



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Pedagogická fakulta

Katedra geografie

Bakalářská práce

Prostorová analýza spolujízdy v České republice

Vypracoval: Petr Oliva

Vedoucí práce: doc. RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.

České Budějovice 2022

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem autorem této kvalifikační práce a že jsem ji vypracoval pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 21.4. 2022

.....

Petr Oliva

OLIVA, P. (2022): Prostorová analýza spolujízdy v České republice. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, Katedra geografie, České Budějovice, 52 s.

Abstrakt

Práce je zaměřena na prostorovou analýzu spolujízdy v České republice. Konkrétně sleduje facebookové skupiny orientující se na tento fenomén. Tyto skupiny slouží k nabídce či poptávce spolujízdy na území České republiky. Hlavním cílem práce je samotná prostorová analýza spolujízdy v České republice. V teoretické části se práce okrajově zabývá prostorovou mobilitou a ostatními alternativními způsoby dopravy. Největší pozornost však práce věnuje samotné spolujízdě. Popisuje historii spolujízdy, její formy a druhy. V analytické části zkoumá data o spolujízdě v pozorovaných skupinách podle určených parametrů jako jsou počet členů, počet příspěvků za měsíc, vzdálenost a jiné. Dále se analytická část práce zabývá časoprostorovou variabilitou a koncentrací příspěvků ve skupinách spolujízdy. Výsledky práce odhalily, že nejpočetnější skupiny a nejvíce členů se váže k největším městům České republiky, zejména Praze. Na trasách mezi těmito městy byla sledována největší nabídka a poptávka spolujízdy. Hodnocením časoprostorové variability a koncentrací příspěvků přinesla zjištění, že největší koncentrace a nejvyšší počet příspěvků byl v dopoledních a podvečerních hodinách ve dnech pondělí, pátek a neděle.

Klíčová slova: prostorová analýza, alternativní způsoby dopravy, spolujízda, facebookové skupiny, časoprostorová variabilita, koncentrace příspěvků

Oliva P. (2022): Spatial analysis of carpooling in the Czech Republic. Bachelor thesis. University of South Bohemia in České Budějovice, Faculty of Education, Department of Geography, České Budějovice, 52 p.

Abstract

The thesis is focused on the spatial analysis of carpooling in the Czech Republic. Specifically, it monitors Facebook groups dealing with this phenomenon. These groups are used to for sharing offers and proposals concerning carpooling in the Czech Republic. The main goal of the thesis is the spatial analysis of carpooling in the Czech Republic. In the theoretical part, the thesis deals marginally with spatial mobility and other alternative modes of transport. However, the thesis mainly focuses on carpooling itself. It describes the history of carpooling, its forms and its types. In the analytical part, the thesis examines data about carpooling in the observed groups according to specified parameters such as number of members, number of posts per month, distance and other. Furthermore, the analytical part of the thesis deals with spatiotemporal variability and concentration of posts in carpooling groups. The results of the thesis revealed that the largest groups and the most members are associated with the largest cities in the Czech Republic, especially Prague. The largest concentration of offers and proposals for carpooling was found on the routes between these cities. The evaluation of spatiotemporal variability and concentration of posts determined that greatest concentration and the highest numbers of posts were in the morning and evening hours in days Monday, Friday and Sunday.

Keywords: spatial analysis, alternative modes of transport, carpooling, Facebook groups, spatiotemporal variability, concentration of posts

Poděkování

Mé poděkování patří zejména panu doc. RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za ochotu, trpělivost a cenné rady při vedení mé bakalářské práce. Taktéž bych chtěl poděkovat své rodině, zejména svému bratrovi, za motivaci a podporu.

Obsah

1. Úvod	8
2. Teoretická východiska práce	10
2.1. Prostorová mobilita.....	10
2.1.1. Formy a druhy prostorové mobility	10
2.2. Alternativní způsoby dopravy	12
2.3. Fenomény autostopu a sdílené jízdy	13
2.3.1. Autostop.....	13
2.3.2. Sdílená jízda.....	13
2.4. Fenomén spolujízdy	15
2.4.1. Historie spolujízdy	16
2.5. Spolujízda a informační technologie	18
2.6. Druhy spolujízdy	20
2.6.1. Interní a externí spolujízda	20
2.6.2. Formální spolujízda	21
2.6.3. HOV lanes	21
2.6.4. Vanpooling	22
2.7. Hypotézy.....	22
3. Metodika práce	24
3.1. Metodika výběru cílové skupiny	24
3.2. Výběr parametrů	24
3.3. Zpracování a analýza dat.....	25
4. Analytická část.....	27

4.1. Analýza základních sledovaných parametrů	27
4.2. Poloha nabízených měst ve skupinách	33
4.3. Členové vztahující se k danému městu	34
4.4. Počet členů na trasách a úsecích tras spolujízdy	37
4.5. Časoprostorová variabilita příspěvků ve skupinách.....	40
4.5.1. Koncentrace příspěvků v rámci jednoho dne	42
4.5.2. Koncentrace příspěvků v rámci celého týdne	44
5. Závěr.....	47
6. Zdroje	49
7. Seznam map a tabulek	52
8. Přílohy	53

1. Úvod

Zejména fenoménu spolujízdy, který je velice rozšířený po drtivé většině světa, je věnována tato práce. Lze říci, že všude tam, kde je alespoň v malé míře rozvinutá nějaká infrastruktura či silniční komunikace, tam je možné tento fenomén nalézt. Spolujízdu lze řadit mezi alternativní způsoby dopravy, společně například se sdílenou jízdou či autostopem. Tyto fenomény jsou v České republice často se spolujízdou zaměňovány z důvodu malého povědomí o těchto fenoménech.

Já sám se často stávám aktivním účastníkem spolujízdy. Ať už se jedná o formu interní spolujízdy v rámci rodiny, nebo jako účastník spolujízdy externí. Myslím si, že povědomí o tomto fenoménu není v České republice nikterak valně rozšířeno, avšak drtivá většina obyvatel se s tímto fenoménem setkává skoro denně v rámci osobní dopravy.

Z globálního pohledu na fenomén spolujízdy je pozorovatelné, že největší využití a rozšíření se nachází především v Severní Americe. Literatura popisující a sledující spolujízdu taktéž vychází zejména od odborníků ze Severní Ameriky. Příkladem lze uvést práce Buliunga a kol. (2009, 2010), Fergusona (1997a, 1977b), či Chana a Shaheen (2012). Jedná se především o publikace odborných prací a článků v odborných časopisech zaměřujících se na dopravu. V Evropě je spolujízda sledována jen ve velmi malé míře. Výzkumy v oblasti spolujízdy zde popisují zejména Correira a Viegas (2011) a Vanoutrive a kol. (2012), kteří se ve většině případů odkazují na severoamerickou literaturu. V České republice odborná literatura zabývající spolujízdou prakticky neexistuje.

Ve spolujízdě je možné nalézt hned několik pozitivních motivací, proč cestovat právě tímto způsobem. Spolujízdou se přirozeně snižuje hustota dopravy, jelikož automobil je obsazen více cestujícími využívající jeden automobil. Finanční náklady vynaložené za cestu se taktéž dělí mezi účastníky dané spolujízdy. V neposlední řadě má doprava za pomoci spolujízdy pozitivní enviromentální dopady.

K rozvoji spolujízdy nepochybně dopomohly informační technologie či online aplikace zaměřující se na spolujízdu. Cestující se díky těmto platformám snadněji dostanou k poptávaným či nabízeným trasám spolujízdy. Mezi nejznámější platformy,

které se specializují na organizovanou spolujízdu patří například BlaBlaCar či Zimride. Hlavní sociální sítí, která dopomohla k rozšíření a většímu povědomí o tomto fenoménu, jak taktéž zmiňuje Buliung a kol. (2009), je nepochybně Facebook.

Hlavním cílem bakalářské práce je prostorová analýza spolujízdy v České republice. Konkrétně se jedná o sledování tohoto fenoménu ve facebookových skupinách vytvořených za účelem spolujízdy. Práce se snaží za pomoci vyhledaných dat a hodnotících parametrů nalézt určité spojitosti, četnosti a trendy, které se ve sledovaných skupinách objevují. Dílčím cílem práce je za pomoci odborné literatury stručně představit a popsat historii, druhy, typy a fungování spolujízdy a okrajově přiblížit i další alternativní způsoby dopravy.

Se záměrem naplnit výše uvedené cíle je práce rozčleněna do tematických celků. První se věnuje teoretickým poznatkům podložených odbornou literaturou vztahující se k tématu práce. Jedná se o kapitoly zabývající se prostorovou mobilitou, alternativními způsoby dopravy a zejména představením spolujízdy – její historií, druhy a typy. Další část práce je orientována na metodiku bakalářské práce v návaznosti na část analytickou, která se zabývá prostorovou analýzou spolujízdy v České republice. Zároveň se jedná o stěžejní kapitolu této práce. Shrnutí výsledků práce pak přináší její závěr.

2. Teoretická východiska práce

Tato kapitola se zabývá teoretickými východisky práce, konkrétně představením prostorové mobility obyvatelstva a alternativních způsobů dopravy, do kterých lze řadit i fenomén spolujízdy, kterému se tato práce věnuje především.

2.1. Prostorová mobilita

Prostorovou mobilitu je možné definovat jako pohyb každé jedné osoby z bodu A do bodu B za nějakým účelem. Za účastníky nějakého druhu prostorové mobility lze považovat celou lidskou populaci. V posledních letech s rozvojem infrastruktury po celém světě můžeme sledovat v prostorové mobilitě obyvatelstva čím dál tím větší rozvoj, možnosti a příležitosti, jak co nejefektivněji a v co nejkratším časovém úseku dosáhnout nejdelší vzdálenosti, a tudíž dosáhnout co největší prostorové mobility.

Hlavní převrat v prostorové mobilitě nepochybně představují osobní automobily. Stále více využívající se osobní doprava vede k větší prostorové mobilitě obyvatelstva a její diferenciaci, než je to u dopravy veřejné. Pohyby obyvatelstva, a tudíž i prostorová mobilita jsou vysoce individuální a různorodé. S prostorovou mobilitou taktéž úzce souvisí pojmy jako jsou návratné pohyby a nenávratné pohyby obyvatelstva. Prostorová mobilita závisí na mnoha aspektech a faktorech. Jak zmiňují Novák, Puldová, Ouředníček, Temelová (2007), nejpočetnější skupinou procesů, které ovlivňují prostorovou mobilitu a její diferenciaci jsou sociálně-ekonomicko-demografické procesy.

Mezi sociální kritéria se řadí například věk, pohlaví a sociální postavení jedince, či jedinců ve společnosti. V ekonomické aktivitě mobility lze nalézt faktory jako dojížděky zaměstnanců za prací či studentů do škol. V demografických procesech je sledována například mortalita a natalita obyvatelstva.

2.1.1. Formy a druhy prostorové mobility

Formy a činitelé tvořící nezbytné složky prostorové mobility popisuje ve svých publikacích mnoho českých i zahraničních autorů zabývajících se problematikou prostorové mobility. Z českých autorů je možné uvést například Anděla a Bičíka (1980),

Drbohlava (1999), Maryáše a Vystoupila (2004) nebo Ivana a Tvrdeho (2007). Jejich pohledy na sledovanou problematiku se bude práce nyní snažit přiblížit.

Anděl a Bičík (1980) se ve své práci zabývají kritériem pravidelnosti a návratnosti pohybů závisící na prostorové mobilitě. Ve své práci rozlišují v prostorové mobilitě návratné a nenávratné pohyby.

- I. Návratné pohyby – mezi tyto pohyby se řadí:
 - pravidelné pohyby: Dojíždka do zaměstnání či škol.
 - nepravidelné pohyby: Rekreační, cesty na nákupy, služby.
- II. Nenávratné pohyby – migrace: Je statisticky sledována a jedná se například o změnu trvalého bydliště.

Maryáš a Vystoupil (2004) ve své práci rozdělují prostorovou mobilitu na 4 základní mechanické prostorové pohyby, které jsou dle jejich názoru nejčastěji užívány ve spojení s prostorovou mobilitou obyvatelstva, zejména v ekonomické sféře, kterou se ve své práci zabývají. Mezi 4 základní mechanické prostorové pohyby řadí tyto:

- I. Migrace obyvatelstva
- II. Dojíždka
- III. Dočasné změny pohybu
- IV. Nepravidelné dočasné změny pohybu

Drbohlav (1999) se ve své práci zaměřuje na nalezení a šetření kritérií, které podmiňují a dopomáhají k prostorové mobilitě obyvatelstva. Mezi tyto kritéria, nezbytné k prostorové mobilitě, řadí: Směr, vzdálenost, čas, četnost, pravidelnost, počet aktérů a další kritéria, které jsou spjata s problematikou prostorové mobility. Tato kritéria ve své práci detailně popisuje a snaží se nalézt, jak moc dané sledované kritérium přispívá k prostorové mobilitě obyvatelstva.

Ivan a Tvrdý (2007) prostorovou mobilitu rozdělují do několika forem a podskupin. Mezi dvě hlavní formy řadí relativně nevratné pohyby, uvádějící se jako migrace se změnou trvalého bydliště a relativně vratné pohyby, při kterých se trvalé bydliště nemění. V těchto případech se jedná například o pohyby za účelem dojíždky do zaměstnání či za studiem. Podskupiny Ivan a Tvrdý (2007) rozdělují na cirkulační pohyby trvající déle než 24 hodin a pohyby, které nepřesahují rámec 24 hodin. Dále

jsou podle Ivana a Tvrdého (2007) děleny na každodenní nepravidelné pohyby, kam se řadí pohyby za účelem nákupu nebo využívání služeb a pohyby každodenní pravidelné – dojíždka do zaměstnání či škol. Jako hlavní faktory ovlivňující prostorovou mobilitu uvádí Ivan a Tvrdý (2007) tyto:

- I. Strukturální faktory
- II. Geografické rozmístění obyvatelstva
- III. Ekonomická úroveň
- IV. Sociální a kulturní pozadí regionu

Jedinou statisticky pozorovanou složkou prostorové mobility je dojíždka do zaměstnání či studiem. Tento typ prostorové mobility se řadí mezi nejdůležitější a nejčastější typ cirkulačních pohybů. Tato složka prostorové mobility je podrobně sledována českým statistickým úřadem a v minulosti se těmito druhy dojíždky zabývali například geografové Hampl a Kühnl (1967). V této práci tato složka prostorové mobility hraje důležitou roli ve sledovaných facebookových skupinách. Jelikož ve většině případů členové těchto skupin využívají spolujízdu právě za účelem dojíždky do zaměstnání či studiem.

