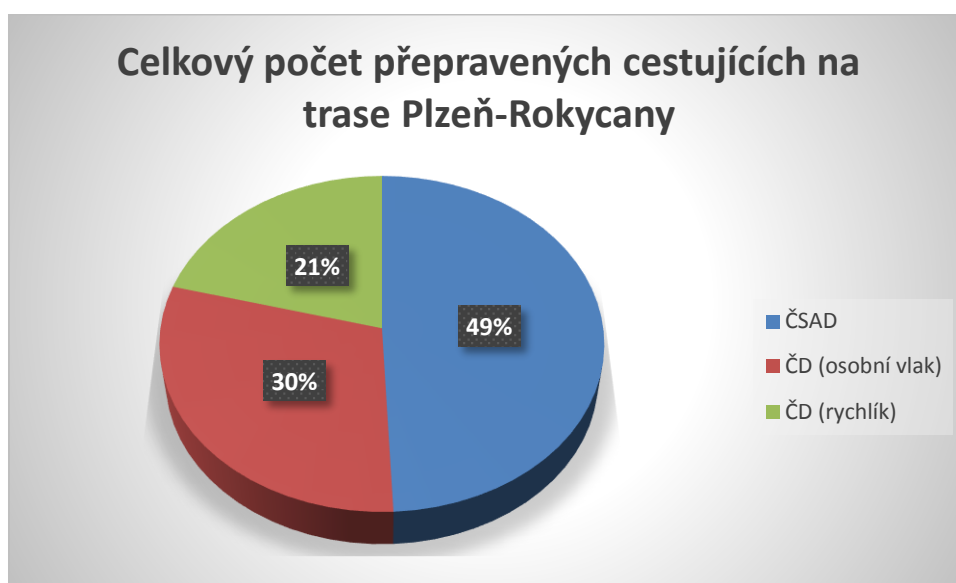
(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2015)

V dotaznících často vycházelo, že cestující jezdí takovým veřejným dopravním prostředkem, který jim přijde nejpohodlnější. Myslel jsem si, že pro cestující je důležitá cena jízdného nebo čas jízdy. Jenže některé dotazníky ukázaly, že cestujícím jde o pohodlí při cestování. Našli se cestující, kteří chtěli být raději doma dříve, a proto jeli autobusem, který jel dřív. Našli se i cestující, kteří raději počkali 10 minut na další autobus a věděli, že bude prázdný a že se v klidu posadí a budou si moc přečíst knihu.

### 3. POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČD A ČSAD NA SOUBĚŽNÉ TRASE PLZEŇ-ROKYCANY

Při porovnávání toho dopravce jsem přišel na informace, které jsem doposud nevěděl. Osobní vlak, jak jsem se již zmínil v předchozí kapitole, že ho využívají cestující především ze zastávek, které neobsahuje rychlík ani autobus, využívají i cestující z Kažezu z důvodu přestupu na autobus, který jede ve směru na Zbiroh. Rychlíkem jezdí cestující, kteří většinou bydlí v Rokycanech nebo v Hrádku u Rokycan. Cestující, kteří bydlí v Hrádku u Rokycan, jedou rychlíkem z Plzně do Rokycan a tam si přesednou na vlak do Hrádku, který na vlakovém nádraží čeká. Celkový počet cestujících můžeme vidět na obrázku 10.

Obrázek 10: Graf Celkového počtu přepravených cestujících s dopravci ČD a ČSAD na trase Plzeň-Rokycany



(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2015)

Z hodnot, které vyšly v grafu je patrné, že nejvíce cestujících jezdí na této trase autobusem. Cestující, kteří jezdí autobusem a vystupují v Rokycanech, tak většinou přestupují na jiná autobusová spojení, například do Volduch a Břas. Z mého pohledu kdybych jezdil pouze jako cestující do Rokycan, tak jezdím vlakem, protože autobus je v tento časový interval velice naplněn.

#### 4. POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ PROBO BUS A AD-MIROSLAV HROUDA NA SOUBĚŽNÉ TRASE ROKYCANY-PLZEŇ

Porovnání těchto dvou dopravců na trase Rokycany-Plzeň je celkem složité, protože oba dopravci nemají počáteční stanici v Rokycanech. Cestující, kteří jezdí z Rokycan, využívají dopravce podle toho, který z nich přijede dříve na autobusové nádraží v Rokycanech. V jízdních řádech se udává, že by měl být na autobusovém nádraží v Rokycanech jako první autobus od dopravce PROBO BUS. Jenže díky terénnímu šetření jsem mohl zjistit, že to tak není. Celkový počet cestujících přepravovaných těmito dopravci zobrazuje obrázek 11.

