

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM

2017-2018

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Zdeněk Duda

Železniční doprava v Jihočeském kraji

Praha 2018

Vedoucí bakalářské práce: JUDr. PhDr. René Petráš Ph.D.

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

BACHELOR COMBINED STUDIES

2017-2018

BACHELOR THESIS

Zdeněk Duda

Railways Transport in South Bohemia

Prague 2018

The Bachelor Thesis Work Supervisor: JUDr. PhDr. René Petráš Ph.D.

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 18. 2. 2018

Jméno autorka(y)

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval JUDr. PhDr. René Petrášovi, Ph.D. za pomoc, cenné rady i doporučení, kterými přispěl k vypracování této bakalářské práce. Dále děkuji všem respondentům za jejich čas a vyplnění dotazníku k mé bakalářské práci. Také děkuji všem, kteří mi poskytli další informace týkající se železniční dopravy v Jihočeském kraji.

Anotace

Předmětem této bakalářské práce s názvem „Železniční doprava v Jihočeském kraji“ je rozbor a zhodnocení osobní železniční dopravy v Jihočeském kraji. První část práce je věnována shrnutí vývoje a historie železniční dopravy, také se zmíníme o tradici a systému železniční dopravy v jižních Čechách. Další části práce jsou zaměřeny na konkurenci na českých železnicích. Osobní dopravce v Jihočeském kraji uvedeme na závěr teoretické části. Praktická část práce je založena na výzkumu formou dotazníkového šetření a následné interpretaci dat. V dotazníkovém šetření se zjišťuje spokojenost zákazníků s osobní železniční dopravou v Jihočeském kraji.

Klíčová slova

Arriva vlaky s. r. o., České dráhy a. s., GW Train Regio a. s., historie železnice, Jindřichohradecké místní dráhy a. s., jižní Čechy, konkurence na železnici, osobní dopravci.

Annotation

The subject of this bachelor thesis entitled "Railway Transport in the South Bohemian Region" is the analysis and evaluation of passenger rail transport in the South Bohemian Region. The first part of the thesis is devoted to a summary of the development and history of rail transport, and we will also mention the tradition and system of railway transport in southern Bohemia. Other parts of the thesis focus on competition on Czech railways. In the South Bohemian Region, we will introduce the theoretical part. Practical part of the thesis is based on research in the form of questionnaire survey and subsequent interpretation of data. The questionnaire survey identifies the satisfaction of customers with passenger rail transport in the South Bohemian Region.

Keywords

Arriva trains s. r. o. Competition on railway, Czech railway a.s. GW Train Regio a. s. history of railway, Jindřichohradecké local railways a.s., passenger carriers, south Bohemia.

ÚVOD.....	9
TEORETICKÁ ČÁST.....	11
1 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	11
1.1 Železniční doprava.....	11
1.1.1 Železniční doprava v 19. století	12
1.1.2 Železniční doprava ve 20. století a v současnosti	13
2 TRADICE A SYSTÉM ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY.....	18
2.1 Tradice a systém železniční dopravy v jižních Čechách	18
3 KONKURENCE NA ČESKÝCH ŽELEZNICÍCH.....	21
3.1 Konkurence.....	21
3.2 Konkurence na českých železnicích	22
3.3 Podmínky pro provozování drážní dopravy.....	26
3.4 ČESKÉ DRÁHY.....	27
4 OSOBNÍ DOPRAVCI V ČR.....	29
4.1 Osobní dopravci v Jihočeském kraji.....	29
4.1.1 České dráhy a. s.	30
4.1.2 GW Train Regio a. s.	32
4.1.3 Jindřichohradecké místní dráhy a. s.	34
4.1.4 ARRIVA vlaky s. r. o.....	36
PRAKTICKÁ ČÁST	38
5 CÍLE VÝZKUMU A FORMULACE HYPOTÉZ.....	38
5.1 Cíle výzkumu.....	38
5.2 Formulace hypotéz.....	38
5.3 Výzkumný soubor.....	39
6 POUŽITÉ METODY, SBĚR A ZPRACOVÁNÍ DAT.....	40
6.1 Použité metody	40
6.2 Sběr dat	40
6.3 Zpracování dat	40
7 POPIS A INTERPRETACE VÝSLEDKŮ.....	41
7.1 Shrnutí výzkumného šetření	61

ZÁVĚR	65
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	66
SEZNAM ZKRATEK	72
SEZNAM TABULEK A GRAFŮ	73
SEZNAM PŘÍLOH.....	76
SPOKOJENOST ZÁKAZNÍKŮ S OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVOU V JIHOČESKÉM KRAJI	I

ÚVOD

Od dob svého vzniku se stala osobní železniční doprava velmi žádanou a významnou pro mnoho lidí. Někdy železniční doprava život usnadnila, někdy naopak zkomplikovala. V době svého počátku se železnice setkala s radostným a dychtivým očekáváním. Pro mnohé z nás byla a je železnice stále vítaným prostředkem dopravy. Mnozí železniční nadšenci se i v dnešní době snaží udržet odkaz našich předků. Můžeme se setkat s uměním a zároveň také využít cestování starými nostalgickými parními vláčky. Do metropole jižních Čech, do Českých Budějovic, vede hlavní trať z Prahy. V současné době tento koridor prochází modernizací. V jiných částech Jihočeského kraje se lze setkat spíše se zastaralými a klikatými tratěmi. Ty následně nedovolují jezdit vlakům vyšší rychlostí. Cestující však mnohdy mohou vnímat nádhernou krajinu jižních Čech.

V České republice máme poměrně vysokou hustou železniční síť. Dnešní doba přináší zvýšené nároky například na kvalitu cestování, služby, ale i na rychlost. Zastaralé železniční tratě, následná nutnost častých výluk a modernizace přináší snížený komfort v cestování. V úsecích opravovaných tratí vlaky v lepším případě jezdí sníženou rychlostí, častěji se však cestující setkávají s přestupem na autobusové linky. Součástí výluk tak bývá časté zpoždění vlaků. A v neposlední řadě i zastaralé železniční vagony mohou snižovat komfort cestujících. V drtivé většině případů nelze železniční dopravu provozovat bez přispění jiných subjektů, zejména státu nebo krajů. Například náklady dopravců, vysoká hustota sítě, přetíženost některých tratí i konkurence silniční dopravy snižují možnost plného rozvinutí nabídek, rozvoje trhu a konkurenci železničních dopravců. V neposlední řadě zvyšující se nároky cestujících na doplňkové služby, na vybavení vlaků a jejich modernizaci, ale také koupě nových železničních vagonů stojí nemalé peníze. Narůstají tak náklady dopravcům. Ne každý železniční dopravce má dostatek finančních prostředků na obnovu svého vozového parku a dopravci se pak mohou setkávat s odlivem cestujících a tím i zisků z přepravy.

Hlavním cílem této práce je analyzovat osobní železniční dopravu v Jihočeském kraji. Pokusíme se zjistit historii, tradice, ale i současný stav osobní železniční dopravy. Práce bude strukturována do několika částí. V úvodu bude představena historie železniční dopravy. Následovat bude kapitola o tradici a systému železniční dopravy

v jižních Čechách. Další část bude věnována konkurenci na českých železnicích. Na závěr teoretické části uvedeme osobní dopravce v Jihočeském kraji.

V praktické části budeme analyzovat výsledky dotazníkového šetření. Dotazníkové šetření bude zaměřeno na spokojenost cestujících s osobní železniční dopravou v Jihočeském kraji a s jednotlivými dopravci. Praktická část práce má za cíl zhodnotit spokojenost a postoje cestujících s kvalitou poskytovaných služeb. Následné interpretace a vyhodnocení dat z odpovědí jednotlivých respondentů budou zpracovány pomocí programu Microsoft Excel. V závěru naší práce se na základě výsledků z naší ankety zamyslíme nad možností rozvoje železniční dopravy v jižních Čechách.

TEORETICKÁ ČÁST

1 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

1.1 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

V první polovině devatenáctého století vznikla železniční doprava. Počátkem dvacátého století byla na prvním místě v dopravních prostředcích¹. Železniční doprava má své nezastupitelné místo. Železnice byly budovány zejména pro nákladní dopravu. V současnosti železniční doprava se snaží poskytovat kvalitní služby v přepravě osob a nákladů². Nyní je největším konkurentem železnice silniční a letecká doprava. V posledních letech je patrná snaha o zatraktivnění a zefektivnění železniční dopravy. A musíme konstatovat, že *„Ke zefektivnění pochopitelně přispěla i změna pohonu, kdy parní pohon byl nahrazen motorovým a elektrickým. Parní provoz je dnes téměř výhradně záležitostí turistickou“*³.

Často se setkáváme s pojmem drážní doprava. Tento pojem zahrnuje vedle železniční dopravy také dopravu tramvajovou a trolejbusovou. V dnešní době moderní dopravní řešení umožňují propojení systémů železniční a tramvajové dopravy. Železniční doprava je založená na vybudování dopravních cest, kolejnic. Vybudovaná železniční trať je do značné míry ovlivněna geografickými podmínkami krajiny. Také je omezena překonáváním výškového převýšení, které je příčinou finanční náročnosti při stavbě nových železničních tratí. Předností železnic je v současné době rychlost a vysoká kapacita, efektivnost v přepravě nákladů. Poměrně hustá síť železničních tratí v České republice umožňuje další rozvoj železniční dopravy. Slabou stránkou je zanedbaná údržba některých úseků tratí a vysoká podinvestovanost. Přesto se však očekává rozvoj železniční dopravy. Z hlediska přepravy osob ve městech a jejich blízkém okolí lze železnici kombinovat s tramvajovou sítí. Železniční doprava má také

¹ PELTRÁM, A., KOŘÍNKOVÁ, K. *Strategie oživení železnic Společenství: Bílá kniha*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky, 1996. ISBN 80-85884-57-7.

² GAŠPARÍK, J., KOLÁŘ, J. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikonky a dalších 100 zajímavostí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2017. ISBN 978-80-271-0058-3.

³ ZURYNEK, J., ZELENÝ L. a MERVART, M. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. 1. vyd. Praha: Aspi, a. s., 2008, s. 108. ISBN 978-80-7357-335-5.

velké možnosti konkurovat jiným druhům dopravy na trasách, kde budou vybudovány vysokorychlostní tratě s rychlostí vyšší než 300 km/h⁴.

Díky železnici se více zpřístupnily nové trhy a nové zdroje surovin. Zároveň se proměnila geografická struktura hospodářství. Železnice umožnila zprůmyslnění zaostalých a odloučených oblastí, které měly dostatek surovin. Svými nároky na pracovní síly napomohla migraci obyvatel. Železnice se též podílela na zvýšení kulturní úrovně obyvatel⁵.

1.1.1 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA V 19. STOLETÍ

Železniční doprava má své počátky v průmyslové revoluci, která zásadně proměnila nejen dopravu. Začalo se systematicky používat nových strojů. V českých zemích probíhala průmyslová revoluce od přelomu 18. a 19. století do počátku 70. let 19. století. Za symbol průmyslové revoluce byl považován parní stroj. V dopravě se začaly používat parní lokomotivy. Parní železniční síť neměla dříve obdoby. Výstavba a provoz parní železniční sítě v českých zemích napomohla rozmachu průmyslu, zemědělství, strojírenství a dalších odvětví. Zintenzivnila mimo jiné vnitřní trh výrobků a pracovní síly rozvojem osobní dopravy. Stala se rychlou, spolehlivou a masovou přepravou nákladů⁶. Železnice u nás byly budovány zejména pro nákladní dopravu. Tratě se stavěly a provozovaly s pomocí komerčních subjektů nebo s pomocí státních investic a podpor⁷. Na našem území se stala první železniční koněspřežná dráha Linz – Summerau – Horní Dvořiště – České Budějovice. Za monarchie byly vystavěny téměř všechny naše železniční tratě⁸.

Rozvoj železniční dopravy byl také spojen s využitím ve vojenství. Proto Rakouský vojenský štáb prosadil a urychlil v roce 1839 výstavbu tzv. Severní dráhy

⁴ ADAMEC, V. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2008. ISBN 978-80-247-2156-9.

⁵ HLAVAČKA, M. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. 1. vyd. Praha: Academia, 1990. ISBN 80-200-0221-9.

⁶ Tamtéž.

⁷ GAŠPARÍK, J., KOLÁŘ, J. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikony a dalších 100 zajímavostí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2017. ISBN 978-80-271-0058-3.

⁸ Na internetových stránkách Správy železniční dopravní cesty (www.szdc.cz) se uvádí, že vybudování železniční sítě je největší počín ve stavitelství, protože dal impuls nejen k rozvoji měst i průmyslové revoluci. Stavba tratí byla náročným inženýrským dílem a tratě se podařilo harmonicky začlenit do krajiny.

Historie našich železnic v kostce. *SŽDC Správa železniční dopravní cesty* [online]. SŽDC, ©2009-2012 [cit. 2018-01-05]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf>.

Ferdinandovy, která spojovala Vídeň s Moravou a s Haličí. Do roku 1866 vznikly zejména soukromé společnosti, které stavěly parostrojní železnice pro přepravu uhlí. Po válce s Pruskem v roce 1866 se v plné míře ukázal význam železniční dopravy pro pohotovité přesouvání lidí, nákladů i zásobování⁹. V. Adamec a kol.¹⁰ se zmiňují, že na naše území v roce 1839 dospěla první parostrojní dráha. Celá páteřní síť byla vybudována do roku 1870. Následně ji doplnila soustava místních drah.

Politické události z konce 50. a počátku 60. let 19. století, jejich následné dočasné politické uklidnění včetně stabilizace politických poměrů ve střední Evropě, vytvořily předpoklady pro zintenzivnění hospodářského rozmachu. Mezi roky 1867 – 1874/1875 bylo vybudováno v habsburské monarchii 10 920 km železnic. V roce 1875 celková délka železnic byla 17 336 km. Jen v českých zemích bylo postaveno v tomto krátkém období 3 325 km železnic. V roce 1875 dosáhla železniční síť v Čechách 3 455 km. V českých zemích (včetně Čech, Moravy a Slezka) měla železniční síť délku 4 623 km¹¹. Další výstavby drah a řízení provozu se stát ujal po roce 1880. Postupně pak zestátnoval a vykupoval majetek soukromých společností. Stát také nejen finančně podporoval soukromou výstavbu sítě místních drah. Na českém území železniční síť vzrostla mezi roky 1892 – 1906 o 2 315 km. Z této délky byly přibližně dvě třetiny místní dráhy, které byly budované s podporou státu¹².

1.1.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA VE 20. STOLETÍ A V SOUČASNOSTI

Začátkem 20. století byly zestátněny některé železniční společnosti, další zestátnění společností proběhlo až po roce 1918. V období 1. světové války železnice sehrála důležitou roli¹³. 1. světovou válkou byl ukončen vývoj železniční sítě. Stavby, které byly realizovány později, odstraňovaly některé nevhodné směřování hlavních tahů¹⁴.

⁹ KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Vladimír Kořínek, 2006. ISBN 80-903184-9-5.

¹⁰ ADAMEC, V. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2008. ISBN 978-80-247-2156-9.

¹¹ HLAVAČKA, M. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. 1. vyd. Praha: Academia, 1990. ISBN 80-200-0221-9.

¹² KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Vladimír Kořínek, 2006. ISBN 80-903184-9-5.

¹³ Tamtéž.

¹⁴ ADAMEC, V. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2008. ISBN 978-80-247-2156-9.

Vzniklá Československá republika v roce 1918 převzala železniční síť dlouhou 11 400 km, později v roce 1925 bylo převedeno 148 místních drah do státního vlastnictví. Československé státní dráhy (ČSD) vznikly v roce 1918 a později také zajišťovaly i provoz veřejné silniční autobusové a nákladní dopravy. Vedle rekonstrukce některých tratí se stále budovaly nové železniční tratě, v letech 1918 – 1938 to bylo přibližně 360 km nových tratí. Začal sílit konkurenční boj mezi silniční dopravou a železnicí. Československé státní dráhy začaly od roku 1927 budovat osobní automobilovou dopravu¹⁵.

Na konci září 1938 byl přijat diktát Mnichovské dohody. Pro Československé dráhy znamenalo velkou ztrátu odstoupení území Sudet. Přerušilo se spojení hlavní trati Praha – Brno – Česká Třebová. Začala výstavba nové tratě z Havlíčkova Brodu do Brna. Za druhé světové války přepravovaly Českomoravské dráhy (ČMD) vojska a zbraně, následkem toho byly různé sabotáže¹⁶.

Vlivem války byly tratě poničené, železnice v Čechách byla válkou poškozena poměrně málo. Zejména se jednalo o poškození železničních uzlů, tunelů a zničení mostů. Celou síť železnic se podařilo postupně zprovoznit během jednoho roku. Na předválečnou úroveň byla železniční doprava obnovena v letech 1947 – 1948. V roce 1948 v rámci znárodnování proběhlo zestátnění všech drah pro veřejnou dopravu. Preferovaný rozvoj těžkého průmyslu přinesl nerovnoměrné vytížení železniční sítě a soustředění největších přeprav na dva železniční tahy ve směru západ – východ. Zaměření investic bylo na zvýšení výkonnosti těchto železničních tratí, dokončovaly se nové dvoukolejné tratě. Postupně byly přestavovány železniční uzly včetně dalších nových staveb (tunelů, mostů, přeložek tratí apod.), například v pražském uzlu se nově vybuďovalo nádraží Praha – Holešovice. V železniční dopravě byla zahájena elektrifikace v roce 1962. Parní trakce v železniční dopravě skončila v roce 1980. Z hlavních tratí postupně mizela motorová trakce založená na spalovacích motorech¹⁷.

¹⁵ KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Vladimír Kořínek, 2006. ISBN 80-903184-9-5.

¹⁶ GAŠPARÍK, J., KOLÁŘ, J. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikony a dalších 100 zajímavostí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2017. ISBN 978-80-271-0058-3.

¹⁷ KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Vladimír Kořínek, 2006. ISBN 80-903184-9-5.

Železniční síť má poměrně vysokou hustotu sítě a i nyní by se dalo říci, že je shodná s původními požadavky Rakouska-Uherska. Má ale také rozmanité parametry stanic a tratí. Na velkém množství tratí je možné jet pouze nízkou rychlostí. Někdy je snížená rychlost důsledkem zanedbaných oprav nebo probíhající údržbou¹⁸.

Po roce 1989 došlo k politickým a společenským změnám. Vývoj přinesl postupné začleňování naší republiky do Evropy a nutnost propojení dopravních infrastruktur¹⁹. V roce 1993 došlo k rozdělení Československa. Železniční nákladní přeprava v České republice utrpěla značný útlum²⁰. Rozdělením Československa byly v roce 1993 zřízeny České dráhy (ČD)²¹. Později v roce 1994 byly zákonem rozděleny tratě na celostátní a regionální. Dráha celostátní slouží pro mezistátní a celostátní veřejnou železniční dopravu. Dráha regionální je dráha regionálního nebo místního významu a slouží pro veřejnou železniční dopravu. Má zaústění do jiné regionální dráhy nebo do celostátní dráhy. Jinou kategorií je vlečka, která slouží výhradně pro vlastní potřeby provozovatele nebo podnikatele. I ona může být zaústěna do některé regionální nebo celostátní dráhy²².

Od roku 1993 jsou některé vybrané železniční tahy postupně modernizovány. Provozní délka tratí v roce 2005 u nás byla 9 614 km. Z toho tvořily 1 868 km dvoukolejné tratě a 2 997 km bylo elektrifikováno. V současnosti pokračuje modernizace vybraných tratí na rychlost 160 km/h. Zároveň tyto modernizované tratě pokrývají hlavní přepravní proudy a jsou součástí mezinárodní dopravy. Dokončení prvních dvou koridorů bylo v roce 2004, další modernizace pokračují na III. a IV. koridoru²³. Také autoři Gašparík a Kolář²⁴ píší o čtyřech tranzitních železničních koridorech. Podle autorů je modernizace těchto koridorů prioritou. L. Zelený uvádí, že

¹⁸ EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, Nakladatelství Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0772-2.

¹⁹ GAŠPARÍK, J., KOLÁŘ, J. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafiky a dalších 100 zajímavostí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2017. ISBN 978-80-271-0058-3.

²⁰ KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Vladimír Kořínek, 2006. ISBN 80-903184-9-5.

²¹ GAŠPARÍK, J., KOLÁŘ, J. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafiky a dalších 100 zajímavostí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2017. ISBN 978-80-271-0058-3.

²² ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. 1. vyd. Praha: Aspi, a. s. 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.

²³ ADAMEC, V. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2008. ISBN 978-80-247-2156-9.

²⁴ GAŠPARÍK, J., KOLÁŘ, J. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafiky a dalších 100 zajímavostí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2017. ISBN 978-80-271-0058-3.

„Pro rozvoj naší infrastruktury není nutná výstavba nových tratí, ale celková modernizace železniční sítě. Výstavba vysokorychlostních tratí připadá v úvahu pouze v souvislosti s mezinárodními projekty transevropských vysokorychlostních železničních tratí“²⁵. K 31. 12. 2016 byla délka tratí celkem 9 463 km, z toho regionální tratě byly 4 553 km a tratě koridorové 1 330 km²⁶.