2.2. Alternativní způsoby dopravy

V poslední době se vyskytují stále nové alternativní způsoby dopravy, které se snaží směřovat k šetrnějším a udržitelnějším způsobům dopravy. Za tyto alternativní způsoby dopravy lze jmenovat stále více se rozvíjející fenomény jakou jsou sdílená jízda (carsharing), spolujízda (carpooling) či autostop. Tyto fenomény budou v práci popsány podrobněji. Zejména fenomén spolujízdy, kterým se práce zabývá.

V těchto alternativních způsobech dopravy je možné pozorovat hned několik pozitivních motivací, proč cestovat právě těmito způsoby. První jsou nepochybně finance. Tyto způsoby dopravy jsou ve většině případů méně finančně nákladné než při cestování běžným způsobem, jelikož automobil bývá obsazen 2 a více účastníky jízdy, tudíž i celková vynaložená finanční částka se dělí mezi minimálně 2 osoby. Další výhodou lze spatřit v šetrnějším přístupu k životnímu prostředí z důvodu nižší hustoty dopravy a snížení emisí. Tento aspekt je v poslední době stále častěji diskutovanější a

řadí se společně s úsporou financí mezi největší výhody alternativních způsobů dopravy.

2.3. Fenomény autostopu a sdílené jízdy

Fenomény autostopu a sdílené jízdy, označované za alternativní způsoby dopravy, představují přepravu osob pomocí automobilových dopravních prostředků soukromé dopravy. Tyto druhy alternativních způsobů dopravy lze přesně jen těžko definovat, taktéž nezřídka kdy se stává, že jsou jejich definice sloučeny do sebe či jeden způsob zaměňován za druhý.

2.3.1. Autostop

Autostop je možno definovat jako formu přepravy, kdy se stopař, snažící se dostat z bodu A do bodu B, nejčastěji pohybuje v blízkosti silnic či čerpacích stanic, které se nacházejí nedaleko od hlavních dopravních tahů. Jeho motivací je přimět řidiče projíždějícího vozidla, aby mu zastavil a svezl ho na jiné místo. Stopaři často využívají cedule s nápisy míst či měst, do kterých se snaží přepravit, aby projíždějící řidiči orientačně věděli, kam stopaři chtějí svést. Tato forma přepravy je velice spontánní, často neplánovaná a její úspěšnost závisí zejména na řidičích, kteří okolo stopařů projíždějí. Řidič a stopař se zpravidla neznají a jedná se tak o jízdu dvou cizích lidí (Novotný, 2020).

Jako nejčastější důvody, proč se lidé uchýlili ke stopování, vidí Schlebecker (1958) tyto: neschopnost platit za dopravu z důvodu špatné finanční situace, nechota platit za dopravu jako takovou, žádná jiná možnost dopravy či poznání nového dobrodružství.

2.3.2. Sdílená jízda

Za fenomén označující se jako sdílená jízda lze považovat ten způsob přepravy, kdy více osob sdílí jeden automobil, který nemají ve svém soukromém vlastnictví. Tato situace je častá pro osoby, které nedisponují svým vlastním automobilem, ale automobil si na určitý časový úsek pronajímají. Taktéž se tento způsob vyskytuje ve

firmách, kde si zaměstnanci půjčují firemní auta k plnění svých profesních povinností. (Delhomme a Georghiu, 2016).

Shaheen a kol. (1999) zmiňují, že první pokusy o organizovanou sdílenou jízdu pocházejí z Evropy z období po konci druhé světové války. V Severní Americe se tento fenomén objevuje v prvních oficiálních projektech v 80. letech 20. století (Shaheen a kol. 1999).

První zkušenosti se sdílenou jízdou v rámci nějaké existující organizace či uskupení v Evropě představuje uskupení „Sefage“ (Selbstfahrergemeinschaft), jenž se v roce 1948 pokusilo rozjet první způsob organizované sdílené jízdy ve švýcarském Curychu (Shaheen a kol. 1999).

Toto uskupení lákalo na formu sdílené jízdy ty jedince, kteří si nemohli dovézt své vlastní auto. Snahou tedy bylo, aby lidé, které nemohou vlastnit svůj automobil, sdíleli jeden automobil ve více osobách. Tento projekt však moc velký úspěch nepřinesl. Další organizace tohoto typu vznikají v Evropě až o tři desetiletí později. Ve francouzském Montpellieru vznikla v roce 1971 organizace s názvem „Procotip“. Tato organizace vydržela však jen pouze 2 roky. Další organizace s názvem „Witkar“ vznikla v holandském hlavním městě Amsterdamu v roce 1973. Tato organizace zabývající se sdílenou jízdou však taktéž nepřinesla úspěch a její projekt byl v polovině 70. let taktéž opuštěn (Shaheen a kol. 1999).

Po řadě neúspěšných experimentů a projektů sdílené jízdy přicházejí v 80. letech na scénu dvě první opravdové úspěšné organizace, které jsou označovány za průkopníky organizované sdílené jízdy. Jedná se o švýcarskou organizaci Mobility Carsharing Switzerland (1987) a německou organizaci StattAuto Berlin (1988). Tyto dvě organizace jsou dodnes označovány za první moderní a uznávané evropské organizace poskytující služby sdílené jízdy (Shaheen a kol. 1998). V dnešní době je tento fenomén nejvíce rozšířen v západní části Evropy.

Jak ve své práci popisuje Shaheen a kol. (1998), severoamerické zkušenosti se sdílenými jízdami začínají po roce 1980, přesněji mezi lety 1983-1986, kdy probíhal první výzkumný program Mobility Enterprise na Purdue University. Projekt spočíval v tom, že vznikl speciální vozový park, kde si mohly domácnosti pronajmout auto.

Rozvoj a růst tohoto projektu však nebyl příliš valný a nepřinesl úspěch. Z těchto důvodů byl tento projekt ukončen v roce 1986 a dále se v něm nepokračovalo (Shaheen a kol. 1998).

Druhým velkým americkým projektem, který se také uskutečnil v polovině 80. let minulého století, byl projekt s názvem Short-Term Auto Rental (STAR). Tento projekt byl uskutečněn v parkovací garáži bytového komplexu s 9 000 obyvateli. Uživatelé zapojení do tohoto projektu platili za pronájem nabízených aut. Cena za pronájem se lišila podle typu vozidla a najetých kilometrů za čas, po který automobil využívali. Víze tohoto projektu byla taková, že poplatky za pronajmutí těchto vozidel byly nastaveny tak, aby byla cena za pronájem automobilů přijatelnější, než kdyby obyvatelé sami vlastnili svůj automobil. Tento projekt však také nakonec nebyl úspěšný a byl ukončen. V rámci Severní Ameriky tyto dva projekty představovaly první pokusy o rozšíření a rozvoj způsobu dopravy za pomoci sdílených jízd (Shaheen a kol. 1998).

2.4. Fenomén spolujízdy

Dle Vanoutrive a kol. (2012) či Delhomme a Gheorghiu (2016) se definice spolujízdy v literatuře v některých případech liší a neexistuje její žádná jednotná platná definice. Spolujízdu je však možné popsat jako předem domluvenou jízdu řidiče a spolujezdce či spolujezdců, kteří se před cestou domluví na společné cestě jedním automobilem. Ve většině případů se spolujízda odehrává v rámci rodiny. Tento způsob spolujízdy označuje Buliung a kol. (2009) jako spolujízdu interní. Hlavní motivací využití spolujízdy jako způsobu dopravy spatřují Vanoutrive a kol. (2012) nebo Ferguson (1997b) zejména v úspoře finančních prostředků. S příchodem informačních technologií se nabídka a poptávka spolujízdy začíná čím dál více objevovat na platformách zprostředkovávajících spolujízdu či na sociálních sítích. Hlavní sociální síť, kde se nabídka spolujízdy nachází je Facebook. Na této sociální síti je spolujízda nabízena zejména mladšími generacemi za účelem dojížděky do práce či studií.

2.4.1. Historie spolujízdy

Historie spolujízdy začíná společně s rozvojem automobilové dopravy. Není však snadné určit přesné datum, kdy o cestování formou spolujízdy začal být zájem. Jak uvádí Ferguson (1997a), je pozoruhodné, jak málo o historii spolujízdy víme. Sami autoři, zabývající se touto problematikou, mají na počátek spolujízdy odlišný názor.

Například Buliung a kol. (2012) datují počátek spolujízdy do roku 1914, kdy lidé na začátku první světové války poprvé za neoficiální poplatek začali nabízet služby spolujízdy. Označení pro tento způsob dopravy se nazýval „jitney cars“ či „jitney buses“, kdy „jitney“ představoval poplatek, který cestující řidiči za vykonání jízdy zaplatil (Eckert, Hilton 1972). Tento způsob dopravy vznikl v Los Angeles a postupem času se rozšířil i do ostatních amerických a kanadských měst (Eckert, Hilton 1972).

Ferguson (1997a) vidí počátky organizované spolujízdy v období druhé světové války, kdy začala první oficiální propagace této formy dopravy, avšak první náznaky tohoto způsobu dopravy spatřuje již ve 30. letech 20. století. Chan a Shaheen (2012) rozděluje vývoj spolujízdy na kontinentu Severní Ameriky do pěti etap, kdy první etapa začíná obdobím druhé světové války a končí současnou situací spolujízdy.

Spolujízda ve 2. světové válce

Spolujízda jako taková se nejvíce po rozvoji automobilové dopravy objevuje za 2. světové války. V této době vznikají v Americe speciální „autokluby“, které podporovala americká vláda se snahou snížit opotřebení vozidel a ušetření pohonných hmot. (Chan, Shaheen 2012). Jednalo se tak o první formální způsob spolujízdy.

Jak dále popisují Chan a Shaheen (2012), propagaci tohoto způsobu dopravy představovaly informační tabule a letáky, které měly podpořit jeho rozvoj. V tomto případě se taktéž jednalo o první spolupráci průmyslu v soukromém vlastnictví s vládou v rámci rozvoje fenoménu spolujízdy (Amey 2010).

Ropná krize a 70. léta

K dalšímu rozvoji a propagaci spolujízdy od konce druhé světové války došlo až v 70. letech 20. století, zejména při ropné krizi v roce 1973, na kterou poukazují ve svých pracích například Ferguson (1997a), Amey (2010) či Gilbert a Perl (2008).

V roce 1973 byl tehdejší americký prezident Nixon nucen podepsat zákon o zachování energie, který přispěl k rozvoji spolujízdy. Po Nixonovi nastupující prezident Carter společně s vládou prosazoval propagaci spolujízdy za účelem šetření pohonných hmot, a taktéž u této formy dopravy poukazoval na menší zátěž pro životní prostředí (Amey 2010). Jak popisují Chan a Shaheen (2012), v této době začaly taktéž vznikat organizované zaměstnanecké spolujízdy „vanpools“ nebo speciální silniční pruhy.

Pro spolujízdu jako takovou se jednalo v tomto období o celou řadu prvenství. Bylo to poprvé, co vláda veřejně financovala tento způsob dopravy s motivací snížit spotřebu ropy a zlepšit kvalitu ovzduší (Amey 2010).

Spolujízda v 80. a 90. letech

S odeznáním ropné krize v USA poklesl o spolujízdu zájem (Ferguson 1997a). Jak uvádějí Xia a kol. (2015), klesající zájem o tuto formu dopravy zapříčinila snižující se cena ropy a vzrůstající příjmy obyvatelstva.

„Zatímco mnozí na začátku 80. let pevně doufali v rozvoj spolujízdy, nízké ceny ropy a silný hospodářský růst po celé 80. a 90 léta tyto naděje zmařil. K dalšímu vzestupu zájmu o spolujízdu došlo až v roce 2005.“ (Amey 2010).

Spolujízda na počátku 21. století

Ke zvýšení poptávky po spolujízdě přispěl v USA až nárůst cen energií v roce 2000. Teprve mezi lety 2004 a 2005 byl v průzkumu americké komunity, poprvé od jeho založení v roce 1970, sledován procentuální nárůst využívání spolujízdy. Konkrétně se jednalo o nárůst mezi lety 2004-2005 činící 0,6 %. V roce 2004 tento způsob dopravy využívalo 10,1% populace Severní Ameriky. V roce 2005 se jednalo o 10,7 % (Amey 2010).

Tyto změny lze sledovat hlavně z toho důvodu, že v prvním desetiletí 21. století v USA rapidně opět rostly ceny pohonných hmot a obyvatelé se tak tímto způsobem snažili snížit finanční prostředky vynaložené za cesty. Do tohoto období taktéž přichází na scénu soukromý sektor, který začal spolujízdu nabízet. S rozvojem nových technologií, zejména mobilních telefonů a internetu a počátkem rozvoje sociálních

sítí, přichází na trh nové subjekty, které začínají vytvářet první webové stránky či on-line aplikace nabízející externí formu spolujízdy (Amey 2010).

