

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

MAGISTERSKÉ PREZENČNÍ STUDIUM

2015-2017

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Petra Vytlačilová

Tradice dopravy a cestovní ruch v Pardubicích

Praha 2017

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

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

MASTER FULL-TIME STUDIES

2015-2017

DIPLOMA THESIS

Petra Vytlačilová

Transport traditions and tourism in Pardubice

Prague 2017

Diploma Thesis Work Supervisor: JUDr. PhDr. René Petráš, Ph.D.

Prohlášení

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne

Petra Vytlačilová

Poděkování

Děkuji JUDr. PhDr. Renému Petrášovi, Ph.D., vedoucímu diplomové práce, za odborné vedení, cenné rady a připomínky. Poděkovat chci také Ing. Ladislavu Podivínovi, zaměstnanci Dopravního podniku města Pardubic a. s., za čas, který mi věnoval, za jeho ochotu a poskytnuté informace.

Anotace

Tato diplomová práce se zabývá tradicemi dopravy a cestovním ruchem v Pardubicích. Je zde popsána historie jednotlivých druhů dopravy a vznik a vývoj městské hromadné dopravy. Dále je pozornost soustředěna na charakteristiku různorodých atraktivit cestovního ruchu, které se ve městě nalézají. Na základě provedené analýzy současného stavu je hlavním záměrem práce navržení několika nových linek městské hromadné dopravy, které vhodně propojují jednotlivé atraktivity do tematicky zaměřených produktů cestovního ruchu.

Klíčová slova

Atraktivita cestovního ruchu, cestovní ruch, doprava, historie, městská hromadná doprava, Pardubice

Annotation

This thesis deals with transport traditions and tourism in the city of Pardubice. The history of particular means of transport as well as the origin and development of the public transport are presented. The focus is on the features of the city's tourism attractiveness. Based on the current state analysis, the aim of the thesis is to propose some new public transport lines which should appropriately connect particular places of tourism attractiveness into thematically oriented tourism products.

Keywords

History, Pardubice, public transport, tourism, tourism attractiveness, transport

OBSAH

ÚVOD.....	8
1 VYMEZENÍ POJMU DOPRAVA, TYPY DOPRAVY	10
1.1 Typy dopravy	11
1.1.1 Silniční doprava.....	12
1.1.2 Železniční doprava	14
1.1.3 Letecká doprava	15
1.1.4 Vodní doprava	17
1.1.5 Systém dopravní obsluhy	18
2 HISTORIE DOPRAVY VE SVĚTĚ A V ČESKÝCH ZEMÍCH.....	21
2.1 Doprava ve světě	21
2.2 Doprava v českých zemích	22
2.3 Dopravní infrastruktura.....	25
2.4 Městská hromadná doprava	30
3 HISTORIE PARDUBIC.....	32
3.1 Dějiny Pardubic.....	32
3.2 Cechy a průmysl.....	35
3.3 Kultura a sport.....	41
4 CESTOVNÍ RUCH A DOPRAVA V PARDUBICÍCH	48
5 MOŽNOSTI ROZVOJE DOPRAVY V PARDUBICÍCH Z HLEDISKA CESTOVNÍHO RUCHU	61
ZÁVĚR	74
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	76
SEZNAM GRAFŮ A OBRÁZKŮ	91
SEZNAM PŘÍLOH.....	92

ÚVOD

Cestovní ruch je důležitou součástí lidského života a v současnosti se řadí k nejvýznamnějším oborům národního i světového hospodářství. Jedná se o odvětví, které náleží do oblasti služeb a zabývá se cestováním a s ním souvisejícími službami. Jednou z nich je doprava, jež je nezbytným předpokladem realizace cestovního ruchu, který je přímo závislý na jejím rozvoji.

Pardubice jsou nejbližším velkým městem od mého bydliště a patří k významným městům České republiky, ale z hlediska cestovního ruchu o ně není příliš velký zájem. Mnoho návštěvníků sem přijíždí na různé akce, jakými jsou Velká pardubická nebo Zlatá přilba. V Pardubicích se ale nachází mnoho dalších atraktivit, které jsou neprávem opomíjeny a mohou přispět k dalšímu rozvoji cestovního ruchu. Proto je tato práce představuje a vytváří z nich několik nových tras, které jsou určené pro různé segmenty návštěvníků a jsou obsluhovány linkami městské hromadné dopravy.

Pozornost je nejprve věnována dopravě, jejím definicím a podrobnější charakteristice. Následuje rozdělení dopravy do jednotlivých typů a jejich popis. Dále je objasněn historický vývoj dopravy ve světě a v českých zemích, historický vývoj dopravní infrastruktury a městské hromadné dopravy. Pak jsou rozebrány moderní systémy dopravní obsluhy, které značně snižují dopravní zátěž ve městech a podporují veřejnou hromadnou dopravu.

Další část popisuje bohatou historii Pardubic, uvádí významné majitele města. Práce seznamuje s vývojem zdejších průmyslových podniků, charakterizuje bohatý kulturní a sportovní život ve městě. Ukazuje množství akcí, jež jsou v průběhu celého roku pořádány. Následují informace o jednotlivých druzích atraktivit, předkládá se rovněž koncepce rozvoje cestovního ruchu ve městě a její cíle. Potom se popisuje činnost jednotlivých organizací, které cestovní ruch ve městě řídí nebo se na něm podílejí. Pozornost se soustředí také na dopravce, kteří v Pardubicích zajišťují autobusovou dopravu.

Nové trasy jsou navrženy podle rozličných zájmů návštěvníků Pardubic. Jsou určeny milovníkům historie, sportovním a filmovým fandům, obdivovatelům architektury a aktivním seniorům. Jednotlivé atraktivity jsou v nich propojeny, i když se nejedná o klasické linky městské hromadné dopravy. Návrh počítá pouze s víkendovým

provozem během hlavní letní turistické sezóny, který se ale podle zájmu návštěvníků může rozšířit.

Cílem této práce je shromáždit a analyzovat dostupné údaje o vývoji dopravy v Pardubicích, soustředit se na zdejší městskou hromadnou dopravu a možnosti při zajišťování dosažitelnosti různorodých atraktivit cestovního ruchu, které se nacházejí na území města. Dále pak vytvořit některé nové linky s ohledem na rozmanitost forem cestovního ruchu.

1 VYMEZENÍ POJMU DOPRAVA, TYPY DOPRAVY

S dopravou souvisí i příslušná terminologie, která se stejně tak jako samotná doprava stále vyvíjí. Mnoho pojmů, které se používaly dříve, má v dnešní době částečně odlišný význam. Názvosloví přebírá pojmy z cizích jazyků. Terminologie je však nejednotná.¹ Je možné najít různé definice dopravy. Podle Zelenky a Páskové se jedná o „*cílené přemísťování osob a nákladu na různě velkou vzdálenost, s využitím individuálně řízených nebo hromadných dopravních prostředků, vlastní síly nebo různých dopravních prostředků, využívajících jiné druhy energie.*“² Další definice říká, že jde o „*záměrné a organizované přemísťování věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách. Dělí se na dopravu nákladů, osob a také zpráv.*“³

Kyncl uvádí, že je to „*základní a pomocná činnost provozovatelů přepravních služeb, vedoucí k naplnění místních, časových a kvalitativních vlastností těchto služeb.*“⁴ Podle Drdly se jedná o činnost, která je „*spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií.*“⁵

Doprava je součástí národního hospodářství. Vyznačuje se určitými zvláštnostmi. Produkt dopravy je nehmotný, nelze ho skladovat. Jedná se o pohyb dopravní jednotky po dopravní cestě, vyjadřuje se pomocí množství, směru, vzdálenosti a času. Doprava je provozována na rozlehlém území, je vázána na infrastrukturu (dopravní cesty, dopravní zařízení a dopravní prostředky) a legislativní předpisy zemí, kde je prováděna. Dopravní proces probíhá nepřetržitě, nerovnoměrně v čase i směrech, v dávkách závislých na kapacitě dopravní jednotky.⁶

¹ KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 137. ISBN 80-903-1849-5.

² ZELENKA, Josef a Martina PÁSKOVÁ. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Kompletně přeprac. a dopl. 2. vyd. Praha: Linde Praha, 2012, s. 118. ISBN 978-80-7201-880-2.

³ NANTL, František. Dopravní infrastruktura. In: *Ústav územního rozvoje* [online]. Brno, 2006, s. 2 [cit. 2016-07-29]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C7-2012.pdf>

⁴ KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 137. ISBN 80-903-1849-5.

⁵ DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy - městská hromadná doprava*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005, s. 7. ISBN 80-719-4804-7.

⁶ TUZAR, Antonín, Vladimír SVOBODA a Petr MAXA. *Teorie dopravy*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 1997, s. 14. ISBN 80-010-1637-4.

1.1 TYPY DOPRAVY

Všechny druhy dopravy potřebují dopravní cestu, dopravní zařízení a dopravní prostředek.⁷ Dopravní cestou je označován komunikační prostor, v němž jezdí dopravní prostředky. Podle použitého dopravního prostředku se rozděluje na pozemní komunikaci, dráhu a vodní cestu. První z nich se dále dělí na dálnice, silnice, místní a účelové komunikace. Dráha rozlišuje tratě celostátní, regionální, vlečky a dráhy speciální.⁸ Vodní doprava se dělí na vnitrozemskou a námořní.⁹ Dopravní prostředek je hlavní dopravní prvek, který využívá dopravní cesty. Řadí se sem vozidla, lodě, letadla, vlaky a další.¹⁰ K jejich pohybu je nezbytná určitá pohonná energie.¹¹

Doprava se rozděluje podle různých kritérií. Podle druhu přepravovaného substrátu se rozlišuje doprava nákladní, osobní a doprava zpráv. Dalším z možných dělení je podle prostředí, kde se doprava uskutečňuje, pak se jedná o dopravu pozemní, podzemní, vodní nebo vzdušnou. Podle používané dopravní cesty se jedná o silniční, kolejovou, říční, námořní, leteckou, potrubní, dopravníkovou či lanovkovou dopravu. Podle toho, jakého dopravního prostředku se využívá, se dělí doprava na pěší, cyklistickou, automobilovou, tramvajovou, autobusovou, trolejbusovou, železniční a kosmickou. Na veřejnou, neveřejnou a individuální se doprava dělí podle vztahu, který mezi sebou má dopravce a přepravce. Z hlediska přepravní vzdálenosti se hovoří o dopravě lokální, příměstské, dálkové nebo kontinentální.¹²

V cestovním ruchu je východiskem pro členění dopravy její pravidelnost. Z tohoto pohledu rozeznává dopravu charterovou, kyvadlovou, leteckou kyvadlovou, nepravidelnou leteckou a pravidelnou. V rámci charterové dopravy provozovatel dopravní služby pronajímá dopravní prostředek nájemci. Jedná se o typickou sezónní

⁷ TUZAR, Antonín, Vladimír SVOBODA a Petr MAXA. *Teorie dopravy*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 1997, s. 14. ISBN 80-010-1637-4.

⁸ Inteligentní dopravní systémy (část1): základní definice a pojmy. In: *Investice do rozvoje vzdělávání* [online]. Ostrava: VŠB-Technická univerzita Ostrava, 2009 [cit. 2016-08-08]. Dostupné z: <http://projekt150.ha-vel.cz/node/92>

⁹ ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, 2008, s. 181, 182. ISBN 978-80-7357-335-5.

¹⁰ Inteligentní dopravní systémy (část1): základní definice a pojmy. In: *Investice do rozvoje vzdělávání* [online]. Ostrava: VŠB-Technická univerzita Ostrava, 2009 [cit. 2016-08-08]. Dostupné z: <http://projekt150.ha-vel.cz/node/92>

¹¹ TUZAR, Antonín, Vladimír SVOBODA a Petr MAXA. *Teorie dopravy*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 1997, s. 14. ISBN 80-010-1637-4.

¹² Tamtéž, s. 14

záležitost, kdy jsou jedni cestující přepraveni do místa pobytu, druzí cestují nazpět. Kyvadlová doprava slouží k dopravě cestujících z jednoho místa na druhé. Řadí se sem doprava skibusem v horských střediskách, doprava z hotelu a do hotelu nebo přeprava mezi letišti.¹³

V letecké dopravě se hovoří o letecké kyvadlové dopravě. Při ní cestující létají mezi dvěma místy na kratších či středních tratích.¹⁴ Pravidelné lety přepravují osoby, zboží a poštu podle letového řádu. V nepravidelné dopravě se jedná o charterové lety a přepravu nákladů. Provozují se na základě charterové smlouvy a musí se obsadit celé letadlo. Na zaplnění kapacity se může podílet i několik pronajímatelů.¹⁵

1.1.1 SILNIČNÍ DOPRAVA

Silniční doprava se řadí mezi nejmladší a nejrychleji se rozvíjející druh dopravy. Vyznačuje se rychlostí, operativností, prosazuje se ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě.¹⁶ V jejím rámci se přemísťují osoby, zvířata a věci pomocí silničních vozidel a zároveň se přemísťují i tato vozidla. Dochází k tomu na pozemních komunikacích, veřejně přístupných účelových komunikacích, dopravních plochách nebo ve volném terénu.¹⁷

Pozemní komunikaci definuje §2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích jako dopravní cestu pro silniční a jiná vozidla a chodce. Dále je dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. Dálnice a silnice I. třídy jsou v majetku státu. Silnice II. a III. třídy jsou v majetku jednotlivých krajů. Místní komunikace vlastní obce. Účelové komunikace náleží právnickým nebo fyzickým osobám. Vlastníci

¹³ ZELENKA, Josef a Martina PÁSKOVÁ. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Kompletně přeprac. a dopl. 2. vyd. Praha: Linde Praha, 2012, s. 118, 219, 300. ISBN 978-80-7201-880-2.

¹⁴ Tamtéž, s. 308

¹⁵ PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007, s. 42, 43. ISBN 978-80-239-9206-9.

¹⁶ ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, 2008, s. 65. ISBN 978-80-7357-335-5.

¹⁷ ŠIROKÝ, Jaromír. *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007, s. 95. ISBN 978-80-7194-983-1.

pozemních komunikací vyjma účelových mají povinnosti je pravidelně kontrolovat, udržovat a opravovat podle stanovených právních předpisů.¹⁸

Silniční doprava je v cestovním ruchu velmi oblíbená. Uplatňuje se u tuzemských nebo zahraničních poznávacích zájezdů a zimních lyžařských zájezdů. Nad hromadnou dopravou autobusem převažuje individuální autoturistika. Použití osobního automobilu dovoluje turistům pohyb podle vlastního časového harmonogramu, individuální volbu vhodné trasy, odpovídající množství a délku zastávek.¹⁹

Hromadná autobusová doprava se dělí na pravidelnou a nepravidelnou. Pravidelnou obstarávají dopravci na vnitrostátních i zahraničních linkách. Autobusy jezdí dle jízdních řádů a v cestovním ruchu se využívá jen málo. Nepravidelná doprava se uskutečňuje pouze na základě objednávky. Nevýhodou cestování autobusem je malý počet parkovacích míst a zákaz jejich vjezdu do center měst.²⁰

Městskou hromadnou dopravou se rozumí „*činnost spjatá s cílevědomým hromadným přemísťováním osob a definovaných hmotných předmětů v předpokládaných objemových a definovaných časových a prostorových souvislostech za použití pro tento typ vhodných dopravních prostředků a technologií.*“²¹

Silniční doprava má své kladné a záporné stránky. Je rychlá, dobře dostupná, operativní, snadno se přizpůsobuje změnám poptávky. Díky nárůstu provozu je ale nutné dále rozšiřovat silniční a dálniční síť. S tím je spojeno i zvýšení nákladů na jejich provoz, správu a údržbu. Stoupající počet nehod s sebou přináší ztrátu lidských životů a stále větší hmotné škody. Negativní dopady má silniční provoz na životní prostředí.²² Jedná se o emise škodlivin a jiných znečišťujících látek z nedokonalého spalování pohonných hmot v motorech dopravních prostředků, hluk, spotřebu neobnovitelných přírodních zdrojů, zábor půdy, znečištění vod, odpady z motorových

¹⁸ Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997, o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů* [online]. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 1997, částka 3, s. 47 [cit. 2016-08-08]. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2994>

¹⁹ RUX, Jaromír. *Služby cestovního ruchu* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2007, s. 4 [cit. 2016-08-09]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/getmedia/ea7b1ce8-85da-48fb-9f09-9e62bd6fc7b2/GetFile14.pdf?ext=.pdf>

²⁰ Tamtéž, s. 5

²¹ DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy - městská hromadná doprava*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005, s. 7. ISBN 80-719-4804-7.

²² ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, 2008, s. 65. ISBN 978-80-7357-335-5.

vozidel.²³ Se silniční dopravou jsou spjaty i různé druhy služeb. Jsou poskytovány prodejní a informační služby, služby na čerpacích stanicích, obchodně-prodejní služby, pojišťovací služby, asistenční, servisní a odtahové služby, ale také půjčovny aut a jiné.²⁴

1.1.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

V současné době se železniční doprava používá v menším rozsahu než dříve. Po železnici se přepravují především hromadné náklady jako ruda a uhlí. Nejčastěji však dochází ke kombinaci silniční a železniční dopravy. Osobní železniční doprava se zvyšuje v zemích s vybudovanými vysokorychlostními tratěmi. Velmi oblíbená je taky příměstská doprava. Pro turistickou přepravu je železnice využívána v rámci jízd příležitostných, nostalgických nebo charterových vlaků.²⁵

Železniční doprava využívá železniční dopravní prostředky na železničních tratích. Jedná se o dráhy, jejichž nedílnou součástí tvoří také potřebná bezpečnostní zařízení.²⁶ Zákon č. 266/1994 Sb. rozděluje v §3 dráhy do několika skupin. Nejprve jde o celostátní dráhu, která je určena pro mezinárodní a celostátní veřejnou železniční dopravu. Následuje regionální dráha. Slouží pro veřejnou železniční dopravu a ústí do celostátní či jiné regionální dráhy. Správní úřad rozhoduje, do které kategorie je daná železniční dráha zařazena.²⁷

Železniční doprava se v cestovním ruchu využívá jen minimálně. Jedinou kancelář, která tímto způsobem zajišťuje přepravu svých klientů, je cestovní kancelář Českých drah. Ostatní cestovní kanceláře připravují pouze specifické nabídky ve formě jízdy historickým parním vlakem nebo jízdy na úzkokolejných tratích a dalších. Stejně

²³ BUBÁK, Ondřej. *Vliv silniční dopravy na životní prostředí* [online]. Praha, 2007, s. 7-29 [cit. 2016-08-11]. Bakalářská práce. Vysoká škola ekonomická v Praze. Vedoucí bakalářské práce: Lubomír Zelený. Dostupné z: https://insis.vse.cz/zp/portal_zp.pl?podrobnosti_zp=5946

²⁴ RUX, Jaromír. *Služby cestovního ruchu* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2007, s. 6, 15 [cit. 2016-08-09]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/getmedia/ea7b1ce8-85da-48fb-9f09-9e62bd6fc7b2/GetFile14.pdf?ext=.pdf>

²⁵ ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, 2008, s. 108, 109. ISBN 978-80-7357-335-5.