Tabulka 1: Přehled tranzitních železničních koridorů v České republice

I. koridor	hranice Německa – Děčín – Praha - Česká Třebová – Brno – Břeclav – hranice Rakouska a Slovenska
II. koridor	hranice Polska – Ostrava – Přerov – Břeclav - hranice Rakouska
III. koridor	hranice Německa – Plzeň – Praha – Česká Třebová – Přerov – Ostrava - hranice Polska a Slovenska
IV. koridor	hranice Německa – Děčín – Praha – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – hranice Rakouska

Zdroj: Gašparík, Kolář²⁷, vlastní zpracování

Dle Eislera²⁸ je modernizace železničních koridorů spojena a také navázána na úseky jiných železnic v zahraničí. Po dokončení modernizace by mělo dojít ke zkrácení času cestování po železnici, dále ke zvýšení kvality přepravy osob a zboží.

Jak již bylo uvedeno, jsou v současnosti budovány a dokončovány koridory. Tyto koridory jsou s moderním traťovým a staničním zabezpečovacím zařízením (tj. elektronické systémy). Byl zaveden tzv. integrovaný taktový jízdní řád. V posledních dvaceti letech došlo ke zkrácení cestovní doby dopravy v rozhodujících vnitrostátních směrech. Nákladní a osobní dopravu mohou na dráze provozovat od roku 1995 i soukromé společnosti. Železniční doprava se začala v 21. století více liberalizovat a

²⁵ ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. 1. vyd. Praha: Aspi, a. s. 2007, s. 155. ISBN 978-80-7357-266-2.

²⁶ Základní charakteristika železniční sítě SŽDC. *SŽDC Správa železniční dopravní cesty* [online]. SŽDC, ©2009-2012 [cit. 2018-01-24]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/zeleznici-sit-v-cr.html>.

²⁷ GAŠPARÍK, J., KOLÁŘ, J. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikony a dalších 100 zajímavostí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2017. ISBN 978-80-271-0058-3.

²⁸ EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, Nakladatelství Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0772-2.

harmonizovat vlivem EU. Hlavní etapu reforem znamenal požadavek EU na oddělení nákladní a osobní dopravy, což se později ukázalo jako velmi pozitivní změna²⁹.

Ačkoliv železniční doprava prošla v Česku v průběhu transformačního období velmi dramatickým vývojem, který oslabil její pozici v osobní i nákladní dopravě, patří stále ke klíčovým segmentům na přepravním trhu³⁰.

²⁹ GAŠPARÍK, J., KOLÁŘ, J. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikony a dalších 100 zajímavostí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2017. ISBN 978-80-271-0058-3.

³⁰ KVIZDA, M., TOMEŠ, Z. *Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě – ekonomické a regionální aspekty regulace konkurenčního prostředí*. 1. vyd. Brno: Tribun EU, 2008. ISBN 978-80-7399-557-7.

2 TRADICE A SYSTÉM ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

2.1 TRADICE A SYSTÉM ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V JIŽNÍCH ČECHÁCH

M. Hlavačka ve své knize *Dějiny dopravy*³¹ uvádí, že veřejná železniční doprava u nás započala v jižních Čechách provozem koněspřežné železnice z Českých Budějovic do Lince. Zahájení stavby bylo v roce 1825 společností C. k. privilegovaná První rakouská železniční společnost. V září 1827 již byl v provozu úsek z Českých Budějovic do Holkova. Od září do konce listopadu 1827 bylo na této trati přepraveno 1 000 tun nákladu (z toho tvořila jednu třetinu přeprava soli). Do Kerschbaumu byla trať hotova k 30. září 1828 a měřila již 63 km. Konešpřežná železnice z Českých Budějovic do Lince pak byla vybudována za necelých sedm let. M. Hlavačka se dále zmiňuje, že od roku 1833 měly zisky z přepravy zboží a osob vzrůstající tendenci. Koncem 60. let a počátkem 70. let byla tato koněspřežná dráha přebudována na parostrojní provoz. Současně tato dráha také byla začleněna do systému drah společnosti Dráhy císařovny Alžběty. Také J. Kyncl a kol.³² uvádí, že dne 30. 9. 1828 byl zprovozněn první vlak koněspřežné dráhy z Českých Budějovic a tak započala historie veřejné železniční dopravy. Na evropské pevnině byla tato dráha zároveň nejstarší veřejnou železnicí. Dráha byla dlouhá 129 kilometrů. Ve své knize se autoři dále zmiňují, že ve třicátých letech 19. století byly České Budějovice jediným českým městem, kterým v městských ulicích vedly koleje.

Dle M. Hlavačky³³ byly v jižních Čechách během hospodářského rozmachu v druhé polovině 19. století vybudovány tratě, které byly součástí tří společností – Dráha císaře Františka Josefa, Dráha císařovny Alžběty a Rakovnicko-protivínská dráha. Pro ilustraci a konkrétnější představu v následující tabulce uvádíme přehled vybudovaných

³¹ HLAVAČKA, M. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. 1. vyd. Praha: Academia, 1990. ISBN 80-200-0221-9.

³² KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Vladimír Kořínek, 2006. ISBN 80-903184-9-5.

³³ HLAVAČKA, M. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. 1. vyd. Praha: Academia, 1990. ISBN 80-200-0221-9.

železničních tratí ve druhé polovině 19. století v jižních Čechách s propojením do jiných oblastí země.

Tabulka 2: Přehled vybudovaných tratí ve druhé polovině 19. století

Společnost	Trat'	Délka (v km)	Rok otevření
Dráha císaře Františka Josefa	Č. Budějovice – Plzeň	136	1868
	Č. Budějovice – Č. Velenice	51	1870
	Č. Velenice – Praha	186	1871
	Budějovice – Veselí n. L.	37	1874
Dráha císařovny Alžběty	Č. Budějovice – Horní Dvořiště	57	1871
Rakovnicko-protivínská dráha	Zdice – Protivín	103	1875

Zdroj: Hlavačka³⁴, vlastní zpracování

Tratě často plnily funkci dálkové a mezinárodní spojnice s napojením na jiné dráhy. Kromě dráhy Zdice – Protivín, byly tratě vystavěny soukromými prostředky. Železniční trať Zdice - Protivín byla vystavěna státem, nikoliv však provozována. Státní garance byly poskytovány těm železničním podnikům, které byly považovány za důležité z hlediska státních zájmů³⁵.

V dubnu 1902 byla zahájena stavba dráhy Tábor – Bechyně a také byly zadány práce na dodávku strojních a elektrických zařízení, včetně železných konstrukcí mostů. Lhůta daná zemským výborem pro dokončení dodávek a prací byla do 1. 6. 1903. Vše bylo včas hotovo a 1. 6. 1903 vyjel první motorový vůz na zkušební jízdu. V následujících dnech proběhla další zkoumání zařízení i tratě. Pravidelná doprava pak byla zahájena 21. 6. 1903³⁶. První elektrizovaná železnice ve střední Evropě se tak zrodila na místní dráze z Tábora do Bechyně. Původně měla být běžnou lokální tratí. Díky elektrické trakci se z ní stal soupeř parních vlaků. F. Křížík svým dílem ukázal výhody elektrické trakce. František Křížík postavil nejen trať, ale také vybudoval

³⁴ HLAVAČKA, M. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. 1. vyd. Praha: Academia, 1990. ISBN 80-200-0221-9.

³⁵ Tamtéž.

³⁶ KŘÍŽÍK, F. *Elektrický pohon na železnicích*. V Karlině. Tiskem „Politiky“ závodu tiskařského a vydavatelského v Praze, 1903.

elektrárnu v Táboře³⁷. I J. Kyncl³⁸ a kol. se ve své knize zmiňují, že v českých zemích byla v provozu z roku 1903 elektrická dráha Tábor – Bechyně. Další elektrická dráha v úseku Certlov (dnes Rybník) – Lipno byla z roku 1911.

V sedmdesátých letech 20. století bylo zrušeno nejvíce tratí. Místní dráhy (tzv. lokálky) patřily k těm nejvíce rušeným. Mezi hlavní důvody patřila nerentabilita provozu. Některé zrušené tratě překážely novým výstavbám – ať už výstavbě silnic nebo přehradním nádržím. Také změna politického uspořádání zapříčinila zánik některých příhraničních tratí. Zrušené železniční hraniční přechody představovaly krátké, několikasetmetrové traťové úseky. Například v jižních Čechách byly takto zrušené dvě tratě. První úsek z Nového Údolí k hranici sloužil od r. 1910 do r. 1945. Byl součástí místní dráhy Volary – Nové Údolí – Haidmühle. Dalším zrušeným hraničním úsekem byla trať Schwarzenau – Slavonice. Provoz na trati byl zahájen 1902 a byl ukončen v roce 1945. Po roce 1989 byla snaha obnovit tento železniční přechod. V lednu 2006 se vláda ČR usnesla, že schvaluje zřízení železničního hraničního přechodu pro osobní a nákladní dopravu. Obnovení trati ale zastavil problém jejího financování³⁹. Trať stále není vybudována. Na webových stránkách města Slavonice se lze mimo jiné dočíst, že příhraniční propojení tratě se neuskuteční. Dle uvedených informací trasa Waidhofen – Slavonice by měla být zakonzervovaná pro případnou budoucí obnovu⁴⁰.

³⁷ SCHREIER, P. *Příběhy z dějin našich drah*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta a.s., 2009. ISBN 978-80-204-1505-9.

³⁸ KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Vladimír Kořínek, 2006. ISBN 80-903184-9-5.

³⁹ JELEN, M. *Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Praha: Dokořán, 2009. ISBN 978-80-7363-129-1.

⁴⁰ Železnice do Rakouska ne, oprava trati Kostelec Slavonice ano. Přeshraniční propojení tratě se asi neuskuteční. *Slavonická renesanční společnost o. s.* [online]. Slavonická renesanční společnost, ©2011 [cit. 2018-01-07]. Dostupné z: <http://www.slavonice.cz/udrzitelny-rozvoj/zeleznice-do-rakouska-ne--oprava-trati-kostelec-slavonice-ano/9,523>.

3 KONKURENCE NA ČESKÝCH ŽELEZNICÍCH

3.1 KONKURENCE

O konkurenci lze říci, že je to proces střetávání různých a většinou i protikladných zájmů tržních subjektů. Konkurence je předpokladem fungujícího trhu a je od něj neoddělitelná. Konkurence se také vyvíjí a odráží se v ní složitý vývoj trhů. Zájmy tržních subjektů jsou základem konkurenčních vztahů. Každý účastník se snaží realizovat své cíle a snaží se získat výhody i na úkor dalších účastníků trhu. Na charakteru tržního prostředí závisí charakter konkurence⁴¹.

V určitých oblastech mohou soukromí i veřejní dopravci kooperovat. V kooperaci se stávají z konkurentů partneři a mohou společně vypracovávat marketingovou strategii⁴². V. Adamec a kolektiv⁴³ v kapitole Poptávka po dopravě a její predikce píše, že poptávka po dopravě závisí na mnoha charakteristikách, jako jsou například aspekty sociální, hospodářské, ale i demografické⁴⁴. Trh úzce souvisí s nabídkou a poptávkou. Dopravní trhy začínají na straně poptávky, potřeby dopravy. Například u osobní dopravy se jedná o různé motivy k cestování – cestování za povoláním nebo soukromými cíli, k lékaři apod. Poptávka po dopravě může mít prostorové a časové hledisko, například dopravu v dopravní špičce nebo mimo ni. Například v současnosti má železnice úlohu v komerční i nekomerční (tj. veřejně hospodářské) oblasti⁴⁵.

Železnice může konkurovat s jinými druhy dopravy, jestliže se budou zavádět tržní síly. Je třeba poskytnout státu určitý způsob, aby byla zesílena úloha v poskytování veřejných služeb a zajištěna mobilita pro společnost. Železnice by zároveň měla zvýšit svoji efektivnost včetně neustálého zlepšování služeb⁴⁶. Co se týká železniční dopravy, reformy železniční dopravy bývají spojené se změnami institucionálního rámce. Cílem

⁴¹ FUCHS, K., TULEJA, P. *Základy ekonomie*. 1. vyd. Praha: Ekopress, s. r. o., 2003. ISBN 80-86119-74-2.

⁴² GÜRTLICH, G., H. *Ekonomika dopravy: trh, marketing, logistika*. 1. vyd. Praha: Nakladatelská společnost BABTEXT, spol. s r.o., 1993. ISBN 80-901444-7-0.

⁴³ ADAMEC, V. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2008. ISBN 978-80-247-2156-9.

⁴⁴ Tamtéž.

⁴⁵ GÜRTLICH, G., H. *Ekonomika dopravy: trh, marketing, logistika*. 1. vyd. Praha: Nakladatelská společnost BABTEXT, spol. s r.o., 1993. ISBN 80-901444-7-0.

⁴⁶ PELTRÁM, A., KOŘÍNKOVÁ, K. *Strategie oživení železnic Společenství: Bílá kniha*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky, 1996. ISBN 80-85884-57-7.

změn a reforem bývá zvýšení provozní efektivity a konkurenceschopnosti vůči silniční dopravě. Celkový dopad reforem a jejich konečná podoba bude záležet i na tom, jakou roli zaujme stát v dopravní politice. Stát bývá hlavním regulátorem a plánovačem v železniční dopravě. Státní vlastnictví a regulace má i svá rizika⁴⁷. Pro oživení železničního provozu je tedy velmi vhodné vytvořit tržní prostředí na železnici a co nejlépe uspokojovat požadavky a potřeby zákazníků. „*Výsledkem renesance a revitalizace železnice by měla být kromě zvýšení konkurenceschopnosti tohoto dopravního oboru i stabilizace celého evropského dopravního systému. Nezbytnou podmínkou úspěšné restrukturalizace železničních podniků je zdravá finanční pozice, která umožní nezávislé a dynamické řízení podniku*“⁴⁸.

3.2 KONKURENCE NA ČESKÝCH ŽELEZNICÍCH

Státní regulace a nevyjasněné vlastnické vztahy provázely rozvoj železnic od samotného počátku. Železniční tratě byly v počátku budovány soukromými společnostmi. „...v průběhu 30. let se konaly pokusy spojit státní vlastnictví s podnikatelskými aktivitami. V dalším období bylo stále posilováno státní vlastnictví i ve vztahu k vedlejším tratím, v posledním období pak dochází k oddělení provozování dopravy od správy dopravní cesty a pokusu vnést do provozování drah prvky konkurence“⁴⁹. Během 20. století se začala více měnit ekonomika. Finanční problémy byly spojené také s úbytkem průmyslového využití železnice. Přeprava na železnici se začala měnit od přepravy materiálů a zboží k přepravě osob. Zvyšovaly se nároky na přepravu, její rychlost, spolehlivost a kvalitu. Vlivem slučování železnic do státního majetku se vývoj na železnici postupně přestal rozvíjet. Zvyšovala se neefektivita provozu a přeprav. Železnice obtížně reagovala na změny trhu, byla málo orientovaná na potřeby zákazníků⁵⁰. Ostatní druhy dopravy (autobusy, osobní a nákladní automobily) nabídly pružnější a méně nákladnější dopravu. Železnice začala ztrácet na

⁴⁷ KVIKZDA, M., TOMEŠ, Z. *Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě – ekonomické a regionální aspekty regulace konkurenčního prostředí*. 1. vyd. Brno: Tribun EU, 2008. ISBN 978-80-7399-557-7.

⁴⁸ ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. 1. vyd. Praha: Aspi, a. s. 2007, s. 130. ISBN 978-80-7357-266-2.

⁴⁹ KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Vladimír Kořínek, 2006, s. 134. ISBN 80-903184-9-5.

⁵⁰ TOMEŠ, Z. *Konkurence a výkonnost na evropských železnicích*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2014. ISBN 978-80-210-7533-7.

významu. Jedním z faktorů, které přispěly k poklesu železnic, byly příliš vysoké náklady infrastruktury. Bylo třeba také odstranit přezaměstnanost a reorganizovat rozsah práce pro lepší produktivitu zaměstnanců. Změny se provedly (a stále se provádějí) například nejen v oblastech organizačních struktur, ale i v investicích do techniky, do technologií a školení⁵¹. Pouze malá část železniční sítě u nás odpovídá potřebám dopravního trhu z hlediska technicko-provozních parametrů a směrových parametrů. Aby byly vytvořeny předpoklady pro fungující konkurenci a konkurenceschopnost v železniční dopravě je potřeba modernizace a změna infrastruktury, která bude plně vyhovovat současným tržním podmínkám⁵².

Ke konci 20. století na jedné straně efektivita a výkonnost železnic stále klesaly, na druhé straně začaly vzrůstat požadavky na veřejné dotace. Po roce 1991 byla v Evropě spuštěna reforma, která měla za cíl otevřít trh železničních služeb pro vstup konkurence⁵³. Zavedení tržních sil by mělo dát podněty ke snížení nákladů a zvýšení kvality služeb, včetně iniciativy vývoje nových produktů a trhů⁵⁴. Přesto je i nyní železnice konkurenceschopná jen za určitých podmínek kvůli používaným železničním technikám a technologiím. Nepříznivou konkurenceschopnost železnice také ovlivnilo a stále ovlivňuje vybudování rozsáhlé sítě silnic a dálnic⁵⁵. Zpočátku byl nástup konkurence na železnici pomalý a týkal se nákladní dopravy na kratší vzdálenosti. Mezi důvody vzniku pomalé konkurence v železniční dopravě bylo směřování dotací ze strany státu přímo do Českých drah (ČD). Dále chyběla vhodná vozidla, která byla v té době ve správě ČD⁵⁶. Následně v usnesení vlády České republiky (ze dne 20. 12. 1995 s účinností od 1. 7. 1996) vláda vyčlenila 128 regionálních drah z dráhy celostátní⁵⁷.

⁵¹ PELTRÁM, A., KOŘÍNKOVÁ, K. *Strategie oživení železnic Společenství: Bílá kniha*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky, 1996. ISBN 80-85884-57-7.

⁵² KVIZDA, M., TOMEŠ, Z. *Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě – ekonomické a regionální aspekty regulace konkurenčního prostředí*. 1. vyd. Brno: Tribun EU, 2008. ISBN 978-80-7399-557-7.

⁵³ TOMEŠ, Z. *Konkurence a výkonnost na evropských železnicích*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2014. ISBN 978-80-210-7533-7.

⁵⁴ PELTRÁM, A., KOŘÍNKOVÁ, K. *Strategie oživení železnic Společenství: Bílá kniha*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky, 1996. ISBN 80-85884-57-7.

⁵⁵ EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, Nakladatelství Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0772-2.

⁵⁶ ŠTEFEK, P. *Liberalizace osobní železniční dopravy v Česku. Stránky Přátel Železnic* [online]. SPŽ, © 2010 [cit. 2018-01-21]. Dostupné z: http://spz.logout.cz/provoz/lib_cz.html.

⁵⁷ Toto usnesení vlády s vyčleněnými jmenovitě uvedenými regionálními tratěmi je k dispozici na stránkách Vlády ČR (www.vlada.cz). Vláda České republiky, Usnesení vlády České republiky ze dne 20. prosince 1995 č. 766 + P o vyčlenění regionálních drah z dráhy celostátní. *Vláda České republiky*

Regionální dráhy tak bylo možné prodat jinému vlastníkovi. Úzkorozchodná trať Jindřichův Hradec – Nová Bystřice se stala historicky první tratí, kde byl provoz zahájen jinou organizací. Jednalo se o Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD). Společnost Viamont byla v roce 1997 prvním soukromým provozovatelem na kolejích s normálním rozchodem. Tato společnost si pronajala od ČD trať Trutnov – Svoboda nad Úpou. Prvním majetkem nestátního subjektu se stala regionální trať Šumperk – Kouty nad Desnou/Sobotín. Provoz osobní železniční dopravy na vlastní podnikatelské riziko a bez dotací je prakticky nemožný. Pravděpodobně jedinou linkou, kterou lze provozovat z vybraného jízdného, je linka Praha - Ostrava⁵⁸.

Od roku 2005 jsou za organizaci regionální železniční dopravy zodpovědné jednotlivé kraje. Regionální železniční dopravu stále lze provozovat komerčně, ale vzhledem k nízké komerční atraktivitě jsou služby dotovány. V roce 2009 byl rozvoj konkurence v provozování železniční dopravy uměle zastaven. „*Klíčovou událostí v organizaci regionální veřejné železniční dopravy byl rok 2009, kdy se všechny kraje (...) rozhodly uzavřít desetiletou smlouvu s ČD na provoz regionální železniční dopravy na období 2009-2019 s další pětiletou opcí na období 2019-2024. Tato smlouva byla uzavřena krátce před přijetím zákona o veřejných zakázkách, který by kraje nutil na tyto zakázky vypisovat veřejné soutěže. Toto rozhodnutí vedlo k uzavření trhu regionální železniční dopravy v ČR na mnoho let dopředu*“⁵⁹. V některých regionech České republiky je i v současnosti patrná nízká konkurenceschopnost železniční dopravy také vlivem nedostatečně kvalitní železniční infrastruktury a nízkou úrovní cestování⁶⁰. V roce 2009 byla uzavřena smlouva mezi státem, kraji a hlavním městem. Tato smlouva, tzv. „Memorandum o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou“ garantuje krajům pravidelný příspěvek od státu na financování osobní železniční dopravy do roku 2019⁶¹.

[online]. Vláda České republiky [cit. 2018-01-07]. Dostupné z: https://kormoran.vlada.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/WebGovRes/97531C8254B32166C12571B6006B7243?OpenDocument.

⁵⁸ GAŠPARÍK, J., KOLÁŘ, J. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikony a dalších 100 zajímavostí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2017. ISBN 978-80-271-0058-3.

⁵⁹ TOMEŠ, Z. *Konkurence a výkonnost na evropských železnicích*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2014, s. 114. ISBN 978-80-210-7533-7.