Spolujízda v současnosti

Jak je z historie tohoto fenoménu zřejmé, největší rozvoj a rozkvět tohoto způsobu dopravy byl v období velkých světových hospodářských, energetických či finančních krizí. Jak se shodují Chan a Shaheen (2012), Vanoutrive a kol. (2012) či Buliung a kol. (2010), v dnešní době už tento způsob dopravy není pouze o snížení nákladů za vykonanou cestu a zdrojů na ni vynaložených, ale popisují ho i jako nástroj k menší hustotě dopravy, k jejímu menšímu zatížení, snížení emisí a zlepšení kvality ovzduší. Tento fenomén sice není v době svého největšího využívání, které představovala 70. léta 20. století v době hluboké ekonomické krize, ale i tak se jedná o jeden z nejčastějších způsobů dojížděky.

Spolujízda je v současnosti, dle Xia a kol. (2015), daleko více ovlivněna masivním nástupem nových moderních technologií. Díky masivnímu rozvoji internetu a mobilních aplikací či sociálních sítí se v tomto prostředí objevuje čím dál více možností, jak se ke spolujízdě dostat a zrealizovat ji.

Jak ve své práci uvádí Géci (2020), spolujízda je v dnešní době pravděpodobně nejstabilnější v rámci celé její historie. Neprobíhá již v cyklech jako v minulosti, které byly ovlivňovány ekonomickými krizemi, ale v současnosti se jedná o stabilní způsob dopravy.

2.5. Spolujízda a informační technologie

První pokusy o řízenou spolujízdu pomocí informačních technologií začaly v 80. a 90. letech. Tyto programy nepřinesly žádný velký úspěch, ale i tak jsou označovány za první pokusy nabídky spolujízdy s využitím internetu. První fungující server, který poskytoval propojení účastníků spolujízdy, je datován do roku 1999. Prudký vzestup služeb nabízející spolujízdu dokazuje fakt, že v roce 2011 bylo na území Severní Ameriky možno nalézt až 638 internetových služeb zaměřujících se na spolujízdu (Chan a Shaheen 2012).

Nástupem informačních technologií a jejich využitím se zabývají ve svých pracích například Xia a kol. (2015), Correira a Vieagas (2010), Buliung a kol. (2009, 2010) či Chan a Shaheen (2012). Correira a Vieagas (2010) vidí hlavní výhody informačních technologií ve flexibilitě a dynamice propojování účastníků spolujízdy. Z pohledu Buliunga a kol. (2010) tyto technologie přináší daleko více možností, jak propojit aktéry spolujízdy.

Xia a kol. (2015) či Chan a Shaheen (2012) ve svých pracích jako jednu z nejdůležitějších služeb nabízející spolujízdu na území USA a Kanady označují společnost Zimride. Tato společnost, založena v roce 2007, se soustřeďuje na propojování aktérů spolujízdy ve vysokoškolské komunitě. Xia a kol. (2015) zmiňují, že funguje na základě nabídky řidiče udáním času a trasy spolujízdy, kterou mohou využít ostatní pasažéři. Chan a Shaheen (2012) připisují úspěšnost této služby také sociálním sítím, které Zimride využívá k větší atraktivitě spolujízdy.

Jako nejznámější online službu nabízející externí spolujízdu v Evropě lze jmenovat BlaBlaCar. Na této platformě řidiči nabízejí na základě časových a prostorových údajů meziměstskou spolujízdu za předem určený finanční poplatek. Tato online služba poskytuje možnost registrace řidičů a uvedení jejich nabídky do systému. Aktéři této formy spolujízdy, kteří spolujízdu poptávají, pak mohou řidiče kontaktovat a uskutečnit nabízenou cestu (Kozák, 2017).

V roce 2016 online služba BlaBlaCar expandovala i do České republiky, kdy zakoupila českou společnost Jízdomat. Celkově na území České republiky lze nalézt poměrně mnoho serverů, které se spolujízdou zabývají. Konkrétně se jedná o servery Jizdaspolu.cz, Autojizda.cz, Waybook.cz a jiné (Kozák, 2017).

V posledních letech v rámci rozvoje spolujízdy hrají velkou roli také sociální sítě. Chan a Shaheen (2012) vidí hlavní výhodu sociálních sítí ve snazším propojení mezi aktéry spolujízdy a také ve větší míře vzájemné důvěry účastníků spolujízdy. Za hlavní sociální síť, kde se spolujízda vyskytuje, zmiňuje Buliung a kol. (2009) Facebook. Dle Kozáka (2017) tato sociální síť sdružuje skupiny zaměřující se na spolujízdu, které vytváří sami uživatelé. Tyto skupiny slouží zejména k dopravě mezi konkrétními městy, na trasách mezi těmito městy poté samotná spolujízda probíhá (Kozák, 2017).

2.6. Druhy spolujízdy

Spolujízda se rozděluje na formální a neformální. Neformální druhy spolujízdy se dále řadí na interní a externí. Zároveň se jedná o celosvětově nejvíce rozšířené a využívané druhy spolujízdy. Podstata neformální spolujízdy tkví dle Zolnika (2015) v tom, že do tohoto druhu spolujízdy, oproti spolujízdě formální, nezasahuje žádné vládní nařízení či místní správa.

2.6.1. Interní a externí spolujízda

Interní a externí spolujízda se odehrává za účasti dvou a více aktérů. Je na dobrovolné či spontánní bázi, kdy se mezi sebou aktéři spolujízdy předem domluví na společné cestě. Tato forma spolujízdy není nijak organizovaná státem.

Buliung a kol. (2010) do interní spolujízdy zahrnují spolujízdu v rámci členů rodiny. Dle Fergusona (1997a) je spolujízda uvnitř rodiny daleko běžnější a využívanější než mezi lidmi, kteří se osobně neznají, a považuje interní spolujízdu jako nejčastější formu spolujízdy na světě. Výhodou interní spolujízdy je dle Vanoutrive a kol. (2012) ta, že v rámci interní spolujízdy v rodině či domácnosti účastníci tohoto způsobu dopravy mají stejný počátek cesty, jelikož bydlí či žijí na stejném místě. Mezi skupiny, které spolujízdu jako způsob dopravy využívají Vanoutrive a kol. (2012) řadí rodiny s nižším příjmem. Rodiny nižší příjmové třídy tuto formu dopravy využívají častěji z důvodu vlastnictví či dostupnosti pouze jednoho automobilu v rodině a šetření finančních prostředků vynaložených za cestu. Vyšší příjmové třídy obyvatelstva tuto formu využívají méně. (Vanoutrive a kol. 2012)

Externí formu spolujízdy Buliung a kol. (2010) popisuje jako spolujízdu mezi 2 a více osobami, které nejsou v příbuzenském vztahu. Mezi hlavní motivace externí spolujízdy řadí Li a kol. (2007) úsporu financí a času.

V této formě vstupuje do spolujízdy pobídka třetí strany. Označením třetí strany lze chápat organizace pomáhající ke zviditelnění či zprostředkování jízdy. V Česku se jedná zejména o online služby společnosti BlaBlaCar a sociální síť Facebook (Kozák, 2017).

2.6.2. Formální spolujízda

Formální spolujízda je organizována na základě pobídek vlády nebo místní správy, které zajišťují její fungování a propagaci. Hlavní cíle formální spolujízdy se postupně měnily a vyvíjely. Za druhé světové války a při ropné krizi v 70. letech 20. století podporovala americká vláda spolujízdu zejména z důvodu úspory materiálu a pohonných hmot. S postupným rozvojem automobilové dopravy a přibývajícím dopravním přetížením sloužila zejména ke snížení hustoty dopravy a snížení emisí. V Severní Americe postupně za podpory americké a kanadské vlády vznikaly nástroje k její fungování a efektivitě. Jedná se například o řízené spolujízdy, vanpooling či speciální jízdní pruhy HOV lines. (Kozák, 2017).

2.6.3. HOV lanes

První High Occupancy Vehicleslanes (HOV) lanes vznikaly průběhu 70. a 80. let v USA. Jak konstatují Chan a Shaheen (2012), HOV lanes jsou speciální pruhy určené pro autobusy a osobní automobily, ve kterých cestuje 3 a více osob. Motivace k využívání těchto pruhů tkví zejména ve snaze americké vlády, aby byly automobily obsazovány více pasažéry, a tak se snížil celkový počet automobilů na dálnicích a tím i hustota dopravy na přetížených komunikacích. Tyto pruhy, jak popisuje Li a kol. (2007), jsou však také přístupné i pro automobily obsazené pouze jedním řidičem, avšak za poplatek.

První dálnice s tímto speciálním pruhem vznikla již v roce 1969 v severní Virginii a jmenovala se Shirley Memorial Highway. Jednalo se o první dálnici na světě, která měla vyhrazena pruh pro vozidla, ve kterých cestovalo více osob. Nejdříve byla určena pro automobily s 4 a více cestujícími, nakonec se jejich počet snížil na 3. Tato dálnice je dodnes nejvíce frekventovanou a využívanou dálnicí s možností využití těchto HOV lanes na celém světě. Postupem času se tyto HOV lanes stále více rozrůstaly. V současnosti tvoří 2 % z celkové dopravní sítě v americkém státě Kalifornie (Amey 2010).

Mnoho autorů zabývajících se problematikou HOV lanes však v současnosti poukazuje na to, že tyto speciální pruhy nejsou dost efektivní. Například Cassidy a kol.

(2010) ve své práci uvádějí, že slabé využívání těchto HOV lanes může vést spíše k přetížení dopravní infrastruktury než k jejímu odlehčení. Na to samé upozorňují Xia a kol. (2015), kteří se domnívají, že slabé využití těchto speciálních pruhů vede k většímu zatížení infrastruktury, a dokonce tyto speciální pruhy označují za kontraproduktivní. Z těchto důvodů lze odhadovat, že v následujících letech se počet těchto speciálních pruhů pro automobily s více pasažéry v rámci USA či zbytku světa zvětšovat příliš nebude.

2.6.4. Vanpooling

„Vanpooling“ lze definovat jako dojížděku více osob do zaměstnání pomocí jednoho či více automobilů, která je organizovaná zaměstnavatelem. V některých případech je však taktéž možné, že zaměstnanci si organizovaně zřizují tento způsob dopravy sami. První zmínky o této formě dopravy vznikly v 70. letech v USA a byly podporovány americkou vládou (Chan a Shaheen 2012).

Vanoutrive a kol. (2012) popisuje, že zapojení zaměstnavatelů jako zprostředkovatelů dojížděky za prací pro své zaměstnance je logickým důsledkem větší mobility zaměstnanců. V dnešní době „vanpooling“ stále funguje, zejména v USA a okrajově v západní Evropě. Mezi výhody tohoto způsobu dopravy lze řadit:

- I. Větší mobilita zaměstnanců
- II. Zkrácení doby přepravy osob do zaměstnání
- III. Možnost využití HOV lanes
- IV. Menší zatížení životního prostředí z důvodu použití pouze jednoho automobilu

2.7. Hypotézy

S větším střediskem taktéž přirozeně roste koncentrace a míra dojížděky obyvatelstva za prací, studiem či službami (Marada a kol., 2010). Práce v návaznosti na tento výrok Marady a kol. (2010) předpokládá, že v nejpočetnějších skupinách budou figurovat trasy mezi největšími městy České republiky. Zejména mezi městy Praha a Brno. Tyto města svým počtem obyvatel přirozeně zvyšují míru nabídky a poptávky

spolujízdy ve facebookových skupinách z důvodu největšího počtu a koncentrace obyvatelstva v České republice.

Jednotlivé skupiny se budou vyskytovat na trasách mezi městy, kde není žádná či jen pouze malá četnost spojů dopravy veřejné. Dle Marady a Květoně (2010) velkou roli při volbě způsobu dopravy podmiňuje zejména nabídka spojů veřejné dopravy než poloha v dopravní síti. Práce tedy předpokládá, že členové skupin mohou využívat spolujízdu jako způsob dopravy zejména kvůli větší časoprostorové mobilitě a mnohem rychlejší dopravě mezi nabízenými městy ve skupinách než při cestování na těchto trasách za pomoci dopravy veřejné.

Jak ve své práci uvádí Mudrych (1998), dopravní ranní i odpolední špičky jsou podmíněny a úzce spjaty s vyšší mírou dojížděky do středisek. Tyto ranní a odpolední špičky vznikají zejména z důvodu denní dojížděky obyvatelstva za prací či studiem. Lze tedy předpokládat, že v rámci facebookových skupin, kde je častým důvodem cest právě dojížděka za prací a studiem, bude nejvyšší míra koncentrace příspěvků korelovat s ranní a odpolední dopravní špičkou.

3. Metodika práce

Bakalářská práce se věnuje fenoménu spolujízdy v rámci České republiky. Tato kapitola tudíž shrnuje metodická východiska této problematiky. Je zde popsán výběr cílových facebookových skupin a výběr hodnocených a zkoumaných parametrů ve skupinách. V poslední části této kapitoly je popsána tvorba příslušných tabulek a mapových výstupů.

3.1. Metodika výběru cílové skupiny

V této práci byly sledovány data ve facebookových skupinách orientující se na spolujízdu. Pracováno bylo pouze se skupinami na území České republiky.

Kritériem při výběru sledovaných skupin bylo, že skupiny musely ve svém názvu obsahovat slovo „spolujízda“ aby bylo zřejmé, že se tyto skupiny skutečně orientují na spolujízdu jako způsob dopravy. Další kritérium, které musely skupiny splňovat, byl konkrétní počátek spolujízdy a její konec. Práce nepracovala se skupinami, které neměly ve svém názvu konkrétní počátek cesty a její konec. Jako příklad lze uvést skupinu „SPOLUJÍZDA kamkoliv“. Sledovanými skupinami byly pouze skupiny s konkrétním začátkem a koncem cesty své trasy. Jako vzorovou skupinu lze uvést například skupinu „spolujízda České Budějovice – Brno“.

Tato práce celkem sleduje 71 facebookových skupin, které byly vybrány podle výše uvedených kritérií. Sledování a výběr dat ve skupinách proběhl od 1.11 do 30.11. 2021, tudíž sledovaná a vybraná data se vztahují k tomuto období. Data vztahující se k časoprostorové variabilitě a koncentraci příspěvků v jednotlivých skupinách byla pozorována po dobu 12 týdnů v období 3.1 (pondělí) - 27.3. (neděle) 2022.