Obrázek 11: Graf celkového počtu přepravených cestujících s dopravci PROBO BUS a AD-Miroslav Hrouda na trase Rokycany-Plzeň



(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2015)

V grafu můžeme vidět, že dopravce AD-Miroslav Hrouda skutečně přepraví více cestujících než dopravce PROBO BUS. Jedním důvodem je příjezd dopravce na autobusové nádraží a druhým důvodem je kapacita autobusu. Když přijedou oba autobusy současně na autobusové nádraží a jeden autobus je plný, tak cestující musí jet s druhým dopravcem.

## 5. POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ ČD A PROBO BUS NA SOUBĚŽNÉ TRASE PLZEŇ-ROKYCANY

Porovnání dopravců PROBO BUS a ČD na této trase bylo celkem jednoznačné, což můžeme vidět v obrázku 12. Většina cestujících využívá dopravce ČD. V 10 hodin je většina cestujících ve škole nebo v zaměstnání, proto nebylo tohle autobusové spojení téměř využíváno. V rámci terénního šetření s ním jelo pouze 14 cestujících.

Obrázek 12: Graf celkového počtu přepravených cestujících s dopravci ČD a PROBO BUS na trase Plzeň-Rokycany



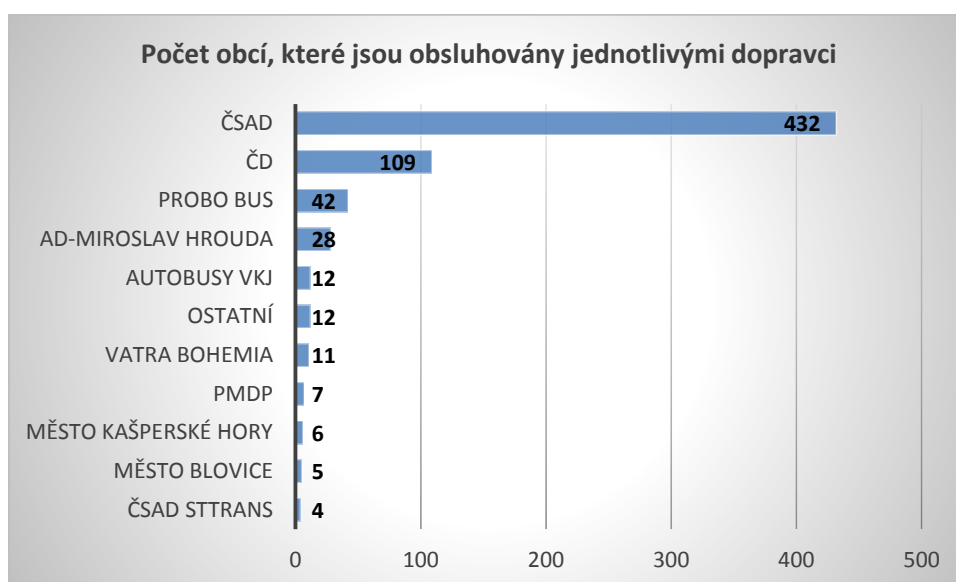
(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2015)

Z dat vyplývá, že cestující využívají vlak hlavně v dopoledních hodinách, kdy téměř žádní cestující nejezdí autobusem. Naopak v odpoledních hodinách cestující více využívají autobus a než vlak.

## 7.2 POROVNÁNÍ DOPRAVCŮ V JEDNOTLIVÝCH OBCÍCH V PLZEŇSKÉM KRAJI

Když jsem vytvářel tabulku pro jednotlivé obce v Plzeňském kraji, tak jsem následně hledal pro každou obec zvlášť, kteří veřejní dopravci je obsluhují. Tabulku jsem vytvářel tak, že jsem si našel všechny obce v Plzeňském kraji a potom jsem na internetových stránkách (IDOS, 2015), hledal jednotlivé dopravce, kteří jednotlivé obce obsluhují. Přišel jsem na to, že většina obcí jsou obsluhovány dopravcem ČSAD, viz obrázek 13. Při hledání dat jsem byl překvapen, že v některých okresech své služby vykonává jen dopravce ČSAD a ČD. Občas k nim přibyl ještě jeden dopravce. Dopravce ČSAD opravdu figuroval téměř v každé obci.

Obrázek 13: Graf počtu obcí, které jsou obsluhovány jednotlivými veřejnými dopravci



(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z IDOS, 2015)