²⁶ ŠIROKÝ, Jaromír. *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007, s. 52. ISBN 978-80-7194-983-1.

²⁷ Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994, o drahách. In: *Sbírka zákonů* [online]. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 1994, částka 79, s. 3042 [cit. 2016-08-08]. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2808>

tak jako silniční doprava má i ta železniční své výhody a nevýhody. Ke kladům nepochybně patří menší znečištění životního prostředí, minimální hlučnost a žádné výraznější poškozování půdy podél tratí. Předností je také to, že disponuje velkou kapacitou míst a možností přepravovat jízdní kola. Doprava po železnici je velmi rychlá a relativně bezpečná. Značnou nevýhodou je v současnosti omezená dostupnost, protože je mnoho regionálních, méně významných tratí rušeno. Dalším nedostatkem je nevyhovující stav železniční infrastruktury, neboť péče o ni byla v minulosti zanedbávána.²⁸

Pro železniční dopravu jsou charakteristické různé druhy poskytovaných služeb. Jejich rozmanitost závisí na typu vlaku, který je k cestování použit. Ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě jde především o informační a prodejní služby, dále pak o služby na nádražích, úschovu zavazadel a jejich přepravu, o ubytování v lůžkových vozech, stravování v jídelních vozech a jiné.²⁹

1.1.3 LETECKÁ DOPRAVA

Letecká doprava je nejrychlejším a nejbezpečnějším druhem přepravy osob a zboží.³⁰ Přeprava letadlem se uskutečňuje vzdušnou dopravní cestou, kterou tvoří letiště, vzdušný prostor a související letecké služby. Letadlem se rozumí zařízení, které je schopné bezpečně vzlétnout, létat v atmosféře, přistát a mít na palubě buď osoby či náklad. Existují letadla civilní a státní. Poslední zmiňovaná mají k dispozici ozbrojené složky státu. Podle konstrukce a aerodynamických vlastností se rozlišují bezmotorová a motorová letadla lehčí než vzduch (volné a upoutané balony, vzducholodě) a těžší než vzduch (kluzáky, draky, letouny, rotorová letadla).³¹

Vzdušný prostor se nachází nad územími států do výšky, ve které je možné létat. Letiště je ohraničené a upravené místo, ke kterému náleží stavby a zařízení potřebná

²⁸ ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, 2008, s. 110, 111. ISBN 978-80-7357-335-5.

²⁹ ORIEŠKA, Ján. *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: Idea servis, 1999, s. 21, 22. ISBN 80-859-7027-9.

³⁰ PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007, s. 25. ISBN 978-80-239-9206-9.

³¹ ŠIROKÝ, Jaromír. *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007, s. 113, 122, 123. ISBN 978-80-7194-983-1.

k provozu letadel.³² Podle jejich uživatelů se rozdělují na veřejná, neveřejná a vojenská. Z pohledu technických a provozních podmínek a primárního určení se letiště klasifikují na vnitrostátní a mezinárodní. Dle rozsahu poskytovaných služeb se třídí na letiště s řízeným provozem, s letištní letovou informační službou a na letiště neobsazená.³³

Letecké služby nabízí každé letiště. Jedná se o služby související s provozem - řízení letového provozu, služby meteorologické, telekomunikační, bezpečnostní, zdravotnické a služby související s odbavením cestujících a letadel. Cestovní kanceláře využívají služeb letecké dopravy, a to především nepravidelných charterových letů. Cestovní kanceláře a cestovní agentury nabízejí a prodávají letenky na pravidelnou leteckou dopravu. Objednávají je prostřednictvím globálních distribučních systémů.³⁴

Letecká doprava disponuje mnoha přednostmi. Její silnou stránkou je hlavně rychlost letu na dlouhé vzdálenosti. Jednotlivé letecké společnosti nabízejí různou úroveň komfortu a kultury cestování, která závisí na poskytovaných službách. Počet přepravovaných osob se stále zvyšuje. Na palubě letadla se rozšiřuje nabídka prodeje nápojů a jídla, k dispozici je internetové připojení a audiovizuální programy. Vývoj v letecké dopravě přispívá k její bezpečnosti. Letecká doprava má také některé nedostatky. Negativně ovlivňuje životní prostředí nadměrným hlukem, proto jsou letiště ve většině případů hodně vzdálena od center měst a musí omezovat noční provoz.³⁵

Letecké společnosti nabízejí cestujícím mnoho služeb před odletem, v průběhu letu, ale také po přistání. Důležité jsou informační služby o volných místech v letadle nebo letovém řádu prostřednictvím rozhlasového hlášení, informačních tabulí a panelů. Dále je poskytována doprava z center měst na letiště a z jednotlivých letištních budov k letadlu. Se samotným letem jsou spojeny služby týkající se odbavení zavazadel, prodeje letenek a zdravotních služeb. Na letišti fungují služby stravovací, zdravotní, směnárenské a spojů. Patří sem i taxislužby a půjčovny automobilů.³⁶

Dnes už se považují za samozřejmost služby, které poskytuje personál přímo na palubě letadla. Jejich rozsah se od sebe liší podle letové třídy, v níž pasažéři poletí.

³² ŠIROKÝ, Jaromír. *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007, s. 122, 123. ISBN 978-80-7194-983-1.

³³ Kategorizace letišť. In: *Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje* [online]. Liberecký kraj, 2009 [cit. 2016-08-11]. Dostupné z: <http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/analyzaLK09/41.html>

³⁴ ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, 2008, s. 152, 159, 148. ISBN 978-80-7357-335-5.

³⁵ Tamtéž, s. 181

³⁶ ORIEŠKA, Ján. *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: Idea servis, 1999, s. 27, 28, 39. ISBN 80-859-7027-9.

Po příchodu jsou cestující nasměrováni na své místo. Součástí služeb je i uvítací ceremoniál, možnost zapůjčit si denní tisk, občerstvení nebo prodej různých předmětů.³⁷

1.1.4 VODNÍ DOPRAVA

Vodní doprava patří mezi nejstarší formy dopravy a slouží k přepravě osob a nákladů.³⁸ Je považována za nejlevnější druh dálkové dopravy. Její význam stále upadá a nahrazuje ji především letecká, automobilová a železniční doprava.³⁹ Realizuje se po vodní cestě prostřednictvím dopravního prostředku. Tím se v tomto případě rozumí loď, která se pohybuje po vodní hladině.⁴⁰

Za vodní cestu je považován každý vodní tok, na němž lze plout s plavidlem. Jeho součástí musí být přístav, jenž se skládá z pozemní části a přístavního bazénu. Pozemní část tvoří pozemky, stavby, zařízení a pozemní komunikace související s vodní cestou. Přístavní bazén musí mít vybavení pro stání plavidel, nakládku a vykládku zboží, nástup a výstup cestujících, ale také vybavení pro různé druhy oprav, údržbu a ochranu plavidel.⁴¹

Podle teritoria lze vodní dopravu členit na vnitrozemskou a námořní. První se uskutečňuje na vodních cestách s přírodním zdrojem, který představují řeky, nebo s umělým zdrojem, jakým jsou kanály, přehrady a nádrže. Realizují se na nich pouze rekreační plavby. Námořní doprava probíhá na teritoriálních vodách, mořích či oceánech, kde funguje trajektová doprava a zábavní plavby.⁴²

Vodní doprava má pro cestovní ruch vysoký potenciál. V zahraničí v přímořských oblastech převažuje námořní doprava, u nás je důležitější ta říční na velkých řekách

³⁷ VONKA, Jaroslav a kol. *Osobní doprava*. Vyd. 2., zkrác. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004, s. 122. ISBN 80-719-4630-3.

³⁸ ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, 2008, s. 181. ISBN 978-80-7357-335-5.

³⁹ HOMOLKOVÁ, Petra a Josef ZELENKA. *Loďní doprava: okružní plavby*. Hradec Králové: Gaudemus, 2005, s. 13. ISBN 80-704-1570-3.

⁴⁰ ŠIROKÝ, Jaromír. *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007, s. 130. ISBN 978-80-7194-983-1.

⁴¹ Zákon č. 114 ze dne 25. května 1995, o vnitrozemské plavbě. In: *Sbírka zákonů* [online]. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 1995, částka 30, s. 1610 [cit. 2016-08-08]. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2841>

⁴² ORIEŠKA, Ján. *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: Idea servis, 1999, s. 27, 28, 39. ISBN 80-859-7027-9.

a přehradních nádrží.⁴³ Stále se zvětšuje obliba okružních plaveb, které návštěvníkům nabízejí pobytové zájezdy s bohatým programem jak na vodě, tak i na pevnině. Jejich součástí jsou ubytovací a stravovací služby.⁴⁴

Mezi výhody lodní dopravy se řadí především vysoký přepravní objem, relativní bezpečnost, nižší náklady na provoz. V některých oblastech je jediným způsobem dopravní dostupnosti významných regionů. Nedochozí rovněž k příliš velkému zatěžování životního prostředí. To však negativně ohrožují havárie obřích tankerů. Provoz lodí ovlivňuje počasí a výška vody. Za hlavní nedostatek je považována především nižší rychlost.⁴⁵

Kromě dopravních, ubytovacích a stravovacích služeb cestovního ruchu mohou účastníci okružních plaveb využít také služeb sportovně-rekreačních. Nabízí se možnost plavání v bazénu, posilovna, sauna. Na palubách se nacházejí herny, noční bary, diskotéky, koncertní a taneční sály, kina, klubovny. Nedílnou součástí je i lékařská pomoc, směnárna, kadeřnické a holičské salóny či prádelna.⁴⁶

1.1.5 SYSTÉM DOPRAVNÍ OBSLUHY

Pro nově vytvářené dopravní systémy je charakteristická především snaha o větší přitažlivost a uplatnění hromadné osobní dopravy, protože tak dochází ke zmenšení škod na životním prostředí, které způsobuje individuální automobilová doprava. Tyto systémy, jejichž uplatnění v praxi se neustále zvyšuje, jsou neoddelitelnou složkou integrovaných dopravních systémů.⁴⁷

Se silniční dopravou souvisí systém, zaparkuj a jeď, v jehož rámci se omezuje vjezd automobilů do městských center. Odstavená vozidla zůstávají na velkých parkovištích na okraji města. Po uhrazení parkovacího poplatku motoristé zpravidla

⁴³ VONKA, Jaroslav a kol. *Osobní doprava*. Vyd. 2., zkrác. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004, s. 116, 105-107. ISBN 80-719-4630-3.

⁴⁴ ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, 2008, s. 181, 191, 192. ISBN 978-80-7357-335-5.

⁴⁵ Tamtéž, s. 181

⁴⁶ ORIEŠKA, Ján. *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: Idea servis, 1999, s. 27, 28, 39. ISBN 80-859-7027-9.

⁴⁷ VONKA, Jaroslav a kol. *Osobní doprava*. Vyd. 2., zkrác. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004, s. 105-107. ISBN 80-719-4630-3.

dostanou jízdenku na městskou nebo veřejnou dopravu (metro, autobus, vlak nebo jiné dopravy prostředky), kterou pak pokračují na cestě ke svému cíli.⁴⁸

Další systém kombinuje jízdní kolo a navazující hromadnou dopravu, protože kolo jako dopravní prostředek neovlivňuje životní prostředí a na krátké vzdálenosti velice dobře nahrazuje osobní automobil. Osobní automobil slouží také jako dopravní prostředek ke svozu a rozvozu cestujících na vybraná místa, na něž je navázána veřejná doprava. Dále lze uskutečnit cestu osobním automobilem na záchytné parkoviště v okrajové části města, přivést si s sebou jízdní kolo a potom se na něm pohybovat. Obdobný je systém, kdy se jízdní kolo nahradí chůzí.⁴⁹

Následující systém v sobě zahrnuje výhody veřejné autobusové dopravy a taxislužby. Cestující jsou dopravováni ze smlouveného místa do cíle cesty malými autobusy. Na rozdíl od taxislužby se slučují a koordinují jednotlivé požadavky zákazníků. Tento systém se ve dvou variantách využívá v Austrálii a severní Americe. Ve Velké Británii, Německu a Belgii je zavedena veřejně prospěšná služba pro přepravu imobilních a starších osob. Podle předem nahlášených požadavků je předepsán denní jízdní řád, průběh linek a umístění jednotlivých zastávek. Stejně jako v předchozím systému se požadavky slučují a koordinují.⁵⁰

V rámci dopravní obsluhy funguje také systém, kdy řidiči zaparkují svá vozidla na parkovištích a v cestě pokračují pouze v jednom z nich. Ke snižování individuální automobilové dopravy přispívají i různé podoby společného cestování osobním automobilem. Příkladem mohou být sdílené jízdy, sdílená vozidla nebo společně využívaná vozidla více vlastníků.⁵¹

Mezi systémy dopravní obsluhy v cestovním ruchu je možné zařadit systém, zaparkuj a jeď, zaparkuj a nalod' se, vlak a loď, vlak a jeď, leť a nalod' se, leť a jeď, letadlo a vlak.⁵² Zaparkuj a nalod' se, je systém, kde dochází ke kombinaci lodní a automobilové dopravy. Klienti dojedou vlastním vozidlem do místa vyplutí a nastoupí na loď. Další systém nazvaný vlak a loď předpokládá, že se účastníci zájezdu dopraví vlakem do místa, ze kterého loď vyplouvá, a poté absolvují s ostatními

⁴⁸ VONKA, Jaroslav a kol. *Osobní doprava*. Vyd. 2., zkrác. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004, s. 105, 106. ISBN 80-719-4630-3.

⁴⁹ Tamtéž, s. 105

⁵⁰ Tamtéž, s. 105

⁵¹ Tamtéž, s. 106

⁵² ZELENKA, Josef a Martina PÁSKOVÁ. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Kompletně přeprac. a dopl. 2. vyd. Praha: Linde Praha, 2012, s. 609, 610. ISBN 978-80-7201-880-2

okružní plavbu. Podobné spojení nabízí systém vlak a jeď, který v rámci Evropy využívá síťové jízdenky a možnosti zapůjčení automobilu.⁵³

S leteckou dopravou jsou spojovány systémy: let' a nalod' se, let' a jeď a letadlo a vlak. V prvním zmiňovaném je zabezpečena letecká doprava na místo odplutí a po skončení plavby zpáteční cesta letadlem do výchozího místa. Systém let' a jeď uplatňuje kombinaci letadlo a najaté motorové vozidlo v místě pobytu.⁵⁴ Poslední uváděný systém letadlo a vlak představuje „letecký zájezd, v jehož ceně je i vybraná forma síťové jízdenky na železnici.“⁵⁵

⁵³ VONKA, Jaroslav a kol. *Osobní doprava*. Vyd. 2., zkrác. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004, s. 107. ISBN 80-719-4630-3.

⁵⁴ Tamtéž, s. 107

⁵⁵ ZELENKA, Josef a Martina PÁSKOVÁ. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Kompletně přeprac. a dopl. 2. vyd. Praha: Linde Praha, 2012, s. 308. ISBN 978-80-7201-880-2.

2 HISTORIE DOPRAVY VE SVĚTĚ A V ČESKÝCH ZEMÍCH

2.1 DOPRAVA VE SVĚTĚ

Nejstarší doložené zmínky o plavbě po moři pocházejí z doby 8 000 let před naším letopočtem. Archeologové objevili z tohoto období plavidlo z opracovaného borového kmene.⁵⁶ Převratným vynálezem pro další rozvoj dopravy se stalo kolo, za jehož stavitele jsou považováni Sumerové. Jeho konstrukce se postupně měnila od plného dřevěného až k paprskovému.⁵⁷

K rozmachu dopravy přispělo i ochočení divokých koní. Nová vyšlechtěná plemena sloužila k tahání vozů, pro zemědělskou činnost, přepravu nákladů, pro vojenské cíle a také jezdeckví. S jejich pomocí se objevitelé vydávali na výpravy do neprobádaných území a kolonizovali Severní a Jižní Ameriku. Později si lidé domestikovali osly, voly, velbloudy, mezky a muly. Až do novověku jsou tato zvířata jedinou pohonnou silou.⁵⁸

K výraznějším změnám v tomto odvětví docházelo až od 70. let 18. století. V celé Evropě probíhala průmyslová revoluce, která zasáhla prakticky do všech oborů národního hospodářství včetně dopravy. Místo zvířat se k pohonu lodí i lokomotiv začíná využívat parní stroj. Nejznámějším konstruktérem se stal George Stephenson a jeho syn.⁵⁹ Parní stroje představovaly velký pokrok, měly však velkou nevýhodu, protože lokomotivu nebo automobil nebylo možné uvést ihned do pohybu. Nejprve bylo zapotřebí roztopit kotel s vodou a udržovat ji na bodu varu i při parkování. Tento problém vyřešily teprve motory s odlišným pohonem.⁶⁰

⁵⁶ HOMOLKOVÁ, Petra a Josef ZELENKA. *Lodní doprava: okružní plavby*. Hradec Králové: Gaudemus, 2005, s. 13. ISBN 80-704-1570-3.

⁵⁷ GRUBER, Josef. Z dějin největšího lidského vynálezu. *Zpravodaj SPŠ strojnické* [online]. Plzeň, 2004, 2 [cit. 2016-09-10]. Dostupné z:

http://www.spstr.pilsedu.cz/osobnistranky/josef_gruber/clanky/vyn_kola.pdf

⁵⁸ Historie dopravy. In: *Život s autem* [online]. Brno: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity, 2010 [cit. 2016-09-18]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/historie.html#uvod>

⁵⁹ NĚMEC, Václav a Jan SURÝ. Anglická průmyslová revoluce a její rozšíření. In: *dějepis.com* [online]. 2013 [cit. 2016-09-18]. Dostupné z: <http://www.dejepis.com/ucebnice/anglicka-prumyslova-revoluce-a-její-rozsírení/>

⁶⁰ Historie dopravy. In: *Život s autem* [online]. Brno: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity, 2010 [cit. 2016-09-18]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/historie.html#uvod>

Na počátku 19. století byl vyroben vůz jezdící na stlačený vzduch nebo raketový pohon. Potom byl předveden elektromobil a Lenoirův dvoutaktní spalovací motor poháněný svítiplynem. Vozidlo poháněné petrolejovými párami má vodní chlazení, disponuje elektromagnetickým zapalováním a ručním řazením rychlostí. První automobily se spalovacími motory konstruují nezávisle na sobě Gottlieb Daimler a Karl Benz. Palivo, které motory pohání, nese dodnes název benzín. Oba konstruktéři společně zakládají továrnu na automobily. Další vzniklé automobilové firmy dostávají jména podle svých zakladatelů (Opel, Peugeot, Renault, Fiat, Ford).⁶¹

Letectví patří k nejmladšímu typu dopravy. Zahrnuje létání horkovzdušnými balóny, vzducholoděmi a teprve potom letadly. Počátky sahají do roku 1783, kdy dávají bratři Montgolfierové do provozu horkovzdušný balón. Postupem času se plní balóny i vzducholodě vodíkem. Bratři Wrightové poprvé vzlétají v zimě roku 1903 s vlastním letadlem vyrobeným ze dřeva a plátna, poháněným benzínovým motorem.⁶²

Rozvoj vědy a techniky vedl k prodloužení délky letu a zvětšení rychlosti letadel.⁶³ Moderní epochu v dějinách civilního letectví odstartoval ve 30. letech 20. století letoun Douglas DC-3, jenž poprvé na palubě přepravoval cestující. Po válce nastal v letecké dopravě rychlý rozmach, protože značné množství vojenských pilotů našlo své uplatnění v civilním letectví. Od roku 1950 se pro přepravu pasažérů používá Boeing 707.⁶⁴

2.2 DOPRAVA V ČESKÝCH ZEMÍCH

Nejstarší dochované informace o dopravě na území Čech a Moravy se datují do období 6. a 7. století. Plavby po řekách Labi a Vltavě slouží k obchodu s Němci a dováží se především sůl, víno, med a další potraviny. V 10. století se objevuje zmínka o přístavech v Ústí nad Labem, Litoměřicích a Mělníku. Pro lodní dopravu zřizuje

⁶¹ Historie dopravy. In: *Život s autem* [online]. Brno: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity, 2010 [cit. 2016-09-18]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/historie.html#uvod>

⁶² Historie letecké dopravy. In: *Vítejte na Zemi...* [online]. Praha, 2013 [cit. 2016-09-21]. Dostupné z: http://vitejenazemi.cz/cenia/index.php?p=historie_letecke_dopravy&site=doprava

⁶³ EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORÁVA. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica, 2011, s. 73. ISBN 978-80-245-1759-9.