3.2. Výběr parametrů

Sledovanými parametry byly tyto:

- počet členů každé jednotlivé sledované skupiny
- měsíční počet příspěvků v daných skupinách za měsíc listopad

- typ skupiny – veřejná/soukromá
- vzdálenost trasy skupin

V rámci časoprostorové variability a koncentrace příspěvků byly sledovány skupiny, ve kterých bylo ve sledovaném období přidáno nejméně 25 příspěvků a více.

Taktéž bylo třeba zhodnotit, jaký počet členů se váže k danému sledovanému městu. K tomu posloužil jednoduchý součet. Pokud se město, například Praha, vyskytovalo jako začátek, průjezdové město či cíl jízdy ve více než jedné skupině, například ve 47 skupinách, byly členové ve všech těchto skupinách sečtení a vznikl celkový výsledek počtu členů vázajících se k jednomu danému městu.

V analytické části se taktéž práce zabývá počtem členů na jednotlivých trasách či úsecích tras mezi městy. Nejprve bylo třeba identifikovat všechny jednotlivé trasy mezi městy a poté jednoduchou sčítací metodou sčítat jednotlivé úseky trasy. To znamená z bodu (města) A do bodu (města) B. Když trasa jízdy vedla z jednoho města do druhého a na její cestě se vyskytovala další města zahrnutá ve skupinách na této trase, počet členů daných tras se sčítal s počtem přibývajících měst až do konečného celkového počtu členů na úseku mezi posledním městem vedoucí na trase do konečného cílového města B.

Prostorová variabilita obyvatelstva, jak je již zmíněno výše, byla sledována v průběhu 12 týdnů od pondělí 3. ledna 2022 do neděle 27. března 2022. Byly sledovány příspěvky v průběhu tohoto období. Sledování příspěvků probíhalo každý den v týdnu (od pondělí do neděle). Byly pozorovány časy, kdy byly příspěvky v rámci skupin přidávány. Pozorování probíhalo v průběhu celého dne (od 0:00 do 23:59 h), kdy byly jízdy v rámci skupin nabízeny a v některých případech také poptávány. Pozorování probíhalo pouze ve skupinách, ve kterých ve sledovaném období bylo přidáno nejméně 25 příspěvků.

3.3. Zpracování a analýza dat

Po nalezení a sběru dat bylo nezbytné tyto data setřídít a promítnout do příslušných tabulek, které jsou vztahovány k jednotlivým šetřeným parametrům. Byly zhotoveny na základě těchto parametrů: název skupiny, počet členů, počet příspěvků za měsíc, typ skupiny a vzdálenost mezi městy. Taktéž byla zhotovena tabulka v rámci

počtů členů vztahujících se k danému městu. Dále byly zhotoveny tabulky časoprostorové variability, které sledují koncentraci příspěvků v rámci jednotlivých dnů od pondělí do neděle nebo celého týdne. Příspěvky byly sledovány v každé jednotlivé hodině v průběhu celého dne. K promítnutí výsledků byla poté sestavena příslušná tabulka, kde je pomocí barevných škál koncentrace příspěvků promítnuta.

Pro tvorbu příslušných mapových výstupů byl použit program ArcGIS Pro. Byly zhotoveny 3 mapové výstupy. První mapový výstup sleduje nabízené trasy spolujízdy v České republice. První mapa byla vytvářena pomocí linií kopírující komunikační dopravní síť vedoucí mezi sledovanými městy, která jsou v mapě zaznačeny body s příslušnými popisky. Druhá mapa znázorňuje pomocí kartodiagramu počet členů vztahujících se k danému městu. Třetí mapa znázorňuje pomocí stupňovaných linií mezi jednotlivými městy, znázorněny body, počet členů na každém jednotlivém úseku trasy mezi městy.

4. Analytická část

Tato kapitola práce se zabývá analýzou fenoménu spolujízdy. Kapitola analyzuje a hodnotí sledované parametry, kterými jsou název skupiny, počet členů ve skupinách, počet příspěvků za měsíc, typ skupiny, vzdálenost, počet členů vztahujících se k danému městu, časoprostorová variabilita, denní a týdenní koncentrace příspěvků ve skupinách.

4.1. Analýza základních sledovaných parametrů

a) Název skupiny

Na sociální síti Facebook bylo nalezeno celkem 71 skupin, které v sobě nesou název či spojitost s názvem „spolujízda“. Jelikož pro tuto práci byly vybrány pouze skupiny s jasným počátkem a cílem jízdy, lze identifikovat konkrétní města České republiky. Názvy těchto měst mají tyto jednotlivé skupiny ve svém názvu obsaženy. Jako příklad lze uvést skupinu „Spolujízda Příbram-Praha a zpět“. Jsou zde také zahrnuty trasy skupin mezi více městy najednou, takže není neobvyklé, že v názvu skupin se objevuje více názvů měst, přes které vede nabízená či poptávaná trasa jízdy.

Celkem se jedná o 10 skupin, které mají v názvu více měst než dvě základní města. Jednoduše to lze vyjádřit tak, že místo trasy spolujízdy z bodu A do bodu B jsou na trase i města C a v některých případech dokonce i D. Konkrétním příkladem těchto skupin s více městy je možné uvést sledovanou skupinu „Spolujízda Liberec – Mladá Boleslav – Praha (a zpět)“.

b) Počet členů

Jak se dá vyčíst z tabulky č.1, v rámci počtu členů je na prvním místě pomyslného žebříčku skupina s názvem „Spolujízda BRNO – PRAHA – BRNO“, která se svými 9 701 členy zaujímá více než 9 % celkového počtu členů ve skupinách. Tuto skutečnost lze přiřazovat tomu, že se jedná o skupinu mezi dvěma největšími a nejlidnatějšími městy České republiky, Prahou a Brnem. Celkově se na tyto dvě města váže největší počet

skupin nabízející spolujízdu. Z tohoto důvodu je logické, že nejpočetnější skupiny budou vázány především na tyto dvě města. Hlavní město Praha je vázáno na 9 z 10 těchto skupin a Brno na 3 skupiny.

Tabulka č.1: 10 nejpočetnějších skupin spolujízdy podle počtu členů

Název skupiny	Počet členů
Spolujízda BRNO – PRAHA – BRNO	9 701
Spolujízda PRAHA – BRNO – OLOMOUC – OSTRAVA a ostatní města	6 238
Spolujízda Praha – České Budějovice a zpět autem	4 762
Spolujízda Praha – Vrchlabí (Krkonosy)	4 492
Jízdy TRUTNOV – PRAHA – TRUTNOV 	4 079
spolujízda České Budějovice – Brno	3 933
Spolujízda Praha – Karlovy Vary – Praha	3 446
Spolujízda Příbram-Praha a zpět	3 170
Spolujízda Praha – Liberec – bez voličů Andreje Babiše	3 002
Spolujízda Hradec Králové – Praha a zpět	2 701

Zdroj: Facebook, vlastní zpracování

Naopak nejméně početnou skupinou viz. tabulka č.2, je skupina mezi moravskými městy Boskovice a Olomouc s názvem „Spolujízda Boskovice – Olomouc a zpět“, která čítá pouhých 35 členů. Když se podíváme na 10 skupin s nejnižším počtem členů, jedná se o skupiny v rozpětí mezi 323 a 35 členy. Tyto skupiny jsou v součtu členů menší než kterákoliv z 10 nejpočetnějších skupin spolujízdy. Lze pozorovat, že v těchto skupinách se objevují města s menším počtem obyvatel než ve skupinách s nejvyššími počty členů.

Tabulka č.2: 10 nejméně početných skupin spolujízdy podle počtu členů

Název skupiny	Počet členů
HB -> Praha / Praha -> HB – Spolujízda	323
Spolujízda RpR <-> Zlín	304
Spolujízda Praha – Uherský Brod	286
Spolujízda Humpolec – Jihlava	235
Spolujízda (JH, Kamenice) Pelhřimov <-> Praha	178
Spolujízda Chotěboř a okolí – České Budějovice a zpět...	152
Spolujízda Vrchlabí-Brno/Brno-Vrchlabí	137
Spolujízda Sedlčany – České Budějovice a zpět	111
PSO spolujízda Praha-Semily a zpět	40
Spolujízda Boskovice – Olomouc a zpět	35

Zdroj: Facebook, vlastní zpracování

Když vezmeme v potaz pouze skupiny vztahující se na Prahu, nalezneme celkem 47 skupin. Tyto skupiny představují více jak 50 % všech sledovaných skupin. Celkem se k Praze vztahuje ve 47 skupinách 84 296 členů. Brno se vyskytuje z celkových 71 skupin v 16 skupinách. K Brnu se váže celkově 32 449 členů, viz. tabulka č.3.

Tabulka č.3: Celkový počet skupin a členů vztahující se k Praze a Brnu

Název města	Celkový počet skupin	Členů celkem
Praha	47	84 926
Brno	16	32 449
Celkem	63	117 375

Zdroj: Facebook, vlastní zpracování

Jak je pozorováno v tabulce č.3, 63 ze všech 71 nalezených skupin by se mělo vázat k těmto 2 městům, ale není tomu tak. Praha a Brno figurují také ve skupinách, kde se objevují tyto 2 města současně. Celkový počet členů vázajících se k těmto městům je 117 375. Ovšem skutečný celkový počet členů ve všech skupinách je ve skutečnosti menší. Jak již bylo zmíněno, lze nalézt mnoho skupin, které mají v názvu obě již zmiňovaná města Prahu a Brno, a tudíž se počet jejich členů sčítá s každou skupinou, ve které jsou obsaženy.

Skutečný celkový počet všech členů ve všech skupinách je 102 997, což představuje méně než 1% celkové populace obyvatel v České republice. Je však nutné říct, že toto číslo v prostředí jedné sociální sítě, která není využívána celkovou populací České republiky, není vůbec zanedbatelné a poukazuje na to, že tento způsob dopravy má zejména na této sociální své uplatnění a stále získává nové a nové příznivce.

c) Forma skupiny

Na sociální síti Facebook existují dvě základní rozdělení skupin. Skupiny se dělí na skupiny veřejné a soukromé. Rozdíl mezi těmito dvěma typy skupin tkví v tom, že do veřejné skupiny se může přidat jakýkoliv uživatel sociální sítě Facebook, stačí když si najde příslušnou skupinu, do které se chce přidat, a do skupiny se přidá. Od této chvíle je členem skupiny, vidí příspěvky ostatních členů skupiny a může sám nabízet či poptávat trasy spolujízdy.

Pro připojení do soukromých skupin je forma trochu složitější. Uživatel se opět přihlásí do dané skupiny, pokud chce být jejím členem. Ovšem v případě soukromých

skupin musí daný uživatel počkat, až jeho žádost schválí správce skupiny. Tento správce skupiny rozhoduje o přijetí či odmítnutí členů do skupiny. Nutno podotknout, že i v tomto případě je žadatel o přijetí do skupiny v drtivé většině případů přijat, jak tomu bylo i v rámci výzkumu této práce. Problém může nastat u skupin, které nejsou příliš aktivní a na přijetí do skupiny může uživatel čekat delší dobu.

V 71 pozorovaných skupinách bylo nalezeno 15 soukromých skupin. Zbýlých 56 skupin se řadí mezi skupiny volně přístupné – veřejné. V soukromých skupinách bylo nalezeno 17 455 členů, což tvoří přibližně 20 % celkového počtu všech členů skupin. Zbýlých zhruba 80 % členů využívá skupiny veřejné, viz. tabulka č.4.

Tabulka č. 4: Podíl členů v rámci forem skupin

Forma skupiny	Počet členů	v %
Veřejná	85 542	79,6
Soukromá	17 455	20,4

Zdroj: Facebook, vlastní zpracování

d) Počet příspěvků za měsíc

Počet příspěvků v jednotlivých skupinách je velice různorodý. Měření příspěvků proběhlo od 1. listopadu 2021 do 30. listopadu 2021. Jak je pozorováno v tabulce č.5, nejvíce příspěvků za měsíc listopad v roce 2021 se odehrálo ve skupině „Spolujízda Příbram-Praha a zpět“, kde bylo v tomto sledovaném období přidáno 235 příspěvků nabízejících či poptávajících spolujízdu. Je zajímavé, že v rámci počtů členů se tato skupina řadí až na 8. místo. Z tohoto důvodu nelze předpokládat, že počet členů ve skupinách je přímo úměrný počtu příspěvků ve skupinách. Bylo zjištěno, že mezi skupinou s nejvíce příspěvky došlo k velkému rozdílu v počtu příspěvků od ostatních skupin. Skupina nabízející spolujízdu z Příbrami do Prahy a zpět má o více jak 100 % více příspěvků za měsíc listopad než skupina s druhým nejvyšším počtem příspěvků „Spolujízda Pelhřimov-Praha-Plzeň a zpět“. Tato skupina za měsíc listopad zaznamenala 107 příspěvků.

Skupiny, které přesáhly hranici 100 a více příspěvků za jeden měsíc lze najít pouze čtyři. Města vyskytující se na trasách těchto skupin jsou konkrétně tyto: Praha, Brno, Příbram, Pelhřimov, Plzeň a Jindřichův Hradec.