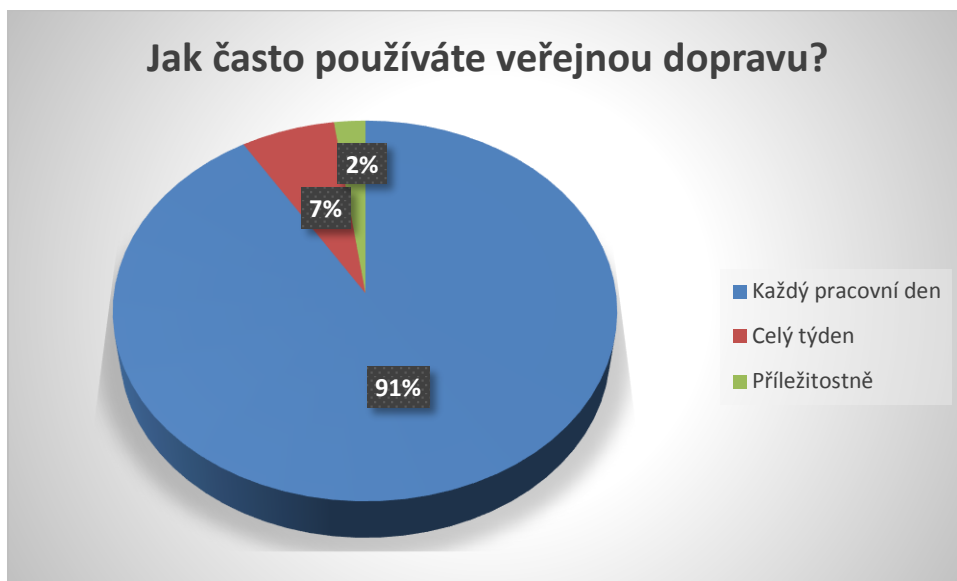
Z grafu je patrné, že největší dopravní obslužnost v obcích v Plzeňském kraji vykonává dopravce ČSAD Plzeň. Tento výsledek mě nepřekvapil, protože dopravce ČSAD je největším, co se týče obsluhovaných veřejných linek. Dopravce ČSAD obsluhuje 432 obcí. Druhým největším dopravcem v kraji jsou České dráhy obsluhující 109 obcí. Nevýhodou pro České dráhy je, že mohou obsluhovat jen obce, které mají postavenou železniční trať, ale i přesto obsluhují velký počet obcí. Ostatní dopravci obsluhují celkem 12 obcí. Mezi ostatní dopravce patří: ČSAD Autobusy České Budějovice, PTÁČEK- AUTOBUSY, ČSAD Autobusy Karlovy Vary, Pavel Pajer, obec Chanovice a RDS bus.

### 7.3 VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

#### 1) Jak často používáte veřejnou dopravu?

Tuto otázku zodpovědělo 83 cestujících, kteří používají veřejnou dopravu každý pracovní den. Dalších 6 cestujících využívá veřejnou dopravu celý týden, tzn., i o víkendu a zbylí 2 cestující jezdí příležitostně.

Obrázek 14: Graf jak často používají cestující veřejnou dopravu



(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2015)

## 2) Kam jezdíte veřejnou dopravou nejčastěji?

V této otázce 61 cestujících odpovědělo, že veřejnou dopravou jezdí nejčastěji do školy, dalších 19 cestujících do zaměstnání. Tohle číslo mě celkem překvapilo, protože v dnešní době většina lidí, co pracuje, využívá vlastní individuální dopravu. Cestující, kteří jezdili do práce veřejnou dopravou, byli nejčastěji z Rokycan. Jezdí kvůli tomu, že ušetří peníze, protože si nabijí Plzeňskou kartu a vyjde je to levněji, než kdyby jezdili každý den vlastním soukromým motorovým vozidlem. Zbýlých 11 cestujících jezdilo za přáteli nebo na nákupy.

Obrázek 15: Graf kam cestující jezdí nejčastěji veřejnou dopravou



(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2015)



### 3) Jakou veřejnou dopravu používáte nejčastěji?

Tuto otázku jsem si stanovil jako hypotézu mé práce. Domníval jsem se, že z dopravních bodů obsluhovaných jak železniční, tak silniční dopravou budou obyvatelé využívat ve větší míře silniční veřejnou dopravu. Z výsledků můžu konstatovat, že se má hypotéza potvrdila. Většina cestujících uvedla, že nejčastěji používají autobus (54 cestujících), protože autobus má minimální zpoždění a vlak má často zpoždění. Zbýlých 37 cestujících mi odpovědělo, že nejčastěji používají vlak.

Někteří cestující si nemohou vybírat dopravce, protože u nich není postavená železniční trať, nebo naopak jezdí vlakem, protože autobusové spojení je u nich minimální. Proto někteří cestující kombinují železniční dopravu s autobusovou dopravou.