⁶⁰ KVIŽDA, M., TOMEŠ, Z. *Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě – ekonomické a regionální aspekty regulace konkurenčního prostředí*. 1. vyd. Brno: Tribun EU, 2008. ISBN 978-80-7399-557-7.

⁶¹ GAŠPARÍK, J., KOLÁŘ, J. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikony a dalších 100 zajímavostí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2017. ISBN 978-80-271-0058-3.

Problémy přineslo i rozdělení na regionální a dálkovou dopravu, kdy se posléze zrušila některá spojení mezi regiony. Kraje byly ochotny dotovat spojení v rámci svých krajů, přičemž Ministerstvo dopravy dotovalo významná meziměstská spojení⁶². Dálkovou železniční dopravu ještě začátkem roku 2011 provozovaly pouze České dráhy. Až ve druhé polovině roku 2011 společnost Student Agency zahájila provoz RegioJetu na trase Praha – Ostrava. V roce 2012 se na stejné trase Praha – Ostrava objevil další dopravce, tj. společnost Leo Express. O další tři roky později (v roce 2015) společnost Arriva začala provozovat dálkovou dopravu z Prahy do Trenčína⁶³.

Provoz veřejné dopravy upravují smluvní vztahy. Smluvní vztahy vznikají mezi veřejnou správou – objednatelem (například krajskými úřady a Ministerstvem dopravy) a dopravci. Smluvní vztahy ve veřejné dopravě mezi objednatelem a dopravci upravují zákonné normy (například zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách a zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě). Závazek veřejné služby je v § 19 zákona č. 111/1994 Sb. a § 39 zákona č. 266/1994 Sb. Závazek vzniká uzavřením smlouvy o závazku veřejné služby⁶⁴. Osobní železniční doprava je dotovaná nebo nedotovaná. Stát (zastoupený Ministerstvem dopravy), kraje nebo obce si u dopravců mohou objednat dotovanou osobní dopravu v rámci závazku veřejné služby. Například dálkové vlaky jsou spíše objednávané státem, v rámci kraje se jedná o dopravní obslužnost kraje. V zákoně č. 194/2010 Sb. jsou uvedeny podmínky závazku veřejné služby v přepravě cestujících. Nedotovanou osobní dopravu provozují dopravci bez dotací, většinou na vlastní podnikatelské riziko. Můžeme se setkat s nedotovanou osobní dopravou nejčastěji ve formě mimořádných jízd, žádané jsou například jízdy historických vlaků. Tuto dopravu provozují různí dopravci⁶⁵. Nyní mají komerční dopravci (provozující osobní dopravu) poměrně volný přístup na českou železniční infrastrukturu. Ministerstvo dopravy však

⁶² TOMEŠ, Z. *Konkurence a výkonnost na evropských železnicích*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2014. ISBN 978-80-210-7533-7.

⁶³ GAŠPARÍK, J., KOLÁŘ, J. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikonky a dalších 100 zajímavostí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2017. ISBN 978-80-271-0058-3.

⁶⁴ POSPÍŠIL, J. In: KVIŽDA, M., TOMEŠ, Z. *Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě – ekonomické a regionální aspekty regulace konkurenčního prostředí*. 1. vyd. Brno: Tribun EU, 2008. ISBN 978-80-7399-557-7.

⁶⁵ Konkurence dopravců v osobní železniční dopravě v Česku. In: *Wikipedie:otevřená encyklopedie* [online]. 4. 1. 2018 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Konkurence_doprav%C5%AF_v_osobn%C3%AD_%C5%BEelezn%C4%8Dn%C3%AD_doprav%C4%9B_v_%C4%8Cesku.

zvažuje zavedení koncesí, které by stát přiděloval v soutěži. Zpočátku by se pravděpodobně jednalo o nejžádanější trať Praha – Ostrava. Pouze držitel koncese by tak mohl provozovat dopravu. Důvodem jsou omezené kapacity některých tratí a časté změny v plánování komerčních služeb včetně požadavků na tratě. Do omezené kapacity tratí se velmi těžce plánuje dálková a regionální doprava. Také pro nákladní dopravu zbývá málo kapacity⁶⁶.

3.3 PODMÍNKY PRO PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY

Podmínky pro provozování drážní dopravy jsou stanoveny zákonem, konkrétně se jedná o zákon č. 266/1994 Sb. (i ve znění aktuálních předpisů). Provozovat drážní dopravu může právnická nebo fyzická osoba, která je zapsaná v obchodním rejstříku. Současně musí splňovat další podmínky, například musí být držitelem platné licence (kterou vydává Drážní úřad), také musí být držitelem platného osvědčení dopravce (uděluje Drážní úřad). Další podmínkou je prokazování Drážnímu úřadu finanční způsobilost k provozování drážní dopravy. Dopravce dále musí mít uzavřené odpovídající pojištění odpovědnosti za škodu. Kapacitu dopravní cesty v plném rozsahu přiděluje SŽDC. Ale na tratích v jiném vlastnictví kapacitu dopravní cesty přiděluje příslušný vlastník železničních tratí. Také musí být sjednána cena za použití dopravní cesty, která je stanovena podle cenových předpisů (cenu stanovuje a vybírá SŽDC, cena je regulovaná). V neposlední řadě je nutné mít uzavřenou platnou smlouvu s provozovatelem, včetně sjednaných zvláštních technických a provozních podmínek pro přepravy mimořádných zásilek⁶⁷.

Instituce zainteresované v železniční dopravě mají své nezastupitelné a velmi důležité místo. V drážní dopravě působí celá řada institucí, ty nejdůležitější z nich například jsou *Ministerstvo dopravy* (má funkci drážního správního úřadu, rozhoduje o zařazení železniční dráhy do určité kategorie nebo o její změně, rozhoduje s Ministerstvem obrany o zrušení celostátní nebo regionální dráhy), *Drážní úřad* (podřízený Ministerstvu dopravy, na dráze vykonává železniční působnost), *Drážní*

⁶⁶ ŠINDELÁŘ, J. Anketa: Návrat monopolu nebo lepší využití kolejí? Stát zvažuje přidělování koncesí. In: *Z dopravy.cz* [online]. Avizer Z, © 2017, 25. 11. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/anketa-navrat-monopolu-nebo-lepsi-vyuziti-koleji-stat-zvazuje-pridelovani-koncesi-4798/>.

⁶⁷ ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. 1. vyd. Praha: Aspi, a. s. 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.

inspekce (má funkci nezávislého orgánu, šetří příčiny a okolnosti mimořádných událostí, zjišťuje nedostatky ohrožující bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy a vyžaduje odstraňování a nápravu nedostatků), *Správa železniční dopravní cesty, SŽDC* – (státní organizace, hospodaří s majetkem státu - s železniční dopravní cestou, plní funkci vlastníka dráhy; provozuje dopravní cesty, modernizaci a přiděluje kapacitu dopravní cesty ve vlastnictví státu), *České dráhy a. s.* (mají dominantní postavení v provozování železniční dopravy), *Sdružení železničních společností* (externí dopravci realizující dopravu na vlastních nebo pronajatých tratích většinou regionálního významu)⁶⁸.

3.4 ČESKÉ DRÁHY

Vznikem České republiky v roce 1993 vznikla státní organizace České dráhy (ČD) z Československých státních drah. Tento železniční podnik zastával funkce provozovatele dráhy, nákladního a také osobního dopravce. Nový zákon o drahách č. 266/1994 Sb. vstoupil v platnost 1. ledna 1995 a zavedl kategorie provozovatel dráhy a provozovatel drážní dopravy (tj. dopravce). Došlo také k jejímu rozdělení na celostátní dráhu (tj. tratě mezinárodního a celostátního významu) a na regionální dráhy (tj. tratě regionálního významu). Uvažovalo se, že celostátní dráhy zůstanou ve vlastnictví státu a ve správě ČD. Regionální dráhy měly být časem buď zrušeny, nebo privatizovány. Byla zavedena možnost vstupu jiného dopravce. Dopravce však musel mít platnou licenci na libovolnou celostátní nebo regionální trať bez ohledu na správce a vlastníka trati⁶⁹.

Zákonem o transformaci státní organizace Českých drah proběhl zánik této státní organizace bez likvidace k 31. 12. 2002. Vznikly dvě nástupnické organizace – České dráhy, a. s. a státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). SŽDC na svých internetových stránkách uvádí, že:

- Hospodaří s majetkem státu (který tvoří železniční dopravní cestu).
- Plní funkci vlastníka dráhy, zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty.

⁶⁸ ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. 1. vyd. Praha: Aspi, a. s. 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.

⁶⁹ŠTEFEK, P. Liberalizace osobní železniční dopravy v Česku. *Stránky Přátel Železnic* [online]. SPŽ, © 2010 [cit. 2018-01-21]. Dostupné z: http://spz.logout.cz/provoz/lib_cz.html.

- Přiděluje kapacitu dopravní cesty a od 1. 7. 2008 je také provozovatelem celostátní železniční dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu⁷⁰.

Jak je již uvedeno, státní organizace České dráhy zanikla a rozdělila se na státní organizaci Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a akciovou společnost České dráhy (ČD). Od společnosti ČD se 1. 12. 2007 oddělila nákladní frakce a vznikla společnost ČD Cargo a. s. Jediným zakladatelem a vlastníkem této společnosti nadále zůstávají ČD a. s. Později se SŽDC od 1. 7. 2008 stala provozovatelem dráhy, dříve zastávala funkci správce vykonávajícího dohled nad majetkem. V roce 2011 se uskutečnil převod „živé dopravní cesty“ do SŽDC, kdy se jednalo o zaměstnance z Českých drah. Budovy a související pozemky Českých drah se převedly do SŽDC až v roce 2016. Sjednotilo se tak vlastnictví infrastruktury související s provozováním dráhy. Následně pak vznikl předpoklad pro lepší liberalizaci železnice⁷¹.

⁷⁰ Vznik SŽDC. *SŽDC Správa železniční dopravní cesty* [online]. SŽDC, ©2009-2012 [cit. 2018-01-24]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/vznik-szdc.html>.

⁷¹ GAŠPARÍK, J., KOLÁŘ, J. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikonky a dalších 100 zajímavostí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2017. ISBN 978-80-271-0058-3.

4 OSOBNÍ DOPRAVCI V ČR

Akciová společnost České dráhy je největším národním dopravcem⁷². Jak již bylo uvedeno, nákladní a osobní dopravu mohou na dráze provozovat od roku 1995 i soukromé společnosti⁷³. Dopravcům, kteří splňují zákonem stanovené podmínky, umožní SŽDC přístup na železniční dopravní cestu. Tyto podmínky jsou stejné pro všechny dopravce⁷⁴. V současné době u nás na železnici provozuje železniční dopravu celkem 99 dopravců. Z tohoto počtu 30 dopravců provozuje osobní a nákladní dopravu, zbývajících 69 dopravců provozuje pouze nákladní dopravu⁷⁵. Tři největší dopravci (České dráhy a. s., RegioJet a. s., Leo Express a. s.) si vzájemně konkurují na trati Praha – Ostrava⁷⁶.

4.1 OSOBNÍ DOPRAVCI V JIHOČESKÉM KRAJI

Jak jsme již dříve uvedli, z Českých Budějovic vedla první koněspřežná dráha. V Českých Budějovicích lze proto nalézt Muzeum koněspřežky. Muzeum je národní kulturní památkou⁷⁷. Vzhledem k nízké hustotě zalidnění a velké rozloze Jihočeského kraje je zde železniční doprava problematická. Krajem prochází severojižní železniční koridor z Prahy do Rakouska. Další důležité železniční spojení je z Českých Budějovic do Plzně⁷⁸. V Jihočeském kraji působí celkem čtyři dopravci, kteří poskytují služby v osobní dopravě. Osobní železniční dopravu provozují České dráhy a. s., GW Train Regio a. s., Jindřichohradecké místní dráhy a.s. (JHMD) a o letní sezoně ARRIVA vlaky s. r. o. Pouze akciová společnost Jindřichohradecké místní dráhy je vlastníkem a

⁷² Železnice ČR. *SŽDC Správa železniční dopravní cesty* [online]. SŽDC, ©2009-2012 [cit. 2018-01-24]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr.html>.

⁷³ GAŠPARÍK, J., KOLÁŘ, J. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikonky a dalších 100 zajímavostí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2017. ISBN 978-80-271-0058-3.

⁷⁴ Přístup na ŽDC. *SŽDC Správa železniční dopravní cesty* [online]. SŽDC, ©2009-2012 [cit. 2018-01-24]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/pristup-na-zdc.html>.

⁷⁵ Dopravci působící na SŽDC. *SŽDC Správa železniční dopravní cesty* [online]. SŽDC, ©2009-2012 [cit. 2018-02-01]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/dopravci.html>.

⁷⁶ Jízdní řády (platné od 10. 12. 2017). *SŽDC Správa železniční dopravní cesty* [online]. SŽDC, ©2009-2012 [cit. 2018-02-01]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/knizni-jizdni-rady.html>.

⁷⁷ Muzeum koněspřežky. *Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích* [online]. Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích [cit. 2018-02-01]. Dostupné z: <http://www.muzeumcb.cz/navstivte-nas/pobocky/muzeum-konesprezky/>.

⁷⁸ Jihočeský kraj. In: *Wikipedie:otevřená encyklopedie* [online]. 17. 11. 2017 [cit. 2018-02-01]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Jiho%C4%8Desk%C3%BD_kraj.

zároveň provozovatelem dráhy. Ostatní dopravci mají uzavřené smlouvy a jezdí na tratích vlastněných státem, který je zastoupen SŽDC.

4.1.1 ČESKÉ DRÁHY A. S.

České dráhy a. s. jsou největším železničním dopravcem s více než 175letou tradicí. Společnost vznikla v roce 2003 na základě zákona č. 77/2002 Sb. z původní státní organizace České dráhy⁷⁹. Vlastní celostátní dráhy i dráhy regionální. Také zabezpečuje provoz železniční dopravní cesty. Společnost poskytuje služby v osobní a nákladní dopravě, přičemž osobní doprava na železnici patří mezi základní činnost společnosti. Stát a jednotlivé kraje jsou hlavní odběratelé osobní dopravy a přepravy⁸⁰. Jihočeským krajem prochází IV. tranzitní koridor, který vede z Prahy do Českých Budějovic a dále do rakouského Lince. Železniční síť je v Jihočeském kraji dlouhá 881 km. České dráhy denně vypraví průměrně 351 vlaků, v pracovní dny 306 vlaků a o víkendech 177 spojů⁸¹.

V Jihočeském kraji je největším poskytovatelem služeb v oblasti regionální osobní dopravy tato společnost. Kraj patří mezi hlavní odběratele osobní dopravy a přepravy. V roce 2014 vznikl smluvní vztah nazvaný Memorandum o spolupráci v železniční dopravě v Jihočeském kraji. Smlouva byla uzavřena mezi společností České dráhy a Jihočeským krajem. Vznikl závazek o společném plnění úkolů například v oblasti dopravní obslužnosti a infrastruktury. České dráhy se také zavázaly, že budou postupně obměňovat svůj vozový park. Jihočeský kraj se zavázal k podpoře prostředků z Evropské unie nebo jiných grantových programů k rozvoji cestovního ruchu v regionu jižních Čech⁸². V roce 2014 bylo Jihočeským krajem vyhlášeno výběrové řízení na provozování železniční osobní dopravy na Šumavských tratích. Soutěže se zúčastnily i

⁷⁹ Historie. *České dráhy a. s.* [online]. České dráhy, ©2008 [cit. 2018-02-01]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/-700/>.

⁸⁰ Osobní doprava. *České dráhy a. s.* [online]. České dráhy, ©2008 [cit. 2018-01-29]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/nase-cinnost/provozovani-drazni-dopravy/osobni-doprava/-887/>.

⁸¹ ČD v Jihočeském kraji. *České dráhy Národní dopravce* [online]. České dráhy, ©2016 [cit. 2018-02-01]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/jihocesky-kraj/cd-jihocesky-kraj/-5967/>.

⁸² ČD v Jihočeském kraji. *České dráhy Národní dopravce* [online]. České dráhy, ©2016 [cit. 2018-02-01]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/jihocesky-kraj/cd-jihocesky-kraj/-5967/>.

České dráhy, které však nabídly nejvyšší cenu ze třech dopravců. Soutěž nakonec vyhrála společnost GW Train Regio⁸³.

Pro České dráhy byla letní sezona v roce 2017 v jižních Čechách úspěšná. Na trati z Rybníku do Lipna nad Vltavou společnost přepravila velké množství cestujících s rafty a kajaky. Na Bechyňce dopravce vypravil speciální spoje historickými vlaky Elinkou a Bobinkou. České dráhy zaznamenaly o více než 10 % nárůst cestujících na trati Praha – České Budějovice, na trati České Budějovice – Linec byl nárůst cestujících o více než 20 %. Vedle půjčovny kol nabízela společnost doplňkovou autobusovou přepravu s logem ČD, tzv. ČD Šumava Busy. Nejvíce ze spojů byl využíván autobusový spoj z Nového Údolí na Třístoličnick. Vzhledem ke změně dopravce České dráhy zrušily na Šumavě (linky České Budějovice – Černý Kříž, Číčenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary) pokladny, směnárny, půjčovny kol a výše zmíněnou autobusovou linku ČD Šumava Bus⁸⁴. V letní sezóně 2017 provozovaly České dráhy ČD Šumava Busy od 1. července do 31. srpna 2017. Spoje byly propojené se systémem Zelených autobusů Národního parku Šumava⁸⁵. V roce 2017 České dráhy také provozovaly protažení expresu Českých drah, které se uskutečnilo na základě objednávky Jihočeského kraje na posílení osobní dopravy. Expres placený státem jezdil z Prahy do Českého Krumlova a placený krajem byl od května 2017 do prosince 2017 z Českého Krumlova do zastávky Nové Údolí. Nedotovanou osobní železniční dopravu na Šumavě České dráhy zatím provozovat nebudou⁸⁶. Nově objednané a placené Jihočeským krajem jsou rychlíky Českých drah a od 10. prosince 2017 se objevily na trase z Českých Budějovic do Písku. Kraj tak reagoval na to, že státem dříve objednávaná a provozovaná spojení byla zrušena⁸⁷.

⁸³ Konkurence dopravců v osobní železniční dopravě v Česku. In: *Wikipedie:otevřená encyklopedie* [online]. 4. 1. 2018 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Konkurence_dopravc%C5%AF_v_osobn%C3%AD_%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD_doprav%C4%9B_v_%C4%8Cesku.

⁸⁴ HOLEK, J. Důležité jsou pro nás reakce cestujících. In: *Železničář*. [online]. České dráhy © 2012, 30. 11. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: https://zeleznicar.cd.cz/assets/zeleznicar/zeleznicar_24_2017.pdf.

⁸⁵ ČD Šumava. *České dráhy Národní dopravce* [online]. České dráhy, ©2016 [cit. 2018-02-06]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/jihocesky-kraj/cd-sumava/-24035/>.

⁸⁶ ŠINDELÁŘ, J. Dotované expresy na Šumavu skončily, Arriva už ale své původní plány neopráší. In: *Z dopravy.cz* [online]. Avizer Z, © 2017, 16. 12. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/dotovane-expresy-na-sumavu-skoncily-arriva-uz-se-ale-nevrti-5696/>.

⁸⁷ ŠINDELÁŘ, J. Další kraj bude mít vlastní rychlík. Jihočeši objednali spoj Budějovice – Písek. In: *Z dopravy.cz* [online]. Avizer Z, © 2017, 16. 12. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/dalsi-kraj-bude-mit-vlastni-rychlik-jihocesi-objednali-spoj-budejovice-pisek-4305/>.

V jižních Čechách se Českých drah od 10. prosince 2017 dotklo více změn. Od platnosti nového jízdního řádu zastavují osobní vlaky Českých drah na nově zbudované zastávce Tábor – Měšice. Z podnětu občanů a na základě pozdějšího jednání Jihočeského kraje a SŽDC vznikla tato zastávka. Původní stanice byla nevyužívaná a nevhodně umístěná⁸⁸. Další poměrně podstatnou změnou bylo to, že České dráhy přestaly provozovat železniční dopravu na Šumavě. Pro České dráhy se však nejednalo o zanedbatelnou ztrátu, společnost ztratila přibližně pětinu všech výkonů v jižních Čechách⁸⁹.

4.1.2 GW TRAIN REGIO A. S.

Historie společnosti sahá do roku 1992, kdy byla založena společnost Viamont s. r. o. V následujících letech ve společnosti proběhly různé změny. V prosinci 2011 proběhla změna názvu firmy na GW Train Regio a. s. V dubnu 2014 došlo ke změně vlastníka, kdy se majitelem stala společnost ČSAD JIHOTRANS a. s. V rámci restrukturalizace společnosti v září 2015 se nástupnickou společností stala společnost GW JIHOTRANS a. s.⁹⁰. Společnost provozuje pravidelnou železniční osobní dopravu v České republice a od 10. prosince 2017 nově v Jihočeském kraji. Cestující se mohou svést na Šumavských linkách na třech trasách, konkrétně se jedná o České Budějovice – Černý Kříž, Číčenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary⁹¹. Provoz má GW Train Regio zajišťovat 15 let. V předchozích letech byl provoz na Šumavě provozován společností České dráhy⁹². GW Train Regio získalo smlouvu s krajem, ve které se mimo jiné kraj zavázal, že na trať nemůže objednávat jiné spoje⁹³. Už v lednu o víkendu se

⁸⁸ Vlaky už zastavují i v Táboře – Měšicích. In: *Železničář*. [online]. České dráhy © 2012, 04. 01. 2018 [cit. 2018-02-06]. Dostupné z: https://zeleznicar.cd.cz/assets/zeleznicar/zeleznicar_01_2018.pdf.