Tabulka č. 5: 15 skupin s největším množstvím příspěvků za měsíc listopad v roce 2021

Název skupiny	Počet členů	Počet příspěvků za měsíc listopad
Spolujízda Příbram-Praha a zpět	3 170	235
Spolujízda Pelhřimov – Praha – Plzeň a zpět	2 029	107
Spolujízda BRNO – PRAHA – BRNO	9 701	101
Spolujízda Praha-Jindřichův Hradec-Praha	2 197	101
Spolujízda Hradec Králové – Praha a zpět	2 701	96
Jízdy TRUTNOV – PRAHA – TRUTNOV 	4 079	93
Spolujízda Praha – Vrchlabí (Krkonoše)	4 492	78
Spolujízda Brno – Uherský Brod a okolí	2 218	53
Spolujízda Sušice – Praha	1 343	48
Spolujízda PRAHA – BRNO – OLOMOUC – OSTRAVA a ostatní města	6 238	42
Spolujízda na trase Šumperk – Brno	1 916	40
Spolujízda Ostrava – Brno – Praha a zpět	1 476	39
Spolujízda Náchodsko -> Praha	1 432	38
Spolujízda Praha – Vary – Plzeň	2 475	36
Spolujízda Louny-Praha-Louny	2 225	36

Zdroj: Facebook, vlastní zpracování

Většina z 15 skupin, ve kterých bylo za měsíc listopad přidáno nejvíce příspěvků ze všech sledovaných skupin (viz. tabulka č.5), se opět vztahuje k Praze. Mnoho nabídek spolujízdy směřuje na trasách z Prahy do jiného města nebo z jiného města do Prahy. Lze konstatovat, že počet příspěvků vztahujících se k tomuto městu je v České republice zcela jednoznačně největší.

Když se podíváme na celkový počet příspěvků za měsíc listopad, bylo ve všech skupinách přidáno 1 719 příspěvků. Bylo zjištěno, že 15 skupin s největším počtem příspěvků tvoří přibližně 66 % všech přidanych příspěvků za měsíc listopad ve všech skupinách spolujízdy. Jedná se konkrétně 1 143 příspěvků.

Skupin, které nedosáhly v tomto pozorovaném měsíci více jak 5 příspěvků, bylo nalezeno 27. Jedná se především o skupiny s menším počtem členů a zároveň se jedná o skupiny, které ve většině případů nevedou na trasách mezi největšími městy České republiky. Dalším faktorem, který snižuje počet příspěvků v těchto daných skupinách je ten, že skupiny jsou velmi často už delší dobu málo aktivní a v současnosti jsou velice málo využívány.

Z pohledu nabídky či poptávky nabízených spolujízd se v drtivé většině všech skupin jedná především o nabídky spolujízd, které tvoří téměř všechny příspěvky. Poptávky po jízdách se ve skupinách objevují jen zřídka.

e) Vzdálenost tras

Dalším hodnoceným parametrem, který tato práce sledovala, byla vzdálenost jednotlivých tras spolujízdy mezi městy. V tabulce č.6 je znázorněno 10 nejdelších tras s největší vzdáleností.

Tabulka č. 6: 10 skupin s nejdelší vzdáleností své trasy

Název města	Vzdálenost
Spolujízda – Aš Cheb Plzeň Praha Brno a zpět	406
Spolujízda PRAHA – BRNO – OLOMOUC – OSTRAVA a ostatní města	370
Spolujízda Ostrava – Brno – Praha a zpět	370
Spolujízda Zlín – Praha Praha – Zlín	298
Spolujízda Praha – Uherský Brod	292
Spolujízda na trase Praha – Šumperk.	236
Spolujízda Vrchlabí-Brno/Brno-Vrchlabí	228
spolujízda České Budějovice – Brno	217
Spolujízda Praha – Vary – Plzeň	209
Spolujízda Pelhřimov – Praha – Plzeň a zpět	209

Zdroj: Facebook, vlastní zpracování

Důležitou roli při celkové vzdálenosti mezi městy v tomto případě hrají skupiny, které ve svém názvu, a přirozeně tak i ve své nabídce, zahrnují více než 2 města. Z tohoto důvodu, přítomnosti více měst, jsou trasy většinou delší než pouze na trasách mezi 2 městy.

Skupinou s největší vzdáleností byla nalezena skupina „Spolujízda – Aš Cheb Plzeň Praha Brno a zpět“. Vzdálenost trasy mezi městy této skupiny čítá 407 km. Tato skupina zahrnuje 5 měst na své trase. Z tohoto důvodu lze odvodit, že celková vzdálenost bude díky většímu počtu měst největší.

Ve všech 71 sledovaných skupinách byla nalezena pouze jedna skupina přesahující vzdálenost 400 km, 2 skupiny se vzdáleností větší než 300 km a 8 skupin se vzdáleností větší než 200 km. Nejvíce skupin se pohybuje v rozmezí vzdálenosti mezi 100 a 200 km. Naopak nejkratší vzdálenost mezi městy představuje skupina „Spolujízda

Humpolec – Jihlava“ se vzdáleností pouhých 32 km. Výsledná celková vzdálenost na všech trasách ve skupinách činí 9 922 kilometrů.

4.2. Poloha nabízených měst ve skupinách

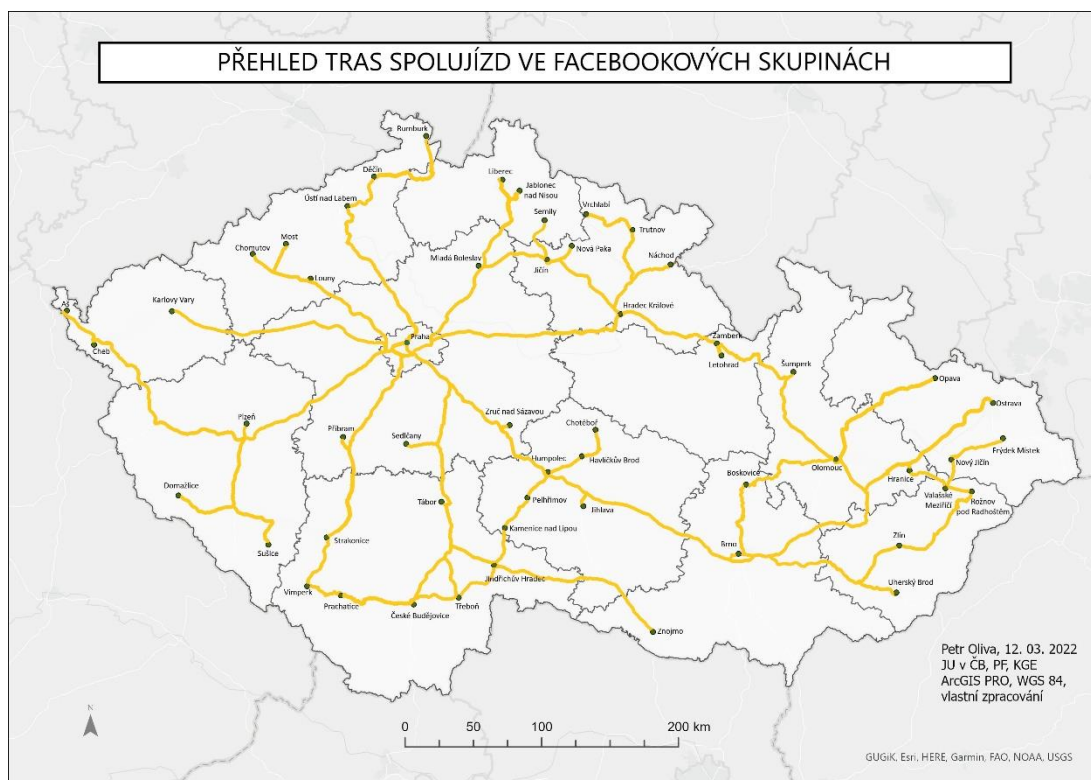
Pozorované skupiny a města na trasách skupin lze nalézt napříč celou Českou republikou. Minimálně jedno město na sledovaných trasách se vyskytuje v každém kraji České republiky, viz mapa č.1.

Nejvíce měst vyskytujících se ve skupinách spolujízdy bylo nalezeno v Jihočeském kraji. Konkrétně se jedná o města Tábor, Strakonice, Prachatice, Vimperk, České Budějovice, Třeboň a Jindřichův Hradec. O druhé místo v počtu nalezených měst se dělí hned 3 kraje. Tyto kraje zastupuje 6 měst. Jedná se o kraj Vysočina, Ústecký kraj a Královéhradecký kraj. Vysočina je zastoupena krajským městem Jihlavou, okresními městy Havlíčkův Brod a Pelhřimov, a taktéž městy Chotěboř, Humpolec a Kamenice nad Lipou. V Ústeckém kraji jsou sledována města Rumburk, Děčín, Chomutov, Most, Louny a krajské město Ústí nad Labem. v Královéhradeckém kraji se jedná o města Nová Paka, Jičín, Vrchlabí, Trutnov, Náchod a Hradec Králové.

Následující Zlínský, Moravskoslezský a Středočeský kraj zahrnují každý 4 města. Tři města v rámci kraje lze nalézt v Plzeňském, Jihomoravském, Karlovarském, Olomouckém a Libereckém kraji. Nejmenší zastoupení, nebudeme-li počítat Hlavní město Praha, má v počtu měst Pardubický kraj s městy Žamberk a Letohrad. Jak si lze povšimnout, krom krajského města Pardubice vedou trasy spolujízdy přes všechny krajská města České republiky.

Nejzápadnějším městem ležícím na trasách spolujízdy je město Aš, které leží u německých hranic. Nejvýchodnějším městem je naopak Frýdek Místek. Nejsevernějším městem na sledovaných trasách je město Rumburk. Nejjižnějším městem je naopak okresní město Znojmo ležící v Jihomoravském kraji.

Mapa č.1: Přehled tras spolujízd ve facebookových skupinách



Zdroj: Facebook, vlastní zpracování

4.3. Členové vztahující se k danému městu

Dalším sledovaným parametrem na trasách spolujízdy byl počet členů vztahujících se ke každému sledovanému městu. Každá skupina ve svém názvu obsahovala určitý počet měst. Pokud se nějaké město vyskytovalo v názvu více skupin, byl počet členů vztahujících se k tomuto městu sčítán s každou další skupinou, ve které bylo město obsaženo. Města, ke kterým se vztahuje nejvíce členů, se tak z pravidla objevují v největším počtu skupin.

Bylo zjištěno, že největší počet členů se vztahuje k městu Praha. Jak bylo již popsáno výše, toto město na svých trasách pojímá 84 926 členů, viz. tabulka č.7. Městem s druhým největším počtem členů bylo Brno s 32 449 členy.

Třetím a zároveň posledním městem, které přesáhlo deseti tisícovou hranici členů, jsou České Budějovice, které čítají 13 749 členů. Ostatním městům se nepovedlo přesáhnout hranici deseti tisíc členů, jelikož na čtvrtém místě byla Ostrava se 7 714 členy.

Nejvíce členů na sebe váží zejména krajská města. To lze jednoduše vysvětlit tím, že v těchto městech žije či do nich dojíždí za zaměstnáním nebo škol největší množství obyvatel. Na trasách mezi těmito městy je tak nabídka a poptávka spolujízdy zpravidla nejvyšší. Největším městem, která se neřadí mezi krajská města, pojímajícím nejvíce členů je na celkovém 6. místě severočeské město Vrchlabí se 4 629 členy. Pozorování taktéž odhalilo, že dalším městem, které se neřadí mezi krajská, vázajícím na sebe nejvíce členů, bylo město Trutnov. Toto město ležící v královéhradeckém kraji stejně jako již zmíněné Vrchlabí na sebe vztahuje 4 079 členů. Toto město se taktéž řadí jako poslední mezi města přesahující hranici 4 000 členů vázajících se na jedno město.

Tabulka č. 7: 10 měst, které zahrnují nejvíce členů na trasách spolujízdy

Název města	Celkem členů
Praha	84 926
Brno	32 449
České Budějovice	13 749
Ostrava	7 714
Plzeň	7 707
Olomouc	7 528
Vrchlabí	4 629
Karlovy Vary	4 540
Liberec	4 359
Trutnov	4 079

Zdroj: Facebook, vlastní zpracování

V rozpětí 3 000 – 4 000 členů, které jednotlivá města zahrnují lze nalézt celkově 4 města. V hranici mezi 2 000 – 3 000 členy bylo identifikováno 5 měst a v rozmezí mezi 1 000 – 2 000 členy bylo nalezeno celkem 15 měst. Ostatní města nepřesáhla hranici větší než 999 členů.

Nejméně členů vztahujících se k daným městům je možné hledat ve městech, kterými prochází vždy pouze jen jedna skupina spolujízdy. Z tohoto důvodu je počet členů v těchto skupinách menší než u měst, které se vykytují ve více skupinách. Taktéž se tyto města neřadí mezi velká města v rámci České republiky. Jak je pozorováno v tabulce č. 8, skupina s úplně nejmenším počtem členů se vztahuje k městu Semily, které příhodně leží taktéž v královéhradeckém kraji a čítá 40 členů. Bylo zjištěno, že hned 6 z 10 měst s nejmenším počtem členů lze nalézt na Moravě. Moravská města vyjma hlavních center Ostravy, Olomouce a Brna celkově zahrnují v daných městech

méně členů oproti městům českým. Města ležící v Čechách zahrnují podstatněji větší část členů oproti městům moravským. Důvodů tohoto pozorovaného trendu je více. Většina moravských měst se objevuje pouze v jedné skupině a nejsou na trasách více skupin. Dalším důvodem je, že v Čechách bylo nalezeno poměrně více měst na trasách spolujízdy než ve městech moravských. V neposlední řadě je důležitým prvkem město Praha, která k sobě váže bezkonkurenčně nejvíce členů.