Obrázek 16: Graf jakou veřejnou dopravu používají cestující nejčastěji

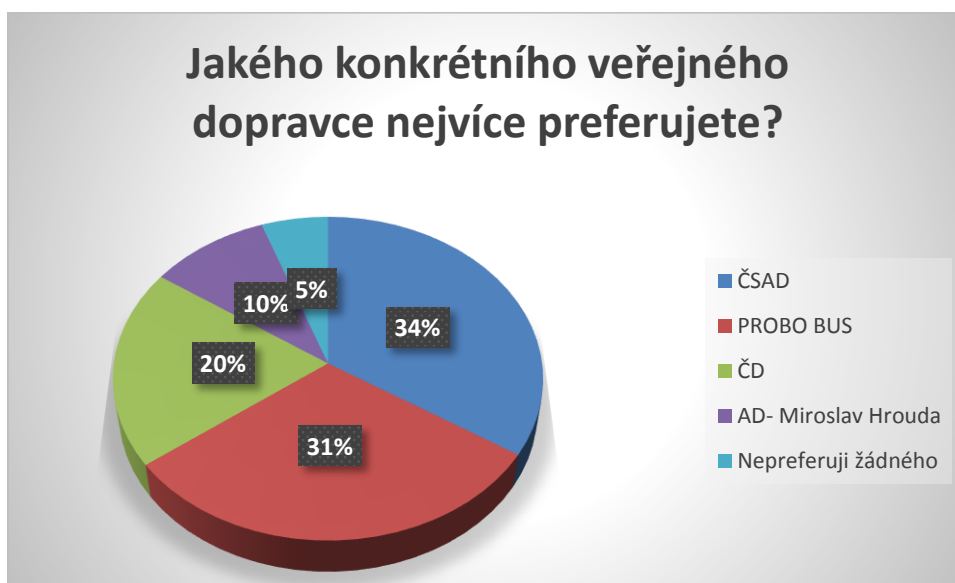


(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2015)

## 4) Jakého konkrétního veřejného dopravce nejvíce preferujete?

Na tuto otázku odpovědělo 31 cestujících, kteří preferují dopravce ČSAD, dalších 28 cestujících preferuje dopravce PROBO BUS, dopravce ČD preferuje 18 cestujících a dopravce AD- Miroslava Hroudy preferuje 9 cestujících. Zbýlých 5 cestujících nepreferuje žádného cestujícího.

Obrázek 17: Graf jakého veřejného dopravce cestující nejvíce preferují



(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2015)

## 5) Co je pro Vás rozhodujícím faktorem při volbě veřejného dopravce?

Tuto otázku jsem si zadal jako hypotézu mé práce. Domníval jsem se, že rozhodujícím faktorem pro volbu veřejného dopravce je pro cestující cena. Z výsledků, které mi vyšly, mohu konstatovat, že se má hypotéza nepotvrdila, protože pro cestující je nejdůležitějším faktorem pro volbu veřejného dopravce doba jízdy. Na tuto otázku odpovědělo 58 cestujících, že je pro ně nejdůležitější doba jízdy. Pouze pro 28 cestujících je důležitá cena jízdného a pro 5 cestujících je důležité pohodlí.

Obrázek 18: Graf co je pro cestující rozhodujícím faktorem při volbě veřejného dopravce



(Zdroj dat: vlastní zpracování dat z terénního šetření, 2015)

## 8 DISKUSE

Na začátku této práce jsem se snažil kontaktovat jednotlivé dopravce. Ptal jsem se jich, zda by mi nemohli poskytnout data o počtu přepravovaných cestujících. Někteří dopravci psali, ať se za nimi zastavím osobně, že se domluvíme. Bohužel mi téměř žádná data neposkytli. Je to prý obchodní tajemství kvůli ostatním dopravcům a navíc, když řeším takovéto téma práce. Na začátku práce jsem měl obavy se získáváním dat, ale když jsem samotný výzkum začal provádět, tak mě to nesmírně zajímalo a těšilo.

Ze získaných dat a rozhovorů jsem byl schopen vyhodnotit závěry. Když jsem prováděl terénní výzkum v okrese Rokycany, tak obtížné získávání dat nastalo, když jsem nemohl sedět na předních sedačkách v autobuse. Neslyšel jsem, kam si cestující kupují jízdenky. Musel jsem dávat větší pozor při vystupování cestujících v jednotlivých obcích. To se mi naštěstí stalo jenom dvakrát.

Dále bych chtěl podotknout, že by data mohla být přesnější, kdybych zkoumané trasy zkoumal delší časové období. Čísla o počtu cestujících mohla být naprosto přesná, kdyby mi dali řidiči autobusů přesná čísla o počtu přepravovaných osob, nebo kdyby mi dali samotní dopravci data s počtem cestujících například za týden. Určitě by byla data zajímavější za týden, nebo za měsíc. Jak jsem měl možnost vidět, tak se počty cestujících měnily podle pracovních směn. V tomto případě mohlo jezdit méně, nebo více cestujících než jezdí normálně.

Při výzkumu jsem přišel na to, že se v žádných publikacích a ani statistikách nepočítá s firemními autobusy a ty vozí velice hodně cestujících. Při rozhovoru mi pan Jaroslav Stejskal, dispečer dopravce AD- Miroslava Hroudy, prozradil, že hodně cestujících jim sebraly firemní autobusy. To jsem si sám ověřil, když jsem jel na trase ze Strašic do Hořovic. Byl to sice spoj od dopravce PROBO BUS, ale byl to jediný spoj, který jel takhle ráno tímto směrem. Cestující, kteří byli na tomto autobusovém spoji závislí, začali raději využívat firemní autobusy a dopravci PROBO BUS začali na této trase ubývat cestující. V současné době autobus využívá v průměru pouze 15 cestujících.