⁸⁹ ŠINDELÁŘ, J. Glosa: Pro ČD je ztráta šumavských tratí fiaskem, GW Train bude pod drobnohledem. In: *Z dopravy.cz* [online]. Avizer Z, © 2017, 10. 12. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/glosa-pro-cd-je-ztrata-sumavskych-vykonu-fiaskem-gw-train-bude-pod-drobnohlede-m-5392/>.

⁹⁰ Historie společnosti. *GW Train Regio a. s.* [online]. GW Train Regio, ©2018 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://www.gwtr.cz/cs/o-spolecnosti/historie>.

⁹¹ Šumavské linky. *GW Train Regio a. s.* [online]. GW Train Regio, ©2018 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://www.gwtr.cz/cs/sumava>.

⁹² HOLEK, J. Důležité jsou pro nás reakce cestujících. In: *Železničář*. [online]. České dráhy © 2012, 30. 11. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: https://zeleznicar.cd.cz/assets/zeleznicar/zeleznicar_24_2017.pdf.

⁹³ ŠINDELÁŘ, J. Dotované expresy na Šumavu skončily, Arriva už ale své původní plány neopráší. In: *Z dopravy.cz* [online]. Avizer Z, © 2017, 16. 12. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/dotovane-expresy-na-sumavu-skoncily-arriva-uz-se-ale-nevrati-5696/>.

soukromá společnost začala potýkat s problémem přeplněnosti vlaku, proto posílila spoj České Budějovice – Černý Kříž a do Českého Krumlova odvezla část cestujících autobusem. Společnost nad rámec smlouvy s krajem a na své náklady posílila kapacitu autobusem. Tuto situaci zdůvodnila teplým počasím, které mnoho lidí využilo k výletům na Šumavu⁹⁴. Společnosti GW Train Regio a JIKORD (jihočeský organizátor dopravy) se v souvislosti s touto nesnází o pár dní později sešly k jednání. Ze setkání vyplynulo, že GW Train Regio se nejčastěji setkává s nárazovou nedostatečnou kapacitou vlaků v úseku České Budějovice – Český Krumlov. Tato situace se může opakovat, klíčové pak bude období o letní sezoně. Dopravce také přislíbil, že v případě ohlášených velkých skupin cestujících posílí kapacitu zdvojením vlakové soupravy. V mimořádné situaci (při předem neohlášených velkých skupinách) posílí spoje autobusem, stejně jako se to stalo v lednu. Další překážkou se pro společnost ukázalo to, že nelze z provozních důvodů odstavit provozní jednotky na stanicích, proto se při nízké obsazenosti spojů společnosti zvyšují provozní náklady⁹⁵.

České dráhy provozovaly dopravu na Šumavě do 9. prosince 2017 včetně. Vzhledem k atraktivitě Šumavy a předchozím doplňujícím službám dřívějšího osobního dopravce společnost GW Train Regio nasadí v letní sezoně od června přestavěné poštovní vozy na přepravu kol⁹⁶. Podle smlouvy s krajem má mít společnost kapacitu 36 kol, ale vzhledem k získaným vozům bude zřejmě možné převážet více kol. Vedení společnosti také uvažuje a jedná s místními podnikateli o půjčovny kol. Dále se předpokládá o zavedení autobusového spojení na Třístoličnick. Historické vlaky na některých úsecích dříve provozovaly České dráhy. Zatím společnost uvažuje o jízdách parních vlaků. Společnosti GW Train Regio se do současné doby nepodařilo najít partnera, který by se spolupodílel na realizaci nostalgických jízd parními vlaky⁹⁷.

⁹⁴ ŠINDELÁŘ, J. Lidé se nevešli do vlaku, GW Train v sobotu poprvé vypravil s vlakem i autobus. In: *Z dopravy.cz* [online]. Avizer Z, © 2017, 07. 01. 2018 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/lide-se-nevesli-do-vlaku-gw-train-v-sobotu-poprve-vypravil-s-vlakem-i-autobus-6354/>.

⁹⁵ ŠINDELÁŘ, J. GW Train a Jikord řeší nedostatek míst ve vlacích do Krumlova, jde hlavně o léto. In: *Z dopravy.cz* [online]. Avizer Z, © 2017, 18. 01. 2018 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/gw-train-a-jikord-resi-nedostatek-mist-ve-vlacich-do-krumlova-jde-hlavne-o-leto-6749/>.

⁹⁶ ŠINDELÁŘ, J. GW Train bude vozit kola ve vagonch po Slovenské poště. In: *Z dopravy.cz* [online]. Avizer Z, © 2017, 15. 09. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/gw-train-bude-vozit-kola-ve-vagonech-po-slovenske-poste-1750/>.

⁹⁷ ŠINDELÁŘ, J. GW Train vyrazil na Šumavu. Krigar: Jednáme o půjčovnách kol i historických vlacích. In: *Z dopravy.cz* [online]. Avizer Z, © 2017, 10. 12. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/gw-train-vyrazil-na-sumavu-krigar-jedname-o-pujcovnach-kol-i-historickyh-vlacich-5404/>.

4.1.3 JINDŘICHOHRADECKÉ MÍSTNÍ DRÁHY A. S.

Úzkokolejné dráhy byly postavené za Rakouska-Uherska. První tratí byla jižní bystrická větev, která byla koncesovaná k provozování železniční dráhy 18. 12. 1894. Následně vznikla akciová společnost Localbahn Neuhaus – Neubistritz⁹⁸, tj. Místní dráha Jindřichův Hradec – Nová Bystřice. Druhou tratí byla obrataňská větev, kdy byla snaha již od osmdesátých let 19. století o železniční dráhu. Prosadit železnici se podařilo o mnoho let později, koncesní listina k výstavbě a provozování železniční trati byla vydána až 27. 12. 1904. Samotný provoz pak byl zahájen o dva roky později, 23. 12. 1906. Majitelem této tratě byla česká akciová společnost Místní dráha Jindřichův Hradec – Obrataň⁹⁹.

Úzkorozchodná trať Jindřichův Hradec – Nová Bystřice byla první tratí, kde provoz převzala jiná organizace. Technická nekompatibilita s železniční sítí Českých drah nabízela vyčlenění tratě z provozu ČD. V lednu 1997 byl na této trati zastaven provoz kvůli špatnému technickému stavu svršku. Soukromá společnost Jindřichohradecké místní dráhy si ten samý rok tuto trať (společně s tratí Jindřichův Hradec – Obrataň) pronajala od státu. V následujícím roce společnost obě tratě a vozidla odkoupila za symbolickou 1 Kč¹⁰⁰.

Společnost Jindřichohradecké místní dráhy byla založena v září 1994 a v lednu 1995 začala fungovat po zápisu společnosti do obchodního rejstříku. Akciová společnost Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) vlastní dvě regionální dráhy Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a Jindřichův Hradec – Obrataň. Provozují osobní a nákladní železniční dopravu od roku 1995 na úzkorozchodné trati¹⁰¹. V České republice jsou tratě s normálním rozchodem (které měří 1 435 mm) a pouhé tři tratě s úzkým rozchodem (které měří 760 mm). Dvě tratě vlastní společnost JHMD. Další úzkorozchodná trať je

⁹⁸ Krajina byla obydlena spíše německy mluvícím obyvatelstvem, město Jindřichův Hradec bylo známé pod německým názvem Neuhaus, Nová Bystřice jako Neubistritz.

⁹⁹ SCHREIER, P. *České železnice: zajímavosti, rarity, památky*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta a. s., 2013. ISBN 978-80-204-2790-8.

¹⁰⁰ ŠTEFEK, P. Liberalizace osobní železniční dopravy v Česku. *Stránky Přátel Železnic* [online]. SPŽ, © 2010 [cit. 2018-02-01]. Dostupné z: http://spz.logout.cz/provoz/lib_cz.html.

¹⁰¹ Historie. *JHMD – tak trochu jiná dráha* [online]. Jindřichohradecké místní dráhy, ©2013 [cit. 2018-02-02]. Dostupné z: <http://jhmd.cz/o-nas/historie>.

ve Slezsku, kde České dráhy provozují dopravu a Slezské zemské dráhy výletní vlaky na trati Třemešná ve Slezsku – Osoblaha¹⁰².

Jindřichohradecké místní dráhy mají své unikáty. Prvním unikátem je, že vlastní a provozují dvě železniční tratě s úzkým rozchodem, konkrétně se tedy jedná o 760 milimetrů. Dalším unikátem je to, že společnost JHMD byla mezi prvními společnostmi, které odkoupily od státu regionální dráhy. JHMD provozují vedle pravidelné osobní dopravy i nákladní dopravu a také velmi žádané nostalgické jízdy parními vlaky¹⁰³. Na trati Jindřichův Hradec – Nová Bystřice byla v roce 2000 pro milovníky fiktivní postavy Járy Cimrmana na zastávce Kaproun odhalena pamětní deska ke 100. výročí vyloučení z přepravy z osobního vlaku číslo 4052¹⁰⁴. O letních prázdninách jezdí parní vlaky denně, od května do června a v září jezdí pouze v sobotu. Společnost vypravuje také parní vlaky v rámci tematických nostalgických jízd, které jsou vypravovány při různých příležitostech. V roce 2018 se bude jednat o tyto parní jízdy: Masopustní vlak, Velikonoční vlak, Železnice dětem, Den železnice v J. Hradci, Párou za čokoládou, Poznávání lesa, Svatomartinská parní jízda, Mikulášská parní jízda, Malá Silvestrovská jízda. Součástí každé vlakové soupravy je bufetový vůz a jeden krytý nákladní vůz pro přepravu kol. V České republice se jedná o nejrozsáhlejší pravidelný parní provoz. Společnost na svých stránkách mimo jiné uvádí, že nostalgické parní jízdy provozuje na své obchodní riziko, bez finanční podpory objednatelů¹⁰⁵.

Na objednávku zákazníků lze také vypravit zvláštní výletní parní nebo motorové vlaky. Na přání lze sestavit soupravu, jízdní řád, průvodce v historické uniformě nebo exkurze do depa, dílen či do historické tiskárny jízdenek v Kamenici nad Lipou. Zákazníci mohou využít služeb a objednat si vlak například ve stylu country vlaku, přepadení vlaku, občerstvení ve vlaku apod. Ceny těchto vlaků jsou individuální a v případě zájmu společnost vypracuje cenovou nabídku¹⁰⁶. V železničních stanicích a ve

¹⁰² Úzkorozchodná dráha, In: *Wikipedie:otevřená encyklopedie* [online]. 4. 10. 2017 [cit. 2018-02-02]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/%C3%9Azkorozchodn%C3%A1_dr%C3%A1ha.

¹⁰³ SCHREIER, P. *České železnice: zajímavosti, rarity, památky*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta a. s., 2013. ISBN 978-80-204-2790-8.

¹⁰⁴ Železniční trať Jindřichův Hradec – Nová Bystřice. In: *Wikipedie:otevřená encyklopedie* [online]. 21.1.2018 [cit. 2018-02-03]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Jind%C5%99ich%C5%AFv_Hradec_%E2%80%93_Nov%C3%A1_Byst%C5%99ice.

¹⁰⁵ Nostalgické vlaky. *JHMD – tak trochu jiná dráha* [online]. Jindřichohradecké místní dráhy, ©2013 [cit. 2018-02-03]. Dostupné z <http://jhmd.cz/sluzby/nostalgicke-vlakly>.

¹⁰⁶ Vlaky na objednávku. *JHMD – tak trochu jiná dráha* [online]. Jindřichohradecké místní dráhy, ©2013 [cit. 2018-02-03]. Dostupné z: <http://jhmd.cz/sluzby/vlakly-na-objednavku>.

zvláštních parních vlacích jsou prodávány Edmondsonovy kartonové jízdenky, které si společnost od roku 2000 sama tiskne v Kamenici nad Lipou. Společnost pro zájemce také prodává různé upomínkové předměty s železniční tematikou¹⁰⁷. Na stránkách společnosti JHMD se lze také dočíst o jiných službách, vedle osobní a nákladní dopravy si zájemci například mohou nechat tisknout Edmondsonovy kartonové jízdenky na přání. Je také nabízena služba rekreačního ubytování v apartmánech na rekonstruovaných stanicích. Má-li někdo přání, může se stát tzv. strojvedoucím na zkoušku a absolvovat spolujízdu se strojvedoucím na parní nebo motorové lokomotivě¹⁰⁸. V železniční stanici Nová Bystřice je Regionální úzkokolejné muzeum. Nachází se zde stálá muzejní expozice¹⁰⁹.

4.1.4 ARRIVA VLAKY S. R. O.

Členem skupiny Arriva v České republice je společnost Arriva vlaky s. r. o. a zaměřuje se na železniční dopravu v České republice a jejím okolí zejména od roku 2016. Cílem společnosti je nejen konkurence jiných dopravců. Společnost si přeje být také přínosná v poskytování nových služeb pro cestující. Společnost Arriva s. r. o. na svých stránkách veřejnost informuje, že se pravidelně zúčastňuje výběrových řízení (která jsou vypsaná Ministerstvem dopravy nebo jednotlivými kraji na provoz dopravních služeb)¹¹⁰. V červnu 2012 si společnost Arriva vlaky s. r. o. zažádala o kapacitu dopravní cesty na rychlíkové spojení Praha – České Budějovice – Český Krumlov a uvažovala i o spojení Jindřichův Hradec – České Budějovice¹¹¹. Od 11. prosince 2016 začala společnost Arriva vlaky jezdit na jih Čech. Linka byla vypravována z Prahy. Vlak jel trasu Praha – Český Krumlov – Nová Pec a odpoledne jel zpět do Prahy, za den tedy bylo jedno spojení v každém směru. Vlaky jezdily

¹⁰⁷ Historie. *JHMD – tak trochu jiná dráha* [online]. Jindřichohradecké místní dráhy, ©2013 [cit. 2018-02-02]. Dostupné z: <http://jhmd.cz/o-nas/historie>.

¹⁰⁸ O nás. *JHMD – tak trochu jiná dráha* [online]. Jindřichohradecké místní dráhy, ©2013 [cit. 2018-02-03]. Dostupné z: <http://jhmd.cz/o-nas>.

¹⁰⁹ Regionální úzkokolejné muzeum. *JHMD – tak trochu jiná dráha* [online]. Jindřichohradecké místní dráhy, ©2013 [cit. 2018-02-03]. Dostupné z: <http://jhmd.cz/sluzby/regionalni-uzkokolejne-muzeum-nova-bystrice>.

¹¹⁰ O společnosti. *Arriva vlaky s.r.o.* [online]. Arriva, [cit. 2018-02-01]. Dostupné z: <http://www.arriva-vlaky.cz/o-nas/o-spolecnosti/>.

¹¹¹ Arriva vlaky. In: *Wikipedie:otevřená encyklopedie* [online]. 14. 10. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/ARRIVA_vlaky#Praha_-_Velvary,_Praha_-_Český_Krumlov,_Vlašim,_Sedlčany,_Jindřichův_Hradec_-_České_Budějovice_\(2012,_2013\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/ARRIVA_vlaky#Praha_-_Velvary,_Praha_-_Český_Krumlov,_Vlašim,_Sedlčany,_Jindřichův_Hradec_-_České_Budějovice_(2012,_2013)).

v sobotu, v neděli a o svátcích. Společnost dále plánovala zavést od 5. června 2017 každodenní spojení¹¹². Na Šumavu chtěla společnost Arriva vlaky jezdit komerčně bez dotací denně od léta 2017. Vzhledem k dotacím od kraje (dotace od Jihočeského kraje na rychlík od Českých drah) od provozování upustila a společnost tak nadále zůstala jen u víkendového letního provozu¹¹³. V roce 2017 tak vlak Arriva Express vyjížděl z Prahy a měl zastávky Tábor – České Budějovice – Český Krumlov – Hořice – Černá – Nová Pec, od června 2017 přibyla zastávka ve Veselí nad Lužnicí¹¹⁴. V novém jízdním řádu, který začal platit 10. prosince 2017, došlo ke změně. Provoz na této lince byl dočasně přerušen. Firma bude provoz znovu uskutečňovat až od 2. června 2018¹¹⁵. Společnost se rozhodla, že vlaky budou provozovat v roce 2018 v letní sezoně a jen v sobotu, v neděli a ve svátcích. Vlaky společnosti jezdí na vlastní podnikatelské riziko a bez dotací¹¹⁶. Tato vlaková spojení jsou uzpůsobená a cílená především na turisty, kteří chtějí strávit víkend na Šumavě, absolvovat poznávací výlet po památkách v jižních Čechách nebo se chystají na vodu¹¹⁷.

¹¹² ČTK. Soukromé vlaky začnou jezdit na jih Čech, Arriva posílí i linku na Slovensko. In: *Aktuálně.cz*. [online]. Economia, ©1999-2018, 26. 10. 2016 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/soukrome-vlak-y-zacnou-jezdit-na-jih-cech-arriva-posili-i-lin/r~0172f3a09b7911e6bcb60025900fea04/>.

¹¹³ ŠINDELÁŘ, J. Dotované expresy na Šumavu skončily, Arriva už ale své původní plány neopráší. In: *Z dopravy.cz* [online]. Avizer Z, © 2017, 16. 12. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/dotovane-expresy-na-sumavu-skoncily-arriva-uz-se-ale-nevrati-5696/>.

¹¹⁴ Arriva vlaky. In: *Wikipedie:otevřená encyklopedie* [online]. 14. 10. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/ARRIVA_vlaky#Praha_-_Velvary,_Praha_-_Český_Krumlov,_Vlašim,_Sedlčany,_Jindřichův_Hradec_-_České_Budějovice_\(2012,_2013\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/ARRIVA_vlaky#Praha_-_Velvary,_Praha_-_Český_Krumlov,_Vlašim,_Sedlčany,_Jindřichův_Hradec_-_České_Budějovice_(2012,_2013)).

¹¹⁵ Přímé komfortní spojení do jižních Čech. *Arriva vlaky s.r.o.* [online]. Arriva, [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://www.arriva-vlak-y.cz/jizdni-rad/praha-cesky-krumlov-nova-pec/>.

¹¹⁶ ŠINDELÁŘ, J. Arriva v zimě nebude posílat spoj na Šumavu, do Nítry pojedou až tři spojené vlaky. In: *Z dopravy.cz* [online]. Avizer Z, © 2017, 19. 10. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/arriva-v-zime-nebude-posilat-vlak-na-jih-posili-spoj-do-nitry-3130/>.

¹¹⁷ Přímé komfortní spojení do jižních Čech. *Arriva vlaky s.r.o.* [online]. Arriva, [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://www.arriva-vlak-y.cz/jizdni-rad/praha-cesky-krumlov-nova-pec/>.

PRAKTICKÁ ČÁST

5 CÍLE VÝZKUMU A FORMULACE HYPOTÉZ

V teoretické části jsme představili vybrané dopravce v osobní železniční dopravě. Ve výzkumné části navážeme na základní poznatky z teoretické části. Vzhledem ke konkurenčnímu prostředí a rozdílným dopravcům v železniční dopravě mohou být cestujícím poskytovány jiné služby. Pro výzkumné šetření jsme zvolili dotazníkovou metodu. Záměrem výzkumu je, prozkoumat spokojenost cestujících v osobní železniční dopravě. Poté získané výsledky z dotazníkového šetření vyhodnotíme.

5.1 CÍLE VÝZKUMU

Ve výzkumné části se budeme věnovat zjištění spokojenosti zákazníků s osobní železniční dopravou v Jihočeském kraji. Spokojenost zákazníků se ukazuje například na frekvenci využívání železničního dopravce a souvisejících služeb.

Cílem našeho výzkumu je zjistit:

- Jakým železničním dopravcem lidé v Jihočeském kraji nejčastěji cestují?
- Jak jsou cestující spokojeni s jednotlivými dopravci?
- Jak jsou cestující spokojeni se zařízením a čistotou nádražních čekáren?

5.2 FORMULACE HYPOTÉZ

Pro výzkumné šetření byly stanoveny tři hypotézy. V provedeném výzkumu je chceme potvrdit nebo vyvrátit.

- **Hypotéza č. 1:**

Cestující nejčastěji cestují železničním dopravcem České dráhy a. s.

- **Hypotéza č. 2:**

Cestující jsou nejvíce spokojeni s železničním dopravcem České dráhy a. s.

- **Hypotéza č. 3:**

Cestující jsou více spokojeni se zařízením a čistotou nádražních čekáren než ve vlaku.

5.3 VÝZKUMNÝ SOUBOR

Výzkumu se zúčastnilo celkem 228 respondentů. Z celkového počtu získaných dotazníků bylo následně vyřazeno 9 dotazníků, protože respondenti nevyplnili všechny otázky. Po vyřazení neúplných dotazníků zpracováváný výzkumný soubor zahrnoval 219 respondentů, z toho bylo 165 žen a 54 mužů (tj. 75 % žen a 25 % mužů). V následující tabulce 3 je uvedeno složení výzkumného souboru vzhledem k pohlaví.