⁶⁴ Historie letecké dopravy. In: *Vítejte na Zemi...* [online]. Praha, 2013 [cit. 2016-09-21]. Dostupné z: http://vitejenazemi.cz/cenia/index.php?p=historie_letecke_dopravy&site=doprava

Karel IV. úřad provádějící dozor na plavbu lodí a vorů. Z vody jsou vytaženy velké balvany, které zabraňují v plavbě, a u jezů jsou vybudovány vorové propusti.⁶⁵

K pohonu dopravních prostředků se i u nás používají tažná zvířata. První kočáry pro královský dvůr se objevují ve 13. století. Nejdříve se vyrábějí vozy dvoukolové, poté se čtyřmi koly. Muži i nadále jezdí na koních, neboť přeprava v kočáře je podle jejich mínění nedůstojná. Po zavedení železnice narůstá přeprava v kočárech ve městech i na venkově, protože je potřeba se co nejrychleji dostat na stanici.⁶⁶

I u nás projevují konstruktéři zájem o stavbu moderních vozidel. První parní vůz v Evropě předvedl v roce 1815 ve Stromovce mechanik pražské techniky Josef Božek. Ze zoufalství nad svými dluhy ho však hned poté zničil.⁶⁷ Elektromobil postavil František Křížík.⁶⁸ První automobil byl vyroben v Kopřivnici v roce 1897 tak, že byl do kočáru Mylord přidán zakoupený dvouválcový motor Benz. Na počest prezidenta Rakousko-uherského autoklubu byl pojmenován Präsident. O rok později vznikl nákladní automobil odvozený od železničního vagónu.⁶⁹

Za zakladatele automobilového průmyslu u nás je pokládán Václav Klement. Tento opravář kol postupně vybudoval věhlasnou automobilku v Mladé Boleslavi. Firma nejprve vyráběla motocykly značky Slavia, které byly považovány za nejdokonalejší v tehdejší střední Evropě.⁷⁰ Roku 1906 uvedl podnik na trh první automobil vlastní konstrukce s celodřevěnou karoserií, plechovými blatníky a motorovou kapotou. Do roku 1913 se vyráběly nejrůznější typy automobilů včetně luxusních vozů pro náročné klienty, ale i automobily užitkové.⁷¹

Dokladem úspěšnosti firmy byla zakázka na výrobu poštovních nákladních vozů a vleků pro Černou Horu nebo na výrobu autodrožek (taxíků) pro tehdejší hlavní město

⁶⁵ KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 11. ISBN 80-903-1849-5.

⁶⁶ Historie výroby kočárů v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. In: *Muzeum kočárů: Čechy pod Kosířem* [online]. Čechy pod Kosířem, 2015 [cit. 2016-09-23]. Dostupné z: http://www.historickekokary.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=162&Itemid=49&lang=cs

⁶⁷ RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004, s. 17, 19. ISBN 80-865-3014-0.

⁶⁸ KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 16, 17. ISBN 80-903-1849-5.

⁶⁹ REMEK, Branko. *Automobil a spalovací motor: historický vývoj*. Praha: Grada, 2012, s. 62. ISBN 978-80-247-3538-2.

⁷⁰ RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004, s. 17, 19. ISBN 80-865-3014-0.

⁷¹ KOŽÍŠEK, Petr a Jan KRÁLÍK. *L&K - Škoda 1895-1995: Laurin & Klement jest nejlepší známkou světa*. Praha: Motorpress, 1995, s. 50-53. ISBN 80-901749-1-4.

Vídeň. Produkce se rovněž zaměřovala na nákladní automobily. Jejich podvozky se využívaly také při konstrukci omnibusů, jež jsou předchůdci autobusů. Podle typu v nich bylo možné přepravit až 36 osob. Zvláštní pozornost věnovali výrobci i tvorbě sportovních automobilů vycházejících z vozů běžné produkce. Vyrábějí však taky speciální závodní automobily, se kterými se účastní závodů a dálkových jízd.⁷²

V období první republiky vznikala silniční vozidla v několika firmách – Walter Jinonice (osobní a nákladní automobily, motocykly, autobusy a tříkolky), Aero zbrojovka Brno (osobní automobily), Wikov Wichterle Prostějov (osobní automobily, zemědělské stroje), Praga Vysočany (osobní a nákladní automobily, motocykly, autobusy, letadla, zemědělská a vojenská technika).⁷³

Předchůdkyní parní železnice u nás je koněspřežná dráha vedoucí z Českých Budějovic do Lince a Gmündu sloužící pro obchod se solí.⁷⁴ Na tratích v Rakousku - Uhersku jezdí parní lokomotivy vyrobené v Anglii (Austria, Moravia),⁷⁵ protože První českomoravská továrna na stroje se sídlem v Libni je založena v roce 1871. První lokomotiva odtud vyjíždí až v roce 1900.⁷⁶ Po první světové válce jsou významným výrobcem Škodovy závody. Postupně pronikají se svou produkcí lokomotiv na trhy v Evropě, Africe, Asii a Jižní Americe.⁷⁷

Vzdušný prostor dobývaly koncem 18. století balóny. Jejich první let na našem území zorganizoval Karel Enslen v Praze na dnešní Štvanici. Neřiditelné balóny nahradily později vzducholodě. Letectví na našem území zaznamenalo nezdary z mnoha příčin. Tou zásadní byl nedostatek finančních prostředků. Přesto se v roce 1910 podařil Otto Hieronymusovi 25minutový let kolem Mladé Boleslavi. Jan Kašpar uskutečnil lety jak v Čechách, tak i ve Vídni. Nejznámějším se stal přelet z Pardubic do pražské

⁷² KOŽÍŠEK, Petr a Jan KRÁLÍK. *L&K - Škoda 1895-1995: Laurin & Klement jest nejlepší známkou světa*. Praha: Motorpress, 1995, s. 78, 79. ISBN 80-901749-1-4.

⁷³ RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004, s. 34. ISBN 80-865-3014-0.

⁷⁴ Historie dopravy v regionu Český Krumlov. In: *Český Krumlov: Světové dědictví UNESCO* [online]. Český Krumlov: město Český Krumlov, 2016 [cit. 2016-09-25]. Dostupné z: http://www.encyklopedie.ckrumlov.cz/docs/cz/region_histor_doprav.xml

⁷⁵ DOLEJŠÍ, Milan. První parní vlak do dnešního Česka přijel z Vídně do Brna. In: *ČT 24* [online]. Praha: Česká televize, 2009 [cit. 2016-09-25]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1404238-prvni-parni-vlak-do-dnesniho-ceska-prijel-z-vidne-do-brna>

⁷⁶ PALOUŠ, Radim. 28. 4. 1900 – vyrobená první lokomotiva na českém území. In: *Dny české státnosti* [online]. Praha, 2011 [cit. 2016-09-26]. Dostupné z: <http://www.dnyceskestatnosti.cz/novinky/kalendarium/28-4-1900-vyrobena-prvni-lokomotiva-na-ceskem-uzemi/>

⁷⁷ Historie. In: *Škoda* [online]. Plzeň: ŠKODA TRANSPORTATION a.s. [cit. 2016-09-26]. Dostupné z: <http://www.skoda.cz/cs/o-spolecnosti/historie/>

Chuchle z roku 1911.⁷⁸ Slavného rodáka připomíná na třídě Míru v Pardubicích nově instalovaná socha.

Doprava po vodě se využívala již ve středověku, kdy se k plavení dřeva po řekách používala vesla. K pohonu lodí později sloužil také parní stroj. Od roku 1817 je v Praze provozován první Božkův parník. K dalšímu zrychlení plavby napomohl lodní šroub, jehož vynálezcem je chrudimský rodák Josef Ressel.⁷⁹ Motorové lodě se začínají provozovat až ve 20. století. Z Pardubic vyplouvá do blízkého okolí výletní loď Arnošt z Pardubic.

2.3 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Asi kolem roku 4 000 před naším letopočtem se budovaly první kamenné dlážděné cesty ve městě Uru. O něco mladší byly haťové cesty z dřevěných klád pocházející z Anglie. Většina cest byla nezpevněná, lidé a dobytek je udusávali a tím docházelo k jejich zhutňování. V Egyptě vznikaly vápencové a později čedičové silnice.⁸⁰ V Řecku existovaly tzv. posvátné cesty. Z Elis do Olympie v ní byly vytesané žlábků se šikmými stranami. Rozchod žlábků činí 138 až 144 centimetrů. Jedná se o první „normalizovaný“ rozměr cest.⁸¹

Systém starověkých silnic dovedli k dokonalosti Římané. Jsou vystavěny ze čtyř vrstev a kvůli odtoku vody jsou vypouklé. Pro lepší orientaci se na nich nacházejí milníky se vzdálenostmi od významných bodů. Nejstarší místy dochovanou silnicí je Via Appia z roku 312 před naším letopočtem. Slouží především k rychlému přesunu

⁷⁸ KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 21, 22. ISBN 80-903-1849-5.

⁷⁹ Lodní šroub – Josef Ressel. In: *Česká televize* [online]. Praha: Česká televize, 2010 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/10267292848-7-divu-ceska/4044-divy/?divdetail=16>

⁸⁰ Vývoj historických cest ve světě. In: *Historické cesty: Projekt NAKI: Výzkum historických cest v oblasti severozápadní Moravy a východních Čech* [online]. Olomouc: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 2015 [cit. 2016-09-05]. Dostupné z: <http://www.historicke-cesty.cz/historicke-cesty/vyvoj-historickych-cest-ve-svete/#01>

⁸¹ RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004, s. 3. ISBN 80-865-3014-0.

vojsk na jih říše. Římská síť silnic dosahuje délky 85 000 kilometrů. Stojí na ní mosty a viadukty, nocležny pro cestující.⁸²

Via Appia je považována za předchůdkyni dnešních dálnic. Nejdelší „dálnice“ tehdejší doby spojuje Skotsko s Jeruzalémem. V Jižní Americe vytváří dálniční cesty říše Inků. Jejich cesty jsou dlážděné, většinou přímé. Nacházejí se i v nadmořské výšce 5 000 metrů. Slouží pro pěší nebo karavany, protože Inkové neznají vozy. Ve středověku jsou Španěly zcela zničeny díky používání těžkých vozů.⁸³

Ve středověku se rozlišuje stezka a cesta. Stezka je spíše nezpevněná pěšina, hůře prostupná a méně schůdná. Slouží především pro průchod vojsk a drobný obchod uskutečňovaný pomocí přenášení zboží lidmi nebo zvířaty. Stezky se nachází převážně v horských oblastech. Ze stezky se stává cesta díky tomu, že je hojně využívána. Nejvíce používané cesty se mění na dálkové nebo zemské. Vedou nejkratší a nejvýhodnější trasou mezi významnými městy, opravují se.⁸⁴

Ve středověku jsou cesty většinou nezpevněné a prašné. Nové technologie výstavby silnic se objevují v polovině 18. století ve Francii a Anglii. Vypouklý profil silnice zajišťuje správné odvodnění. Počátkem 19. století navrhuje McAdam levnější způsob výstavby silnic, při němž se pracuje s kameny lámanými nebo drcenými a tříděnými do předem zvolených částí. Tento materiál je při výstavbě silnic používán dodnes.⁸⁵

První zprávy o pozemní dopravě pocházejí na našem území z doby kolem roku 805, jedná se o málo upravované stezky. Základní síť stezek tvoří stezka Domažlická, vedoucí z německého Řezna přes Plzeň do Prahy. Další stezka spojuje německý Pasov s Pískem a Prahou. Stezka z Bavorska prochází městy Přimdou, Tachovem a končí v Praze. Stezka z Francie se na naše území dostává u Chebu a pokračuje do Prahy. Královská stezka začíná v německém Halle, vede přes Lipsko do Kraslic, Rakovníka

⁸² CHLUBNÝ, Jiří. Římské silnice. In: *Antika* [online]. 2004 [cit. 2016-09-28]. Dostupné z: <http://antika.avonet.cz/article.php?ID=1499>

⁸³ SLOVÍK, Jan. Kde byla postavena první dálnice na světě? In: *Dálnice: Vše o historii dálnic* [online]. Trutnov, 2003 [cit. 2016-09-28]. Dostupné z: http://www.dalnice.com/historie/prvni_dalnice/prvni_dalnice.htm

⁸⁴ SMETÁNKOVÁ, Martina. Středověk na cestách: Podoba středověkých cest. In: *Archeologie na dosah: Edukace a prezentace archeologického kulturního dědictví* [online]. Praha: Národní muzeum, 2014 [cit. 2016-09-28]. Dostupné z: <http://www.archeologienadosah.cz/clanky/stredovek-na-cestach-podoba-stredovekych-cest>

⁸⁵ Vývoj historických cest ve světě. In: *Historické cesty: Projekt NAKI: Výzkum historických cest v oblasti severozápadní Moravy a východních Čech* [online]. Olomouc: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 2015 [cit. 2016-09-05]. Dostupné z: <http://www.historicke-cesty.cz/historicke-cesty/vyvoj-historickych-cest-ve-svete/#01>

a Prahy. Kladská stezka se dostává z polského Krakova přes Hradec Králové do Prahy. Z Brna přes Vysoké Mýto a Kouřim vede do Prahy Trstenická stezka, ke které se připojuje stezka Olomoucká. Stezka Haberská propojuje Vídeň se Znojmem, Havlíčkovým Brodem, Čáslaví a Prahou.⁸⁶

Za vlády Karla IV. dochází k rozšiřování silniční sítě a k jejím opravám. Zhoršení stavu nastává v období husitských válek. Za Karla VI. je dokončena první silniční mapa a sjednocen výběr mýta, které je použito k rozšiřování silniční sítě a zlepšení stávajících silnic.⁸⁷ Marie Terezie rozhoduje o vypracování soupisu hlavních silnic.⁸⁸ V polovině 19. století vzhledem vzniká silniční policie, která dohlíží na dodržování pravidel silničního provozu. Od 20. let 20. století se budují silnice betonové nebo asfaltové. Ve 30. letech minulého století vzniká první dálnice.⁸⁹

První silnice pouze pro motorová vozidla s názvem Parkway byla vybudována na Long Islandu v New Yorku v roce 1908. Italská autostráda z Milána do Varese z roku 1924 je skutečnou předchůdkyní novodobých dálnic v Evropě. Rychlostní silnice z Bonnu do Kolína nad Rýnem je dvouproudová, má mimoúrovňové křižovatky a ostatní vybavení, které je typické pro současné dálnice.⁹⁰

Za předchůdce železnice je považována koňská dráha. Roku 1801 byl povolen její provoz v Anglii. Vedla z Croydonu do Wandsworthu na Temži a dopravovalo se po ní uhlí, obilí a další zboží. V následujícím roce se začali přepravovat i lidé.⁹¹ Od roku 1830 fungovala mezi Liverpoolem a Manchesterem první veřejná železnice. Výstavba železniční sítě probíhala i v ostatních evropských zemích.⁹² Ve stejné době zahájila

⁸⁶ KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 11. ISBN 80-903-1849-5.

⁸⁷ Údržba silnic, o cestářích a pohrabáčích. In: *Správa silnic Olomouckého kraje* [online]. Olomouc: Správa silnic, 2010 [cit. 2016-09-28]. Dostupné z: <http://www.ssok.cz/historie.php>

⁸⁸ Silnice a mosty. In: *Život s autem* [online]. Brno: Masarykova univerzita, 2010 [cit. 2016-09-28]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/silnice-mosty.html#silnice>

⁸⁹ Vývoj historických cest ve světě. In: *Historické cesty: Projekt NAKI: Výzkum historických cest v oblasti severozápadní Moravy a východních Čech* [online]. Olomouc: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 2015 [cit. 2016-09-05]. Dostupné z: <http://www.historicke-cesty.cz/historicke-cesty/vyvoj-historickych-cest-ve-svete/#01>

⁹⁰ SLOVÍK, Jan. Kde byla postavena první dálnice na světě? In: *Dálnice: Vše o historii dálnic* [online]. Trutnov, 2003 [cit. 2016-09-28]. Dostupné z: http://www.dalnice.com/historie/prvni_dalnice/prvni_dalnice.htm

⁹¹ RINGES, Vladimír. *Století železnic: dějiny dopravy na koleji* [online]. Praha: Karel Synek, 1938 [cit. 2016-10-01]. Světové dějiny techniky. Dostupné z: http://mirror.steamer.cz/files/Vladimir_Ringes-Stoleti_zeleznic.pdf

⁹² NĚMEC, Václav a Jan SURÝ. Anglická průmyslová revoluce a její rozšíření. In: *Dějepis.com* [online]. 2013 [cit. 2016-09-18]. Dostupné z: <http://www.dejepis.com/ucebnice/anglicka-prumyslova-revoluce-a-jeji-rozsireni/>

provoz železnice ve Spojených státech amerických a dopravovaly se po ní nerosty ke zpracování ze západu na průmyslový východ.⁹³

Železniční doprava u nás se rozvíjela od roku 1828, kdy se začalo jezdit na první koněspřežné dráze z Českých Budějovic do Kerschbaumu a později až do Lince. Převáželo se po ní nejen zboží, hlavně sůl, ale i lidé. Roku 1871 byla přebudována na dráhu pro parní pohon.⁹⁴ Další koněspřežná železnice byla postavena z Prahy do Lán a převáželo se po ní dřevo z křivoklátských lesů a také kladenské černé uhlí do Prahy. Po přestavbě na parní provoz se stala základem české severozápadní sítě.⁹⁵

Severní dráha císaře Ferdinanda je první železnicí, která využívá ke své jízdě parní pohon. V roce 1839 je zahájena doprava z Vídně do Brna.⁹⁶ Prodloužení trati směřuje do Olomouce, z České Třebové do Brna a z Prahy do Děčína. Po roce 1866 se propojuje Praha s Českými Budějovicemi a dále s Českými Velenicemi nebo Cheb s Plzní a Chomutovem. Tím je dokončena hlavní železniční síť. Nakonec dochází k budování kolejí i na severu země.⁹⁷

Plavidla užívají pro svůj pohyb vodní cesty, které se rozdělují na přirozené a umělé. Mezi první se řadí jezera a řeky, k těm druhým náleží kanály a průplavy.⁹⁸ Na našem území byl vybudován například Schwarzenberský plavební kanál, který umožňoval zásobovat Vídeň palivovým dřívím ze šumavských lesů. Kanál dosahuje délky téměř 52 kilometrů a přes řeku Große Mühl ústí do Dunaje.⁹⁹

Ve Vodocestném zákonu z roku 1901 byla schválena výstavba průplavu Dunaj – Odra – Labe a byly realizovány některé stavby, jakými jsou zdymadla nebo přehrada Bystřička na řece Moravě, vybudovaná jako zásobárna vody pro plánovaný průplav.