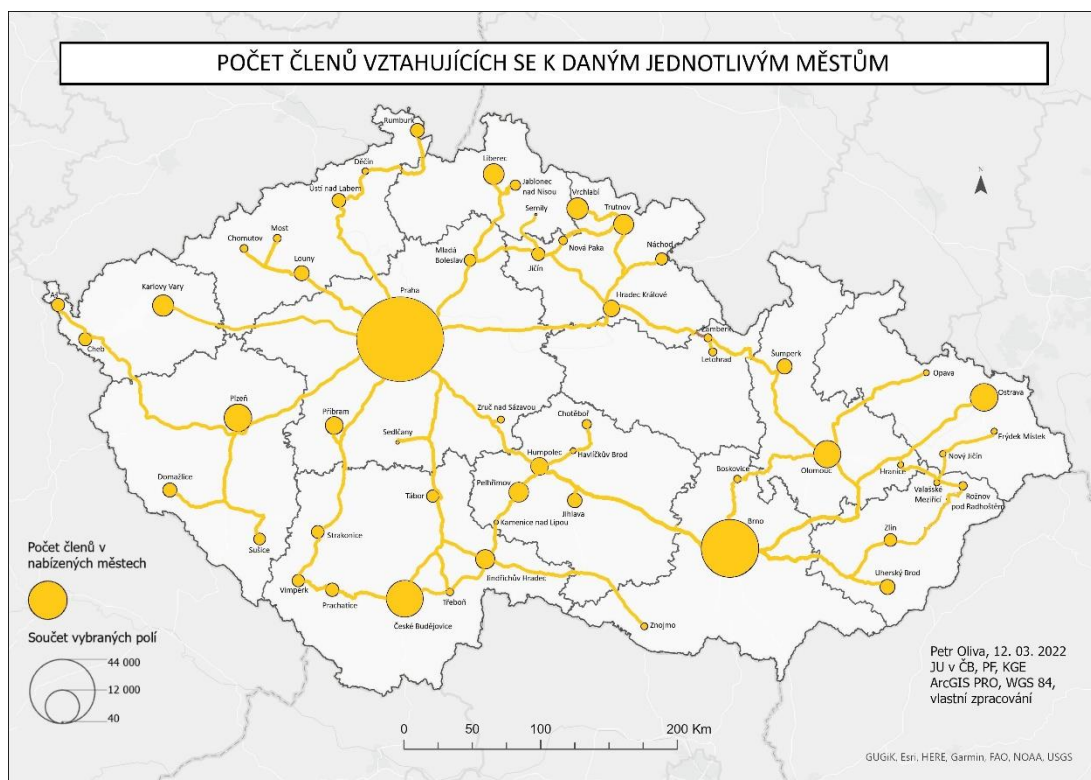
Tabulka č. 8: 10 měst, které zahrnují nejméně členů na trasách spolujízdy

Název města	Celkem členů
Děčín	407
Nový Jičín	362
Valašské Meziříčí	362
Frýdek Místek	350
Opava	335
Hranice	333
Havlíčkův Brod	323
Kamenice nad Lipou	178
Sedlčany	111
Semily	40

Zdroj: Facebook, vlastní zpracování

kterými vedou trasy spolujízdy v České republice. Tyto města celkově zahrnují 230 174 členů. Ve všech 71 sledovaných skupinách bylo celkově nalezeno 55 měst, viz. mapa č.2.

Mapa č. 2: Členové vztahující se k jednotlivým městům České republiky



Zdroj: Facebook, vlastní zpracování

4.4. Počet členů na trasách a úsecích tras spolujízdy

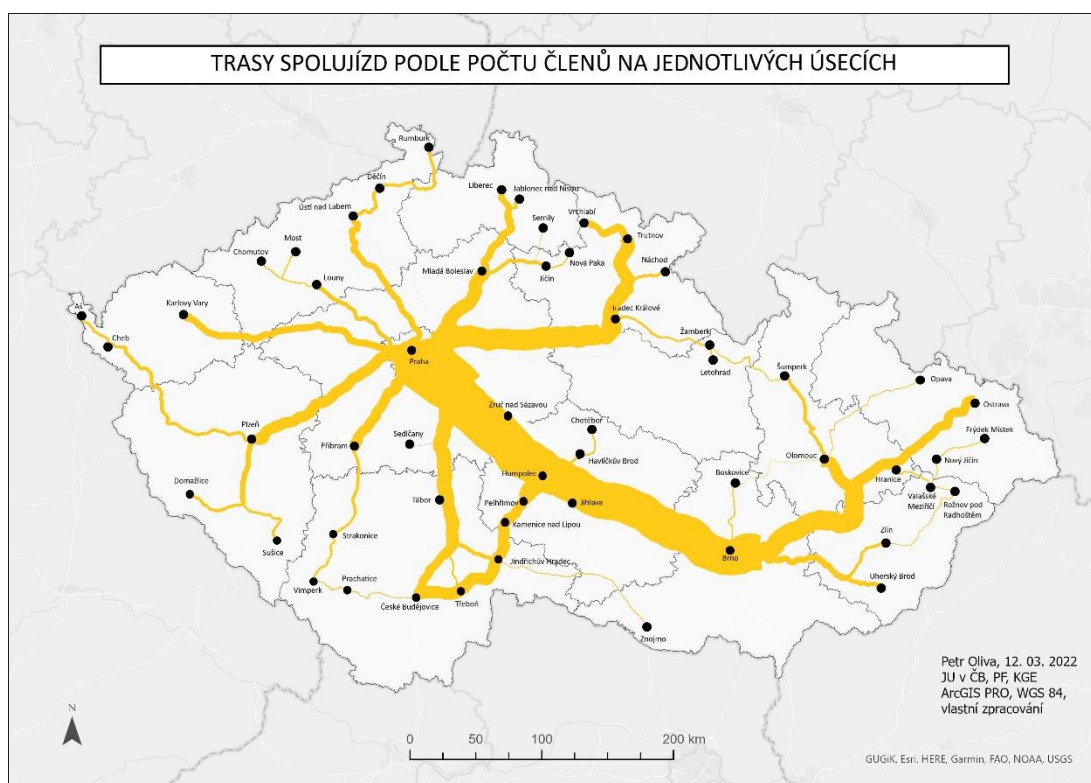
V této části analýzy práce sleduje počet cestujících členů na jednotlivých trasách mezi všemi 55 městy. Bylo předpokládáno, že největší počet cestujících členů z města A do města B bude na trasách mezi městy Prahou a Brnem, a to hned z několika důvodů.

Jak práce popisuje výše, tyto dvě města hrají nejdůležitější roli v rámci spolujízdy napříč celou Českou republikou. Váží na sebe nejvíce členů a v neposlední řadě jsou obsaženy v nejvíce skupinách. Tento předpoklad se bezesbýtku vyplnil. Jelikož na trase mezi těmito městy bylo identifikováno nejvíce cestujících členů, viz. mapa č. 3.

Každé město, které je zahrnuto ve skupinách spolujízdy, je zde prezentováno jako počátek, město, kterým trasa probíhá, nebo konec cesty mezi jednotlivými trasami spolujízdy. Od každého dalšího dílčího města na trase se členové na trasách sčítaly, až do cílového města. Pro lepší představu, jak bylo v tomto případě sčítání jednotlivých tras či úseků postupováno lze uvést konkrétní příklad: Skupina "A" vedoucí na trase

Rumburk-Praha čítala 1896 členů. Skupina "B" na trase Děčín-Praha čítala členů 407. Skupina "C" na trase Ústí nad Labem-Praha zahrnovala 1893 členů. Tudíž počet členů ve vztahu například k Praze byl následující: Na úseku Rumburk-Děčín trasa čítala 1896 členů, z Děčína do Ústí nad Labem bylo nutné připočíst 407 členů na trase Děčín-Praha. V úseku Děčín-Ústí nad Labem trasa obsahovala 2 303 členů. Stejný postup bylo nutné provést tedy i na trase Ústí nad Labem-Praha. Na této trase bylo nalezeno již zmíněných 1893 členů. Na tomto úseku trasy bylo však nutné připočíst i počet členů cestujících z ostatních úseků vedoucích do Prahy. Z Rumburku do Děčína a z Děčína do Ústí nad Labem, tzn. $1896+407+1893 = 4\,196$ členů na trase z Ústí nad Labem do Prahy. Takto se postupovalo ve všech případech při výpočtu a součtu jednotlivých tras a jejich úseků.

Mapa č. 3: Počet členů na jednotlivých úsecích tras spolujízdy



Zdroj: Facebook, vlastní zpracování

Největší počet cestujících členů na trasách mezi městy probíhal na hlavních komunikačních sítích České republiky. Je zřejmé, že členové při překonávání vzdálenosti na jednotlivých trasách či úsecích využívali ty nejrychlejší a nejefektivnější silniční komunikace v České republice. Největší koncentrace členů se vztahuje zejména k dál-

ničním tahům mezi městy. K tomuto trendu nahrává taktéž fakt, že ve skupinách spolujízdy se vyskytují zejména větší města a většina měst krajských, které mají ve svém okolí nejhustší síť silniční komunikace.

Nejvíce členů při cestách na trasách mezi městy v rámci spolujízdy lze pozorovat na dálnici D1. Tato dálnice je dlouhodobě považována za nejdůležitější a nejvytíženější silniční komunikaci v České republice. Dalším faktorem, který výrazně přispěl k tomu, že tato dálnice má největší počet a koncentraci členů je ten, že prochází mezi nejvýznamnějšími městy na území ČR. Bylo pozorováno, že na dálnici D1 před Prahou, kde se sčítají počty členů ze všech měst, které jsou na trase po dálnici D1 do Prahy cestuje více jak 30 000 členů. K tak vysokému počtu členů na této trase taktéž přispívá zejména fakt, že vyjma města Šumperk vedou trasy všech moravských měst do Prahy právě po již zmíněné dálnici D1. Další faktor ovlivňující tak vysoký počet členů lze spatřit ve městech Humpolec, Pelhřimov a z části taktéž v Jindřichově Hradci. Trasy skupin obsahující tyto města vedou k napojení na dálnici D1 nedaleko města Humpolec, po které poté buď cestují směrem na Brno nebo Prahu.

Dalšími důležitými silničními tepnami při překonávání vzdálenosti za co nejmenší časový úsek se staly dálnice D5 (spojující Plzeň a Prahu), dálnice D 10 (spojující Hradec Králové a Prahu), a dále dálnice, D3 či D46.

Při překonávání vzdáleností bylo taktéž velmi často využíváno rychlostních komunikací mezi městy a silnicí II. třídy. Tyto silnice přispěly k rychlejší a efektivnější dopravě mezi městy.

Dalšími nejvýznamnějšími úseky na trasách vedoucími mezi městy byly pozorovány tyto: Hradec Králové – Praha, na tomto úseku trasy bylo identifikováno 13 676 členů, kteří cestují mezi těmito dvěma městy za přispění dalších měst jako jsou Vrchlabí, Trutnov, Náchod, Letohrad, Žamberk či Šumperk, které svou trasou vedou přes Hradec Králové do Prahy. Mladá Boleslav – Praha, na které bylo nalezeno 9 217 členů, kteří v tomto úseku cestují. Bezpochyby tomu dopomáhají města Jablonec nad Nisou, Jičín, Nová Paka a zejména město Liberec. Plzeň – Praha, na které se v součtu s dalšími městy jako jsou Domažlice, Sušice, Cheb a Aš, procházející Plzní a ve většině případů končící v Praze cestuje 7 707 členů. V neposlední řadě taktéž úseky

mezi městy Olomouc a Ostrava – Brno. Mezi těmito městy se soustřeďuje většina obyvatel, kteří cestují z moravských regionů.

4.5. Časoprostorová variabilita příspěvků ve skupinách

Časoprostorovou variabilitu příspěvků lze chápat jako určitý počet příspěvků v rámci nějakého časového úseku. Příspěvky byly sledovány po dobu dvanácti týdnů od 3.1. (pondělí) 2022 do 27.3. 2022 (neděle). Příspěvky byly pozorovány v každé jednotlivé skupině. Pro tuto práci byly sledovány pouze příspěvky těch skupin, které v tomto období 3 měsíců přesáhly hranici nejméně 25 příspěvků. Celkem tak bylo sledováno z celkových 71 skupin pouhých 24. Pouze tyto skupiny splnily dané kritérium. Příspěvky byly sledované za každý jednotlivý den a hodinu, kdy byly příspěvky do skupiny přidány. Jak je pozorováno v tabulce č.9, nejvíce příspěvků v rámci rozpětí jedné hodiny bylo pozorováno v pátek mezi 19. a 20. hodinou. V tomto časovém úseku bylo nalezeno za 12 pozorovaných týdnů 41 přidáných příspěvků. Naopak ve čtvrtek mezi časem 0:00-0:59 h nebyl v daném pozorovaném časovém úseku přidán žádný příspěvek.

Dále je možné z tabulky č.9 odvodit, že daný počet příspěvků byl přidáván v opakujících se časových intervalech. První takový byl identifikován v nočních hodinách. S přibývajícím časem blížícím se k půlnoci, a poté v prvních hodinách dne nového. Mezi 23. hodinou a 5. hodinou ranní celkový počet za každou danou sledovanou hodinu v tomto úseku nepřesáhl hranici 100 příspěvků. V průběhu ostatních hodin v rámci dne nebyl nalezen příliš velký rozdíl mezi počtem příspěvků. Dá se však říci, že v dopoledních hodinách mezi 7. až 10. hodinou ranní a mezi 18. a 21. hodinou podvečerní, byl počet příspěvků největší. Největší počet příspěvků v rámci jedné sledované hodiny lze nalézt mezi 19. a 20. hodinou, kdy celkový počet příspěvků činil za tento časový úsek 188 příspěvků.

V rámci dnů byly pozorovány taktéž určité rozdíly mezi počty příspěvků. Nejvíce příspěvků za den připadá na neděli, v tento den bylo sledováno celkem 603 příspěvků.

Druhý největší počet příspěvků byl pozorován v pondělí s 509 příspěvků. Třetím dnem, co se do počtu příspěvků týče, byl pátek s 488 příspěvků. Že se právě tyto tři

dny staly dny, s nejvíce příspěvky v týdnu lze odůvodnit tím, že velký podíl členů ve skupinách obsahují vysokoškolští studenti. Tyto dny tak korespondují s dny, kdy studenti vyráží nebo se vrací z měst, kde studují. Právě v tyto dny vyráží do škol či se z nich vrací. Dnem, který byl na počet příspěvků nejchudší, bylo úterý s 323 příspěvky. Celkem bylo za daný pozorovaný úsek dvanácti týdnů nalezeno 2 949 příspěvků, což průměrně činí v rámci všech sledovaných skupin přibližně 35 přidávaných příspěvků za jeden den.