Tabulka 3: Složení výzkumného souboru vzhledem k pohlaví

Pohlaví	
žena	165
muž	54
celkem	219

Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)

Zdroj¹¹⁸

Věkový průměr respondentů jsme nezkoumali, protože jsme upřednostnili v dotazníku širší věkové kategorie. Nejčastěji odpovídali respondenti ve věku od 16 do 25 let (celkem 143 osob). Další početnou skupinou byla věková kategorie 26 – 40 let, kde dotazník zodpovědělo 56 osob. Pouze 20 osob se zařadilo do věkové kategorie 41 – 60 let. Ve věkových kategoriích do 15 let a nad 61 let nevyplňoval dotazník žádný respondent. Rozložení věkových kategorií včetně počtu respondentů je uvedeno v tabulce 4.

Tabulka 4: Složení výzkumného souboru podle věkové kategorie

Věkové kategorie	
do 15 let	-
16 – 25 let	143
26 – 40 let	56
41 – 60 let	20
61 let a více	-

Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)

Zdroj¹¹⁹

¹¹⁸ Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

¹¹⁹ Tamtéž.

6 POUŽITÉ METODY, SBĚR A ZPRACOVÁNÍ DAT

6.1 POUŽITÉ METODY

Jednou z nejvíce používaných metod ve výzkumu je dotazník. Dotazník je nejčastěji využívaný pro hromadné zjišťování údajů od velkého množství respondentů. Pro výzkumné šetření jsme zvolili kvantitativní výzkumnou metodu, kterou je anonymní dotazník. Dotazník obsahoval celkem 30 otázek uzavřeného typu. Uzavřené otázky byly s možností jedné odpovědi nebo s možností více odpovědí. Otázky byly formulovány stručně. Na začátku dotazníku byli respondenti seznámeni s tím, že dotazník se týká problematiky spokojenosti cestujících v osobní železniční dopravě. Část dotazníku obsahovala demografické a sociologické údaje o respondentech. Závěr dotazníku obsahoval otázky, ve kterých jsme zjišťovali způsob dopravy. Také nás zajímala spokojenost z pohledu cestujících na využívané a nabízené služby.

6.2 SBĚR DAT

Při zvažování, jakou formou zvolit administraci dotazníku, jsme zvolili elektronickou možnost pomocí internetu. Dotazník byl vytvořen elektronicky pomocí elektronické aplikace Google Formuláře, který je k dispozici na [www. google. com](http://www.google.com). Dotazník byl zaměřen na obyvatele jižních Čech. Prostřednictvím sociálních sítí byla dána možnost respondentům zúčastnit se výzkumu. Dotazník byl zveřejněn na různých veřejných i soukromých skupinách nebo diskuzních fórech. Sběr dat následně probíhal elektronicky pomocí internetu začátkem února 2018.

6.3 ZPRACOVÁNÍ DAT

Pro zpracování dat jsme následně použili software Microsoft Excel. Při zpracování a analýze dat jsme postupovali v jednotlivých krocích. Nejdříve jsme vymezili a zpracovali výzkumný soubor, zjišťovali jsme počet osob, pohlaví a věkové kategorie respondentů. Na závěr jsme zpracovávali jednotlivé položky dotazníku.

7 POPIS A INTERPRETACE VÝSLEDKŮ

Následuje zhodnocení dotazníkového šetření. Většina odpovědí z položených otázek je popsána a zobrazena grafem. Pro lepší názornost byly některé vybrané, jednotlivě položené otázky interpretovány tabulkou a grafem.

Otázka 1: Jaké je Vaše pohlaví?

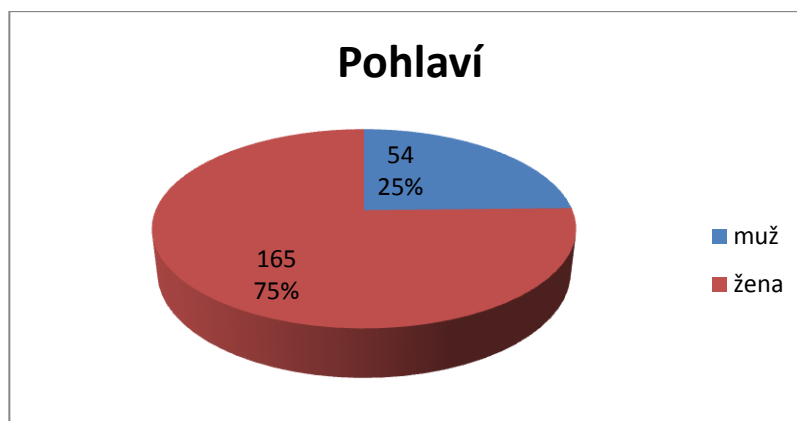
Výzkumu se zúčastnilo celkem 228 respondentů. Zpracovávaný výzkumný soubor však zahrnoval 219 respondentů, protože 9 dotazníků bylo vyplněno zčásti. Z 219 respondentů bylo 165 žen a 54 mužů (tj. 75 % žen a 25 % mužů). V následující tabulce č. 5 a dále v grafu 1 je vyjádřeno složení výzkumného souboru vzhledem k pohlaví.

Tabulka 5: Složení výzkumného souboru vzhledem k pohlaví

Pohlaví	
žena	165
muž	54

Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹²⁰

Graf 1: Složení výzkumného souboru vzhledem k pohlaví



Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹²¹

¹²⁰ Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

¹²¹ Tamtéž.

Otázka 2: Do jaké věkové kategorie patříte?

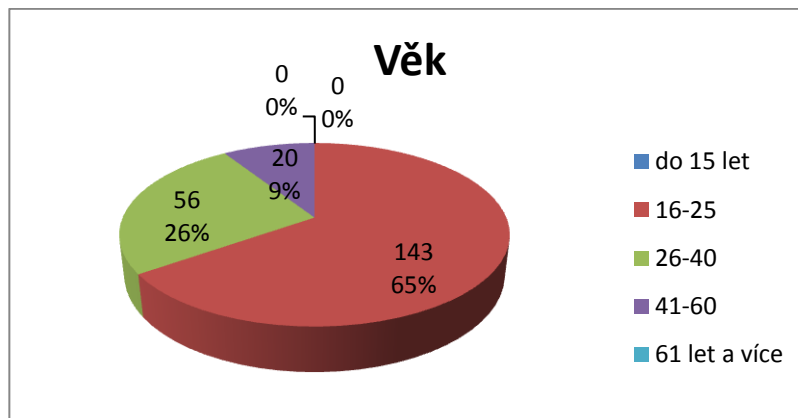
Otázka zjišťovala rozmezí věku u jednotlivých respondentů. První nabízené věkové kategorie (tj. do 15 let) a poslední nabízené věkové kategorie (tj. 61 let a více) se nezúčastnil žádný respondent. Nejvíce respondentů bylo ve věkové kategorii 16 – 25 let (143 osob, 65 %), následovala kategorie 26 – 40 let (56 osob, 26 %). 20 osob bylo ve věkové kategorii 41 až 60 let (9 %). Následuje zobrazení věku v tabulce 6 a grafu 2.

Tabulka 6: Složení výzkumného souboru podle věkové kategorie

Věkové kategorie	
do 15 let	-
16 – 25 let	143
26 – 40 let	56
41 – 60 let	20
61 let a více	-

Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹²²

Graf 2: Složení výzkumného souboru podle věkové kategorie



Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹²³

Vzhledem k použitým věkovým kategoriím nebylo možné zkoumat věkový průměr respondentů.

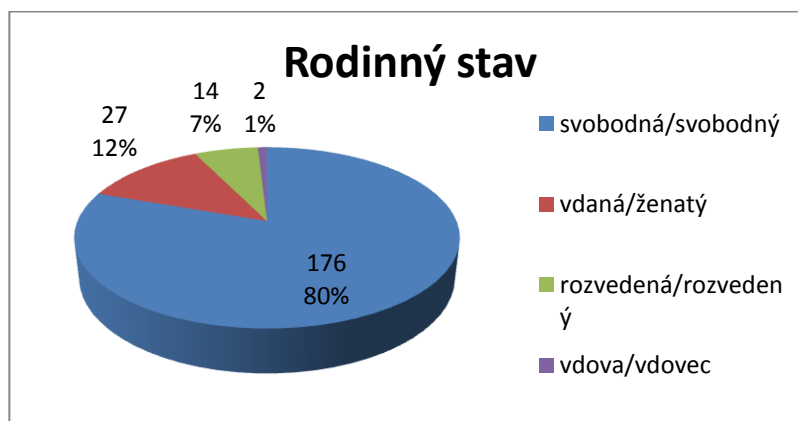
¹²² Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

¹²³ Tamtéž.

Otázka 3: Jaký je Váš rodinný stav?

Další otázka zjišťovala rodinný stav respondentů. Nejvíce osob odpovědělo, že jsou svobodní (176 osob, tj. 80 %). Následovalo 27 osob (12 %), kteří jsou v manželském svazku. 14 osob odpovědělo, že jsou rozvedení. Z celkového počtu to dělalo 7 %. Jen dva lidé (1 %) jsou ovdovělí.

Graf 3: Rodinný stav respondentů



Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹²⁴

Otázka 4: Jaké jsou v současnosti Vaše ekonomické možnosti?

Tato otázka také měla v závorce upřesnění, že se dotaz týká povolání. V souvislosti s prací (tzn. samostatné výdělečné činnosti) mohou mít respondenti jiné příležitosti v cestování. Zde byla dána respondentům eventualita vícero odpovědí, protože například zaměstnanec může cestovat i za studiem apod.

Nejvíce respondentů uvedlo, že studuje (112 osob, 46 % ze všech odpovědí). Druhou největší skupinou byli zaměstnaní (92 osob, 38 %). Na mateřské nebo rodičovské dovolené bylo 14 osob (6 %), jako OSVČ 12 osob (5 %). Nezaměstnaných bylo 2 % (4 osoby) a nechtělo uvést své povolání také 2 % z celkového počtu dotazovaných (4 osoby). Nejméně bylo lidí v důchodě (nebo invalidních důchodců), z dotazovaných to bylo pouhé 1 % (3 osoby). V následující tabulce 6 a grafu 4 jsou uvedeny odpovědi. Pro lepší přehlednost a také vzhledem k množství těchto odpovědí je v tabulce i zobrazení v procentech.

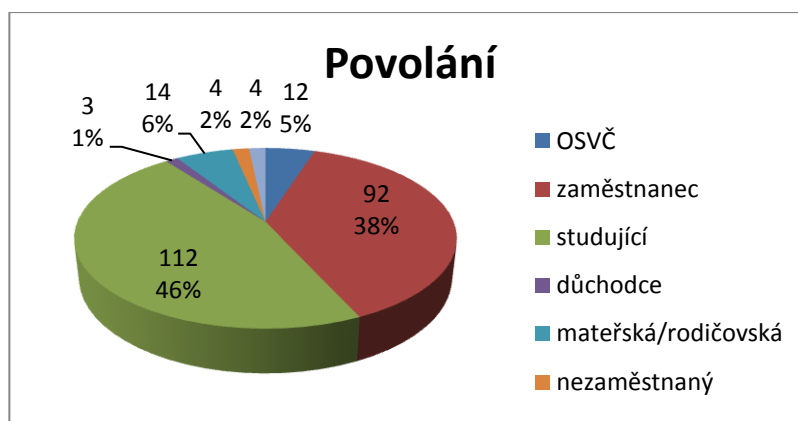
¹²⁴ Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

Tabulka 7: Povolání respondentů

Povolání	Počet osob	Procenta
OSVČ	12	5 %
zaměstnanec	92	38 %
studující	112	46 %
důchodce (i invalidní)	3	1 %
na mateřské/rodičovské dovolené	14	6 %
nezaměstnaný	4	2 %
nechci uvádět	4	2 %

Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹²⁵

Graf 4: Ekonomické možnosti (povolání) respondentů



Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹²⁶

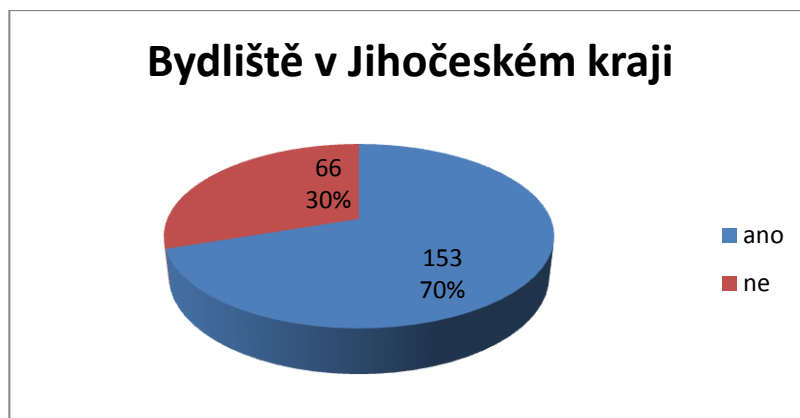
Otázka 5: Máte trvalé bydliště v Jihočeském kraji?

Většina z dotazovaných, tj. 153 osob (70 %) odpovědělo kladně a mají trvalé bydliště v Jihočeském kraji, zbývajících 66 osob (30 %) odpovědělo záporně.

¹²⁵ Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

¹²⁶ Tamtéž.

Graf 5: Bydliště v Jihočeském kraji

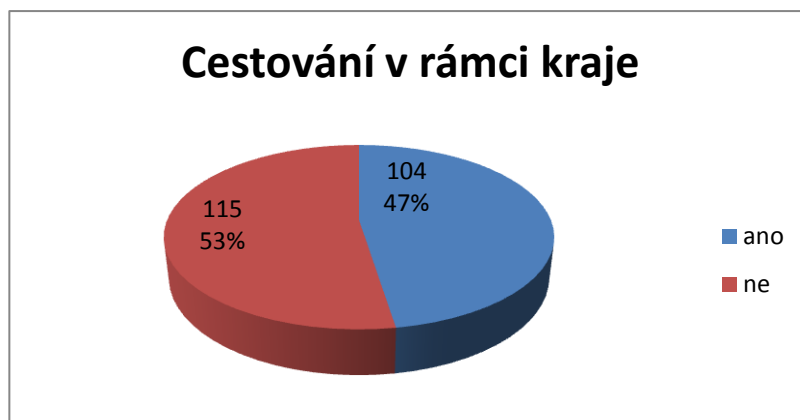


Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹²⁷

Otázka 6: Cestujete vlakem převážně v rámci Jihočeského kraje?

Z celkového počtu 219 osob jich 104 uvedlo, že cestuje v rámci kraje a o 11 osob více uvedlo, že cestuje mimo kraj a na delší vzdálenosti (tj. cestuje v kraji 104 osob, 47 %, mimo kraj cestuje 115 osob, 53 %).

Graf 6: Cestování vlakem převážně v rámci Jihočeského kraje



Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹²⁸

¹²⁷ Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

¹²⁸ Tamtéž.

Otázka 7: Jaký způsob dopravy preferujete?

U této otázky v dotazníku byla daná možnost několika odpovědí. Nejvíce respondentů uvedlo, že preferují auto (158 osob z celkového počtu 219 respondentů a 39 % ze všech odpovědí). Následoval vlak (121 osob, tj. 30 %). Autobus byl vybrán 66 respondenty (66 osob, tj. 16 %). MHD vybralo pouze 31 osob (8 %), kolo 24 osob (6 %) a možnost jiný uvedlo pouhé 1 % osob (4 lidé). Odpovědi jsou v tabulce 8 a grafu 7.

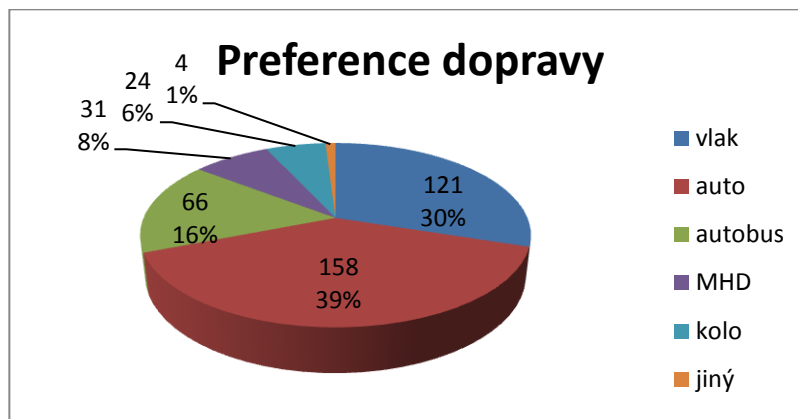
Tabulka 8: Preference dopravy

Preference dopravy	Počet osob	Procenta
vlak	121	30 %
auto	158	39 %
autobus	66	16 %
MHD	31	8 %
kolo	24	6 %
jiný	4	1 %

Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)

Zdroj¹²⁹

Graf 7: Preference dopravy



Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)

Zdroj¹³⁰

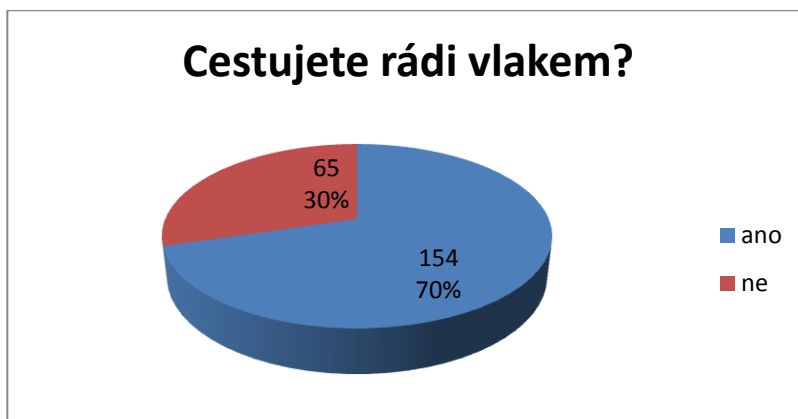
¹²⁹ Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

¹³⁰ Tamtéž.

Otázka 8: Cestujete rádi vlakem?

Otázka směřovala na vztah a oblíbenost cestování vlakem. 154 osob (70 %) uvedlo, že rádi cestují vlakem, pouze 65 osob (30 %) má opačný názor. Výsledky dotazu jsou znázorněny v grafu 8.

Graf 8: Cestování vlakem



Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹³¹

Otázka 9: Za jakým účelem nejčastěji cestujete vlakem?

I zde se mohlo vybírat více odpovědí, které jsme i v procentech uvedli v tabulce 8 a grafu 9. Nejvíce osob uvedlo, že cestují vlakem za nějakým výletem, nebo něco chtějí poznávat (110 osob, 38 %) a o deset osob méně uvedlo „cesta do školy“ (100 osob, 34 %). Nejčastěji vlakem cestuje do práce 32 osob (11 %) a na dovolenou využívá vlak pouhých 26 osob (9 %). Pouze 15 respondentů (5 %) uvedlo, že vlakem cestují za lékařem. Možnost „jiné“ zvolilo 8 osob (tj. 3 %).

¹³¹ Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

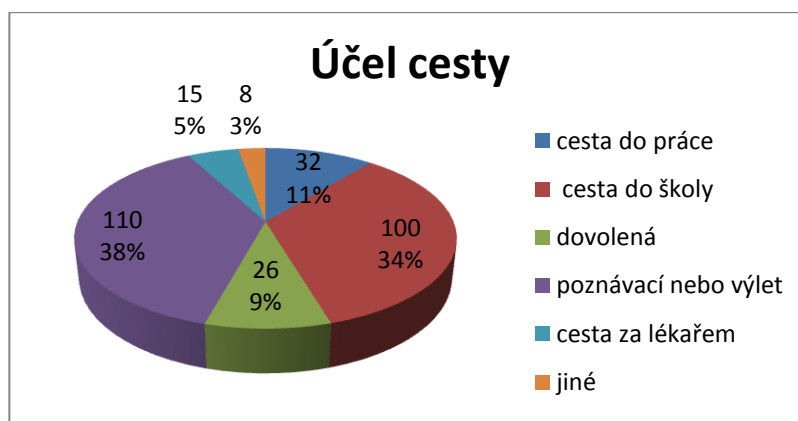
Tabulka 9: Účel cestování

Účel cesty	Počet osob	Procenta
cesta do práce	32	11 %
cesta do školy	100	34 %
dovolená	26	9 %
poznávací, výlet	110	38 %
cesta za lékařem	15	5 %
jiné	8	3 %

Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)

Zdroj¹³²

Graf 9: Účel cestování



Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)

Zdroj¹³³

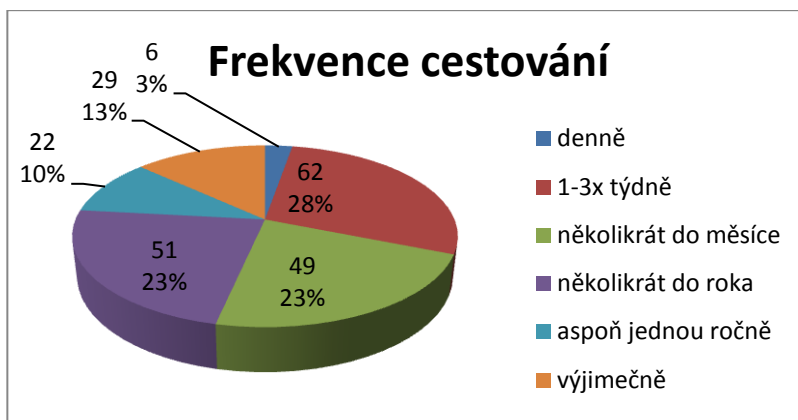
Otázka 10: Jak často cestujete vlakem?

Nejvíce osob uvedlo, že vlakem cestuje 1 až 3x týdně (62 osob, tj. 28 %). Přibližně stejný počet respondentů uvedlo, že cestuje vlakem několikrát do měsíce a do roka (několikrát do měsíce 49 osob, tj. 23 % a několikrát do roka 51 osob, tj. 23 %). Výjimečně cestuje vlakem 29 osob (13 %) a alespoň jednou ročně cestuje vlakem 22 osob (10 %). Pouze 6 osob (3 %) uvedlo, že vlakem cestuje denně. Výsledky jsou v následujícím grafu 10.