⁹³ JAROLÍMKOVÁ, Stanislava. *Zajímavosti ze světových dějin 2*. Praha: Motto, 2016, s. 40-42. ISBN 978-80-267-0561-1.

⁹⁴ KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 17. ISBN 80-903-1849-5.

⁹⁵ Pražsko - lánská koněspřežná dráha. In: *Vítáme Vás v Lánech: vesnice středočeského kraje roku 2009* [online]. Lány: Obecní úřad Lány, 2016 [cit. 2016-10-02]. Dostupné z: <http://www.obec-lany.cz/cz/prazsko-lanska-konesprezni-draha>

⁹⁶ LENDEROVÁ, Milena, Tomáš JIRÁNEK a kol. *Z dějin české každodennosti: život v 19. století*. Praha: Karolinum, 2009, s. 378. ISBN 978-80-246-1683-4.

⁹⁷ MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy II: silniční a železniční doprava*. Plzeň: Západočeská univerzita, 2000, s. 23. ISBN 80-708-2673-8.

⁹⁸ BASTL, Zdeněk. Vodní doprava. In: *Historie námořní plavby* [online]. Praha, 2014 [cit. 2016-10-30]. Dostupné z: <http://www.namorniplavba.cz/cnp/834.html>

⁹⁹ HLADÍK, Hynek. Schwarzenberský plavební kanál: historie a současnost. In: *Schwarzenberský plavební kanál* [online]. 2016 [cit. 2016-10-30]. Dostupné z: http://www.schw-kan.com/sc_hist.html

Všechny práce přerušila světová válka a po vzniku samostatné republiky se vycházelo z dřívějších plánů, pouze Dunaj se napojoval u Děvína a ne u Vídně.¹⁰⁰

Mezi oběma světovými válkami se budovala zdymadla na dolním a středním Labi v úseku z Mělníka do Pardubic, na řece Moravě jezy v Kroměříži, Nedakonicích a Spytihněvi. Mezi Otrokovicemi a Rohatcem vznikl Bařův kanál, počítá se s jeho prodloužením až k Dunaji. Němci si po mnichovské dohodě vynutili dostavbu kanálu. Byl vypracován nový projekt a začaly práce v Polsku a ve Vídni. Tehdy vyhloubené koryto je nyní přírodní rezervací, část slouží k rekreaci a v přístavu Lobau funguje rafinerie. Po osvobození došlo k úzké spolupráci naší republiky se Sovětským svazem a projekt průplavu ztratil státní podporu a jako zcela zbytečný byl v roce 1952 zastaven a v roce 1968 na krátkou dobu obnoven. Dostavba nových zdymadel v následujících desetiletích umožňuje plavbu po Labi až do Chvaletic.¹⁰¹

Po vzniku samostatné České republiky se opět jedná o propojení výše jmenovaných řek. První etapou plánu je na území Čech splavnění Labe do Pardubic. Z tohoto důvodu je nezbytné vybudovat plavební kanál s komorou v Přelouči, protože ta stávající, která byla postavena v roce 1927, již dávno nevyhovuje současným požadavkům. Stavba však znamená velký zásah do zdejší krajiny, neboť je nutné nové přemostění řeky, přeložka komunikací a inženýrských sítí. Dojde také k narušení biocentra Slavíkovy ostrovy s mnoha druhy chráněných rostlin a živočichů.¹⁰² Ekologičtí aktivisté vystupují proti splavnění řeky a soudní spor se táhne více než 15 let a dosud není ukončen.¹⁰³

Výstavbu plavebního kanálu podporuje vedení Pardubického kraje, Ministerstvo dopravy i prezident republiky. Zastánci vidí přínos v dalším rozvoji průmyslu a podnikání, dále pak ve větším rozmachu cestovního ruchu. Na řece by kromě lodí

¹⁰⁰ Od průmyslové revoluce po světové války. In: *Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe* [online]. Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/oprojektu/historie?start=1>

¹⁰¹ Vodní cesta D-O-L a Velkoněmecká říše. In: *Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe* [online]. Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/oprojektu/historie?start=3>

¹⁰² Plavební stupeň Přelouč II. In: *Ředitelství vodních cest České republiky* [online]. Praha: Ředitelství vodních cest České republiky, 2014 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.rvccr.cz/strategie-zamery-a-stavby/splavneni-labe-do-pardubic/plavebni-stupen-prelouc-ii>

¹⁰³ Spor o splavnění Labe do Pardubic trvá už 15 let. In: *Česká televize* [online]. Praha: Česká televize, 2015 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1495114-spor-o-splavneni-labe-do-pardubic-trva-uz-15-let>

s nákladem samozřejmě plavaly i lodě výletní.¹⁰⁴ Podpora vybudování vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe na mezinárodní úrovni byla stvrzena na jednání ministrů dopravy naší republiky, Polska a Slovenska, které se konalo 31. ledna 2017 ve Varšavě.¹⁰⁵

Letecká doprava má své zázemí na letištích. V České republice se nachází 91 civilních letišť, avšak pouze 24 z nich má mezinárodní status a jenom 7 je veřejných. Největším je letiště Václava Havla v Praze (dříve Ruzyně). Od roku 1937 přepravuje cestující na vnitrostátních i mezinárodních linkách. Další významná letiště se nacházejí v Brně-Tuřanech, Ostravě-Mošnově, Karlových Varech a Pardubicích.¹⁰⁶

2.4 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Již v době před našim letopočtem fungovala přeprava osob pro cizí potřebu. Svědčí o tom nálezy tehdy používaných dopravních prostředků. K předchůdcům městské hromadné dopravy náleží drožky ze 17. století, které jezdily v Paříži či Londýně. Významné postavení měly v následujícím století omnibusy tažené koňmi. Jsou charakteristické pro Vídeň, Berlín, Londýn, Paříž nebo New York. V roce 1832 poprvé vyjíždí v New Yorku koněspřežná tramvaj, jež se o několik let později objevila i ve výše jmenovaných evropských městech. První parní autobus pro hromadnou dopravu se používá ve Velké Británii.¹⁰⁷

Vozy s elektrickým pohonem jezdily od 40. let 19. století, ale často řešily problém s přívodem elektrické energie. V polovině 19. století už mají stálý zdroj elektrické energie a proud se přivádí do vozidla kolejnicemi. V Londýně fungovala městská parní

¹⁰⁴ Spor o splavnění Labe do Pardubic trvá už 15 let. In: *Česká televize* [online]. Praha: Česká televize, 2015 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1495114-spor-o-splavneni-labe-do-pardubic-trva-uz-15-let>

¹⁰⁵ Ministři dopravy Česka, Slovenska a Polska podepsali memorandum k projektu Dunaj – Odra – Labe. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2017 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministri-dopravy-Ceska,-Slovenska-a-Polska-podepsa>

¹⁰⁶ JENERÁLOVÁ, Ivana. Mezinárodní letiště v ČR. In: *Ahoj!: Česká republika* [online]. Praha: Ministerstvo zahraničních věcí ČR, 2010 [cit. 2016-11-01]. Dostupné z: <http://www.czech.cz/cz/92812-mezinarodni-letiste-v-cr>

¹⁰⁷ DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy - městská hromadná doprava*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005, s. 4. ISBN 80-719-4804-7.

železnice, ale nedostatek místa vedl k jejímu přesunutí do podzemí. V roce 1890 došlo ke změně v pohonu vozů a přechodu na elektřinu.¹⁰⁸

V 70. letech 19. století zkoumal ruský inženýr Pirockij převod elektrické energie na vozidlo. Svou první tramvaj uvedl do provozu v Petrohradě. V roce 1883 začínají jezdit tramvaje v Birminghamu ve Spojených státech Amerických, ale i v Rakousku. Je také vyroben první elektrický autobus, jehož zdrojem energie je akumulátor. Koncem 19. století byl vyroben nový dopravní prostředek – trolejbus. V Budapešti funguje první metro na vlastním evropském kontinentu. Za mezník v rozvoji dopravy je považováno zavedení motorových vozidel.¹⁰⁹

Na území dnešní České republiky se stejně jako jinde ve světě objevily dostavníky a omnibusy tažené koňmi. Prvním známým dopravcem v Praze byl v roce 1829 Jakub Chocenský.¹¹⁰ Pražská koňská dráha přepravovala pasažéry od roku 1875. Po jejím dokončení v roce 1883 měla 6 linek o celkové délce necelých 20 kilometrů. V 90. letech 19. století se poprvé uplatnil elektrický pohon. Křížíkova tramvaj jezdila na trase mezi Letnou a Stromovkou. V roce 1897 pražská obec založila Elektrické podniky a od té doby provozovala městskou dopravu. Ladislav Rott podal návrh na výstavbu pražského metra, ale setkal se s nepochopením a zamítnutím ze strany Elektrických podniků.¹¹¹

Koněspřežnou dráhu v Brně provozovalo během krátké doby několik majitelů. Prvním z nich byla společnost Brünner Tramway Gesellschaft für Personen und FrachtenVerkehr, poté ředitel pražské tramvajové společnosti Bernhard Kollmann. Wilhelm von Lindheim ve zdejší dopravě prosazuje parní provoz. Od roku 1900 jezdí ve městě elektrické tramvaje. Ve 30. letech 20. století byly zavedeny autobusy a od konce 40. let jezdí v Brně i trolejbusy. V rámci městské hromadné dopravy je v Brně rovněž provozována lodní doprava po přehradě.¹¹²

¹⁰⁸ HABARDA, Dušan. *Městská hromadná doprava*. 2. přeprac. vyd. Bratislava: Alfa, 1988, s. 8.

¹⁰⁹ DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy - městská hromadná doprava*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005, s. 5. ISBN 80-719-4804-7.

¹¹⁰ DUŠEK, Pavel. *Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Libri, 2003, s. 9, 194. ISBN 80-727-7159-0.

¹¹¹ KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 22, 23. ISBN 80-903-1849-5.

¹¹² DUŠEK, Pavel. *Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Libri, 2003, s. 32, 33, 37 a 40. ISBN 80-727-7159-0.

3 HISTORIE PARDUBIC

3.1 DĚJINY PARDUBIC

Nejstarší nálezy ve městě pocházejí z období mladšího paleolitu. K nálezům z pozdní doby kamenné patří zlomky nebo celé keramické nádoby a kamenné nástroje z Ležánek, dostihového závodiště či od mostu u zimního stadionu.¹¹³ Je doložena těžba takzvaného porcelanitu na severní straně Kunětické hory.¹¹⁴ Existují důkazy o osídlení Pardubic z doby lužické kultury, doby laténské a římské.¹¹⁵

Na začátku 14. století byl v listinách uváděn jako vlastník města Pardubic Púta z Dubé. Příslušníci tohoto šlechtického rodu byli později označováni jako páni z Pardubic a v dějinách města zaujímal významné místo. Z Arnoštovy závěti z roku 1340 je jasné, že Pardubice byly poddanským městečkem.¹¹⁶ Arnoštův syn Arnošt z Pardubic se stal prvním pražským arcibiskupem, rádcem a důvěrným přítelem císaře Karla IV.¹¹⁷ Arnoštův synovec Smil Flaška z Pardubic byl významným literátem své doby.¹¹⁸

Na počátku husitských válek byl majitelem města Viktorín Boček z Kunštátu. Během válek však zemřel a panství se zmocnil Jan Hlaváč z Mitrova, který ho však roku 1436 prodal Diviši Bořkovi z Miletínka. Finanční nesnáze donutily Bořkova synovce k prodeji města moravskému šlechtici Vilémovi z Pernštejna. Ten se stal majitelem tohoto panství v roce 1491. Pernštejnové vybudovali dnešní historické jádro města i s jeho dominantou – Zelenou bránou. Jejich zásluhou se bývalý hrad změnil

¹¹³ PALEČEK, Jiří. Pravěk Pardubic. In: *Parpedie: Pardubická encyklopedie Klubu přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2014 [cit. 2016-11-04]. Dostupné z: http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Pravek_Pardubic

¹¹⁴ BOROVEC, Petr. Historie: Krátce z dějin Pardubic. In: BRONCOVÁ, Dagmar. *Kniha o městě Pardubice*. Praha: Milpo media s. r. o., 1999, s. 9. ISBN 80-86098-12-5.

¹¹⁵ PALEČEK, Jiří. Pravěk Pardubic. In: *Parpedie: Pardubická encyklopedie Klubu přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2014 [cit. 2016-11-04]. Dostupné z: http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Pravek_Pardubic

¹¹⁶ Majitelé Pardubic. In: *Parpedie: Pardubická encyklopedie Klubu přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2014 [cit. 2016-11-04]. Dostupné z: http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Majitele_Pardubic&rozc=osobnosti

¹¹⁷ BOROVEC, Petr. Historie: Krátce z dějin Pardubic. In: BRONCOVÁ, Dagmar. *Kniha o městě Pardubice*. Praha: Milpo media s. r. o., 1999, s. 10. ISBN 80-86098-12-5.

¹¹⁸ Majitelé Pardubic. In: *Parpedie: Pardubická encyklopedie Klubu přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2014 [cit. 2016-11-04]. Dostupné z: http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Majitele_Pardubic&rozc=osobnosti

v pohodlný palác s mohutným opevněním.¹¹⁹ V roce 1560 byli Pernštejnové nuceni zadlužené pardubické panství prodat. Pro svého syna Maxmiliána ho koupil Ferdinand I. Habsburský.¹²⁰ Královským komorním městem jsou Pardubice až do roku 1863.¹²¹

Za třicetileté války procházela městem různá vojska a přinášela s sebou rabování a zkázu, neboť obyvatelé neměli peníze na výpalné a výživné vojáků.¹²² Obnova po válce trvala v Pardubicích skoro celé století. Město zaznamenalo další rozkvet až v polovině 19. století, kdy se Pardubice staly důležitým železničním uzlem. Byly zde založeny průmyslové podniky. Díky nově vytvořeným pracovním příležitostem se zvyšoval počet obyvatel, a proto patřily Pardubice na přelomu 19. a 20. století k největším městům ve Východních Čechách.¹²³

Ulice v Pardubicích osvětlovaly nejdříve petrolejové lampy. Počátkem 20. století je nahradila elektrická světla. Další rozvoj města přerušila první světová válka. Nespokojenost obyvatel vedla ke konání hladových stávek a demonstrací. Mnoho firem v té době v důsledku omezení mírové výroby a potíží se zásobováním zaniklo. Poválečnou obnovu zbrzdžovala hospodářská krize 30. let. V tomto období skončilo s výrobou 37 firem, došlo rovněž ke srážkám dělníků s policií.¹²⁴

Po okupaci se někteří občané města zapojili do odbojového hnutí. V Pardubicích a jejich okolí se ukrývali členové výsadkové skupiny Silver A, kteří se na území tehdejšího protektorátu dostali z Anglie. Měli tady připravit a uskutečnit atentát na zastupujícího říšského protektora Reinharda Heydricha. Po jeho smrti byli čeští vlastenci a obyvatelé vesnice Ležáky, která poskytla parašutistům útočiště, na Zámečku

¹¹⁹ Pardubice. In: *Sdružení historických sídel Čech, Moravy a Slezska* [online]. Praha: Sdružení historických sídel Čech, Moravy a Slezska, 2016 [cit. 2016-10-26]. Dostupné z: <http://www.historickasidla.cz/dr-cs/373-pardubice.html>

¹²⁰ Majitelé Pardubic. In: *Parpedie: Pardubická encyklopedie Klubu přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2014 [cit. 2016-11-04]. Dostupné z: http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Majitele_Pardubic&rozc=osobnosti

¹²¹ Královské komorní město. In: *Parpedie: Pardubická encyklopedie Klubu přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2014 [cit. 2016-11-04]. Dostupné z: http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Kralovske_komorni_mesto

¹²² HORÁK, Slavomír. Třicetiletá válka v Pardubicích. In: *Slavomír Horák* [online]. Pardubice: Slavomír Horák, 2011 [cit. 2016-11-04]. Dostupné z: <http://www.slavomirhorak.net/news/pardubice-historie-tricetileta-valka/>

¹²³ PODDANÁ, Jana. *Pardubická zastavení: [obrazový soubor k výstavě .. : texty Jana Poddaná]*. Pardubice: Státní okresní archiv, 2001, s. 9. ISBN 80-864-8701-6.