Firemní autobusy nabízejí cestujícím tu výhodu, že nemusí každý den platit jízdné a že jim zastaví přímo před podnikem. Cestující neplatí každý den jízdné, protože jim ho strhne zaměstnavatel z výplaty. Snažil jsem se dopátrat ceny za měsíc a bylo mi řečeno od zaměstnance společnosti Borgersu, že jim zaměstnavatel strhne za měsíc částku 400 Kč. Když jsem to porovnal s normálním jízdným veřejného autobusu, tak cestující, kteří jezdí veřejným autobusem, zaplatí za měsíc necelých 600 Kč a to jim ještě nezastaví přímo před podnikem. Navíc firemní autobus jezdí celkem na čas, takže cestující přijedou do práce včas a nemusí nikde čekat. Nevýhodou firemních autobusů je fakt, že autobusem jezdí různí cestující a nevíte, co od nich můžete čekat. Dozvěděl jsem se, že ženy, které jedou na noční směnu, se v autobuse bojí.

Tento trend firemních autobusů se začíná velice rozmáhat a mimo autobusů jsem už viděl i firemní tranzity. Jezdí například pro společnosti: Carrier, Mubea, Hutchinson, Borgers a mnoho dalších. Do budoucna si myslím, že firemní autobusy a tranzity začnou velice přibývat a budou velkou konkurencí pro veřejné dopravce.

## 9 ZÁVĚR

Bakalářská práce se zabývala konkurenceschopností veřejných dopravců v Plzeňském kraji. V Plzeňském kraji existuje mnoho společností, které zajišťují veřejnou dopravu. Pro praktickou část práce byli vybráni tito dopravci: České dráhy a.s., Plzeňské městské dopravní podniky a.s., ČSAD autobusy Plzeň a.s., PROBO BUS a.s., Autobusová doprava-Miroslav Hrouda a.s. a Město Blovice. Na základě informací získané od uvedených dopravců bylo zjištěno, že společnosti mezi sebou mají určitou konkurenceschopnost, přesto si navzájem pomáhají a snaží se vyjít vstříc.

V úvodu a zároveň v zadání práce byly stanoveny předpoklady, které se díky výsledkům ze shromážděných dat a informací potvrdily jen z poloviny. Prvním předpokladem byla úvaha, že cestující na souběžných trasách budou preferovat autobusová spojení před vlakovým spojením. Výsledky dotazníkového šetření opravdu potvrdily tento předpoklad. Až 59 % cestujících si pro svoji cestu vybrali autobusová spojení.

Další předpoklad se týkal ohledně preferencí výběru veřejného dopravce. Úvaha spočívala v tom, že cestující si vybírají spojení hlavně podle ceny jízdného nikoliv podle jiných preferencí. Výsledky dotazníkového šetření ukázaly pravý opak. Zásadní vliv na přepravu cestujících má především doba jízdy. Cena jízdného, jak bylo předpokládáno, není pro cestující až tak důležitá. To je způsobeno především tím, že většina cestujících v rámci Plzeňského kraje má zřízenou Plzeňskou kartu. Plzeňská karta představuje výhodu v tom, že cestující si na určitý časový úsek zaplatí určitou částku a pak se již nemusí zabývat otázkou, kolik stojí jednotlivé jízdné.

Veřejní dopravci nemají konkurenci jen mezi sebou. Novým trendem v oblasti dopravy jsou tzv. firemní autobusy. Tyto autobusy si zajišťují společnosti sami pro svoje zaměstnance. Pro společnost je to výhodné z hlediska nákladů, neboť příspěvkem na dopravu jednotlivým zaměstnancům by zvyšovaly svoje náklady až několikanásobně. Zajištění dopravy tímto způsobem není ještě tolik rozšířené po Plzeňském kraji, přesto někteří veřejní dopravci zaznamenali úbytek cestujících na trasách, kde je využíván tento způsob dopravy. S postupem času se dá předpokládat, že ztráty cestujících budou dále narůstat.

**RESUMÉ**

Předmětem bakalářské práce je nastínění konkurence ve veřejné dopravě v rámci Plzeňského kraje. V práci je zmapovaná dopravní síť plzeňského kraje v podobě tematické mapy Plzeňského kraje, ve které jsou zobrazeny tahy veřejné dopravy s přihlédnutím na jednotlivé složky veřejné dopravy. Dále jsou v práci rozepsány jednotlivé podniky integrované dopravy. Součástí práce je také dotazníkové šetření a terénní výzkum, jehož cílem bylo zjištění reálného využití veřejné dopravy obyvateli obcí, jejich preferencemi a kvalitativním hodnocením. Zde jsem se především zaměřil na skupinu obyvatel, kteří jezdí autobusem nebo vlakem pravidelně za prací, nebo do škol na Rokycansku. Měření dat jsem prováděl terénním výzkumem a dotazníkovým šetřením.