¹³² Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

¹³³ Tamtéž.

Graf 10: Frekvence cestování vlakem



Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹³⁴

Otázka 11: Cestujete také někdy se zvířetem?

Z celkového počtu respondentů na položenou otázku 24 odpovědělo kladně a 195 záporně (tj. 11 % ano, 89 % necestuje se zvířetem).

Graf 11: Cestování vlakem se zvířetem



Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹³⁵

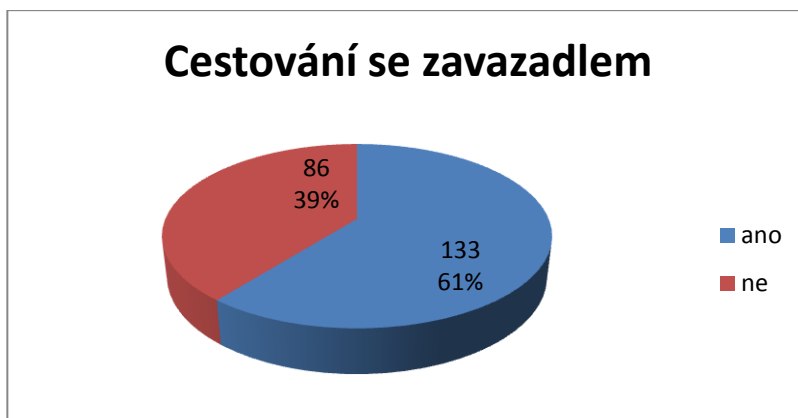
Otázka 12: Cestujete také někdy s větším zavazadlem?

Kladně na položenou otázku odpovědělo 133 osob (tj. 61 %) a záporně odpovědělo 86 osob (tj. 39 %). Graf 12 zobrazuje počty odpovědí respondentů.

¹³⁴ Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

¹³⁵ Tamtéž.

Graf 12: Cestování se zavazadlem

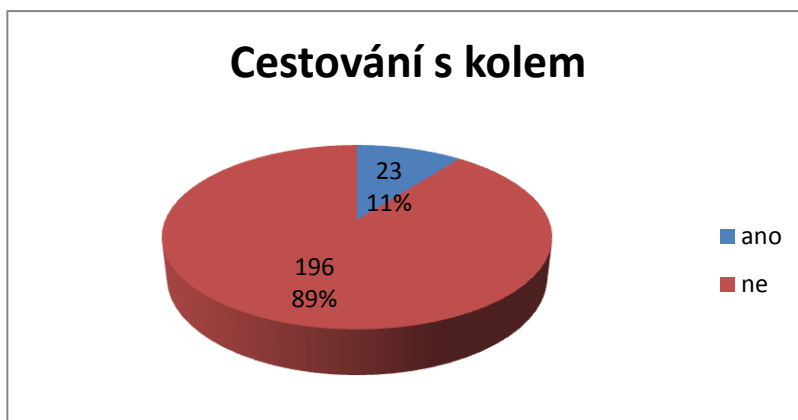


Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹³⁶

Otázka 13: Cestujete ve vlacích i s kolem?

Ve většině případů jezdí lidé bez kola. Záporně na tuto otázku odpovědělo 196 respondentů (89 %), pouze 23 lidí odpovědělo kladně (11 %). Odpovědi respondentů jsme graficky znázornili v grafu 13.

Graf 13: Cestování ve vlacích s kolem



Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹³⁷

¹³⁶ Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

¹³⁷ Tamtéž.

Otázka 14: Jaké dopravce k cestování vlakem v Jihočeském kraji nejčastěji využíváte?

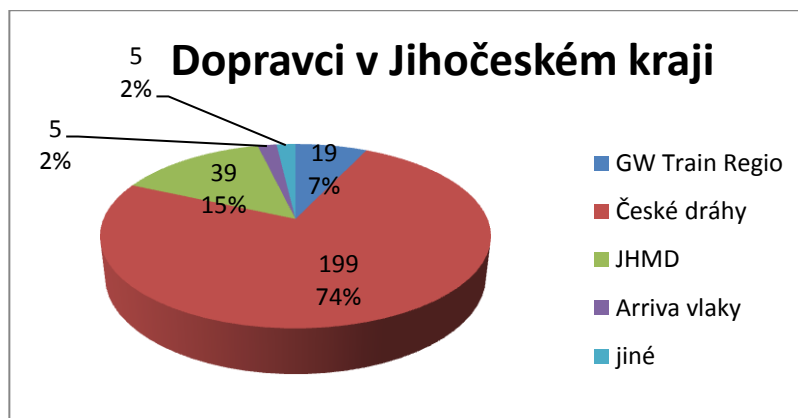
V kraji jezdí čtyři dopravci. Protože někteří respondenti si nemusí pamatovat jméno dopravce, byla v dotazníku položka „jiné“ a možnost zvolit více odpovědí. Z výsledků je patrné, že nejvíce využívaným dopravcem v železniční dopravě jsou České dráhy. Jezdí jimi 199 osob (tj. 74 %). Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) často používá v přepravě 39 osob (15 %), jen 19 osob (7 %) se přepravuje často GW Train Regio. Pouze 5 lidí (2 %) uvedlo, že cestují společností Arriva vlaky a dalších 5 lidí (2 %) zaškrtnulo nabízenou možnost odpovědi „jiné“. Výsledky jsou v tabulce 9 a v grafu 14.

Tabulka 10: Nejčastěji využívaní železniční dopravci v Jihočeském kraji

Doprovci	Počet osob	Procenta
GW Train Regio a. s.	19	7 %
České dráhy a. s.	199	74 %
JHMD a. s.	39	15 %
Arriva vlaky s. r. o.	5	2 %
jiné	5	2 %

Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹³⁸

Graf 14: Nejčastěji využívaní železniční dopravci v Jihočeském kraji



Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹³⁹

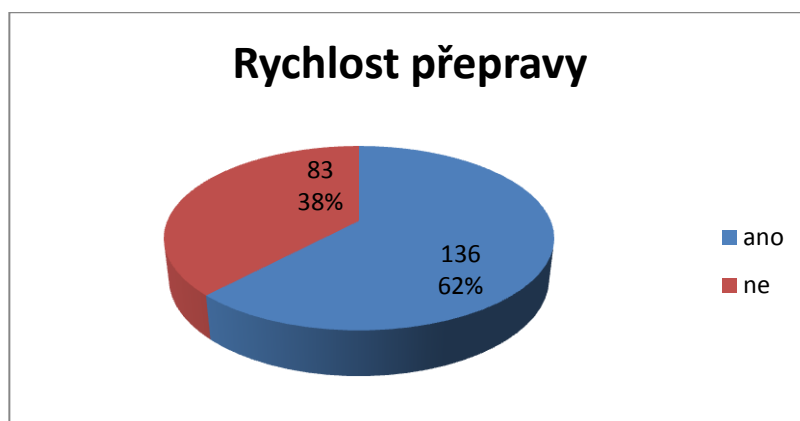
¹³⁸ Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

¹³⁹ Tamtéž.

Otázka 15: Jste spokojeni s rychlostí přepravy v železniční dopravě v Jihočeském kraji?

62 %, tj. 136 z respondentů vyjádřilo svoji spokojenost s rychlostí přepravy a 38 %, tj. 83 respondentů se vyjádřilo k dané otázce záporně. Výsledky jsou v grafu 15.

Graf 15: Spokojenost s rychlostí přepravy v Jihočeském kraji

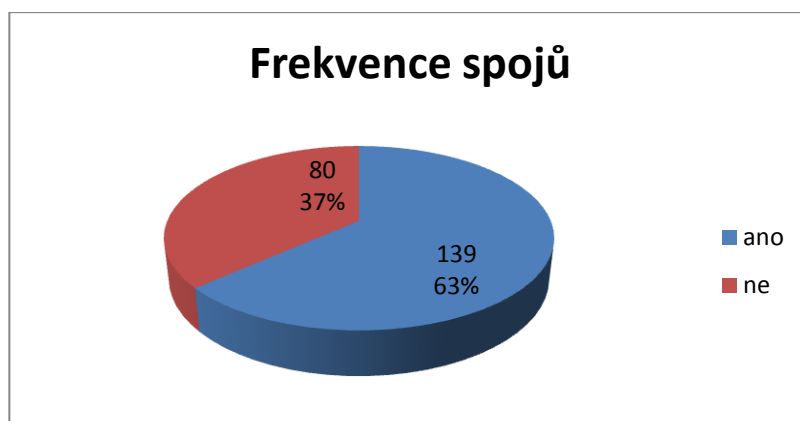


Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹⁴⁰

Otázka 16: Jste spokojeni s frekvencí spojů v železniční dopravě v Jihočeském kraji?

Kladně spokojenost vyjádřilo 139 osob (63 %), nespokojenost 80 osob (37 %).

Graf 16: Spokojenost s frekvencí spojů v Jihočeském kraji



Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹⁴¹

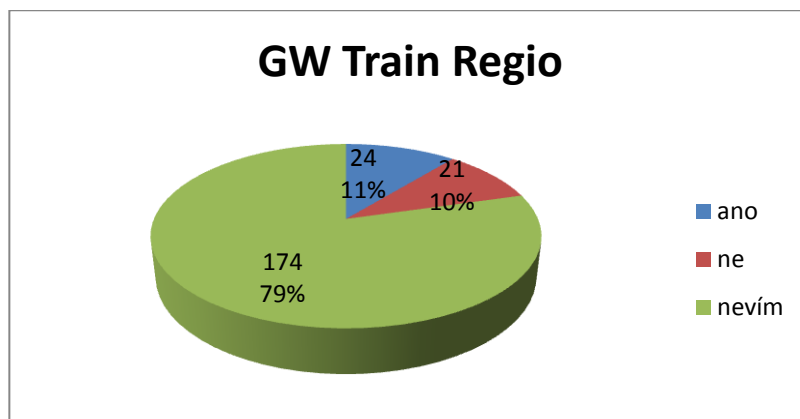
¹⁴⁰ Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

¹⁴¹ Tamtéž.

Otázka 17: Jste spokojeni se spolehlivostí dopravce GW Train Regio a. s. (například zpoždění vlaků, pravidelnost spojů, návaznost na jiné spoje apod.)?

Většina dotázaných 174 lidí (téměř 80 %) uvedla, že neví nebo dopravcem nejedí, 24 osob (11 %) je spokojeno s dopravcem a 21 osob (10 %) je s ním nespokojeno.

Graf 17: Spokojenost s dopravcem GW Train Regio a. s.

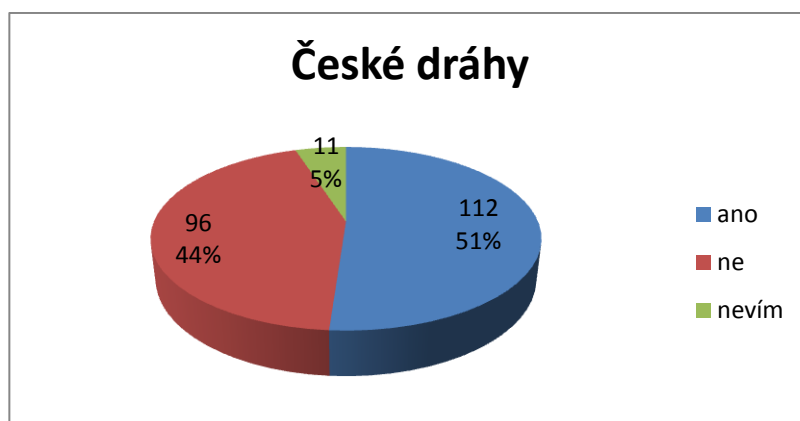


Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹⁴²

Otázka 18: Jste spokojeni se spolehlivostí železničního dopravce České dráhy a. s. (například zpoždění vlaků, pravidelnost spojů, návaznost na jiné spoje apod.)?

Spokojeno s dopravcem je polovina dotazovaných, tj. 112 osob (51 %). Nespokojeno je 96 osob (44 %) a neví nebo dopravcem nejedí 11 osob (5 %).

Graf 18: Spokojenost s dopravcem České dráhy a. s.



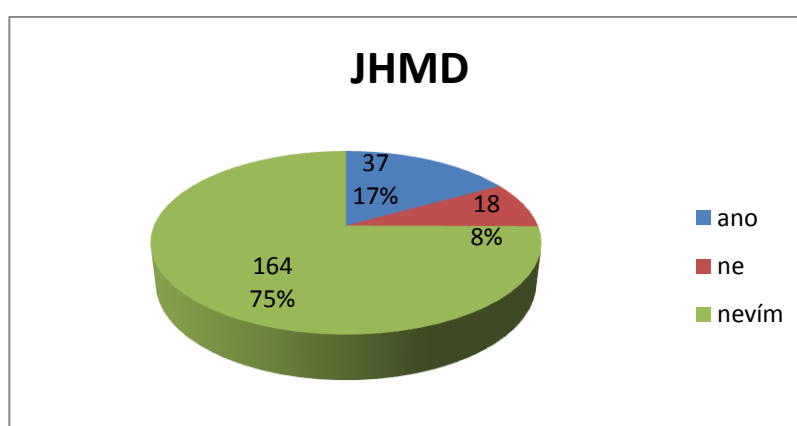
Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹⁴³

¹⁴² Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

Otázka 19: Jste spokojeni se spolehlivostí železničního dopravce Jindřichohradecké místní dráhy a. s. (například zpoždění vlaků, pravidelnost spojů, návaznost na jiné spoje apod.)?

Železničního dopravce Jindřichohradecké místní dráhy a. s. (JHMD) nehodnotilo, co se týče spokojenosti (z důvodu že neví nebo jím nejezdí), celých 75 % lidí (164 osob). Spokojenost vyjádřilo 17 % (37 osob) a nespokojenost 8 % (18 osob). V následujícím grafu 19 jsou zobrazeny výsledky z průzkumu.

Graf 19: Spokojenost s dopravcem Jindřichohradecké místní dráhy a. s.



Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹⁴⁴

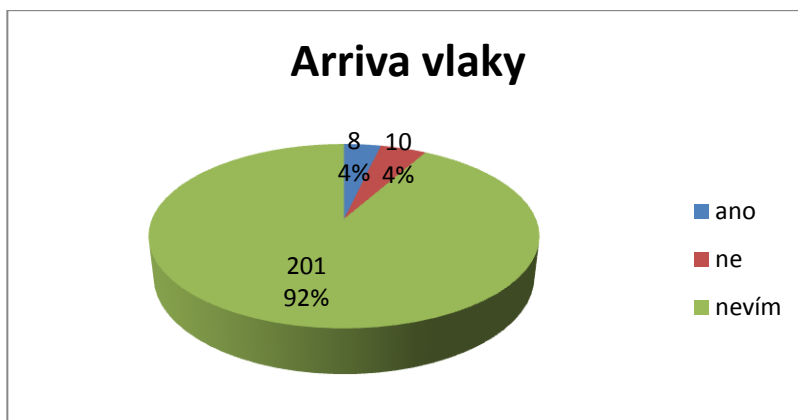
Otázka 20: Jste spokojeni se spolehlivostí železničního dopravce Arriva vlaky s. r. o. (například zpoždění vlaků, pravidelnost spojů, návaznost na jiné spoje apod.)?

S výjimkou několika respondentů většina uvedla, že neví nebo dopravcem nejezdí (tj. 201 osob, 92 %). Pouze 8 osob (4 %) uvedlo, že jsou s dopravcem spokojeni. Dalších 10 osob (4 %) uvedlo, že jsou s dopravcem nespokojeni. Výsledky jsou zobrazeny v následujícím grafu 20.

¹⁴³ Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

¹⁴⁴ Tamtéž.

Graf 20: Spokojenost s dopravcem Arriva vlaky s. r. o.

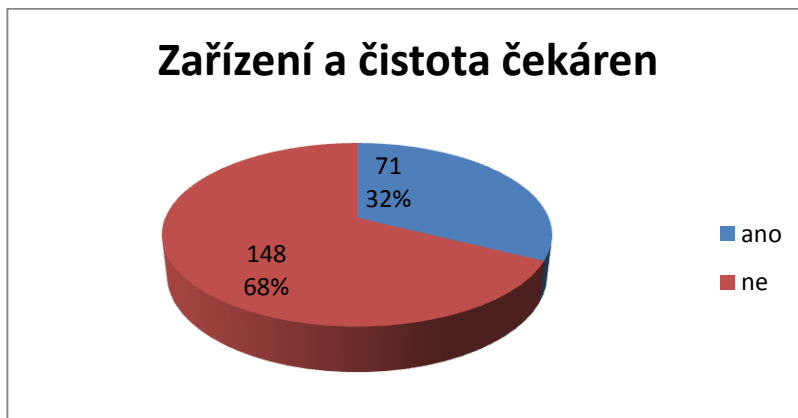


Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹⁴⁵

Otázka 21: Jste spokojeni se zařízením a čistotou nádražních čekáren v Jihočeském kraji?

V níže uvedeném grafu 21 jsou odpovědi na otázku, zda jsou respondenti spokojeni se zařízením čekáren železničních nádraží a jak vnímají jejich čistotu. Pouze 32 % (71 osob) vyjádřilo svoji spokojenost. Nespokojenost vyjádřilo v anketě 68 % osob (148 osob).

Graf 21: Spokojenost respondentů se zařízením a čistotou nádražních čekáren



Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹⁴⁶

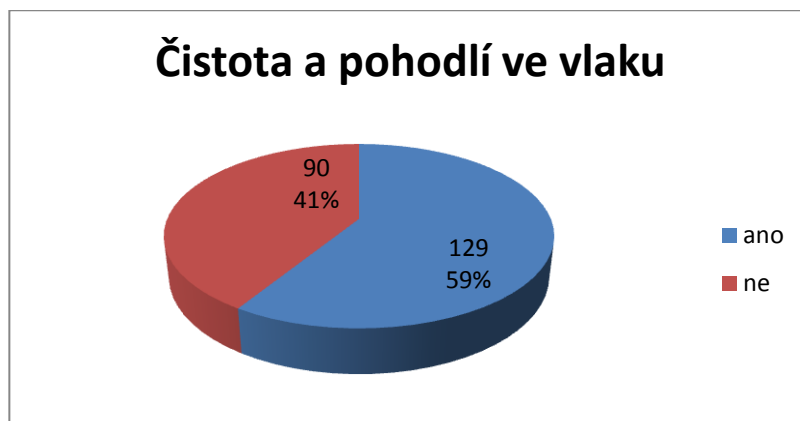
¹⁴⁵ Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

¹⁴⁶ Tamtéž.

Otázka 22: Jste spokojeni s čistotou a s pohodlím ve vlaku?

Graf 22 ukazuje, jak čistotu a pohodlí vnímají respondenti během přepravy. 129 osob (59 %) je spokojeno a zbývajících 90 osob (41 %) vnímá vlaky špinavé nebo v nich během cestování vnímají nějaké nepohodlí.

Graf 22: Spokojenost s čistotou a s pohodlím ve vlaku

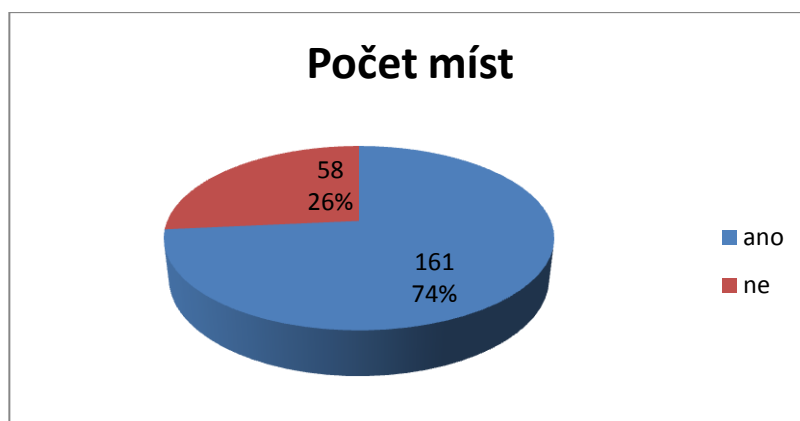


Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹⁴⁷

Otázka 23: Jste spokojeni ohledně počtu míst k sezení i stání ve vlaku?

Otázka na sezení a stání zjišťovala, do jaké míry jsou vlaky přeplněné. Spokojenost s počtem míst vyjádřilo 161 osob (74 %), nespokojenost uvedlo 58 osob (26 %).

Graf 23: Spokojenost s počtem míst k sezení a stání ve vlaku



Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹⁴⁸

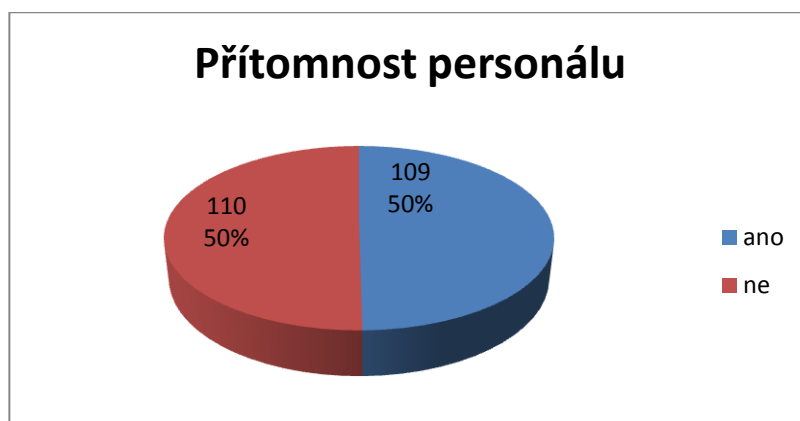
¹⁴⁷ Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

¹⁴⁸ Tamtéž.