¹²⁴ BOROVEC, Petr. *Historie: Krátce z dějin Pardubic*. In: BRONCOVÁ, Dagmar. *Kniha o městě Pardubice*. Praha: Milpo media s. r. o., 1999, s. 9-16. ISBN 80-86098-12-5.

v Pardubicích popraveni. Vesnici Ležáky Němci vypálili a srovnali se zemí. Do koncentračních táborů bylo z Pardubic během války deportováno 563 židů.¹²⁵

Pardubice neunikly bombardování spojeneckého letectva, protože již tehdy byly významným průmyslovým centrem. Klíčový význam měla zdejší rafinerie minerálních olejů, kde se vyráběly pohonné hmoty pro potřeby německé armády. Ve městě se nacházely i důležité úřady, byla tu umístěna silná vojenská posádka a strategický význam mělo letiště. Město bylo významným dopravním uzlem.¹²⁶

První bomby dopadly na město v noci 22. července 1944 z letadel britského královského letectva. Cílem náletu byla rafinerie minerálních olejů, avšak kvůli chybě značkařů a osvětlovačů došlo ke zničení části města. Nálet nepřežilo 43 osob, 32 jich bylo zraněno. Rafinerii se podařilo zasáhnout 24. srpna. Bomby přitom dopadly i na staré nádraží, do oblasti cukrovaru, na letiště a do Svítkova, Popkovic a Nových Jesničánek. Zemřelo celkem 213 osob. Poslední nálet v prosinci způsobil značné materiální škody, neboť v areálu rafinerie vznikl rozsáhlý požár.¹²⁷

K odstraňování německých nápisů došlo 5. května 1945. Členové Národního výboru nabádali občany ke klidu, protože tady operovala silná vojenská posádka, oddíl německé ochranné policie Schutzpolizei, tajná státní policie Gestapo a německá lidová domobrana Volkssturm. Němci vydali zákaz vycházet na ulici v čase od 20 do 6 hodin a zákaz vyvěšovat prapory. Ještě 7. května zakázali otevírat okna vedoucí do ulic pod pohrůzkou, že do nich budou hlídky střílet. O den později byly hlídky staženy, zdejší gestapo bylo zajato a uvězněno na letišti.¹²⁸ Ještě téhož dne předal starosta Julius Stumpf moc členům Národního výboru. Začal vysílat svobodný městský rozhlas. Vojáci 38. a 60. armády 4. ukrajinského frontu pod velením generála Andreje Ivanoviče Jeremenka přijeli do Pardubic až 10. května.¹²⁹

¹²⁵ Pardubice ve 20. století: Mezi diktaturou a demokracií. In: *Pardubice* [online]. Pardubice: Magistrát města Pardubic [cit. 2016-11-06]. Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/o-pardubicich/informace-o-meste/historie/pardubice-ve-20-stoleti/>

¹²⁶ BÍČÍK, Zdeněk. Letecké nálety na Pardubice v roce 1944. In: *Východočeské muzeum v Pardubicích* [online]. Pardubice: Východočeské muzeum v Pardubicích, 1992 [cit. 2016-11-06]. Dostupné z: <http://www.vcm.cz/vychodocesky-sbornik-historicky-1-1991/>

¹²⁷ Tamtéž

¹²⁸ KLICPERA, Jiří. Pravda o osvobození Pardubic. In: *Klub přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2013 [cit. 2016-11-13]. Dostupné z: <http://www.kppardubicka.cz/cs/menu/zprava/774-pravda-o-osvobozeni-pardubic/>

¹²⁹ PALEČEK, Jiří. Osvobození. In: *Parpedie: Pardubická encyklopedie Klubu přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2014 [cit. 2016-11-08]. Dostupné z: <http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Osvobozeni>

Poválečný návrat k normálnímu životu ukončily únorové události roku 1948. Zaniklo soukromé vlastnictví, veškeré občanské aktivity byly zlikvidovány, obyvatelé byli zastrášováni. Ve městě se i nadále rozvíjel průmysl, i když byly jednotlivé továrny znárodněny. K nejvýznamnějším podnikům patřila Synthesia, Továrny mlýnských strojů či Tesla. V srpnu 1968 oblast obsazovali vojáci polské armády a zásah se obešel bez násilí a obětí na životech. Výše jmenované firmy přispěly podstatným způsobem k průmyslovému rozvoji po sametové revoluci.¹³⁰

3.2 CECHY A PRŮMYSL

Řemeslná výroba se ve městě úspěšně rozvíjela po celou dobu jeho existence. Vznik cechů se váže ke jménu Viléma z Pernštejna, který shrnul jejich fungování v městském zřízení z roku 1512. V něm se připomíná pět cechů (pekařů, řezníků, sladovníků, soukeníků a ševců).¹³¹ Podstatná složka zřízení se věnovala konsolidaci hospodářského vývoje Pardubic. Byla stanovena pravidla správného a poctivého vykonávání řemesel a prodeje zboží. Nedodržení mělo za následek uložení pokuty.¹³² Do roku 1859 fungovalo v Pardubicích značné množství cechů, které však měly pouze regionální význam. Sakař ve svých Dějinách uvádí cech:

- řeznický;
- krejčovský a postříhačský;
- ševcovský a novoševcovský;
- tesařský, pokrývačský, zednický a kamenický;
- kožešnický;
- truhlářský a připojená řemesla;
- kovářů, kolářů a bečvářů;
- soukenický;

¹³⁰ Pardubice ve 20. století: Mezi diktaturou a demokracií. In: *Pardubice* [online]. Pardubice: Magistrát města Pardubic [cit. 2016-11-06]. Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/o-pardubicich/informace-o-meste/historie/pardubice-ve-20-stoleti/>

¹³¹ SAKAŘ, Josef. *Dějiny Pardubic nad Labem: Díl V., Cechy městské*. Pardubice: Město Pardubice, 1935, s. 1-7.

¹³² VOREL, Petr. *Páni z Pernštejna: vzestup a pád rodu zubří hlavy v dějinách Čech a Moravy*. Vyd. 2. Praha: Rybka, 2012, s. 121. ISBN 978-80-87067-21-5.

- tkalcovský;
- punčochářský;
- rybářský;
- mlynářů a krupařů.

V polovině 18. století byla upravována cechovní privilegia a zvyšoval se význam prvních manufaktur. Jednotlivé cechy postupně zanikly.¹³³

Od poloviny 19. století nastalo zřetelné oživení. Do města byla tehdy vybudována železnice. V roce 1845 byly Pardubice součástí Olomoucko-pražské dráhy. Na konci dalšího desetiletí se zahájil pravidelný provoz na trati Pardubice – Liberec. V roce 1871 dokončili dělníci úsek železnice mezi Havlíčkovým Brodem a Pardubicemi. První nádraží v Pardubicích vybuďovali v roce 1845, nová budova se otevírala v roce 1859.¹³⁴ Z Pardubic se stal významný železniční uzel. Kolem trati začaly po roce 1860 vyrůstat nové průmyslové podniky.¹³⁵

Ve městě vznikly firmy, které patřily do strojírenského, chemického, elektrotechnického nebo potravinářského průmyslu. Nejstarším průmyslovým odvětvím je výše jmenované strojírenství. V počátcích industrializace zde fungovala dílna státních drah s parními stroji na opravu lokomotiv a železničních vagonů. Výrobou kočárů a později velocipedů se zabývala firma Hynka Krpaty.¹³⁶

Důležitou roli v industriálních dějinách města hrál Josef Prokop. Tento hodinář, který zpočátku vyráběl razítka, se později specializoval na výrobu mlýnských strojů. Na přelomu 19. a 20. století byla jeho továrna, jež se zaměřovala na konstrukci a vybavení velkomlýnů, největší v celém Rakousku-Uhersku.¹³⁷ Na počátku 20. století se dostávaly zdejší výrobky i do zahraničí – do Polska, tehdejší Jugoslávie, Rumunska, ale i Finska. Ve 30. letech se tady vyráběly i vodní turbíny a kovoobráběcí soustruhy. Od znárodnění v roce 1948 se jmenovala Továrny mlýnských strojů. Během svého dalšího vývoje prošla řadou organizačních změn. Zařízení pro mlýny se z Pardubic

¹³³ SAKAŘ, Josef. *Dějiny Pardubic nad Labem: Díl V., Cechy městské*. Pardubice: Město Pardubice, 1935, s. 1-7.

¹³⁴ O železnici: 155 let železnice v Pardubicích. In: *Pardubický spolek železniční dopravy* [online]. Pardubice: Pardubický spolek železniční dopravy, 2016 [cit. 2016-11-04]. Dostupné z: <http://www.pshzd.cz/155letPce.html>

¹³⁵ PODDANÁ, Jana. *Pardubická zastavení: [obrazový soubor k výstavě .. : texty Jana Poddaná]*. Pardubice: Státní okresní archiv, 2001, s. 10. ISBN 80-864-8701-6.

¹³⁶ BOROVEC, Petr. Svět práce: Epocha průmyslu. In: BRONCOVÁ, Dagmar. *Kniha o městě Pardubice*. Praha: Milpo media s. r. o., 1999, s. 152-160. ISBN 80-86098-12-5.

¹³⁷ Tamtéž, s. 152-160

vyvážela do Jižní Ameriky, na Střední východ a do Afriky, stroje pro výrobu umělých střívek na uzeniny se exportovaly i do bývalého Sovětského svazu.¹³⁸

Události roku 1989 a privatizace vedla k rozdělení podniku a zakoupení jedné jeho části soukromou společností s ručením omezeným, která se souhlasem potomků zakladatele firmy používala jméno Prokop – mlýnské stroje.¹³⁹ Zbývající část fungovala jako Továrny mlýnských strojů Group. Oba podniky však bohužel zkrachovaly. V roce 2001 založili bývalí zaměstnanci obou firem novou společnost ŠENOVKA s. r. o., která pokračovala ve výrobě strojů pro mlýny, náhradních dílů pro ně i servisu.¹⁴⁰

Významnou pozici má ve městě chemický průmysl. V roce 1890 uvedl do provozu vídeňský obchodník David Fanta rafinerii minerálních olejů. Dělníci zde čistili petrolej, vyráběli svíčky, parafín a strojní olej. Ropu pro výrobu dovážely ze zakavkazských ropných polí, později z Halíče, z vlastních polí. Výrobky se distribuovaly po železnici vlastními cisternami a tankery nejen do celé Evropy, ale i do Ameriky a Asie.¹⁴¹

Ve 20. letech minulého století vzniklo ústřední ředitelství firmy v Praze a všechny rafinerie se sloučily. Zpracovávala se ropa naše, perská, ruská, americká, venezuelská, rumunská. Podnik vyráběl také automobilové oleje. Během nacistické okupace se pozastavil provoz rozpustidlové parafínky a probíhá výstavba objektu nové selektivní rafinace. Po bombardování spojeneckými vojsky zbyla pouze čtvrtina původního závodu.¹⁴²

V roce 1945 proběhla obnova podniku, který byl znárodněn. S názvem Pardubická rafinerie minerálních olejů (Paramo) se setkáváme dodnes. Od roku 1960 je firma jediným výrobcem speciálních asfaltů. Po zavedení atmosférické destilace ropy se podstatně zvýšila produkce podniku. Vyrábí se různé druhy paliv od benzínu přes motorovou naftu až k topným olejům. V roce 1994 se Paramo stalo akciovou společností a od roku 2000 se s dalšími podniky zařadilo do skupiny Unipetrol.¹⁴³

¹³⁸ 125 let firmy Prokop. In: *Klub přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2009 [cit. 2016-11-13]. Dostupné z: <http://www.kppardubicka.cz/cs/menu/zprava/276-125-let-firmy-prokop/>

¹³⁹ Tamtéž

¹⁴⁰ ŠENOVKA spol. s. r. o: výroba mlýnů, strojů a zařízení pro zpracování obilovin. In: *ŠENOVKA: Stroje a zařízení pro zpracování obilovin* [online]. Vysoké Chvojno: ŠENOVKA spol. s. r. o., 2007 [cit. 2016-11-13]. Dostupné z: <http://www.senovka.cz/>

¹⁴¹ Historie. In: *Unipetrol Orlen group: Paramo* [online]. Pardubice [cit. 2016-11-06]. Dostupné z: <http://www.paramo.cz/CS/o-nas/Stranky/historie.aspx>

¹⁴² Tamtéž

¹⁴³ Tamtéž

Důležitou roli hraje ve městě i potravinářský průmysl. Již od středověku byly zdejšími typickými výrobky pardubický perník a pivo. Pivovarnictví se rozvíjelo již za Viléma z Pernštejna. V Pardubicích vařily v 16. století pivo čtyři pivovary – městský, obecní, zámecký a farní. V roce 1872 si postavili občané nový parostrojní pivovar. V březnu 1890 začal produkovat nový druh piva – tmavé 19° pivo značky Porter.¹⁴⁴

Produkce piva neustále narůstala a ve 30. letech 20. století exportovala firma své výrobky do Francie, Vídně, Budapešti, Terstu, Alexandrie a Káhiry. Během druhé světové války klesl zájem o pivo, vařilo se pivo nízkostupňové. Roku 1949 byl pivovar znárodněn. Nová firma nesla název Východočeské pivovary, národní podnik v Pardubicích. Součástí podniku byly pivovary v České Třebové, Chocni, Poličce, Lanškrouně, Hlinsku, Tupadlech a Golčově Jeníkově. V roce 1993 se pivovar v Pardubicích osamostatnil a založil akciovou společnost.¹⁴⁵

Podle nejstaršího dochovaného urbáře žil v Pardubicích v roce 1515 pouze jediný perníkář. Sakař se domníval, že se jmenoval Jan. O 20 let později se ve městě objevil další perníkář Jan pocházející z Tábora. Na konci 16. a začátku 17. století se perníkářskou výrobou zabývala také rodina Šmidberských. Během 17. století vyráběli perník Jan Chocenský, Václav Tříška, jeho žena Anna a Jiří Chocenský. Od konce třicetileté války se až do začátku 18. století perníkáři v Pardubicích téměř nevyskytovali.¹⁴⁶

Perníku hodně konkurovala výroba cukrovinek, a proto se ve 2. polovině 19. století zavedla nová technologie výroby, změnily se také používané ingredience, přešlo se k hromadné tovární výrobě. Na přelomu 19. a 20. století vznikly nové perníkářské firmy. Jednalo se o větší provozovny, které byly zčásti mechanizované. Pracoval zde větší počet většinou nekvalifikovaných dělnic.¹⁴⁷

Továrnu na výrobu perníku Melartos vlastnili podnikatelé Vyskočil a Hausman. Perník se expendoval nejen po celé tehdejší republice, ale i do zahraničí. Pardubický perník ochutnali lidé v Polsku, Velké Británii nebo vzdálenější Austrálii. Původní firma šla v roce 1935 do konkurzu a jejím nástupcem byla Pardubická továrna na perník.

¹⁴⁴ Historie. In: *Pivovar Pardubice* [online]. Pardubice: Pivovar Pardubice, 2016 [cit. 2016-11-06]. Dostupné z: <http://www.pernstejn.cz/o-pivovaru/historie/>

¹⁴⁵ Tamtéž

¹⁴⁶ PALEČEK, Jiří. Z historie pardubického perníkářství. In: *Pardubický Perník: AB-Zet Pardubicka*. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2008, s. 12-15.

¹⁴⁷ Tamtéž, s. 12-15

Jednalo se o největšího producenta perníku v Pardubicích. Po znárodnění změnila firma název na Pardubické perníkárný národní podnik Pardubice. Již v roce 1950 se podnik přejmenoval na Průmysl trvanlivého pečiva. O 40 let později vznikl název Čokoládovny, odštěpný závod Melartos.¹⁴⁸ V polovině 90. let byl nakonec závod zrušen.¹⁴⁹

Poslední významnou firmu v tomto oboru vlastnil Kafka a Poper. Jelikož byli židé, byl za druhé světové války podnik KAPO prodán Němci Rudolfu Sturmovi. Při spojeneckém náletu byla část továrny zničena. V poválečné době se stala součástí firmy Pardubický perník národní podnik Pardubice. Po privatizaci v roce 1991 noví majitelé úspěšně navázali na meziválečnou tradici výroby perníku.¹⁵⁰

Od roku 1867 provozoval Wertheimer továrnu na čištění lihu, kterou později rozšířil o octárnu a výrobu octanu olovnatého. Na počátku 20. století připojil průmyslový lihovar, kde vyráběl z melasy surový líc. Pardubický lihovar náležel díky destilačním zařízením typu Pampe k nejmodernějším závodům v rakousko-uherské monarchii.¹⁵¹

Od 20. let se tady vyráběla kolínská voda a těsně před válkou se sem převedla výroba značkových likérů HOBÉ. V průběhu války podnik pozastavil svou činnost z důvodu nedostatku surovin. Již v roce 1946 byl znárodněn, jeho součástí byla i likérka HOBÉ a lihovar Chrudim. Od roku 1958 fungoval v rámci Východočeských konzerváren a lihovarů národní podnik Nové Město nad Metují. V roce 1990 se stal samostatným státním podnikem HOBÉ. Po privatizaci a neřešených majetkových poměrech však byla výroba zastavena.¹⁵²

Továrnu na náhražky zrnkové kávy založili v roce 1896 bratři Johann Heinrich a Robert Franckovi. Nejdříve se musela hlavní surovina, kterou je sušená čekanka, dovážet z Belgie či Holandska. Johann Frank později přispěl k jejímu pěstování a sušení i u nás v Polabí. Výrobky a firemní listiny měly na sobě ochrannou známku v podobě

¹⁴⁸ BOROVEC, Petr. Z historie průmyslové výroby perníku na Pardubicku. In: *Pardubický perník: AB-Zet Pardubicka*. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2008, s. 16-29.

¹⁴⁹ PALEČEK, Jiří. Melartos. In: *Parpedie: Pardubická encyklopedie Klubu přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2014 [cit. 2016-11-13]. Dostupné z: <http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Melartos>

¹⁵⁰ BOROVEC, Petr. Z historie průmyslové výroby perníku na Pardubicku. In: *Pardubický perník: AB-Zet Pardubicka*. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2008, s. 16-29.

¹⁵¹ PALEČEK, Jiří. Lihovar. In: *Parpedie: Pardubická encyklopedie Klubu přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2014 [cit. 2016-11-13]. Dostupné z: <http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Lihovar>

¹⁵² 125 let firmy Prokop. In: *Klub přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2009 [cit. 2016-11-13]. Dostupné z: <http://www.kppardubicka.cz/cs/menu/zprava/276-125-let-firmy-prokop/>

kávového mlýnku, dále pak čajové konvice nebo kráčejícího lva, který na svých zádech nese šálek s kávou a lžící.¹⁵³

Největšího rozkvětu dosáhla továrna ve 30. letech 20. století. Národní správa po válce vyústila ve vznik národního podniku Kávoviny. Tvořilo ho 10 závodů, k jejichž osamostatnění došlo v roce 1958. Ve zdejší firmě se zpracovávaly pouze domácí suroviny.