A subject of the thesis is to outline competition in public transport in the Pilsen region. The aim of work is to map a transport network of the Pilsen region in the form of thematic Pilsen region maps, which shows the routes of public transport with regard to the individual components of public transport. Furthermore, the work itemizes individual enterprises of integrated transport. The work also includes a survey and field research, which is aimed to determine the actual use of public transport in municipalities, their preferences and qualitative evaluation. Here, I was mainly focused on a group of inhabitants in Rokycany area regularly going to work or to school. I conducted a field research and a questionnaire survey to measure data.

**SEZNAM LITERATURY**

- ArcGIS for Desktop 10.2.2 Help [online]. [cit. 2015-03-27]. Poslední změna: 28. 9. 2012. Dostupné z: <http://help.arcgis.com/en/arcgisdesktop/10.0/help/>
- Autobusová doprava - Miroslav Hrouda: Profil firmy. [online]. [cit. 2015-03-27]. Dostupné z: <http://www.autobusyhrouda.cz/>
- Beck, A. Competition for Public Transport Services, Institutional Framework and Empirical Evidence of Bus Services in Germany, Berlin: Physica-Verlag Heidelberg, 2012, 238s. ISBN 978-3-7908-2801-6
- Brinke, Josef. Úvod do geografie dopravy. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999, 112 s. ISBN 80-718-4923-5.
- České dráhy: ČD v Plzeňském kraji. [online]. [cit. 2015-03-27]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/default.htm>
- Český statistický úřad: Charakteristika okresu Rokycany. [online]. [cit. 2015-03-27]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/xp/charakteristika\\_okresu\\_rokycany](https://www.czso.cz/csu/xp/charakteristika_okresu_rokycany)
- Český statistický úřad: Statistická ročenka Plzeňského kraje 2014. [online]. [cit. 2015-03-27]. Dostupné z: [kraje-2014-d087mczr7b">Statistická ročenka Plzeňského kraje – 2014](http://www.czso.cz/csu/xp/statisticka_rocenka_plzenskeho_kraje_2014)
- ČSAD autobusy Plzeň: Základní údaje. [online]. [cit. 2015-03-27]. Dostupné z: [http://www.csadplzen.cz/?ob=spolecnost&ls1=menu\\_spolecnost](http://www.csadplzen.cz/?ob=spolecnost&ls1=menu_spolecnost)
- Hudeček, Tomáš. Dostupnost v Česku v období 1991-2001: vztah k dojížděcí do zaměstnání a do škol. Vyd. 1. Praha: Česká geografická společnost, 2010, 141 s. Geographica, 4. ISBN 978-809-0452-145.
- IDOS: Jízdní řády. [online]. [cit. 2015-03-27]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>
- Kraft, Stanislav, Marián Halás a Michal Vančura. The Delimitation of Urban Hinterlands Based on Transport Flows: A Case Study of Regional Capitals in The Czech Republic. Vyd. 1. Praha: Česká geografická společnost, 2010, 141 s. Geographica, 4. ISBN 10.2478/mgr-2014-0003.



- Kraft, Stanislav, Marián Halás a Michal Vančura, Květoň, V., Chmelík, J., Vondráčková, P., Marada, M. Developments in the public transport serviceability of rural settlements with examples from various types of micro-regions. Vyd. 1. Praha: Česká geografická společnost, 2010, 141 s. Geographica, 4. ISBN 10.2478/mgr-2014-0003.
- Kučerová, Silvie a Zdeněk Kučera. Changes in the rural elementary schools network in Czechia during the second half of the 20th century and its possible impact on rural areas. European Countryside. 2009, vol. 1, issue 3. DOI: 10.2478/v10091/009-0011-7.
- Mapy. [online]. [cit. 2015-03-27]. Dostupné z: <http://www.mapy.cz/zakladni?x=15.6252330&y=49.8022514&z=8>
- Marada, M., Květoň, V. (2010): Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. Geografie, 110, č. 1, s. 21–43
- Matušková, A. Obyvatelstvo. Geografie města Plzně, Plzeň: Západočeská univerzita, 2007, s. 94-109. ISBN 978-80-7043-558-8
- Město Blovice: Doprava. [online]. [cit. 2015-03-27]. Dostupné z: <http://www.blovice-mesto.cz/doprava/>
- Mirvald, Stanislav. Geografie dopravy. I., Obecná část. 1. vyd. Plzeň: Pedagogická fakulta, 1993. 80 s. ISBN 80-7043-084-2.
- Mirvald, Stanislav. Geografie dopravy. II, Silniční a železniční doprava. 1. vyd. V Plzni: Západočeská univerzita, 2000. 56 s. ISBN 80-7082-673-8.
- Mištera, Ludvík. Geografie západočeské oblasti. Vyd. 2., nezm. Plzeň: Západočeská univerzita. Pedagogická fakulta, 1996. 156 s. ISBN 80-7082-282-1.
- Plzeňské městské dopravní podniky: Převážní podmínky. [online]. [cit. 2015-03-27]. Dostupné z: <http://www.pmdp.cz/informace-o-preprave/prepravni-podminky/>
- POVED: Plzeňský organizátor veřejné dopravy. [online]. [cit. 2015-03-27]. Dostupné z: <http://www.poved.cz/verejna-doprava-v-kraji/verejna-doprava-v-kraji.aspx>