Otázka 24: Je pro Vás důležitá přítomnost personálu (průvodčí a jiný nadstandardní personál) ve vlaku?

Následující graf 24 vypovídá o tom, že pro polovinu cestujících je personál ve vlaku důležitý (109 osob, 50 %), pro další polovinu nikoliv (110 osob, 50 %).

Graf 24: Důležitost přítomnosti personálu ve vlaku

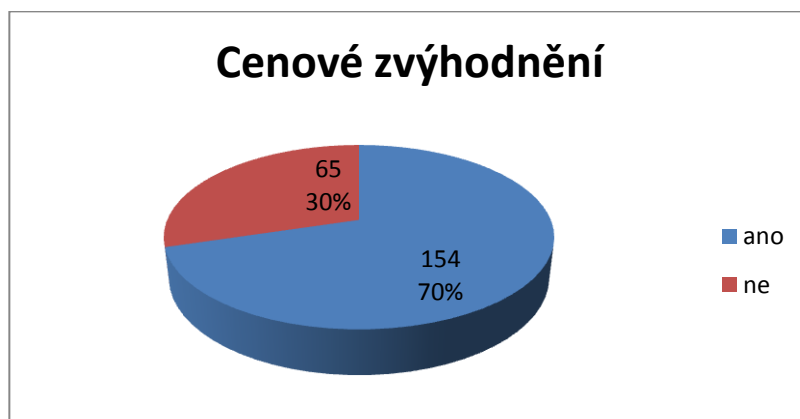


Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹⁴⁹

Otázka 25: Využíváte cenové zvýhodnění pro cestující (například studentské, důchodcovské slevy, skupinové jízdné, zákaznické karty apod.)?

Velká část respondentů uvedla, že nabídky různých slev využívají (154 osob, 70 %). Zbývajících 65 osob uvedlo (30 %), že žádné slevy nevyužívají.

Graf 25: Využívání cenových zvýhodnění



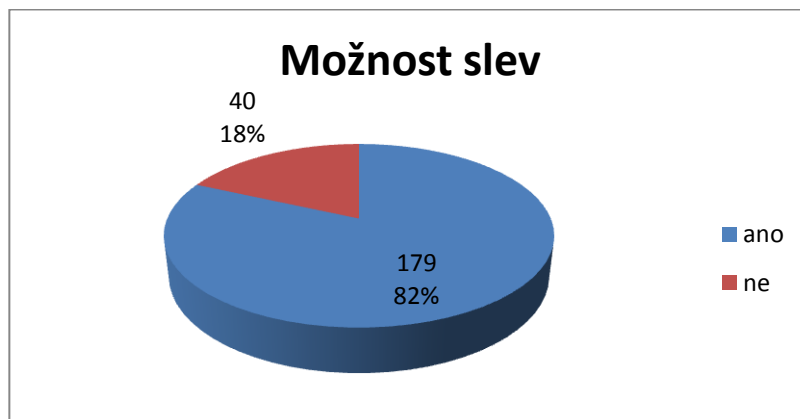
Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹⁵⁰

¹⁴⁹ Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

Otázka 26: Je pro Vás důležité mít možnost cenových zvýhodnění (slev) pro cestující?

Tato otázka navazovala na předchozí dotaz. Velká většina respondentů se vyjádřila, že je pro ně důležité mít možnost nabídky nějakých slev (179 osob, 82 %). Pro 40 osob (18 %) toto není důležité.

Graf 26: Důležitost možnosti slev pro cestující



Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹⁵¹

Otázka 27: Jakým způsobem preferujete formu zakoupení jízdenek?

Následovala otázka, jaký způsob zakoupení jízdenek respondenti nejvíce preferují. U tohoto dotazu byla možnost výběru z několika nabízených odpovědí a vícero odpovědí. Nejvíce respondentů uvedlo, že preferují zakoupení jízdenek na pokladně. Tuto možnost zvolilo 170 osob z 219 (47 % ze všech odpovědí). Přes internet preferuje zakoupení jízdenek 70 respondentů (19 %). Následuje možnost koupě jízdenky u průvodčího 53 osob (14 %). V odbavovacím systému ve vlaku, tj. v automatu, by si jízdenku zakoupilo pouze 17 respondentů (5 %). Kreditní kartou by si jízdenku zaplatilo 40 osob (11 %). Telefonem, formou SMS, by si jízdenku zakoupilo 15 osob (4 %). Zobrazení získaných dat je uvedeno v tabulce 10 a v grafu 27.

¹⁵⁰ Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

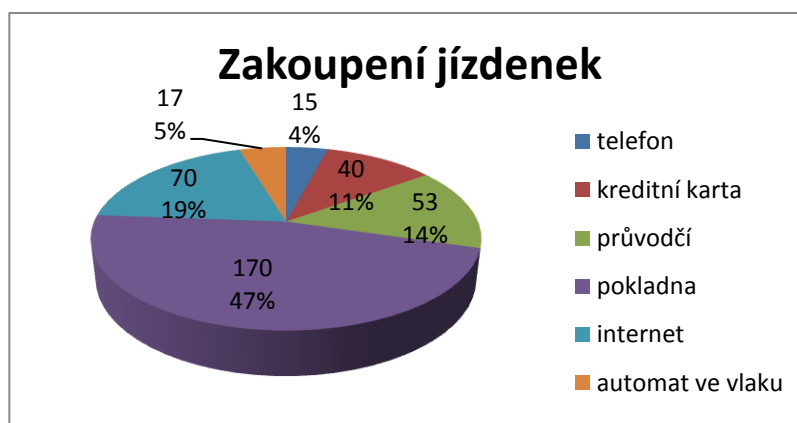
¹⁵¹ Tamtéž.

Tabulka 11: Preference zakoupení jízdenek

Zakoupení jízdenek	Počet osob	Procenta
telefonem (SMS platba)	15	4 %
kreditní kartou	40	11 %
u průvodčího	53	14 %
na pokladně	170	47 %
přes internet	70	19 %
automat ve vlaku	17	5 %

Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹⁵²

Graf 27: Preference zakoupení jízdenek



Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹⁵³

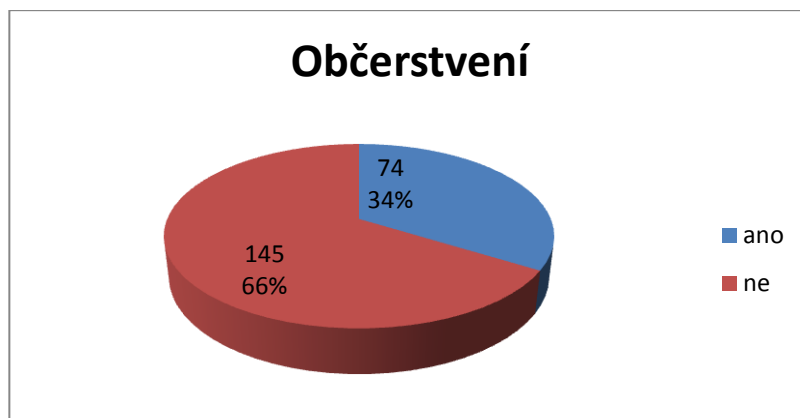
Otázka 28: Je pro Vás důležité mít cenově dostupné občerstvení ve vlaku?

Pro 145 dotázaných (66 %) není důležité mít k dispozici cenově dostupné občerstvení. 74 osob (34 %) ale uvedlo, že by občerstvení ve vlaku uvítalo.

¹⁵² Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

¹⁵³ Tamtéž.

Graf 28: Občerstvení ve vlaku

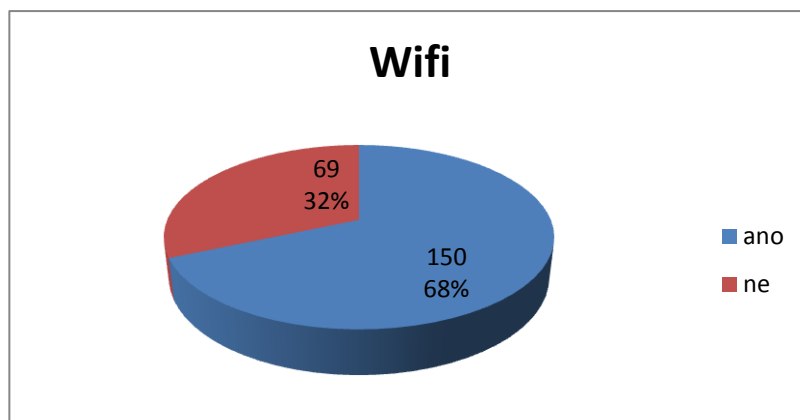


Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹⁵⁴

Otázka 29: Je pro Vás důležité mít ve vlaku wifi?

Předposlední dotaz zněl, zda je pro respondenty důležité mít ve vlaku wifi. Téměř 70 % (150 osob) uvedlo, že je to pro ně důležité. Tento názor však nesdílelo 69 osob (tj. 32 %).

Graf 29: Wifi ve vlaku



Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹⁵⁵

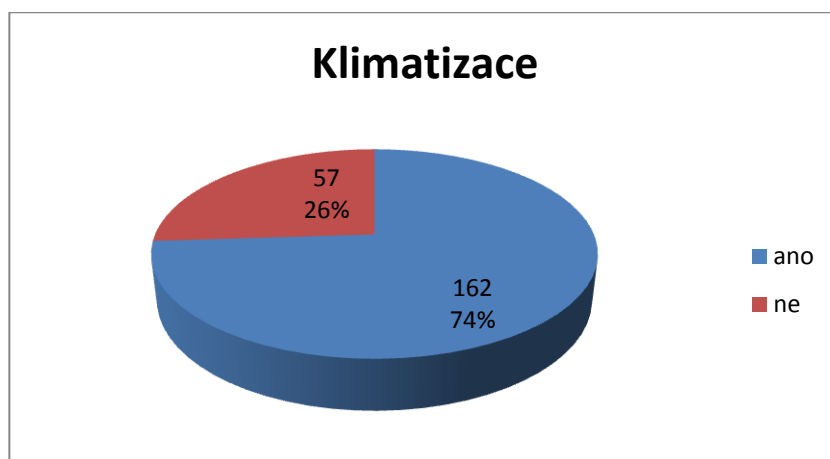
¹⁵⁴ Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

¹⁵⁵ Tamtéž.

Otázka 30: Je pro Vás důležité mít klimatizované vlaky?

V posledním dotaze pro 162 osob (74 %) je důležité, aby vlak byl klimatizovaný. Pro 57 osob (26 %) není klimatizace ve vlaku důležitá. V následujícím grafu 30 jsou zobrazeny výsledky dotazu.

Graf 30: Klimatizace ve vlaku



Zdroj: autor práce, 2018 (vlastní šetření)
Zdroj¹⁵⁶

7.1 SHRNU TÍ VÝZKUMNÉHO ŠETŘENÍ

Výzkumného šetření se účastnilo nejvíce svobodných lidí (176 osob, 80 %) a ve věku 16 – 25 let (143 osob, 65 % dotázaných), převážně studujících (112 osob, 46 %). Většina respondentů také uvedla, že jsou i zaměstnaní (92 osob, 38 %). Z výběru vícero odpovědí nejčastěji respondenti cestují vlakem na výlet (110 osob, 38 %), následuje cesta do školy (100 osob, 34 %). Do práce vlakem nejčastěji jezdí jen 32 osob (11 %). 62 osob (28 %) cestuje vlakem 1 – 3 x týdně, 51 osob (23 %) několikrát do roka a 49 osob (23 %) cestuje několikrát do měsíce. Se zvířetem cestuje ve vlaku pouze 24 osob (11 %), avšak s větším zavazadlem 133 osob (61 %) a s kolem jen 23 osob (11 %). V rámci Jihočeského kraje většinou cestuje menší polovina respondentů, druhá polovina cestuje více mimo jižní Čechy (spíše v kraji 104 osob, 47 % a mimo kraj 115 osob, 53

¹⁵⁶ Autor práce, 2018 (vlastní šetření).

%). Na otázku, zda respondenti cestují rádi vlakem, odpovědělo kladně 154 osob (70 %). V dotazníku byla také otázka na preferenci druhu dopravy. Z možnosti většího množství odpovědí u této otázky vyplynulo, že z celkového počtu 219 osob 158 respondentů ve výzkumu dává přednost autu a následně 121 osob i vlaku. Nejčastěji lidé cestují se železničním dopravcem České dráhy (199 osob, 74 %), následuje dopravce JHMD (39 osob, 15 %) a GW Train Regio jen 19 osob (7 %).

Spokojeno s rychlostí přepravy byla většina respondentů (136 osob, 62 %), s počtem spojů 139 osob (63 %). Se zařízením včetně čistoty nádraží bylo spokojeno málo osob (71 osob, 32 %). Více osob však bylo spokojeno s čistotou a pohodlím ve vlaku (129 osob, 59 %). Spokojenost s počtem míst k sezení a stání vyjádřilo v dotazníku 161 lidí (74 %). K pohodlí ve vlaku je důležité mít klimatizaci pro 162 respondentů (74 %) a wifi si přeje 150 respondentů (68 %). Jen 74 osob (34 %) by si přálo mít ve vlaku také cenově dostupné občerstvení. Přítomnost personálu ve vlaku preferuje polovina respondentů (109 osob, 50 %). Velká většina si přeje kupovat jízdenky na pokladnách (170 osob, 47 %), následuje zakoupení jízdenek přes internet (70 osob, 19 %). U průvodčího by si zakoupilo jízdenku 53 osob (14 %). Nejméně lidí preferuje zakoupení jízdenek telefonem formou SMS platby (15 osob, 4 %) a v odbavovacím systému ve vlaku, tj. v automatu 17 osob (5 %). Cenových zvýhodnění pro cestující, různých slev a zákaznických karet využívá 154 respondentů (70 %). Pro možnost mít cenové zvýhodnění a nabídky dalších slev se kladně vyjádřilo 179 osob (82 %).

Nejvíce lidí se vyjádřilo ke spokojenosti železničního dopravce České dráhy. Zde 112 respondentů (51 %) vyjádřilo svoji spokojenost, ale také 96 respondentů (44 %) svoji nespokojenost. U ostatních dopravců respondenti více uváděli, že dopravce neznají nebo s ním nejezdí. GW Train Regio nehodnotilo 174 osob (79 %), JHMD 164 osob (75 %) a Arriva vlaky 201 osob (92 %).

Do výzkumného šetření bylo více zapojeno žen (165 žen, 75 %) než mužů (54 mužů, 25 %), z toho trvalé bydliště v Jihočeském kraji uvedlo 153 osob (70 %), ostatní nikoli (66 osob, 30 %).

Vyhodnocení cíle výzkumu:

- **Jakým železničním dopravcem lidé v Jihočeském kraji nejčastěji cestují?**

U této otázky byla možnost několik odpovědí. Na základě zjištěných výsledků z výzkumu lze konstatovat, že zákazníci nejčastěji cestují osobním železničním dopravcem České dráhy a. s. Tohoto dopravce využívá 199 osob.

- **Jak jsou cestující spokojeni s jednotlivými dopravci?**

Nejméně lidí je spokojeno s dopravcem Arriva vlaky s. r. o. a to 8 osob, nespokojeno 10 osob. Velká většina dopravce nehodnotila (jednalo se o 201 respondentů), protože nevěděla nebo dopravcem nejezdila. S železniční společností GW Train Regio a. s. je spokojeno pouze 24 osob z celkových 219 lidí, většina z nich (174 osob) tohoto dopravce nezná nebo dopravcem nejezdí. Nespokojeno s dopravcem je 21 osob. Více lidí je spokojeno se společností Jindřichohradecké místní dráhy a. s. Spokojenost s JHMD vyjádřilo 37 osob, nespokojenost přibližně o dvacet méně, tj. 18 osob. Opět velká část respondentů (164 osob) tohoto dopravce nehodnotila, protože jej nezná nebo s ním nejezdí. Nejvíce respondentů se však vyjádřilo k dopravci České dráhy a. s. Pouze 11 lidí dopravce nehodnotilo, nejezdí jím nebo neví. 112 respondentů se vyjádřilo, že jsou s dopravcem spokojeni. Nespokojeno je s ČD 96 osob.

- **Jak jsou cestující spokojeni se zařízením a čistotou nádražních čekáren?**

Svoji spokojenost se zařízením a čistotou v nádražních budovách a čekáren vyjádřilo 71 osob, nespokojenost ale dvakrát více (148 osob).

Vyhodnocení hypotéz:

- **Hypotéza č. 1:**

Cestující nejčastěji cestují železničním dopravcem České dráhy a. s.

Z celkového počtu 219 respondentů většina, tj. 199 osob (74 %) nejčastěji využívá služeb dopravce České dráhy. Následuje dopravce JHMD, kterého využívá 39 respondentů (15 %). GW Train Regio cestuje pouze 19 respondentů (7 %). Arriva vlaky nejčastěji využívá pouze 5 osob (2 %). Na základě zjištěných výsledků můžeme konstatovat, že tato hypotéza byla potvrzena.

- **Hypotéza č. 2:**

Cestující jsou nejvíce spokojeni s železničním dopravcem České dráhy a. s.

Nejvíce respondentů se vyjádřilo k dopravci ČD. Spokojeno je 112 osob (51 %), nespokojeno je 96 osob (44 %). S dalšími dopravci jsou cestující méně spokojeni, protože je neznají nebo jejich služby nevyužívají (spokojeno s JHMD 37 osob – 17 %, s GW Train 24 osob – 11 % a s Arriva vlaky 8 osob – 4 %). Lze konstatovat, že tato hypotéza byla potvrzena.

- **Hypotéza 3:**

Cestující jsou více spokojeni se zařízením a čistotou nádražních čekáren než ve vlaku.

Spokojenost se zařízením a čistotou v nádražních čekárnách je spokojeno 71 osob (32 %). S čistotou a s pohodlím ve vlaku je spokojeno 129 osob (59 %). Na základě zjištěných výsledků výzkumného šetření lze říci, že lidé jsou více spokojeni s čistotou a pohodlím ve vlaku než je tomu v nádražních čekárnách. Hypotéza nebyla potvrzena pro daný vzorek respondentů.

ZÁVĚR

Tématem této bakalářské práce je osobní železniční doprava a konkurence v Jihočeském kraji. Práce je tvořena částí teoretickou a výzkumnou. Část teoretická obsahuje pět kapitol, které se zabývají železniční dopravou. Jednotlivé podkapitoly více téma zpřehledňují a zpracovávají. V první kapitole je definována a popsána železniční doprava, včetně historie železniční dopravy. Další kapitola zmiňuje tradici a systém železniční dopravy v jižních Čechách. Následující kapitola hovoří o konkurenci na železnicích a vysvětluje definici konkurence. Také jsou v kapitole uvedeny podmínky provozování drážní dopravy a zainteresované instituce v železniční dopravě. Na závěr teoretické části jsou jmenováni osobní dopravci v Jihočeském kraji. Do praktické, tj. výzkumné části se vstupuje pátou kapitolou. Za pomoci anonymního dotazníku bylo provedeno výzkumné šetření. Cílem bylo zmapování spokojenosti zákazníků v osobní železniční dopravě v rámci Jihočeského kraje. Byl představen cíl výzkumu, výzkumný soubor a použité metody včetně sběru a zpracování dat. Na tyto kapitoly navazuje vlastní výzkumné šetření a interpretace získaných dat. Na závěr je shrnuto výzkumné šetření, vyhodnocení cíle výzkumu a hypotéz.

Železniční doprava má dlouholetou tradici, zejména v Jihočeském kraji. Na tyto tradice navazuje s velkým zájmem dopravce Jindřichohradecké místní dráhy, který pořádá velmi oblíbené jízdy parními vlaky. Na základě výzkumného šetření bylo zjištěno mnoho zajímavých poznatků. Většina respondentů znala jednoho železničního dopravce a to České dráhy. Tento dopravce má stále na trhu dominantní postavení a proto je nejvíce využíván. Zastaralé tratě neumožňují zvýšit rychlost v osobní železniční přepravě a jsou příčinou častých výluk. Následně vlaky mají zpoždění a cestující jsou také nuceni během přepravy používat autobusy. Možnost rozvoje je zejména v investici do tratí a do nákupu moderních klimatizovaných vozidel. Také investice do nádražních budov je nutností, většina respondentů vyjádřila svoji nespokojenost se současným stavem.