Po sloučení s Vitanou Byšice v 60. letech se rozšířil výrobní sortiment o program pufovaných výrobků, prášků do pečiva a vanilinových cukrů, kávovinových směsí. O něco později se zavedla výroba instantního kaka, ovesných kaší a šumének. Po oddělení Vitany Byšice v roce 1991 vznikl podnik Kávoviny a. s. Pardubice. Přistoupilo se k rozsáhlé modernizaci provozů a dalšímu rozšíření sortimentu výrobků o rýži, sypké moučnickové směsi, čočku, fazole, hrách, sůl a hořčici.¹⁵⁴

Elektrotechnický závod v Pardubicích fungoval od roku 1922, kdy sem byla přestěhována výroba telefonních, telegrafních a signalizačních zařízení společnosti TELEGRAFIA. Kromě kvalitních telefonních ústředen se vyráběly radiostanice, rozhlasové přijímače. Během světové hospodářské krize se hledal nový výrobní program. Z továrny se expedují filmové projektory, svítilny na kolo, elektrické zvonky či žehličky. Po překonání krize dochází k inovaci a rozšíření výroby o elektrické hodiny, poplachové přístroje a systémy nebo rentgenové a elektroléčebné přístroje. Základním výrobkem stále zůstaly telefonní přístroje a polní telefony pro armádu.¹⁵⁵

Za války došlo k nucené spolupráci s berlínskými firmami. Tehdy se vyráběl vysílač LO 40, obrazovky, elektronky pro radary. V roce 1941 se konala celozávodní stávka, při které bylo 13 dělníků zatčeno, někteří z nich zahynuli. Odboj v továrně pokračoval, produktivita klesala, výrobu provázely potíže, dělníci ji sabotovali. Spolupracovali s partyzány, kterým dodávali přenosné vysílačky a náhradní díly. Na konci války žádali zaměstnanci o zavedení národní správy. Výroba se soustředila na telefonní zařízení, rozhlasové přijímače a měřicí přístroje. V roce 1946 název

¹⁵³ Historie. In: *Kávoviny: tradice od roku 1896* [online]. Pardubice: Kávoviny Pardubice, 2013 [cit. 2016-11-13]. Dostupné z: <http://www.kavoviny.cz/Historie.aspx>

¹⁵⁴ Tamtéž

¹⁵⁵ PALEČEK, Jiří. Telegrafia a.s. In: *Parpedie: Pardubická encyklopedie Klubu přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2014 [cit. 2016-11-13]. Dostupné z: <http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Telegrafia&rozc=v%9Ae>

TELEGRAFIA zanikl a podnik se začlenil do nově zřízeného národního podniku Tesla.¹⁵⁶

Od počátku se podnik v poválečné výrobě soustředil na produkci spotřební elektroniky, jakou byla televizní technika, a investiční elektroniky, jako jsou letištní radiolokátory a radiostanice. V 50. letech se vyráběly první televizní přijímače. Vytvily se zde také analogové počítače. Po reorganizaci podniku v roce 1961 se Tesla Pardubice zaměřila na televizní přijímače, magnetofony, radiolokační techniku a radiostanice pro vojenský i civilní sektor. V roce 1969 skončila výroba televizorů. Novým sortimentem byly lodní radary. V 80. letech jako první v republice přešli v Tesle na povrchovou montáž součástek, zrušili sériovou výrobou spotřební techniky a zaměřili se na velké investiční celky a vojenskou výrobu. Po roce 1989 opustili výrobní program satelitních přijímačů, stolních přenosných kazetových magnetofonů, protože pro ně nebyl odbyt. V roce 1994 se završila historie podniku, neboť se rozpadl na několik menších firem.¹⁵⁷

3.3 KULTURA A SPORT

Nedílnou součástí života v Pardubicích představuje kultura a sport. Prostory zdejšího zámku jsou místem, kde se pořádají městské kulturní a společenské akce. Na ploše dnešního zámku se nacházelo panské sídlo již ve 13. století. Hrad přestavěl během 15. a 16. století do dnešní podoby Vilém z Pernštejna a jeho synové Vojtěch a Jan. Pak až do 19. století chátral a sloužil jako ubytovna pro vojáky. Na počátku 20. století ho jeho majitel baron Richard Draschem z Wartinberka pronajal firmám jako sklady. Byly tu byty, pivovar, hostinec, řemeslnické dílny, kanceláře. Muzejní spolek zámek koupil a v roce 1922 tady zahájilo svou činnost Městské vlastivědné muzeum.

¹⁵⁶ PALEČEK, Jiří. Telegrafia a.s. In: *Parpedie: Pardubická encyklopedie Klubu přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2014 [cit. 2016-11-13]. Dostupné z: <http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Telegrafia&rozc=v%9Ae>

¹⁵⁷ MERGL, Jan. Tesla - Liberec, Pardubice, Přelouč: struktúra podnikov a ich stručná história. In: *Rádiohistoria* [online]. Liberec: HIFI klub Liberec s. r. o., 2015 [cit. 2016-11-17]. Dostupné z: <http://www.radiohistoria.sk/Oldradio/main.nsf/wdocu/0000968>

Až do rekonstrukce po roce 1989 objekt znovu chátral.¹⁵⁸ Jeho nynější podobu představuje obrázek 1.

Obrázek 1: Zámek



Zdroj¹⁵⁹

V současnosti se na zámku nacházejí sbírky Východočeského muzea. Stálé expozice představují historii Pardubic od nejstarších dob až po vznik Československa, archeologické nálezy, přírodu východního Polabí, výrobky z českého skla, dobové pohlednice, různé zbraně, numismatickou sbírku.¹⁶⁰ Zdejší prostory slouží rovněž k prezentaci krátkodobých výstav. Nyní jsou nainstalovány výstavy kočárových strojů, barokní grafiky a plastik starokladrubských koní, tradic, které se týkají konce roku.¹⁶¹

Podle návrhu architekta Antonína Balšánka se v letech 1907 až 1909 uskutečnila výstavba Městského divadla v Pardubicích. Na jeho vnitřní i vnější výzdobě se podílelo

¹⁵⁸ RAZSKAZOV, Jiří, Jiří KOTYK a Jan ŘEHÁČEK. *Pardubice v běhu staletí*. Pardubice: Helios, 2012, s. 9. ISBN 978-80-85211-31-3.

¹⁵⁹ Autor, 2017

¹⁶⁰ Stálá expozice. In: *Východočeské muzeum v Pardubicích* [online]. Pardubice: Východočeské muzeum v Pardubicích, 2016 [cit. 2016-11-17]. Dostupné z: <http://vcm.cz/stale-expozice/>

¹⁶¹ Aktuální výstavy. In: *Východočeské muzeum v Pardubicích* [online]. Pardubice: Východočeské muzeum v Pardubicích, 2016 [cit. 2016-11-17]. Dostupné z: <http://vcm.cz/aktualni-vystavy/>

mnoho významných umělců, jakým byl i akademický sochař Bohumil Kafka. Ten vytvořil sochu Genia, jež je umístěna na čelní straně budovy. Prvním ředitelem se stal Antoš Frýda. Vladimír Wuršer vedl divadlo v době mezi oběma světovými válkami. Tehdy se pardubická divadelní společnost dostala na úroveň ostatních mimopražských scén. V roce 1931 byl interiér divadla zničen požárem a rekonstruován.¹⁶²

Název Východočeské národní divadlo se používal od roku 1934. Činnost divadla byla od 1. září 1944 zakázána. V 50. letech 20. století tady začalo svoji hereckou kariéru mnoho později slavných osobností. Řadí se k nim Slávka Budínová, Blanka Bohdanová, Jana Štěpánková, Josef Vinklář, Petr Haničinec, Miroslav Macháček, z mladší generace potom Věra Galatíková, Gabriela Wilhelmová, Milan Sandhaus, Pavel Landovský, Jiří Hrzán, Josef Somr, Jiří Císler nebo Jiří Kodet. V 80. letech 20. století zde působili významní režiséři. Jde o Michaela Taranta či Jaroslava Vostrého.¹⁶³

V listopadu 1989 se divadlo stalo středem politického života a využívalo se jako politická tribuna. Nastala nová situace, herecké soubory se začaly výrazně měnit a členové souboru si sháněli další příležitosti profesního uplatnění jako moderování v rádiu nebo dabing. Od roku 1999 až do současné doby je ředitelem divadla herec Petr Dohnal. V roce 2002 byly rekonstruovány interiéry divadla, o rok později potom venkovní část stavby.¹⁶⁴

Rozhodnutím Krajského národního výboru Pardubice byla v roce 1953 zřízena Krajská galerie a dostala k užívání prostory v hospodářské části zámku. Po několika reorganizacích a spojeních různých institucí se v roce 1961 osamostatnila pod názvem Východočeská galerie v Pardubicích. V této době její pracovníci předvedli návštěvníkům první stálou expozici Českého výtvarného umění 20. století, jež bylo zaměřeno na uměleckou tvorbu z oblasti Východních Čech. V 70. letech získala nové výstavní prostory v Domě U Jonáše na Pernštýnském náměstí.¹⁶⁵

Po roce 1989 prezentovala galerie uměleckou tvorbu neznámých, dříve zakázaných autorů a výtvarných skupin. Chtěla představit moderní umění bez zkrslujícího politického výběru nebo doporučení. Došlo rovněž k aktualizaci stálé expozice.

¹⁶² Historie Východočeského divadla Pardubice. In: *Východočeské divadlo Pardubice* [online]. Pardubice: Východočeské divadlo Pardubice [cit. 2016-11-17]. Dostupné z: <http://www.vcd.cz/o-divadle/historie-divadla>

¹⁶³ Tamtéž

¹⁶⁴ Tamtéž

¹⁶⁵ Historie galerie. In: *Východočeská galerie v Pardubicích* [online]. Pardubice: Východočeská galerie v Pardubicích, 2016 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://pater.cz/vcg/historie-galerie/>

V roce 1991 se jejím novým zřizovatelem stalo Ministerstvo kultury České republiky, v restitucích přišla o Dům U Jonáše. Tehdy pořádala sochařské výstavy Pardubické valy a reprízovala úspěšné výstavy z 60. Let. Koncem roku 2000 opět přešel pod správu Východočeské galerie zrekonstruovaný Dům U Jonáše a v následujícím roce se jejím správcem stal Pardubický kraj.¹⁶⁶

Důležitou roli v lidském životě hraje i sport. Okolí Pardubic bylo příhodné pro zábavu šlechty v 19. století, proto se tady konaly oblíbené parforsní hony. Těch se účastnili šlechtici a majitelé koní nejen z Rakouska-Uherska, ale i z Francie, Itálie nebo Německa. Na popud Českého dostihového spolku se v Pardubicích vybudovala dostihová dráha. Její podobu navrhli a na stavbu dohlíželi Oktavián Kinský, Maxmilián Ugarte, Emil Fürstenberg a Egon Thurn-Taxis. Závodiště je jedinečné střídáním různých druhů povrchů množství překážek.¹⁶⁷

První dostih s názvem Velká pardubická proběhl 5. listopadu roku 1874 a setkal se s velkým ohlasem doma i v zahraničí. Lidé obdivovali zejména náročnost překážek. Legendární byl především Taxisův příkop, tehdy nazývaný hlavní nebo oplocený příkop.¹⁶⁸ Koně museli úspěšně zvládnout celkem 31 překážek. Od roku 1952 měří trať 6900 metrů. Velká pardubická má mnohaletou tradici, v roce 2016 se uskutečnil již 126. ročník. Jejímu konání zabránily pouze obě světové války, politické události roku 1968 a v jednom případě značná nepřízeň počasí.¹⁶⁹

Významné místo ve sportovní historii města zaujímá rovněž tenis. U jeho zrodu stál učitel Vilém Weiss. První turnaj, který se zde odehrál, byl uspořádán již v roce 1896, ale organizovaný klub fungoval od roku 1919. O 3 roky později vznikl Lawn tennis cercle (LTC) Pardubice. Od druhé poloviny 20. let se zde každoročně koná Pardubická Juniorka, přebor juniorů a juniorek v tenise. Tímto populárním turnajem v minulosti prošla celá řada úspěšných československých a českých tenistů. Jde například o Jana

¹⁶⁶ Historie galerie. In: *Východočeská galerie v Pardubicích* [online]. Pardubice: Východočeská galerie v Pardubicích, 2016 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://pater.cz/vcg/historie-galerie/>

¹⁶⁷ KOVÁŘ, Pavel. *Velká pardubická: příběhy z dějin, současnosti a zákulisí slavného dostihu*. V Praze: XYZ, 2011, s. 11-13. ISBN 978-80-7388-408-6.

¹⁶⁸ Tamtéž, s. 11-13

¹⁶⁹ Krátce z historie Velké pardubické. In: *126. Velká pardubická s Českou pojišťovnou* [online]. Pardubice: Česká pojišťovna, 2016 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://www.vpcp.cz/cs/historie.html>

Kodeše, Ivana Lendla, Petra Kordu, Martinu Navrátilovou, Hanu Mandlíkovou, Helenu Sukovou, Janu Novotnou a řadu dalších.¹⁷⁰

Dlouholetou tradici a značnou oblibu má v Pardubicích i hokej. Poprvé se tady hrál na počátku 20. století na Matičním jezeře tzv. bandy hokej, který přebíral některá pravidla z fotbalu. Kanadský hokej se představil v roce 1913 a o 10 let později byl založen hokejový klub LTC. Jeho počátky byly spjaty s výše jmenovaným Vilémem Weissem. Po 2. světové válce skončila výstavba zimního stadionu s umělou ledovou plochou. V této době se také sloučily oddíly LTC a Rapid Pardubice. V sezóně 1950/1951 vstoupilo mužstvo z Pardubic do nejvyšší hokejové soutěže. V ní se s většími či menšími úspěchy pohybuje dodnes.¹⁷¹

Během celého vývoje změnil klub mnohokrát své jméno (LTC, Sokol, Slavia, Dynamo, Tesla, HC a jiné). Na hokejových úspěších se podílelo mnoho vynikajících hráčů, kteří zároveň působili v národním hokejovém týmu, se kterým získaly řadu cenných trofejí. Pardubickými hokejovými legendami jsou Jiří Dolana, Zdeněk Špaček, Stanislav Prýl, Vladimír Martinec, Jiří Novák, Bohuslav Šťastný. V 80. letech vynikali Dominik Hašek, František Musil, Jiří Šejba, Otakar Janecký, Ladislav Lubina. V dalším desetiletí se objevily nové talenty, mezi něž patřili Milan Hejduk, Radovan Biegel, Richard Král, Petr Sýkora a další.¹⁷²

Hokejový tým dosáhl mnohých úspěchů. Ligový titul vyhrál v letech 1973 v éře vynikajících hokejistů Martince, Nováka a Šťastného, potom v letech 1987, 1989. To byla doba, kdy zde chytal výborný brankář Dominik Hašek. V roce 2005 se pod další titul výrazně podepsali Jiří Dopita, Ján Lašák, Jan Bulis, Michal Mikeska a Milan Hejduk.¹⁷³ V roce 2010 vybojovali hokejisté mistrovský titul, když dal Radovan Somík vítězný finálový gól až v prodloužení. Velký podíl na tomto úspěchu měl opět brankář

¹⁷⁰ Historie klubu. In: *LTC Pardubice* [online]. Pardubice: LTC Pardubice, 2014 [cit. 2016-11-18].

Dostupné z: <http://www.ltcpardubice.cz/o-klubu/historie-klubu/>

¹⁷¹ ČERNICKÝ, Milan. *Historie pardubického hokeje: 1923-2004*. 2. vyd. Pardubice: Helios, 2004, s. 11, 34, 35. ISBN 80-852-1112-2

¹⁷² Tamtéž, s. 34, 35

¹⁷³ Pardubický hokej. In: *Pardubice* [online]. Pardubice: Magistrát města Pardubic, 2009 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://work.xhtml-css.cz/pardubice/cz/pardubice-hokej.html>

Dominik Hašek.¹⁷⁴ Zatím poslední titul získal pardubický tým v roce 2012.¹⁷⁵

Nejúspěšnější hokejisté byli uvedeni do Síně slávy českého hokeje. Z Pardubic je v ní Bronislav Danda, Vladimír Nadrchal, Vladimír Kobranov, Vladimír Martinec, Bohuslav Šťastný, Jiří Novák, Josef Paleček, Dominik Hašek a Jiří Šejba.¹⁷⁶ Vladimír Martinec je navíc ještě členem Síně slávy Mezinárodní hokejové federace (IIHF).¹⁷⁷ S národním hokejovým týmem se někteří pardubičtí hokejisté stali mistry světa či olympijskými vítězi.¹⁷⁸

K Pardubicím neodmyslitelně patří také Zlatá přilba. S nápadem uspořádat motocyklové závody na ploché dráze přišel v roce 1929 pardubický obchodník a člen motocyklistické sekce Východočeského autoklubu Adolf Trnka. Jelo se na zdejším dostihovém závodišti, kde se konalo celkem 15 ročníků závodu. V rozjížděcí třídě do 250 cm³ v 1. ročníku startoval i sám Trnka. Prvním vítězem ryze národního závodu byl Zdeněk Pohl, posledním předválečným František Juhan.¹⁷⁹

První poválečný závod se uskutečnil až v roce 1947 a probíhal pod záštitou tehdejšího předsedy vlády Klementa Gottwalda. Vítězem se stal Hugo Rosák. Další ročníky byly připraveny v letech 1949, 1951, a pak až v roce 1961. Od té doby se Zlatá přilba pořádá každoročně.¹⁸⁰ Od roku 1964 se Zlatá přilba jezdí na plochodrážním stadionu ve Svítkově. Od roku 1975 je součástí i závod juniorů o Zlatou stuhu, kterou do roku 1991 jezdili pouze naši jezdci. V následujícím roce se pak už objevili i zahraniční účastníci.¹⁸¹

V 68 ročnících závodu zvítězil Dán Ole Olssen sedmkrát, pětkrát se z trofeje radoval náš jezdec Jiří Štancl, tři triumfy ozdobily Švéda Tonyho Rickardssona a Australana

¹⁷⁴ Pardubice slaví titul, v sérii porazily Vítkovice 4:0. In: *ČT sport* [online]. Praha: Česká televize, 2010 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/sport/hokej/87779-pardubice-slavi-titul-v-serii-porazily-vitkovice-4-0/?mobileRedirect=off>

¹⁷⁵ KUČHYŇOVÁ, Zdeňka. Pardubice slavily titul doutníky, šampaňským i mistrovskými čapkami. In: *Český rozhlas* [online]. Praha: Český rozhlas, 2012 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://www.radio.cz/cz/rubrika/udalosti/pardubice-slavily-titul-doutniky-sampanskym-i-mistrovskymi-capkami>

¹⁷⁶ Členové síně slávy. In: *Síň slávy českého hokeje* [online]. Praha: Česká svaz ledního hokeje, 2015 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://www.sinslavycslh.cz/clenove-sine-slavy?f=years>

¹⁷⁷ Síň slávy IIHF. In: *Český svaz ledního hokeje* [online]. Praha: Český svaz ledního hokeje, 2016 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://www.cslh.cz/text/39-s-slvy-iihf.html>

¹⁷⁸ Zlatí medailisté: Olympijští vítězové, mistři světa. In: *Český svaz ledního hokeje* [online]. Praha: Český svaz ledního hokeje, 2016 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://www.cslh.cz/text/40-zlat-medailist.html>

¹⁷⁹ JENČA, Juraj Ilja. *Zlatá přilba*. Praha: Naše vojsko, 1986, s. 9-71. Knižnice Svazarmu (Naše vojsko).