- POVED: Plzeňský organizátor veřejné dopravy. [online]. [cit. 2015-03-27]. Dostupné z: <http://www.poved.cz/integrovana-doprava-plzenska/integrovana-doprava-plzenska.aspx>
- PROBO BUS: O nás. [online]. [cit. 2015-03-27]. Dostupné z: <http://www.probo.cz/index.aspxmenu=716>
- Rodrigue, Jean-Paul, Comtois, Claude a Slack, Brian. The geography of transport systems. [3rd ed.]. London: Routledge, 2013. xv, 411 s. ISBN 978-0-415-82254-1.
- ŘSD: Ředitelství silnic a dálnic ČR. [online]. [cit. 2015-04-14]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/Silnicni-a-dalnicni-sit>
- Seidenglanz, D. (2008): Geografie dopravy. In: Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. (eds.): Ekonomická a sociální geografie (231–269). Plzeň, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk.
- Walker, Jarrett. Human transit: how clearer thinking about public transit can enrich our communities and our lives. Washington: Island Press, 2012. x, 244 s. ISBN 978-1-59726-972-8.
- Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících. In: 49/2015 Sb. Ministerstvo dopravy, 2010. Dostupné z: <http://zakony-online.cz/?s147&q147=all>

Data: Český statistický úřad.

Digitální geografická databáze: ArcČR500.

## SEZNAM TABULEK A OBRÁZKŮ

Tabulka 1: Ukazatele obvodů obcí s rozšířenou působností v kraji k 1. 1. 2014.....	12
Tabulka 2: Porovnání dopravců ČSAD a ČD na trase Rokycany-Plzeň ve středu 11. 2. v 8 hodin .....	29
Tabulka 3: Porovnání dopravců ČSAD a ČD na trase Rokycany-Plzeň v pátek 13. 2. v 8 hodin .....	29
Tabulka 4: Porovnání dopravců ČSAD a PROBO BUS na trase Rokycany-Plzeň ve středu 4. 2. v 15 hodin .....	31
Tabulka 5: Porovnání dopravců ČSAD a PROBO BUS na trase Rokycany-Plzeň v pátek 6. 2. v 15 hodin .....	31
Tabulka 6: Porovnání dopravců ČSAD a ČD na trase Plzeň-Rokycany v pondělí 2. 2. ve 14 hodin .....	32
Tabulka 7: Porovnání dopravců PROBO BUS a AD- Miroslav Hrouda na trase Rokycany-Plzeň v pondělí 26. 1. v 7 hodin .....	34
Tabulka 8: Porovnání dopravců PROBO BUS a AD- Miroslav Hrouda na trase Rokycany-Plzeň ve středu 28. 1. v 7 hodin.....	34
Tabulka 9: Porovnání dopravců PROBO BUS a AD- Miroslav Hrouda na trase Rokycany-Plzeň v pátek 30. 1. v 7 hodin.....	35
Tabulka 10: Porovnání dopravců ČD a PROBO BUS na trase Plzeň-Rokycany v pondělí 16. 2. v 10 hodin .....	36
Tabulka 11: Porovnání dopravců ČD a PROBO BUS na trase Plzeň-Rokycany ve středu 18. 2. v 10 hodin .....	36
Obrázek 1: Geografická mapa Plzeňského kraje .....	13
Obrázek 2: Kartogram hustoty obyvatel na km <sup>2</sup> v obcích s rozšířenou působností v Plzeňském kraji v roce 2011 .....	15
Obrázek 3: Dopravní síť Plzeňského kraje.....	18
Obrázek 4: Dopravní síť okresu Rokycany .....	20
Obrázek 5: Graf procentuálního zastoupení dopravců v obcích v okrese Rokycany .....	21
Obrázek 6: Graf dojíždějících do zaměstnání a školních zařízení podle okresů v Plzeňském kraji v roce 2011 .....	22
Obrázek 7: Trasy veřejných dopravců zařazených do IDP .....	24
Obrázek 8: Graf celkového počtu přepravených cestujících s dopravci ČSAD a ČD na trase Rokycany-Plzeň .....	37
Obrázek 9: Graf celkového počtu přepravených cestujících s dopravci ČSAD a PROBO BUS na trase Plzeň-Rokycany .....	38
Obrázek 10: Graf Celkového počtu přepravených cestujících s dopravci ČD a ČSAD na trase Plzeň-Rokycany .....	39
Obrázek 11: Graf celkového počtu přepravených cestujících s dopravci PROBO BUS a AD-Miroslav Hrouda na trase Rokycany-Plzeň .....	40
Obrázek 12: Graf celkového počtu přepravených cestujících s dopravci ČD a PROBO BUS na trase Plzeň-Rokycany.....	41
Obrázek 13: Graf počtu obcí, které jsou obsluhovány jednotlivými veřejnými dopravci... ..	42
Obrázek 14: Graf jak často používají cestující veřejnou dopravu.....	43
Obrázek 15: Graf kam cestující jezdí nejčastěji veřejnou dopravou .....	44
Obrázek 16: Graf jakou veřejnou dopravu používají cestující nejčastěji .....	45