Tabulka č. 9: Počet příspěvků ve sledovaných skupinách, ve kterých v rámci sledovaného časového úseku dvanácti týdnů bylo přidáno 25 a více příspěvků.

Počet příspěvků v období 3.1. - 27.3. 2022								
hodina	pondělí	úterý	středa	čtvrtek	pátek	sobota	neděle	CELKEM
1	2	1	0	1	3	1	7	15
2	3	2	2	2	2	3	9	23
3	1	3	2	5	2	3	10	26
4	12	9	9	9	10	6	16	71
5	19	14	11	8	11	9	23	95
6	16	14	15	14	20	11	26	116
7	27	20	23	19	36	16	30	171
8	29	19	20	20	32	20	30	170
9	28	23	23	26	23	26	33	182
10	25	16	20	21	20	19	31	152
11	26	19	19	23	21	18	29	155
12	27	14	18	20	26	14	28	147
13	25	15	18	24	28	19	33	162
14	20	20	19	19	25	16	30	149
15	32	14	16	21	20	20	30	153
16	31	12	15	16	25	19	31	149
17	29	21	18	20	25	19	35	167
18	29	19	16	23	31	17	35	170
19	33	19	17	28	41	16	34	188
20	33	17	15	24	35	16	31	171
21	30	14	12	20	29	15	33	153
22	16	12	12	11	16	13	20	100
23	12	4	5	3	5	3	12	44
24	4	2	1	2	2	2	7	20
CELKEM	509	323	326	379	488	321	603	2949

Zdroj: Facebook, vlastní zpracování

4.5.1. Koncentrace příspěvků v rámci jednoho dne

Po nalezení počtu příspěvků byla sledována jejich koncentrace za každou jednotlivou hodinu v každém dnu. Výpočet pro tuto koncentraci byl odvozen od celkového průměru příspěvků za jednu hodinu v rámci celého dne, viz. tabulka č.10.

Tabulka č. 10: Celkový průměr příspěvků za každý jednotlivý den v týdnu

Celkový průměr příspěvků za jednu hodinu v rámci celého dne						
pondělí	úterý	středa	čtvrtek	pátek	sobota	neděle
21,208	13,458	13,625	15,792	20,333	13,375	25,125

Zdroj: Facebook, vlastní zpracování

Jak je v tabulce pozorováno, největší celkový průměr příspěvků připadá na neděli. V tento den bylo každou hodinu přidáno průměrně 25,125 příspěvků. Naopak nejmenší průměr příspěvků reprezentuje úterý s hodnotou 13,458 příspěvků za hodinu. Po nalezení těchto hodnot byla poté zjištěna koncentrace příspěvků každou jednotlivou hodinu v rámci každého jednotlivého dne v týdnu. Byly sledovány všechny hodiny v rámci každého dne, které svou hodnotou přesahují celkový průměr příspěvků za celý den. Tudíž hodnota koncentrace musela být více než 100 %, kdy 100 % koncentrace za hodinu se rovnala celkovému hodinovému průměru příspěvků za celý den. Jako konkrétní příklad lze uvést například neděli. Celkový průměr příspěvků za hodinu byl v tento den 25,125. Z tohoto důvodu 100 % a vyšší koncentrace příspěvků v tento den představovala konkrétní hodiny, při kterých bylo v tento den přidáno 26 a více příspěvků.

Bylo zjištěno, že mezi 22. hodinou a 4. hodinou nebylo v průběhu celého týdne toto kritérium ani jednou dosaženo. Počet příspěvků v těchto hodinách v žádném případě nepřekonal jejich celkový hodinový průměr za celý den. Mezi 5. a 21. hodinou bylo toto kritérium minimálně v jednom dnu v týdnu dosaženo. K odlišení míry koncentrace příspěvků v jednotlivých hodinách byla vytvořena příslušná tabulka, viz. tabulka č.11, která pomocí barevné škály rozlišuje míru koncentrace příspěvků.

Bylo zjištěno, že největší koncentrace příspěvků za hodinu byla v sobotu mezi 9. a 10. hodinou, kde míra koncentrace příspěvků činila 201,67 % celkového

průměru příspěvků celé soboty. Dalšími časovými úseky, které vykazují velkou koncentraci příspěvků jsou úseky mezi 19. a 20. hodinou v pátek, kde koncentrace dosahovala 194,39 %.

Jak je taktéž patrné z tabulky č.12, v některých případech koncentrace příspěvků v každé jednotlivé hodině koreluje s počtem příspěvků v jednotlivých hodinách. Míra koncentrace příspěvků je nejčastěji nejvyšší mezi 7. hodinou a 9. hodinou ranní, a taktéž mezi 18. a 20. hodinou. V těchto hodinách byl zaznamenán v rámci dnů největší počet přidanych příspěvků. Z toho lze z části usuzovat, že čím byl větší počet příspěvků v daných hodinách, tím se zvyšuje i jejich míra koncentrace v každém dnu v týdnu.

Tabulka č. 11: Barevná škála koncentrace příspěvků

Koncentrace v %	
0-99,9	
100-110	
110,1-120	
120,1-130	
130,1-140	
140,1-150	
150,1-160	
160,1-170	
170,1-180	
180,1-200	
200,1-210	

Zdroj: Facebook, vlastní zpracování

Tabulka č. 12: Koncentrace příspěvků v každé hodině v jednotlivých dnech týdne

Koncentrace příspěvků ve sledovaném období 3.1.-27.3.2022							
ho- dina	pondělí	úterý	středa	čtvrtek	pátek	sobota	neděle
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							
22							
23							
24							

Zdroj: Facebook, vlastní zpracování

4.5.2. Koncentrace příspěvků v rámci celého týdne

Druhým typem koncentrace příspěvků, kterou se práce zabývala, byla koncentrace příspěvků za každou jednotlivou hodinu v rámci celého týdne. K výpočtu tohoto typu koncentrace byl použit jednoduchý výpočet: Celkový počet všech příspěvků (2 949), který byl dělen součtem všech hodin v týdnu (168). Celkový průměr příspěvků v rámci celého týdne tak čítá 17,554 příspěvků za hodinu. I v této části bylo pracováno pouze s koncentrací příspěvků, která přesahovala 100 %. viz. tabulka č.13. Této koncentrace tedy dosáhly jednotlivé hodiny, ve kterých bylo přidáno 18 příspěvků a více.

Tato koncentrace je přímo úměrná počtu příspěvků za hodinu. Zjednodušeně řečeno, čím bylo přidáno více příspěvků v každé jednotlivé hodině, tím vyšší byla jejich míra koncentrace.

Jak je pozorovatelné v tabulce č.14, největší koncentrace příspěvků byla v pátek mezi 19. a 20 hodinou, kdy koncentrace dosahovala 233,565 %. Celkově překonaly hranici 200 % dva časové úseky. Jedná se o již zmíněný úsek mezi 19. a 20. hodinou v pátek a taktéž v pátek mezi 7. a 8. hodinou.

Podobně jako u koncentrace příspěvků v rámci jednoho dne vykazuje i týdenní koncentrace, že mezi 22. hodinou a 4. hodinou koncentrace příspěvků ani v jednom případě nedosáhla 100 %.

Největší koncentrace příspěvků v rámci týdne lze vidět v pondělí, pátek a neděli. Tato koncentrace koresponduje s tím, že v těchto dnech bylo celkově přidáno největší množství příspěvků.

Nejvyšší koncentrace příspěvků připadá na neděli. V tento den se drží koncentrace příspěvků oproti celkovému týdennímu průměru mezi 7. a 21. hodinou nad 150 %. Naopak dny s nejnižší koncentrací příspěvků byly úterý a sobota. V těchto dnech přesáhla koncentrace průměrný počet příspěvků pouze v 8 hodinách z 24 hodin celého dne.

Tabulka č. 13: Barevná škála koncentrace příspěvků

Koncentrace v %	
0-100	
100-110	
110,1-120	
120,1-130	
130,1-150	
150,1-160	
160,1-170	
170,1-180	
180,1-190	
190,1-200	
200,1-234	

Zdroj: Facebook, vlastní zpracování

Tabulka č. 14: Koncentrace příspěvků v jednotlivých hodinách v rámci celého týdne.

Koncentrace příspěvků ve sledovaném období 3.1-27.3. 2022							
ho- dina	pondělí	úterý	středa	čtvrtek	pátek	sobota	neděle
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							
22							
23							
24							

Zdroj: Facebook, vlastní zpracování

5. Závěr

Cílem teoretické části práce bylo přiblížit prostorovou mobilitu, alternativní způsoby dopravy a fenomény sdílené jízdy, autostopu a zejména spolujízdy. Spolujízda je taktéž spjata s hlavní částí teoretického rámce práce. Byla popsána historie spolujízdy od jejích počátků až do dnešní doby a její druhy a typy.

Analytická část práce obsahuje prostorovou analýzu spolujízdy v České republice v rámci facebookových skupin, ve kterých je spolujízda používána jako způsob dopravy. Z těchto přímo zaměřených skupin orientujících se na spolujízdu byla následně vybrána a hodnocena příslušná data. Z těchto konkrétních dat jako jsou například: počet členů, počet příspěvků za měsíc, koncentrace příspěvků, počet členů vztahujících se k danému městu a jiných byla poté na jejich základě provedena analýza.

Hodnocení a výsledky dat jsou podloženy příslušnými tabulkami či mapovými výstupy. Výsledky vycházející z pozorovaných dat ve většině případů taktéž potvrzují hypotézy, které byly v práci stanoveny.

V rámci první hypotézy, která předpokládala, že nejpočetnější skupiny budou na trasách vedoucích do největších měst ČR bylo potvrzeno, že skupiny s největším počtem členů se nacházejí na trasách mezi největšími městy České republiky. Zejména města Praha a Brno vykazovala nejvyšší hodnoty sledovaných parametrů. Druhá hypotéza práce, která předpokládala, že větší roli bude hrát nabídka spojů dopravy veřejné než poloha v dopravní síti, se taktéž ve větší míře potvrdila. Na jednotlivých cestách spolujízdy byly objeveny trasy, na kterých není četnost spojů příliš velká a jejich časová náročnost za pomoci veřejné dopravy je vysoká. Obyvatelé, v této práci konkrétně členové jednotlivých facebookových skupin, tudíž volí spíše osobní dopravu za pomoci spolujízdy jako způsob dopravy. Nejvyšší míru koncentrace příspěvků v rámci průběhu dne vykazovaly ve skupinách zejména ranní hodiny konkrétně mezi 8. a 10. hodinou a večerní hodiny mezi 18. a 20. hodinou. To z poloviny koresponduje s třetí a zároveň poslední hypotézou práce, která předpokládala nejvyšší koncentraci příspěvků v ranní a odpolední dopravní špičce.

Práce přináší shrnující poznatky o prostorové mobilitě, alternativních způsobech dopravy a zejména o fenoménu spolujízdy. Prostorová analýza spolujízdy a její provedený výzkum zabývající se sledovanými parametry v facebookových skupinách by mohl být taktéž rozvinut o vztah mezi osobní dopravou formou spolujízdy a veřejnou dopravou na trasách spolujízdy a sledování obslužnosti či četnosti spojů na daných trasách pomocí dopravy veřejné.

Nutno však dodat, že se jedná o bakalářskou práci, která zkoumá a sleduje skupiny v rychle měnícím se virtuálním prostředí sociálních sítí. Tomuto tématu a celkově fenoménu spolujízdy není v České republice věnováno příliš pozornosti. Je však možné předpokládat, že v budoucnosti s větším rozvojem informačních technologií, sociálních sítí, dopravní infrastruktury či větším důrazem na ochranu životního prostředí se bude spolujízda jako způsob dopravy dostávat do povědomí obyvatel v České republice čím dál tím více.

6. Zdroje

AMEY, A. (2010): Real-Time Ridesharing: Exploring the Opportunities and Challenges of Designing a Technology-based Rideshare Trial for the MIT Community.

ANDĚL, J., BIČÍK, I. (1980): K některým problémům geografické mobility obyvatelstva. *Acta Universitatis Carolinae Geographica*, 15, 12, 149-159.

BULIUNG, R. N., SOLTYS, K., HABEL, C., LANYON, R. (2009): Driving Factors behind Successful Carpool Formation and Use. *Transportation Research Record*, 2118, 1, 31-38.

BULIUNG, R. N., SOLTYS, K., BUI, R., HABEL, C., LANYON, R. (2010): Catching a ride on the information super-highway: toward an understanding of internet-based carpool formation and use. *Transportation*, 37, 6, 849-873.

BULIUNG, R. N., BUI, R., LANYON, R. (2012): When the internet is not enough: toward an understanding of carpool services for service workers. *Transportation*, 39, 5, 877-893.

CASSIDY, M. J., JANG, K., DAGANZO, C. F. (2010): The smoothing effect of carpool lanes on freeway bottlenecks. *Transportation Research Part A: Policy and Practise*, 44, 2, 65-75.

CORREIA, G., VIEGAS, J. M. (2011): Carpooling and carpool clubs: Clarifying concepts and assessing value enhancement possibilities through a Stated Preference web survey in Lisbon, Portugal. *Transportation Research Part A: Policy and Practise*, 45, 2, 81-90.

DELHOMME, P., GHEORGHIU, A. (2016): Comparing French carpoolers and non-carpoolers: Which factors contribute the most to carpooling? *Transportation Research Part D: Transport and Enviroment*, 42, 1-15.

DRBOHLAV, D. (1999): Geografické aspekty v rámci interdisciplinárního výzkumu migrace obyvatelstva. *Geografie*, 104, 2, 72-87.