¹⁸⁰ Tamtéž, s. 9-71

¹⁸¹ Historie závodu. In: *69. Zlatá přilba města Pardubic* [online]. Pardubice: Zlatá přilba, 2016 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://www.zlataprilba.cz/historie-zavodu/>

Leigha Adamse. Pouze jednou, v roce 1983, se na prvním místě umístil americký závodník. Jednalo se o Denise Sigalose. Zatím posledním českým vítězem je Tomáš Topinka, který závod vyhrál v roce 1996.¹⁸²

¹⁸² Historie vítězů ZP. In: 69. *Zlatá přilba města Pardubic* [online]. Pardubice: Zlatá přilba, 2016 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://www.zlataprilba.cz/historie-vitezu-zp/>

4 CESTOVNÍ RUCH A DOPRAVA V PARDUBICÍCH

Pardubice jsou městem se všemi předpoklady pro úspěšný rozvoj cestovního ruchu. Díky své výhodné poloze je město velmi dobře dostupné prostředky veřejné hromadné dopravy, jelikož sem jezdí nejenom vlaky a autobusy, ale nachází se tady i mezinárodní letiště. Město disponuje pestrá nabídkou různorodých atraktivit, které uspokojí zájmy jednotlivých segmentů. Z pohledu cestovního ruchu se Pardubice řadí do turistického regionu Východní Čechy a jsou součástí turistické oblasti Pardubicko.¹⁸³

Ve městě jsou všechny typy atraktivit. Mezi přírodní patří park Na Špici, který se nachází nedaleko historického centra města u soutoku řeky Labe s Chrudimkou. Je určen pro rekreaci, zábavu i sport. Uprostřed parku je vodní plocha Čičák. Vyskytuje se tu mnoho druhů ptáků, které mohou zájemci sledovat z krytého stanoviště.¹⁸⁴ Tyršovy sady u zámku jsou určeny k odpočinku, relaxačním aktivitám, hrám nebo kulturním aktivitám. Jsou i místem pro zajímavá setkání.¹⁸⁵

Kulturně-historické atraktivity reprezentuje zdejší zámek, městská památková rezervace a mnoho dalších objektů. K organizovaným atraktivitám náleží různé festivaly, výstavy, kulturní akce nebo sportovní zápasy. Dlouholetou tradici mají Velká pardubická, Zlatá přilba nebo Pardubická juniorka. Věhlasnou sociální atraktivitou je pivo a ručně zdobený perník.

Problematika cestovního ruchu je součástí odboru školství, kultury a sportu Magistrátu města Pardubic. V Koncepci rozvoje cestovního ruchu do roku 2020 jsou stanoveny následující cíle:

- z řeky a rovinatého terénu vytvořit atraktivitu, která bude sloužit k vyžití a rekreačnímu pobytu;
- zlepšit povědomí o zámku a odkazu perněstejnské doby;
- dlouhodobě podporovat tradiční akce;
- najít způsob, jak využít průmyslové dědictví pro cestovní ruch;

¹⁸³ Mapa turistických regionů a oblastí, kontakty. In: *CzechTourism* [online]. Praha: Czech Tourism a Ministerstvo pro místní rozvoj, 2017 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.czechtourism.cz/nase-sluzby-pro-vas/spoluprace-s-regiony/mapa-turistickych-regionu-a-oblasti,-kontakty/>

¹⁸⁴ Vše o parku: Park Na Špici. In: *Park Na Špici* [online]. Pardubice: Magistrát města Pardubic, 2015 [cit. 2017-02-15]. Dostupné z: <http://www.naspici.eu/o-parku-na-spici/>

¹⁸⁵ Tyršovy sady. In: *Pardubice* [online]. Pardubice: Magistrát města Pardubic [cit. 2017-02-15]. Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/projekty/architektonicke-projekty/tyrsovy-sady/>

- více zapojit téma perníku;
- lépe využít sportovní identitu a tradici v marketingu města;
- rozvinout interpretaci příběhů z druhé světové války (výsadek Silver A, protinacistický odboj);
- z přírodovědného návštěvnického centra v blízkosti středu města vytvořit atraktivitu pro rodiny s dětmi.¹⁸⁶

Z hlediska potenciálu pro město jsou vhodnými cílovými skupinami rodiny s dětmi, senioři a lázeňští hosté, lidé ve středním a starším věku, milovníci sportu, bezdětní mladí lidé a školní skupiny. Pro rodiny s dětmi je zapotřebí připravit originální produkt, zvýšit jejich spokojenost. Ve skupině seniorů a lázeňských hostů se počítá se zvyšováním počtu příjezdějících, s přízní seniorských sdružení ze vzdálenějších míst naší republiky. U lidí ve středním a starším věku se předpokládá, že předají svým přátelům a známým kladné reference a sami si tady prodlouží pobyt. U mladých bezdětných lidí je nutné vytvořit takové vazby k městu, aby se sem v budoucnu znovu vraceli. Školní skupiny je třeba pravidelně informovat o vhodných programech, zajistit výměnné pobyty žáků nebo studentů.¹⁸⁷

K dosažení zmíněných cílů je zapotřebí odstranit slabé stránky a zároveň využít příležitosti. Mezi slabé stránky patří malá koordinace a kooperace a slabé strategické řízení, nedostatečná propagace města, necílená marketingová komunikace, absence nabízených balíčků služeb a jejich aktivní prodej či malá aktivita místních podnikatelů. Zásadním nedostatkem je také to, že se v hlavní letní turistické sezoně nekoná dostatečné množství kulturních akcí.¹⁸⁸

K příležitostem, jež je nutné využít, patří podpora lokálních producentů prostřednictvím pořádání pravidelných farmářských trhů, zpracování lokálních surovin v místních restauracích. Další možností, která se nabízí, je spolupráce se sousedními oblastmi, které mají nedaleko od Pardubic některé další atraktivity. Novým trendem je bleisure tourism, kdy se kombinuje podnikání s volným časem.¹⁸⁹

¹⁸⁶ Koncepce cestovního ruchu. In: *Pardubice* [online]. Pardubice: Magistrát města Pardubic, 2016, s. 9, 10 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/urad/radnice/odbory-magistratu/odbor-skolstvi-kultury-a-sportu/koncepce-cestovniho-ruchu/?file=30993&page=37131&do=download>

¹⁸⁷ Tamtéž, s. 12

¹⁸⁸ Koncepce cestovního ruchu. In: *Pardubice* [online]. Pardubice: Magistrát města Pardubic, 2016, s. 9 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/urad/radnice/odbory-magistratu/odbor-skolstvi-kultury-a-sportu/koncepce-cestovniho-ruchu/?file=30993&page=37131&do=download>

¹⁸⁹ Tamtéž, s. 10

Pro návštěvníky i obyvatele města funguje Turistické informační centrum, které sídlí na náměstí Republiky. Je součástí příspěvkové organizace Kulturní centrum Pardubice. Tu zřídilo Statutární město Pardubice pro podporu kultury a rozvoj cestovního ruchu. Informační centrum je členem Asociace turistických informačních center České republiky kategorie A.¹⁹⁰ Je pro ni charakteristický celoroční provoz, tlumočení informací do dvou světových jazyků, zajišťování průvodcovských služeb, nabídka turistických produktů, zprostředkování ubytovacích služeb a řada dalších.¹⁹¹

Turistické informační centrum poskytuje informace a služby obyvatelům města i návštěvníkům. Je zapojeno také do programu Cyklisté vítáni. V jeho rámci poskytne náradí pro běžnou opravu kol, lékárníčku, má k dispozici odstavné místo pro kola a také uzamykatelné boxy pro uložení zavazadla. Prodává cyklistické a turistické mapy okolí, poskytuje cizojazyčné informační texty. Dále pak nabízí umytí kola, přístup na internet nebo rezervační servis pro zajištění příštího ubytování.¹⁹²

Turistické informační centrum půjčuje multimediálního průvodce, jehož prostřednictvím se návštěvník seznámí s historickým centrem města.¹⁹³ Na naučné stezce Pardubicemi po stopách Silver A, která vznikla v roce 2012 u příležitosti 70. výročí stanného práva, je možné si poslechnout zvukového průvodce s výpověďmi účastníků heydrichiády. Průvodce je k dispozici rovněž v Turistickém informačním centru.¹⁹⁴

Dále centrum spolupracuje s Destinační společností Východní Čechy a společně s ní uskutečňuje aktivity přispívající k rozvoji turistické oblasti, ve které se město nachází, a k vylepšení pozice na trhu cestovního ruchu. Kooperuje s ostatními turistickými oblastmi Východních Čech a s jinými destinačními společnostmi.¹⁹⁵

¹⁹⁰ Turistické informační centrum Pardubice. In: Pardubice: Turistické informační centrum [online]. Pardubice: Turistické informační centrum, 2012 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.ipardubice.cz/informacni-centrum/>

¹⁹¹ *Jednotná klasifikace turistických informačních center České republiky* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR a Asociace turistických informačních center ČR, 2013 [cit. 2017-02-14].

¹⁹² Cyklisté vítáni. In: *Pardubice: Turistické informační centrum* [online]. Pardubice: Turistické informační centrum [cit. 2017-02-15]. Dostupné z: <http://www.ipardubice.cz/cykliste-vitani/>

¹⁹³ Multimediální průvodce. In: *Pardubice: Turistické informační centrum* [online]. Pardubice: Turistické informační centrum [cit. 2017-02-15]. Dostupné z:

<http://www.ipardubice.cz/repository/77d2afcb31f6493e350fca61764efb9a1f5a7>

¹⁹⁴ Pardubicemi po stopách Silver A. In: *Pardubice* [online]. Pardubice: Magistrat města Pardubic [cit. 2017-02-15]. Dostupné z: <http://heydrichiada.pardubice.eu/cz/po-stopach-silver-a.html>

¹⁹⁵ Turistické informační centrum Pardubice. In: Pardubice: Turistické informační centrum [online]. Pardubice: Turistické informační centrum, 2012 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.ipardubice.cz/informacni-centrum/>

Destinační společnost Východní Čechy byla založena v roce 2008 a uskutečňuje aktivity, které pomáhají k lepšímu uplatnění celého turistického regionu na trhu cestovního ruchu.¹⁹⁶ Účastní se mnoha výstav a veletrhů nejen v České republice, ale i v zahraničí. Atraktivitu Východních Čech představila společnost v Německu, Polsku, Holandsku, Belgii, na Ukrajině nebo na Slovensku.¹⁹⁷

Pro návštěvníka, který přijede do Pardubic na vlakové či autobusové nádraží a předem si na internetových stránkách nezjistí, kde Turistické informační centrum nalezne, se musí informovat u kolemjdoucích, protože zde chybí jakákoliv informační tabule. Sídlo centra v samém středu města v blízkosti městské památkové rezervace je výhodné, ale bylo by dobré ještě zřídit pobočku, která by fungovala v blízkosti obou nádraží. Pro lepší orientaci ve městě by byla zásadní instalace informačních tabulí na frekventovaných místech. Ty by zcela určitě přispěly k bezproblémovému pohybu návštěvníků po městě.

Ve městě nabízí své produkty mnoho cestovních kanceláří. Své pobočky tady mají Čedok nebo FISCHER. Čedok je nejstarší cestovní kancelář v České republice, byla založena v roce 1920. Vlastníkem kanceláře je nyní polská společnost Itaka. V nabídce Čedoku se objevuje příjezdová turistika, zahraniční a tuzemské zájezdy, kongresová a incentivní turistika, ale i prodej dopravních cenin, finanční a doplňkové služby nebo vlastní autokarová přeprava.¹⁹⁸

Cestovní kancelář FISCHER vznikla v České republice v roce 1999. Spojením s cestovní kancelář NEV-DAMA a cestovními agenturami eTravel.cz a PRIVILEQ se zrodila největší cestovní skupina u nás.¹⁹⁹ Zaměřuje se především na dovolené u moře, poznávací pobyty, lyžařské zájezdy do Alp, eurovíkendy, cesty do exotických zemí, luxusní zaoceánské plavby nebo golfové zájezdy na míru.²⁰⁰

¹⁹⁶ Destinační společnost Východní Čechy. In: *Destinační společnost Východní Čechy* [online]. Pardubice: Destinační společnost Východní Čechy, 2009 [cit. 2017-02-14]. Dostupné z: <http://www.vychodni-cechy.org/>

¹⁹⁷ Výstavy a veletrhy. In: *Destinační společnost Východní Čechy* [online]. Pardubice: Destinační společnost Východní Čechy, 2016 [cit. 2017-02-14]. Dostupné z: <http://www.vychodni-cechy.org/cs/vystavy-a-veletrhy>

¹⁹⁸ O nás: Cestovní kancelář a tour operator. In: *Čedok: Cestovní kancelář* [online]. Praha: cestovní kanceláře Čedok [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <https://www.cedok.cz/cedok>

¹⁹⁹ Historie a vznik Cestovní kanceláře FISCHER, a.s. In: *FISCHER* [online]. cestovní kancelář FISCHER [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.fischer.cz/o-ck-fischer/historie-spolecnosti>

²⁰⁰ Cestovní kancelář FISCHER, a.s.: Portfolio CK FISCHER. In: *FISCHER* [online]. cestovní kancelář FISCHER [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.fischer.cz/o-ck-fischer>

Své sídlo má ve městě cestovní kancelář Poznání, která byla založena v roce 1993. Specializuje se na poznávací a pobytové zájezdy v duchu aktivní dovolené se zaměřením na turistiku, horskou turistiku, cykloturistiku, vodní sporty, lyžování či golf. Cestovní kancelář připravuje rovněž školní zájezdy, eurovíkendy, zájezdy do exotických destinací nebo okružní plavby lodí.²⁰¹

Z výše uvedeného vyplývá, že cestovní kanceláře organizují pro své klienty velké množství zájezdů s různým zaměřením. Poznání a FISCHER se specializují pouze na zájezdy do zahraničí. Pobytové tuzemské zájezdy nabízí jenom Čedok, ale cílová destinace Pardubice se v nich neobjevuje. Cestovní kancelář nabízí pobytové zájezdy v sousedním Hradce Králové.²⁰²

Cestovní ruch a doprava jsou úzce spjaty, navzájem se potřebují a ovlivňují. Jak již bylo řečeno, jsou Pardubice díky své zeměpisné poloze významným dopravním uzlem a poskytují lidem různé možnosti užití hromadné dopravy. Leží na mezinárodní železniční magistralé E040, která vede z Paříže přes Norimberk a Prahu do Vídně, a E061 spojující Berlín s Prahou, Brnem a Vídní. Na hlavní koridor se tady připojují další významné trati do Liberce, Chrudimi a dále do Hlinska a Havlíčkova Brodu.²⁰³ Cestující si mohou vybrat z bohaté nabídky spojů různých kategorií, které po celém území České republiky provozují jednotliví státní nebo soukromí dopravci.

Rozsáhlá silniční síť umožňuje fungování pravidelné meziměstské autobusové dopravy do Hradce Králové, Holic, Chrudimi, Chlumce nad Cidlinou a dalších měst. Dálkové autobusy mnoha dopravních společností přepravují cestující do spousty měst po celé České republice i do zahraničí. Letadla několika leteckých společností míří z pardubického letiště do několika evropských zemí. Během hlavní letní sezony využívají cestovní kanceláře služeb zdejšího letiště k přepravě svých klientů do cílových destinací a nazpět. Jde například o Čedok, Firo tour, Globtour, Kovotour plus, Neckermann, VVV tour a další.²⁰⁴

²⁰¹ O cestovní kanceláři CK Poznání: Několik slov o CK Poznání. In: *Cestovní kancelář Poznání* [online]. Pardubice: Cestovní kancelář Poznání [cit. 2017-02-14]. Dostupné z: <http://www.poznani.cz/o-nas/>

²⁰² Dovolená Česká republika. In: *Čedok: cestovní kancelář* [online]. Praha: Cestovní kancelář Čedok [cit. 2017-02-15]. Dostupné z: <https://www.cedok.cz/dovolena/ceska-republika/?DestinationID=41>

²⁰³ Statistická ročenka Pardubického kraje: Charakteristika Pardubického kraje. In: *Český statistický úřad* [online]. Praha: Český statistický úřad [cit. 2016-12-29]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/c30043fcf3>

²⁰⁴ Cestovní kanceláře. In: *Letiště Pardubice* [online]. Pardubice: Letiště Pardubice, 2016 [cit. 2016-12-29]. Dostupné z: <http://www.airport-pardubice.cz/cs/cestujici/letove-informace/cestovni-kancelare>

V Pardubicích působí několik autobusových dopravců. Své služby nabízejí jak firmy, tak jednotlivci. Firma SKRIPT s. r. o. zajišťuje v České republice i v zahraničí zájezdy, okružní jízdy, transfery, výlety pro cestovní kanceláře, školy, firmy nebo i soukromé osoby. Vozový park tvoří luxusní klimatizované autobusy značky MAN a Mercedes Benz.²⁰⁵ Firmu CZAD dopravní s. r. o. využívají zejména cestovní kanceláře, školní kolektivy, sportovní oddíly a tuzemské i zahraniční firmy. Kromě zájezdů, uskutečňují transfery a okružní jízdy u nás i v celé Evropě. V létě přepravují turisty do Itálie, Španělska nebo Chorvatska.²⁰⁶

K jednotlivcům, kteří provozují autobusovou dopravu, se řadí i Bohumil Dařílek z nedalekých Lázní Bohdaneč. Přepravuje klienty cestovních kanceláří, podnikové kolektivy, školní skupiny nebo sportovní oddíly. Je hlavním dopravcem cestovní kanceláře Boca a Komorní filharmonie Pardubice, spolupracuje i s cestovní kanceláří FISCHER.²⁰⁷ Dopravu zabezpečuje autobusy značky Neoplan a Oaza.²⁰⁸ Pavel Vodrážka nabízí dopravu na dovolenou, za poznáním, kulturou nebo sportem. Vlastní ale jen jeden autobus značky Karosa se 45 místy a jeden luxusní minibus značky Mercedes s 8 místy.²⁰⁹

Pro přepravu osob ve městě funguje městská hromadná doprava, kterou zajišťuje Dopravní podnik města Pardubic a. s. V Pardubicích má výsadní postavení, protože nikdo jiný tento typ dopravy neprovozuje. Proto je tomuto dopravci věnována větší pozornost. Popisuje se vznik a další vývoj podniku, nejdůležitější mezníky v jeho historii.