Obrázek 17: Graf jakého veřejného dopravce cestující nejvíce preferují .....	46
Obrázek 18: Graf co je pro cestující rozhodujícím faktorem při volbě veřejného dopravce .....	47

## PŘÍLOHY

Příloha 1: Hlavní autobusové nádraží v Rokycanech

Příloha 2: Hlavní autobusové nádraží v Plzni

Příloha 3: Jízda s dopravcem ČSAD na trase Plzeň-Rokycany

Příloha 4: Rezervovaná sedačka

Příloha 5: Obrázek na konkurenci ve veřejné dopravě

Příloha 1: Hlavní autobusové nádraží v Rokycanech



(Zdroj dat: fotografie z terénního šetření, 2015)

Příloha 2: Hlavní autobusové nádraží v Plzni



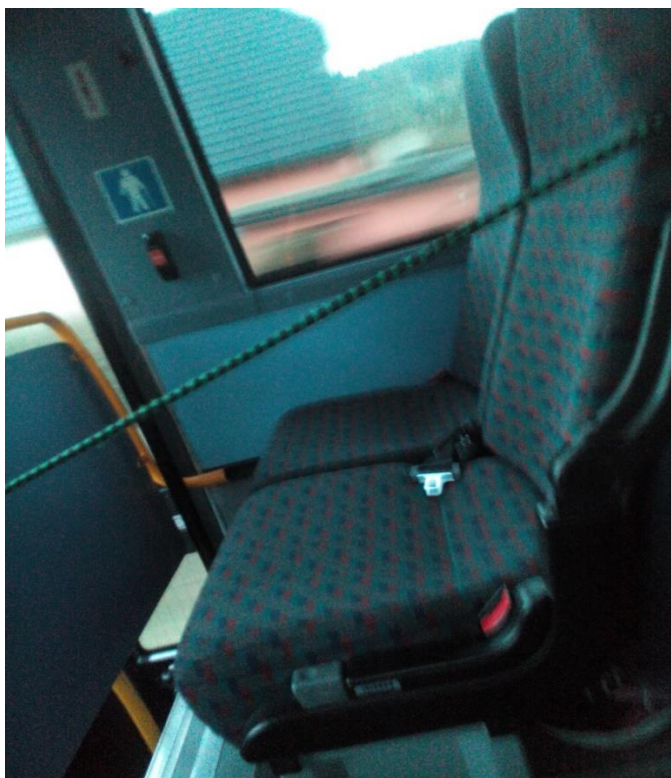
(Zdroj dat: fotografie z terénního šetření, 2015)

Příloha 3: Jízda s dopravcem ČSAD na trase Plzeň-Rokycany



(Zdroj dat: fotografie z terénního šetření, 2015)

Příloha 4: Rezervovaná sedačka



(Zdroj dat: fotografie z terénního šetření, 2015)

Příloha 5: Obrázek na konkurenci ve veřejné dopravě

### Dotazník na konkurenci ve veřejné dopravě

1. Pohlaví:
  - a) Muž
  - b) Žena
  
2. Věková kategorie:
  - a) 15-26
  - b) 26-40
  - c) 40-60
  - d) 60 a více
  
3. Bydliště
  - a) Město
  - b) Vesnice
  
4. Kam jezdíte veřejnou dopravou nejčastěji:
  - a) Škola
  - b) Zaměstnání
  - c) Jiné
  
5. Doprava do zaměstnání nebo školy:
  - a) Automobil
  - b) Autobus a vlak
  - c) Jiné
  
6. Jakou veřejnou dopravu používáte nejčastěji:
  - a) Autobus
  - b) Vlak
  
7. Jak často používáte veřejnou dopravu:
  - a) Každý pracovní den
  - b) Celý týden
  - c) Příležitostně
  
8. Jakého konkrétního veřejného dopravce nejvíce preferujete:
  - a) ČSAD    b) PROBO BUS    c) České dráhy
  - d) AD- Miroslav Hrouda    f) Nepreferuji žádného konkrétního dopravce
  
9. Co je pro Vás rozhodujícím faktorem při volbě veřejného dopravce:
  - a) Cena
  - b) Doba jízdy
  - c) Pohodlí
  
10. Vidíte nějaký problém v hromadné přepravě osob? Pokud ano jaký:

(Zdroj dat: vlastní zpracování dat, 2015)