ECKERT, R. D., HILTON, G. W. (1972): The Jitneys. *The Journal of Law & Economics*, 15, 2, 293-325.

FERGUSON, E. (1997a): The rise and fall of the American carpool: 1970–1990. *Transportation*, 24, 4, 349–376.

FERGUSON, E. (1997b): Privatization as choice probability, policy process and program outcome: The case of transportation management associations. *Transportation Research Part A*, 31, 5, 353–364.

HAMPL, M., KÜHNEL, K. (1967): Dojíždka obyvatelstva za prací jako regionální proces. *Acta universitatis carolinae geographica*, 2, 1, 39–56.

GÉCI, P., (2020): Pojem spolujízdy, jeho vývoj a recentní chápání v judikatuře. Praha, 2020. Diplomová práce. Univerzita Karlova, Právnická fakulta, Katedra občanského práva.

GILBERT, R., & PERL, A. (2008): Transport revolutions: How to fuel transport once oil supplies dwindle. *Energy world*, 360, 10–11.

CHAN, N. D., SHAHEEN, S. A. (2012): Ridesharing in North America: Past, Present, and Future. *Transport Reviews*, 32, 1, 93–112.

IVAN, I., TVRDÝ, L. (2007): Změny v prostorovém pohybu obyvatelstva Moravskoslezského kraje, *Technická univerzita Ostrava*, 167–187.

KOZEL, V. (2017): Spolujízda jako alternativa k tradičním způsobům dojíždky na příkladu vysokoškolských studentů cestujících z Písecka do Prahy. Praha, 2017. Bakalářská práce. Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje.

LI, J., EMBRY, P., MATTINGLY, S., SADABADI, K., RASMIDATTA, I., BURRIS, M. (2007): Who Chooses to Carpool and Why? Examination of Texas Carpoolers. *Transportation Research Record*, 2021, 1, 110–117.

MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2010). Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. *Geografie*, 115, 1, 21–43.

MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2010): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. *Česká geografická společnost*, Praha.

MARYÁŠ, J., VYSTOUPIL, J. (2004): *Ekonomická geografie*, Ekonomicko-správní fakulta, Masarykova univerzita v Brně.

MUDRYCH, P. (1998): Ranní dopravní špička jako základ pro studium geografických souvislostí v zázemí našich středisek. *Geografie*, 103, 4, 428-436.

NOVÁK, J., PULDOVÁ, P., OUŘEDNÍČEK, M., TEMELOVÁ, J. (2007): Současné procesy ovlivňující sociálně prostorovou diferenciaci České republiky. *Urbanismus a územní rozvoj* 10, 5, 34-39.

NOVOTNÝ, O. (2020): Geografické aspekty autostopu ve vybraných státech Evropy. České Budějovice, 2020. Bakalářská práce. Jihočeské Univerzita, Pedagogická fakulta.

SHAHEEN, S., SPERLING, D., WAGNER, C. (1998): Carsharing in Europe and North America: Past, Present, and Future. *Transportation Quarterly*, 52, 3, 35–52.

SHAHEEN, S., SPERLING, D., WAGNER, C. (1999): A Short History of Carsharing in the 90's. *Journal of World Transport Policy & Practice*, 5, 3, 18-40.

SCHLEBECKER, J. T. (1958): An Informal History of Hitchhiking. *The Historian* 20, 3, 305-327.

VANOUTRIVE, T., VAN DE VIJVER, E., VAN MALDEREN, L., JOURQUIN, B., THOMAS, I., VERHETSEL, A., WITLOX, F., (2012): What determines carpooling to workplaces in Belgium: location, organisation, or promotion? *Journal of Transport Geography*, 22, 1, 77–86.

XIA, J., CURTIN, K. M., LI, W., ZHAO, Y. (2015): A New Model for a Carpool Matching Service. *PLoS ONE*, 10, 6, 1-23.

ZOLNIK, E. J. (2015): The effect of gasoline prices on ridesharing. *Journal of Transport Geography*, 47, 1, 47-58.

Internetové zdroje:

<https://www.facebook.com/> (1.11 2022)

7. Seznam map a tabulek

Seznam map

Mapa č.1: Trasy nabídky spolujízdy ve facebookových skupinách

Mapa č. 2 Členové vztahující se k jednotlivým městům České republiky

Mapa č. 3: Počet členů na jednotlivých úsecích tras spolujízdy

Seznam tabulek

Tabulka č.1: 10 nejpočetnějších skupin spolujízdy podle počtu členů

Tabulka č. 2: 10 nejmeně početných skupin spolujízdy podle členů

Tabulka č. 3: Celkový počet skupin a členů vztahující se k Praze a Brnu

Tabulka č. 4: Podíl členů v rámci forem skupin

Tabulka č. 5: 15 skupin s největším množstvím příspěvků za měsíc listopad v roce 2021

Tabulka č. 6: 10 skupin s nejdelší vzdáleností své trasy

Tabulka č. 7: 10 měst, které zahrnují nejvíce členů na trasách spolujízdy

Tabulka č. 8: 10 měst, které zahrnují nejméně členů na trasách spolujízdy

Tabulka č. 9: Počet příspěvků ve sledovaných skupinách, ve kterých v rámci sledovaného časového úseku dvanácti týdnů bylo přidáno 25 a více příspěvků.

Tabulka č. 10: Celkový průměr příspěvků za každý jednotlivý den v týdnu

Tabulka č. 11: Barevná škála koncentrace příspěvků

Tabulka č. 12: Koncentrace příspěvků v každé hodině v jednotlivých dnech týdne

Tabulka č. 13: Barevná škála koncentrace příspěvků

Tabulka č. 14: Koncentrace příspěvků v jednotlivých hodinách v rámci celého týdne.

Tabulka č. 15: Přehled všech skupin spolujízdy se sledovanými parametry

Tabulka č. 16: Celkový přehled členů vztahujících se k danému městu

8. Přílohy

Tabulka č. 15: Přehled všech skupin spolujízdy se sledovanými parametry

Název skupiny	Počet členů	Status skupiny	Počet příspěvků za měsíc	Vzdálenost
Spolujízda BRNO – PRAHA – BRNO	9 701	Veřejná	101	207
Spolujízda PRAHA – BRNO – OLOMOUC – OSTRAVA a ostatní města	6 238	Veřejná	42	370
Spolujízda Praha – České Budějovice a zpět autem	4 762	Veřejná	16	147
Spolujízda Praha – Vrchlabí (Krkonosy)	4 492	Veřejná	78	130
Jízdy TRUTNOV – PRAHA – TRUTNOV 🚆	4 079	Veřejná	93	159
spolujízda České Budějovice – Brno	3 933	Soukromá	27	217
Spolujízda Praha – Karlovy Vary – Praha	3 446	Veřejná	6	127
Spolujízda Příbram-Praha a zpět	3 170	Veřejná	235	61
Spolujízda Praha – Liberec – bez voličů Andreje Babiše	3 002	Veřejná	12	111
Spolujízda Hradec Králové – Praha a zpět	2 701	Veřejná	96	115
Spolujízda Praha – Vary – Plzeň	2 475	Soukromá	36	209
Spolujízda Louny-Praha-Louny	2 225	Veřejná	36	63
Spolujízda Brno – Uherský Brod a okolí	2 218	Veřejná	53	90
Spolujízda Praha-Jindřichův Hradec-Praha	2 197	Veřejná	101	135
Spolujízda Pelhřimov – Praha – Plzeň a zpět	2 029	Veřejná	107	209
Spolujízda z Plzeň – Praha nebo Praha – Plzeň	2 029	Soukromá	3	95
Spolujízda Praha (Plzeň-Domažlice) a zpět	1 954	Veřejná	11	149
Spolujízda na trase Šumperk – Brno	1 916	Veřejná	40	137
Spolujízda Praha – Rumburk a okolí	1 896	Soukromá	26	147
Spolujízda Ústí n.L. -> Praha a zpět	1 893	Veřejná	10	91
Spolujízda – Aš Cheb Plzeň Praha Brno a zpět	1 695	Veřejná	26	406
Spolujízda Strakonice – Praha a opačně	1 584	Soukromá	25	111
Spolujízda Vrchlabí – Praha, Praha-Vrchlabí	1 535	Veřejná	11	130
Spolujízda Ostrava – Brno – Praha a zpět	1 476	Veřejná	39	370
Spolucestování autem Tábor-Praha-Tábor	1 469	Veřejná	14	91
Spolujízda Náchodsko -> Praha	1 432	Veřejná	38	151
Spolujízda Liberec – Mladá Boleslav – Praha (a zpět)	1 357	Veřejná	5	116
Spolujízda Sušice – Praha	1 343	Veřejná	48	147
Spolujízda Zlín – Praha Praha – Zlín	1 280	Veřejná	8	298
Spolujízda Praha – České Budějovice	1 231	Veřejná	14	147
Spolujízda Praha – Prachatice po D4	1 134	Veřejná	31	150
Humpolec – Praha a zpět Spolujízda	1 107	Soukromá	31	102
Spolujízda Jihlava-Brno a zpět	1 105	Veřejná	4	93
SPOLUJÍZDA Jablonec – Praha a zpět	1 044	Veřejná	28	111
Spolujízda Jičín-Praha	1 009	Soukromá	27	98
Spolujízda Vimperk – Praha	974	Veřejná	32	141
Spolujízda Olomouc-Brno-Olomouc	920	Veřejná	7	79
Spolujízda HUMPOLEC – PELHŘIMOV – ČESKÉ BUDĚJOVICE A ZPĚT	905	Veřejná	12	113
Spolujízda Jindřichův Hradec – Brno	828	Veřejná	27	165

Spolujízda Pelhřimov-Humpolec-Brno	763	Soukromá	21	123
Spolujízda Praha-Karlovy Vary	748	Soukromá	9	128
Spolujízda Jihlava – Praha a zpět	735	Veřejná	8	128
SPOLUJÍZDA Nová Paka, Jičín(sko)- PRAHA	704	Veřejná	1	125
Spolujízda Chotěboř – Praha a zpět	678	Veřejná	5	124
Spolujízda PT-> ČB, ČB->PT	620	Soukromá	2	44
Spolujízda Praha – HK – Žamberk / Letohrad ... a zpět	614	Veřejná	3	178
Spolujízda Praha – Most – Chomutov a zpět	582	Veřejná	4	124
Spolujízda České Budějovice – Jihlava	549	Veřejná	0	141
Spolujízda Vimperk – ČB	528	Veřejná	0	59
SPOLUJÍZDA PRAHA ----- TŘEBOŇ a zpět	517	Veřejná	8	140
Jindřichův Hradec – České Budějovice zpět – spolujízda	515	Veřejná	5	59
Spolujízda Boskovice ↔ Brno	474	Veřejná	5	42
Spolujízda Zruč – Praha a zpět	451	Veřejná	19	69
Spolujízda>> Znojmo – České Budějovice <<	443	Soukromá	0	139
DĚČÍN – Praha Spolujízda	407	Veřejná	4	114
Spolujízda Brno <-> Nový Jičín, ValMez, Rožnov	362	Veřejná	3	173
Spolujízda na trase Praha – Šumperk.	358	Veřejná	2	236
Spolujízda Brno <-> Frýdek-Místek	350	Veřejná	1	168
Spolujízda Praha – Karlovy Vary – Praha	346	Veřejná	6	128
Spolujízda Olomouc <-> Opava	335	Veřejná	1	74
Spolujízda Hranicko ----> Brno	333	Soukromá	2	116
HB -> Praha / Praha -> HB – Spolujízda	323	Soukromá	5	119
Spolujízda RpR <-> Zlín	304	Veřejná	0	59
Spolujízda Praha – Uherský Brod	286	Veřejná	5	292
Spolujízda Humpolec – Jihlava	235	Veřejná	1	32
Spolujízda (JH, Kamenice) Pelhřimov <-> Praha	178	Veřejná	22	155
Spolujízda Chotěboř a okolí – České Budějovice a zpět...	152	Soukromá	3	147
Spolujízda Vrchlabí-Brno/Brno-Vrchlabí	137	Veřejná	2	228
Spolujízda Sedlčany – České Budějovice a zpět	111	Veřejná	5	105
PSO spolujízda Praha-Semily a zpět	40	Soukromá	10	106
Spolujízda Boskovice – Olomouc a zpět	35	Veřejná	1	59
CELKEM	102 997	x	1 719	9 922

Zdroj: Facebook, vlastní zpracování

Tabulka č. 16: Celkový přehled členů vztahujících se k danému městu

Název města	Celkem členů
Praha	84 926
Brno	32 449
České Budějovice	13 749
Ostrava	7 714
Plzeň	7 707
Olomouc	7 528
Vrchlabí	4 629
Karlovy Vary	4 540
Liberec	4 359
Trutnov	4 079
Pelhřimov	3 875
Jindřichův Hradec	3 718
Příbram	3 170
Humpolec	3 010
Hradec Králové	2 701
Šumperk	2 274
Louny	2 225
Uherský Brod	2 218
Jihlava	2 075
Domažlice	1 954
Rumburk	1 896
Ústí nad Labem	1 893
Prachatice	1 754
Jičín	1 713
Cheb	1 695
Aš	1 695
Zlín	1 584
Strakonice	1 584
Vimperk	1 502
Tábor	1 469
Náchod	1 432
Mladá Boleslav	1 357
Sušice	1 343
Jablonec nad Nisou	1 044
Chotěboř	830
Nová Paka	704
Rožnov pod Radhoštěm	666
Letohrad	614
Žamberk	614
Most	582
Chomutov	582
Třeboň	517

Boskovice	509
Zruč nad Sázavou	451
Znojmo	443
Děčín	407
Nový Jičín	362
Valašské Meziříčí	362
Frýdek Místek	350
Opava	335
Hranice	333
Havlíčkův Brod	323
Kamenice nad Lipou	178
Sedlčany	111
Semily	40
CELKEM	230 174

Zdroj: Facebook, vlastní zpracování