Potěšil mě velký zájem respondentů o vyplnění dotazníku. Díky této práci a následného výzkumného šetření jsem měl možnost nahlédnout více do této problematiky. Výzkumným šetřením jsem získal mnoho informací ohledně cestování v osobní železniční dopravě. Byl bych rád, kdybych tyto informace jednou využil i v jiných oblastech.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam použitých českých zdrojů

1. ADAMEC, V. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2008. ISBN 978-80-247-2156-9.
2. EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, Nakladatelství Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0772-2.
3. FUCHS, K., TULEJA, P. *Základy ekonomie*. 1. vyd. Praha: Ekopress, s. r. o., 2003. ISBN 80-86119-74-2.
4. GAŠPARÍK, J., KOLÁŘ, J. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikony a dalších 100 zajímavostí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2017. ISBN 978-80-271-0058-3.
5. GŮRTLICH, G., H. *Ekonomika dopravy: trh, marketing, logistika*. 1. vyd. Praha: Nakladatelská společnost BABTEXT, spol. s r.o., 1993. ISBN 80-901444-7-0.
6. HLAVAČKA, M. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. 1. vyd. Praha: Academia, 1990. ISBN 80-200-0221-9.
7. JELEN, M. *Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Praha: Dokořán, 2009. ISBN 978-80-7363-129-1.
8. KŘÍŽÍK, F. *Elektrický pohon na železnicích*. V Karlíně. Tiskem „Politiky“ závodu tiskařského a vydavatelského v Praze, 1903.
9. KVIZDA, M., TOMEŠ, Z. *Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě – ekonomické a regionální aspekty regulace konkurenčního prostředí*. 1. vyd. Brno: Tribun EU, 2008. ISBN 978-80-7399-557-7.
10. KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Vladimír Kořínek, 2006. ISBN 80-903184-9-5.
11. PELTRÁM, A., KOŘÍNKOVÁ, K. *Strategie oživení železnic Společenství: Bílá kniha*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky, 1996. ISBN 80-85884-57-7.
12. SCHREIER, P. *České železnice: zajímavosti, rarity, památky*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta a. s., 2013. ISBN 978-80-204-2790-8.
13. SCHREIER, P. *Příběhy z dějin našich drah*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta a.s., 2009. ISBN 978-80-204-1505-9.

14. TOMESŠ, Z. *Konkurence a výkonnost na evropských železnicích*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2014. ISBN 978-80-210-7533-7.
15. ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. 1. vyd. Praha: Aspi, a. s. 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.
16. ZURYNEK, J., ZELENÝ L. a MERVART, M. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. 1. vyd. Praha: Aspi, a. s., 2008. ISBN 978-80-7357-335-5.

Seznam použitých internetových zdrojů

1. Arriva vlaky. In: *Wikipedie:otevřená encyklopedie* [online]. 14. 10. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/ARRIVA_vlaky#Praha_-_Velvary,_Praha_-_Český_Krumlov,_Vlašim,_Sedlčany,_Jindřichův_Hradec_-_České_Budějovice_\(2012,_2013\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/ARRIVA_vlaky#Praha_-_Velvary,_Praha_-_Český_Krumlov,_Vlašim,_Sedlčany,_Jindřichův_Hradec_-_České_Budějovice_(2012,_2013)).
2. ČD Šumava. *České dráhy Národní dopravce* [online]. České dráhy, ©2016 [cit. 2018-02-06]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/jihocesky-kraj/cd-sumava/-24035/>.
3. ČD v Jihočeském kraji. *České dráhy Národní dopravce* [online]. České dráhy, ©2016 [cit. 2018-02-01]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/jihocesky-kraj/cd-jihocesky-kraj/-5967/>.
4. ČTK. Soukromé vlaky začnou jezdit na jih Čech, Arriva posílí i linku na Slovensko. In: *Aktuálně.cz*. [online]. Economia, ©1999-2018, 26. 10. 2016 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/soukrome-vlaky-zacnou-jezdit-na-jih-zech-arriva-posili-i-linku-na-slovensko/~0172f3a09b7911e6bcb60025900fea04/>.
5. Dopravci působící na SŽDC. *SŽDC Správa železniční dopravní cesty* [online]. SŽDC, ©2009-2012 [cit. 2018-02-01]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/dopravci.html>.
6. Historie. *České dráhy a. s.* [online]. České dráhy, ©2008 [cit. 2018-02-01]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/-700/>.
7. Historie. *JHMD – tak trochu jiná dráha* [online]. Jindřichohradecké místní dráhy, ©2013 [cit. 2018-01-29]. Dostupné z: <http://jhmd.cz/o-nas/historie>.
8. Historie našich železnic v kostce. *SŽDC Správa železniční dopravní cesty* [online]. SŽDC, ©2009-2012 [cit. 2018-01-05]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf>.

9. Historie společnosti. *GW Train Regio a. s.* [online]. GW Train Regio, ©2018 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://www.gwtr.cz/cs/o-spolecnosti/historie>.
10. HOLEK, J. Důležité jsou pro nás reakce cestujících. In: *Železničář*. [online]. České dráhy © 2012, 30. 11. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: https://zeleznicar.cd.cz/asset/s/zeleznicar/zeleznicar_24_2017.pdf.
11. Jihočeský kraj. In: *Wikipedie:otevřená encyklopedie* [online]. 17. 11. 2017 [cit. 2018-02-01]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Jiho%C4%8Desk%C3%BD_kraj.
12. Jízdní řády (platné od 10. 12. 2017). *SŽDC Správa železniční dopravní cesty* [online]. SŽDC, ©2009-2012 [cit. 2018-02-01]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/knizni-jizdni-rady.html>.
13. Konkurence dopravců v osobní železniční dopravě v Česku. In: *Wikipedie:otevřená encyklopedie* [online]. 4. 1. 2018 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Konkurence_dopravcu%C5%AF_v_osobni%C3%AD_%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD_doprav%C4%9B_v_%C4%8Cesku.
14. Muzeum koněspřežky. *Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích* [online]. Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích [cit. 2018-02-01]. Dostupné z: <http://www.muzeumcb.cz/navstivte-nas/pobocky/muzeum-konesprezky/>.
15. Nostalgické vlaky. *JHMD – tak trochu jiná dráha* [online]. Jindřichohradecké místní dráhy, ©2013 [cit. 2018-02-03]. Dostupné z <http://jhmd.cz/sluzby/nostalgicke-vlakly>.
16. nás. *JHMD – tak trochu jiná dráha* [online]. Jindřichohradecké místní dráhy, ©2013 [cit. 2018-02-03]. Dostupné z: <http://jhmd.cz/o-nas>.
17. společnosti. *Arriva vlaky s.r.o.* [online]. Arriva, [cit. 2018-02-01]. Dostupné z: <http://www.arriva-vlakly.cz/o-nas/o-spolecnosti/>.
18. Osobní doprava. *České dráhy a. s.* [online]. České dráhy, ©2008 [cit. 2018-01-29]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/nase-cinnost/provozovani-drazni-dopravy/osobni-doprava/-887/>.
19. Přímé komfortní spojení do jižních Čech. *Arriva vlaky s.r.o.* [online]. Arriva, [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://www.arriva-vlakly.cz/jizdni-rad/praha-cesky-krumlov-nova-pec/>.

20. Přístup na ŽDC. *SŽDC Správa železniční dopravní cesty* [online]. SŽDC, ©2009-2012 [cit. 2018-01-24]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/pristup-na-zdc.html>.
21. Regionální úzkokolejné muzeum. *JHMD – tak trochu jiná dráha* [online]. Jindřichohradecké místní dráhy, ©2013 [cit. 2018-02-03]. Dostupné z: <http://jhmd.cz/sluzby/regionalni-uzkokolejne-muzeum-nova-bystrice>.
22. ŠINDELÁŘ, J. Anketa: Návrat monopolu nebo lepší využití kolejí? Stát zvažuje přidělování koncesí. In: *Z dopravy.cz* [online]. Avizer Z, © 2017, 25. 11. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/anketa-navrat-monopolu-nebo-lepsi-vyuziti-i-koleji-stat-zvazuje-pridelovani-koncesi-4798/>.
23. ŠINDELÁŘ, J. Arriva v zimě nebude posílat spoj na Šumavu, do Nitry pojedou až tři spojené vlaky. In: *Z dopravy.cz* [online]. Avizer Z, © 2017, 19. 10. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/arriva-v-zime-nebude-posilat-vlak-na-jih-posili-spoj-do-nitry-3130/>.
24. ŠINDELÁŘ, J. Další kraj bude mít vlastní rychlík. Jihočeši objednali spoj Budějovice – Písek. In: *Z dopravy.cz* [online]. Avizer Z, © 2017, 16. 12. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/dalsi-kraj-bude-mit-vlastni-rychlik-jihocesi-objednali-spoj-budejovice-pisek-4305/>.
25. ŠINDELÁŘ, J. Dotované expresy na Šumavu skončily, Arriva už ale své původní plány neopráší. In: *Z dopravy.cz* [online]. Avizer Z, © 2017, 16. 12. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/dotovane-expresy-na-sumavu-skoncily-arriva-uz-se-ale-nevrati-5696/>.
26. ŠINDELÁŘ, J. Glosa: Pro ČD je ztráta šumavských tratí fiaskem, GW Train bude pod drobnohledem. In: *Z dopravy.cz* [online]. Avizer Z, © 2017, 10. 12. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/glosa-pro-cd-je-ztrata-sumavskych-vykon-u-fiaskem-gw-train-bude-pod-drobnohledem-5392/>.
27. ŠINDELÁŘ, J. GW Train a Jikord řeší nedostatek míst ve vlacích do Krumlova, jde hlavně o léto. In: *Z dopravy.cz* [online]. Avizer Z, © 2017, 18. 01. 2018 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/gw-train-a-jikord-resi-nedostatek-mist-ve-vlacich-do-krumlova-jde-hlavne-o-leto-6749/>.
28. ŠINDELÁŘ, J. GW Train bude vozit kola ve vagonech po Slovenské poště. In: *Z dopravy.cz* [online]. Avizer Z, © 2017, 15. 09. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné

- z: <http://zdopravy.cz/gw-train-bude-vozit-kola-ve-vagonech-po-slovenske-poste-1750/>.
29. ŠINDELÁŘ, J. GW Train vyrazil na Šumavu. Krigar: Jednáme o půjčovnách kol i historických vlacích. In: *Z dopravy.cz* [online]. Avizer Z, © 2017, 10. 12. 2017 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/gw-train-vyrazil-na-sumavu-krigar-jedname-o-pujcovnach-kol-i-historickyh-vlakich-5404/>.
30. ŠINDELÁŘ, J. Lidé se nevešli do vlaku, GW Train v sobotu poprvé vypravil s vlakem i autobus. In: *Z dopravy.cz* [online]. Avizer Z, © 2017, 07. 01. 2018 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/lide-se-nevesli-do-vlak-gw-train-v-sobotu-poprve-vypravil-s-vlakem-i-autobus-6354/>.
31. ŠTEFEK, P. Liberalizace osobní železniční dopravy v Česku. *Stránky Přátel Železnic* [online]. SPŽ, © 2010 [cit. 2018-01-21]. Dostupné z: http://spz.logout.cz/prov_oz/lib_cz.html.
32. Šumavské linky. *GW Train Regio a. s.* [online]. GW Train Regio, ©2018 [cit. 2018-02-04]. Dostupné z: <http://www.gwtr.cz/cs/sumava>.
33. Úzkorozchodná dráha, In: *Wikipedie:otevřená encyklopedie* [online]. 4. 10. 2017 [cit. 2018-02-02]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/%C3%9Azkorozchodn%C3%A1_dr%C3%A1ha.
34. Vláda České republiky, Usnesení vlády České republiky ze dne 20. prosince 1995 č. 766 + P o vyčlenění regionálních drah z dráhy celostátní. *Vláda České republiky* [online]. Vláda České republiky [cit. 2018-01-07]. Dostupné z: https://kormoran.vlada.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/WebGovRes/97531C8254B32166C12571B6006B7243?OpenDocument.
35. Vlaky na objednávku. *JHMD – tak trochu jiná dráha* [online]. Jindřichohradecké místní dráhy, ©2013 [cit. 2018-02-03]. Dostupné z: <http://jhmd.cz/sluzby/vlaky-na-objednavku>.
36. Vlaky už zastavují i v Táboře – Měšicích. In: *Železničář*. [online]. České dráhy © 2012, 04. 01. 2018 [cit. 2018-02-06]. Dostupné z: https://zeleznicar.cd.cz/assets/zelezni-car/zeleznicar_01_2018.pdf.
37. Vznik SŽDC. *SŽDC Správa železniční dopravní cesty* [online]. SŽDC, ©2009-2012 [cit. 2018-01-24]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/vznik-szdc.html>.

38. Základní charakteristika železniční sítě SŽDC. *SŽDC Správa železniční dopravní cesty* [online]. SŽDC, ©2009-2012 [cit. 2018-01-24]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr.html>.
39. Železnice ČR. *SŽDC Správa železniční dopravní cesty* [online]. SŽDC, ©2009-2012 [cit. 2018-01-24]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr.html>.
40. Železnice do Rakouska ne, oprava trati Kostelec Slavonice ano. Přeshraniční propojení tratě se asi neuskuteční. *Slavonická renesanční společnost o. s.* [online]. Slavonická renesanční společnost, ©2011 [cit. 2018-01-07]. Dostupné z: <http://www.slavonice.cz/udrzitelny-rozvoj/zeleznice-do-rakouska-ne--oprava-trati-kostelec-slavonice-ano/9,523>.
41. Železniční trať Jindřichův Hradec – Nová Bystřice. In: *Wikipedie:otevřená encyklopedie* [online]. 21. 1. 2018 [cit. 2018-02-03]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Jind%C5%99ich%C5%AFv_Hradec_%E2%80%93_Nov%C3%A1_Byst%C5%99ice

SEZNAM ZKRATEK

a. s. – akciová společnost

ČD – České dráhy

ČMD – Českomoravské dráhy

ČR – Česká republika

ČSD – Československé státní dráhy

EU – Evropská unie

JHMD – Jindřichohradecké místní dráhy a. s.

JIKORD – Jihočeský koordinátor dopravy

s. r. o. – společnost s ručením omezeným

SŽDC – Správa železniční dopravní cesty

SEZNAM TABULEK A GRAFŮ

Seznam tabulek

Tabulka 1: Přehled tranzitních železničních koridorů v České republice	16
Tabulka 2: Přehled vybudovaných tratí ve druhé polovině 19. století	19
Tabulka 3: Složení výzkumného souboru vzhledem k pohlaví	39
Tabulka 4: Složení výzkumného souboru podle věkové kategorie	39
Tabulka 5: Složení výzkumného souboru vzhledem k pohlaví	41
Tabulka 6: Složení výzkumného souboru podle věkové kategorie	42
Tabulka 7: Povolání respondentů	44
Tabulka 8: Preference dopravy	46
Tabulka 9: Účel cestování	48
Tabulka 10: Nejčastěji využívaní železniční dopravci v Jihočeském kraji	51
Tabulka 11: Preference zakoupení jízdenek	59

Seznam grafů

Graf 1: Složení výzkumného souboru vzhledem k pohlaví	41
Graf 2: Složení výzkumného souboru podle věkové kategorie	42
Graf 3: Rodinný stav respondentů	43
Graf 4: Ekonomické možnosti (povolání) respondentů	44
Graf 5: Bydliště v Jihočeském kraji	45

Graf 6: Cestování vlakem převážně v rámci Jihočeského kraje.....	45
Graf 7: Preference dopravy.....	46
Graf 8: Cestování vlakem.....	47
Graf 9: Účel cestování	48
Graf 10: Frekvence cestování vlakem	49
Graf 11: Cestování vlakem se zvířetem.....	49
Graf 12: Cestování se zavazadlem.....	50
Graf 13: Cestování ve vlacích s kolem.....	50
Graf 14: Nejčastěji využívaní železniční dopravci v Jihočeském kraji.....	51
Graf 15: Spokojenost s rychlostí přepravy v Jihočeském kraji	52
Graf 16: Spokojenost s frekvencí spojů v Jihočeském kraji.....	52
Graf 17: Spokojenost s dopravcem GW Train Regio a. s.....	53
Graf 18: Spokojenost s dopravcem České dráhy a. s.....	53
Graf 19: Spokojenost s dopravcem Jindřichohradecké místní dráhy a. s.	54
Graf 20: Spokojenost s dopravcem Arriva vlaky s. r. o.....	55
Graf 21: Spokojenost respondentů se zařízením a čistotou nádražních čekáren	55
Graf 22: Spokojenost s čistotou a s pohodlím ve vlaku	56
Graf 23: Spokojenost s počtem míst k sezení a stání ve vlaku.....	56
Graf 24: Důležitost přítomnosti personálu ve vlaku.....	57
Graf 25: Využívání cenových zvýhodnění	57
Graf 26: Důležitost možnosti slev pro cestující.....	58

Graf 27: Preference zakoupení jízdenek.....	59
Graf 28: Občerstvení ve vlaku.....	60
Graf 29: Wifi ve vlaku	60
Graf 30: Klimatizace ve vlaku.....	61

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A - Dotazník	I
-----------------------------------	----------

Spokojenost zákazníků s osobní železniční dopravou v Jihočeském kraji

Dobrý den, tento dotazník obsahuje otázky týkající se problematiky spokojenosti cestujících v osobní železniční dopravě. Vaším úkolem je se rozhodnout, které tvrzení pro Vás platí a které ne. Vyjadřujete pouze svůj vlastní názor. Dotazník slouží průzkumu k mé závěrečné absolventské práci. Dotazník je anonymní. Předem děkuji za Váš čas.

Odpovědi zaškrtněte, u některých otázek lze zaškrtnout více odpovědí.

1. Jaké je Vaše pohlaví?

- muž
- žena

2. Do jaké věkové kategorie patříte?

- do 15 let
- 16 - 25 let
- 26 - 40 let
- 41 - 60 let
- 61 let a více

3. Jaký je Váš rodinný stav?

- svobodná/svobodný
- vdaná/ženatý
- rozvedená/rozvedený
- vdova/vdovec

4. Jaké jsou v současnosti Vaše ekonomické možnosti (povolání)?

- OSVČ
- zaměstnanec

- studující
- důchodce (i invalidní)
- na mateřské/rodičovské dovolené
- nezaměstnaný
- nechci uvádět

5. Máte trvalé bydliště v Jihočeském kraji?

- ano
- ne

6. Cestujete vlakem převážně v rámci Jihočeského kraje?

- ano
- ne

7. Jaký způsob dopravy preferujete?

- vlak
- auto
- autobus
- MHD
- kolo
- jiný

8. Cestujete rádi vlakem?

- ano
- ne

9. Za jakým účelem nejčastěji cestujete vlakem?

- cesta do práce

- cesta do školy
- dovolená
- poznávací, výlet
- cesta za lékařem
- jiné

10. Jak často cestujete vlakem?

- denně (popřípadě v pracovních dnech)
- 1 - 3 x týdně
- několikrát do měsíce
- několikrát do roka
- alespoň jednou ročně
- výjimečně

11. Cestujete také někdy se zvířetem?

- ano
- ne

12. Cestujete také někdy s větším zavazadlem?

- ano
- ne

13. Cestujete ve vlacích i s kolem?

- ano
- ne

14. Jaké dopravce k cestování vlakem v Jihočeském kraji nejčastěji využíváte?

- GW Train Regio a. s.

- České dráhy a. s.
- Jindřichohradecké místní dráhy a. s.
- Arriva vlaky s. r. o.
- jiné

15. Jste spokojeni s rychlostí přepravy v železniční dopravě v Jihočeském kraji?

- ano
- ne

16. Jste spokojeni s frekvencí spojů v železniční dopravě v Jihočeském kraji?

- ano
- ne

17. Jste spokojeni se spolehlivostí železničního dopravce GW Train Regio a. s. (např. zpoždění vlaků, pravidelnost spojů, návaznost na jiné spoje, apod.)?

- ano
- ne
- nevím, dopravcem nejezdím

18. Jste spokojeni se spolehlivostí železničního dopravce České dráhy a. s. (např. zpoždění vlaků, pravidelnost spojů, návaznost na jiné spoje, apod.)?

- ano
- ne
- nevím, dopravcem nejezdím

19. Jste spokojeni se spolehlivostí železničního dopravce Jindřichohradecké místní dráhy a. s. (např. zpoždění vlaků, pravidelnost spojů, návaznost na jiné spoje, apod.)?

- ano
- ne
- nevím, dopravcem nejezdím

20. Jste spokojeni se spolehlivostí železničního dopravce Arriva vlaky s. r. o. (např. zpoždění vlaků, pravidelnost spojů, návaznost na jiné spoje, apod.)?

- ano
- ne
- nevím, dopravcem nejezdím

21. Jste spokojeni se zařízením a čistotou nádražních čekáren v Jihočeském kraji?

- ano
- ne

22. Jste spokojeni s čistotou a pohodlím ve vlaku?

- ano
- ne

23. Jste spokojeni ohledně počtu míst k sezení i stání ve vlaku?

- ano
- ne

24. Je pro Vás důležitá přítomnost personálu (průvodčí a jiný nadstandardní personál) ve vlaku?

- ano
- ne

25. Využíváte cenové zvýhodnění pro cestující (studentské, důchodcovské slevy, skupinové jízdné, zákaznické karty apod.)?

- ano
- ne

26. Je pro Vás důležité mít možnost cenových zvýhodnění (slev) pro cestující?

- ano
- ne

27. Jakým způsobem preferujete formu zakoupení jízdenek?

- telefonem (SMS platba)
- kreditní kartou
- u průvodčího
- na pokladně
- přes internet
- v odbavovacím systému ve vlaku (automat)

28. Je pro Vás důležité mít cenově dostupné občerstvení ve vlaku?

- ano
- ne

29. Je pro Vás důležité mít ve vlaku wifi?

- ano
- ne

30. Je pro Vás důležité mít klimatizované vlaky?

- ano
- ne

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Zdeněk Duda

Obor: Evropská hospodářskosprávní studia

Forma studia: kombinovaná

Název práce: Železniční doprava v Jihočeském kraji

Rok: 2018

Počet stran textu bez příloh: 57

Celkový počet stran příloh: 6

Počet titulů českých použitých zdrojů: 16

Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 0

Počet internetových zdrojů: 41

Vedoucí práce: JUDr. PhDr. René Petráš Ph.D.