První autobus na pravidelné lince městské hromadné dopravy na trase Jesničánky – staré nádraží – nemocnice vyjel v roce 1950.²¹⁰ Nově vzniklý Dopravní komunální podnik města Pardubic provozoval celkem 3 autobusy značky Škoda 706 RO a Tatra 24

²⁰⁵ O společnosti. In: SKRIPT s. r. o. [online]. Pardubice: Mezinárodní autobusová doprava SKRIPT, 2017 [cit. 2017-02-14]. Dostupné z: <http://www.skript-bus.cz/>

²⁰⁶ O nás. In: CZAD dopravní s. r. o. [online]. Pardubice: CZAD dopravní, 2011 [cit. 2017-02-14]. Dostupné z: <http://www.czaddopravni.cz/o-nas>

²⁰⁷ Služby. In: *Autobusová doprava Dařílek* [online]. Černá u Bohdaneč: Autobusová doprava Dařílek, 2007 [cit. 2017-02-15]. Dostupné z: <http://www.autobusy-darilek.wz.cz/sluzby.html>

²⁰⁸ Autobusy. In: *Autobusová doprava Dařílek* [online]. Černá u Bohdaneč: Autobusová doprava Dařílek, 2007 [cit. 2017-02-15]. Dostupné z: <http://www.autobusy-darilek.wz.cz/autobusy.html>

²⁰⁹ Sháníte dopravu na dovolenou? *Osobní doprava* [online]. Pardubice: Pavel Vodrážka [cit. 2017-02-15]. Dostupné z: <http://www.prepravaosob.wz.cz/>

²¹⁰ CHALOUPKA, Miloslav a kol. *Dvacet pět let městské hromadné dopravy v Pardubicích*. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic, 1975, s. 17-19.

a 2 přívěsné vozy D4.²¹¹ Začátky nebyly jednoduché. Neexistovaly rezervy ve vozovém parku,²¹² autobusy neměly vlastní garáže, palivo se čerpalo u dočasné čerpací stanice v dnešní ulici Jana Palacha. Vozy se opravovaly rovnou na ulici, myly se ručně na příjezdové cestě.²¹³

Původně vznikl podnik proto, aby byla postavena a provozována trolejbusová doprava. Trolejbusová trať se začala budovat v létě 1950.²¹⁴ Koncem ledna 1952 se ve městě objevily první trolejbusy typu Škoda 7 Tr 1.²¹⁵ Během léta fungovaly dvě rekreační linky, které vedly ze středu města na koupaliště v Bohdanči, a na Kunětickou horu.²¹⁶ V rámci Dopravního podniku se také rozvíjela zájezdová doprava.²¹⁷

V 60. letech byl zaveden na všech trolejbusových linkách samoobslužný provoz.²¹⁸ Většina průvodčích se přeškolila na řidiče trolejbusů. Přeprava se uskutečňovala na 6 trolejbusových a 6 autobusových linkách.²¹⁹ Rekreační linky jezdily z centra města ke koupališti do Bohdanče a ke Kunětické hoře, další pak z Dukly přes střed města na koupaliště u Cihelny. Oblíbená byla také cesta na koupaliště do Slatiňan. V zimě se vypravovaly autobusy do Pece pod Sněžkou a Deštného v Orlických horách. Na celodenní výlet se odjíždělo ze třídy Míru a každý cestující dostal jízdenku, která představovala zimní pohlednici.²²⁰

V roce 1975 byla dokončena výstavba podnikového areálu na Dukle, který lépe vyhovoval nárokům na údržbu a parkování vozidel.²²¹ O rok později poprvé vyjel

²¹¹ Kolektiv pracovníků DPmP. *50 lez jezdíte s námi...: 1950 - 2000*. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic a. s., 2000, s. 4.

²¹² HORÁK, Martin a Ladislav PODIVÍN. *65 let městské dopravy v Pardubicích*. Pardubice: Pavel Malkus, dopravní vydavatelství, 2015, strany nečíslovány. ISBN 978-80-87047-32-3.

²¹³ PODIVÍN, Ladislav. *60 let městské autobusové dopravy v Pardubicích: 1950-2010*. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2010, s. 9, 116, 117.

²¹⁴ HORÁK, Martin a Ladislav PODIVÍN. *65 let městské dopravy v Pardubicích*. Pardubice: Pavel Malkus, dopravní vydavatelství, 2015, strany nečíslovány. ISBN 978-80-87047-32-3.

²¹⁵ CHALOUPKA, Miloslav a kol. *Dvacet pět let městské hromadné dopravy v Pardubicích*. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic, 1975, s. 19.

²¹⁶ Kolektiv pracovníků DPmP. *50 lez jezdíte s námi...: 1950 - 2000*. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic a. s., 2000, s. 4.

²¹⁷ HORÁK, Martin a Ladislav PODIVÍN. *65 let městské dopravy v Pardubicích*. Pardubice: Pavel Malkus, dopravní vydavatelství, 2015, strany nečíslovány. ISBN 978-80-87047-32-3.

²¹⁸ CHALOUPKA, Miloslav a kol. *Dvacet pět let městské hromadné dopravy v Pardubicích*. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic, 1975, s. 25.

²¹⁹ Tamtéž, s. 25

²²⁰ PODIVÍN, Ladislav. *60 let městské autobusové dopravy v Pardubicích: 1950-2010*. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2010, s. 66, 67.

²²¹ Kolektiv pracovníků DPmP. *Dopravní podnik města Pardubic 1950 - 1990*. Pardubice, 1990, strany nečíslovány.

po nepravidelné trase autobus na noční provoz. V následujícím roce se zavedlo mechanické odbavování označovacími strojky. S tím souvisela i instalace prodejních automatů jízdenek. V podniku začali pracovat revizoři. Jezdilo se na 8 autobusových a 5 trolejbusových linek.²²²

Pro 80. léta byl charakteristický nedostatek řidičů a kritický stav a stáří vozového parku.²²³ Počet linek i jejich rozdělení mezi autobusy a trolejbusy zůstalo stejné.²²⁴ Mezníkem pro další rozvoj Dopravního podniku byl 1. leden 1989, kdy se stal státním podnikem.²²⁵ Tím ale nezůstal dlouho, protože už v roce 1996 byl přeměněn na akciovou společnost, jejímž jediným akcionářem je Statutární město Pardubice.²²⁶ Dle obchodního rejstříku jsou předmětem podnikání následující činnosti:

- **„silniční motorová doprava**
 - nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o nejvyšší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí;
 - osobní provozovaná vozidly určenými pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče;
 - nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o nejvyšší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí;
 - osobní provozovaná vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče;
- **opravy silničních vozidel;**
- **provozování autoškoly;**
- **klempířství a oprava karoserií;**
- **výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona;**
- **výroba, instalace, opravy elektrických strojů a přístrojů, elektronických a telekomunikačních zařízení;**
- **poskytování zdravotních služeb v oboru: fyzioterapeut - ambulantní péče;**

²²² Kolektiv pracovníků DPmP. *Dopravní podnik města Pardubic 1950 - 1990*. Pardubice, 1990, strany nečíslovány.

²²³ Tamtéž

²²⁴ Kolektiv pracovníků DPmP. *50 let jezdíte s námi...: 1950 - 2000*. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic a. s., 2000, s. 22

²²⁵ Kolektiv pracovníků DPmP. *Dopravní podnik města Pardubic 1950 - 1990*. Pardubice, 1990, strany nečíslovány.

²²⁶ Historie DPMP: Heslovitý přehled historie hromadné dopravy osob v Pardubicích. In: *Dopravní podnik města Pardubic a. s.* [online]. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic a. s., 2016 [cit. 2017-01-01]. Dostupné z: <http://www.dpmp.cz/historie-dpmp/>

- *stanice měření emisí;*
- *provozování dráhy trolejbusové;*
- *montáž, opravy, revize a zkoušky plynových zařízení a plnění nádob plyny;*
- *vnitrozemská vodní doprava.*²²⁷

V 90. letech se na celé vozy se začaly vylepovat reklamy. Poprvé si cestující mohli zakoupit jízdenky u řidičů v jednotlivých vozech.²²⁸ Do provozu byly zavedeny první nízkopodlažní autobusy Karosa CityBus.²²⁹ Dopravní podnik v této době provozoval ve městě celkem 9 autobusových a 7 trolejbusových linek.²³⁰

Pádem železné opony se otevřely nové možnosti pro zájezdovou dopravu, která v té době disponovala přibližně 15 vozidly. Lidé měli největší zájem o destinace, jež nebyly dříve dostupné. Velké množství cest se uskutečnilo do Rakouska, Itálie, Německa, Španělska a dalších evropských zemí. Autobusy také přepravovaly dvě letní sezóny turisty cestovní kanceláře do Řecka. Realizovaná přeprava však nebyla nikdy uhrazena. V roce 1992 byly zakoupeny dva moderní autobusy značky MAN. Do ciziny však neustále jezdily staré vozy, které nesplňovaly západní normy. Díky této konkurenci postupně zájezdová doprava upadala, autobusů ubývalo, byly prodány i výše jmenované autobusy MAN. Dnes tvoří vozový park pouhé 3 autobusy.²³¹ Jde o Karosu 936 LC 936 XE, Irisbus Domino 397E a Irisbus Evadys H.²³²

Počátkem 21. století byly pořízeny první nízkopodlažní trolejbusy Škoda 21 Tr.²³³ V roce 2006 byl zaveden elektronický odbavovací systém. Papírové jízdní doklady pro jednotlivé jízdy byly zachovány, jsou nepřestupní a nepřenosné na jinou osobu.

²²⁷ Výpis z obchodního rejstříku: Dopravní podnik města Pardubic a.s., B 1241 vedená u Krajského soudu v Hradci Králové. In: *Veřejný rejstřík a Sbírka listin* [online]. Praha: Ministerstvo spravedlnost České republiky, 2012 [cit. 2017-02-05]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=426116&typ=PLATNY>

²²⁸ Historie DPMP: Heslovitý přehled historie hromadné dopravy osob v Pardubicích. In: *Dopravní podnik města Pardubic a. s.* [online]. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic a. s., 2016 [cit. 2017-01-01]. Dostupné z: <http://www.dpmp.cz/historie-dpmp/>

²²⁹ HORÁK, Martin a Ladislav PODIVÍN. *65 let městské dopravy v Pardubicích*. Pardubice: Pavel Malkus, dopravní vydavatelství, 2015, strany nečíslovány. ISBN 978-80-87047-32-3.

²³⁰ Kolektiv pracovníků DPmP. *50 let jezdíte s námi...: 1950 - 2000*. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic a. s., 2000, s. 28.

²³¹ PODIVÍN, Ladislav. *60 let městské autobusové dopravy v Pardubicích: 1950-2010*. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2010, s. 64.

²³² Zájezdová doprava: Chystáte se na delší výlet nebo zájezd ?!. In: *Dopravní podnik města Pardubic a. s.* [online]. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic a. s., 2016 [cit. 2017-01-01]. Dostupné z: <http://www.dpmp.cz/zajezdova-doprava/>

²³³ Historie DPMP: Heslovitý přehled historie hromadné dopravy osob v Pardubicích. In: *Dopravní podnik města Pardubic a. s.* [online]. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic a. s., 2016 [cit. 2017-01-01]. Dostupné z: <http://www.dpmp.cz/historie-dpmp/>

Umožňují výběr tarifního pásma, zlevněného nebo plného jízdného. Dalším typem papírového jízdního dokladu je přenosná časová jízdenka, lze ji použít bez omezení po celou dobu její platnosti.²³⁴

Nově byla zavedena Pardubická karta, která je buď přenosná, nebo nepřenosná. První zmiňovaná je určena pro více uživatelů, proto si ji pro své zaměstnance pořizují různé organizace. Nepřenosná karta s fotografií uživatele slouží pro všechny typy časového jízdného. Na kartu je možné uložit hotovost do výše 4 000,- Kč a používat ji jako elektronickou peněženku při jízdách v městské hromadné dopravě. Zatímco u časového jízdného není nutné označovat jednotlivé jízdy, při úhradě jízdného pomocí elektronické peněženky je zapotřebí se při nástupu do vozidla přihlásit a při výstupu z něj odhlásit přiložením karty ke čtecímu zařízení.²³⁵

V roce 2005 byla městská hromadná doprava zajišťována pomocí 13 autobusových a 8 trolejbusových linek. Noční linky mají od roku 2008 samostatné trasy. Pro lepší informovanost cestujících byla instalována u železniční stanice Pardubice hlavní nádraží rozměrná světelná informační tabule, na které se zobrazují nejbližší odjezdy jednotlivých spojů. Ze stejného důvodu byla další umístěna v centru města na Masarykově náměstí.²³⁶

Moderní informační technologie zasáhly i do oblasti městské hromadné dopravy. Čipovou Pardubickou kartu si mohou zákazníci od roku 2010 dobít online a od 1. února 2013 si mohou zakoupit jízdní doklad pomocí SMS. Kromě nízkopodlažních vozů pro snadnější nástup a výstup tělesně postižených cestujících byla v roce 2014 ve všech vozech zabudována akustická signalizace pro slabozraké.²³⁷

V současné době se přeprava osob uskutečňuje na 35 linkách, z nichž je 25 autobusových a 10 trolejbusových. Některé z nich zajíždějí do přilehlých obcí.²³⁸ Vývoj celkového počtu ujetých kilometrů autobusů a trolejbusů po celou dobu existence Dopravního podniku je představen v grafu 1.

²³⁴ Nový odbavovací systém v prostředcích MHD v Pardubicích. In: *Dopravní podnik města Pardubic a. s.* [online]. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic a. s., 2006 [cit. 2017-01-02]. Dostupné z: http://www.telematika.cz/tp/semin/pdf/karty_07/23_Pelikan_PCE.pdf

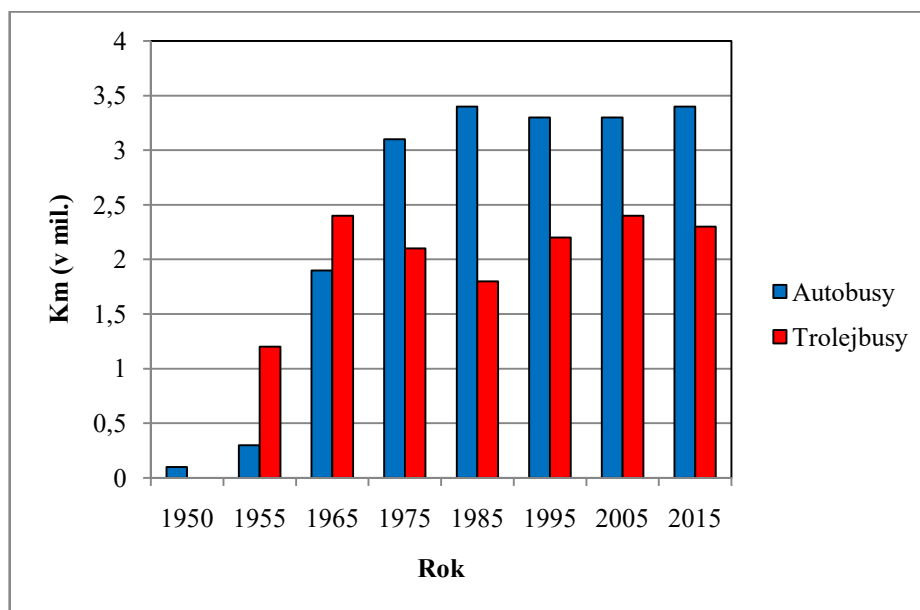
²³⁵ Tamtéž

²³⁶ Historie DPMP: Heslovitý přehled historie hromadné dopravy osob v Pardubicích. In: *Dopravní podnik města Pardubic a. s.* [online]. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic a. s., 2016 [cit. 2017-01-01]. Dostupné z: <http://www.dpmp.cz/historie-dpmp/>

²³⁷ Tamtéž

²³⁸ Jízdní řády. In: *Dopravní podnik města Pardubic a. s.* [online]. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic, a. s., 2016 [cit. 2016-12-27]. Dostupné z: <http://www.dpmp.cz/?rady=100&send=Vybrat#zastavkove-rady>

Graf 1: Počet ujetých km



Zdroj²³⁹

Nedílnou součástí městské hromadné dopravy se v roce 2011 stala i výletní motorová loď Arnošt z Pardubic. Nejprve prošla nákladnou rekonstrukcí, protože její původní provozovatel - společnost Pardubická plavební a. s. - ji využíval od roku 2001. Loď vyplouvá celoročně od přístaviště u Tipsport arény s cílem v Kuněticích, Brozanech či Srnojedech. Řídí se letním (od začátku dubna do konce září) a zimním jízdním řádem (od října do konce roku). V měsících lednu až březnu se plavba uskutečňuje pouze na objednávku.²⁴⁰ Výše zmiňovaný dopravní prostředek je vidět na obrázku 2.

²³⁹ Interní informace DPmP poskytnuté dne 25. 11. 2016

²⁴⁰ O lodi. In: *Arnošt z Pardubic* [online]. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic, 2016 [cit. 2017-01-02]. Dostupné z: <http://www.lod.cz/o-lodi.html>

Obrázek 2: Loď Arnošt z Pardubic



Zdroj²⁴¹

Na plavbu lodí je možné zakoupit dárkový poukaz. K oblíbeným patří plavby se středověkými řemesly. Řemeslníci seznamují účastníky s historií svého řemesla, s jeho vývojem. Po předvedení si lidé sami mohou vše vyzkoušet a svůj výrobek si pak odnést domů. Žádanými jsou také pirátské plavby, kde najatí „piráti“ předvedou své umění a po vylození pod Kunětickou horou probíhají připravené soutěže. V dopoledních hodinách si projížďku objednávají školní skupiny a senioři. V lodní restauraci se konají podnikové i soukromé akce.²⁴²

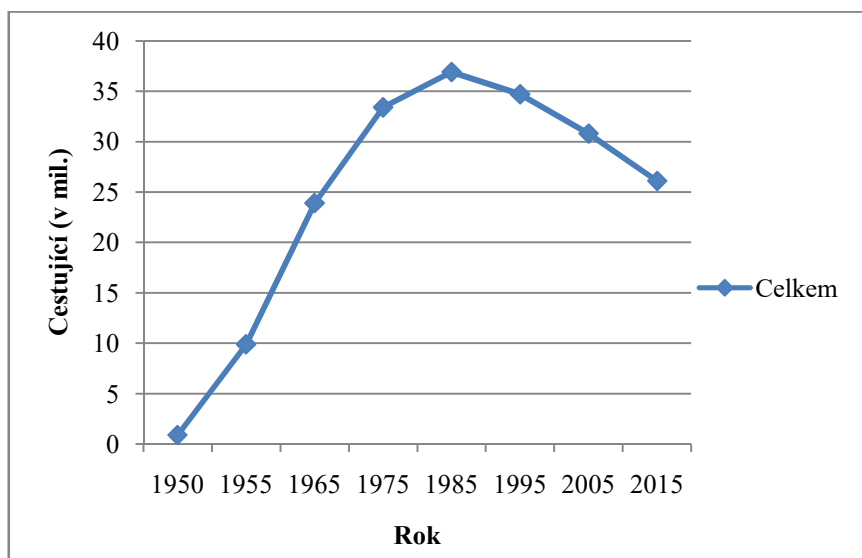
V roce 2012, v první plavební sezóně Arnošta z Pardubic, není statistický údaj o přepravných cestujících znám. V dalších dvou letech využilo loď shodně celkem 8 200 osob, v roce 2015 stoupá jejich počet na 8 700.²⁴³ Stejně tak se vyvíjí i počet cestujících, kteří využívají ke svému pohybu po Pardubicích vozidla městské hromadné dopravy. Jejich přehled je uveden v grafu 2.

²⁴¹ Autor, 2017

²⁴² Naše služby. In: *Arnošt z Pardubic* [online]. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic, 2016 [cit. 2017-01-02]. Dostupné z: <http://www.lod.cz/nase-sluzby/>

²⁴³ Interní informace DPmP poskytnuté dne 25. 11. 2016

Graf 2: Počet přepravených cestujících



Zdroj²⁴⁴

²⁴⁴ Interní informace DPmP poskytnuté dne 25. 11. 2016

5 MOŽNOSTI ROZVOJE DOPRAVY V PARDUBICÍCH Z HLEDISKA CESTOVNÍHO RUCHU

Pardubice disponují značným počtem různorodých atraktivit cestovního ruchu. Pokud turista nepřijede do města vlastním osobním automobilem, ale využije služeb veřejné hromadné dopravy, musí k nim buď dojít pěšky, nebo jet některou z linek městské hromadné dopravy. Zatím žádná z nich nevyhovuje požadavkům cestovního ruchu a nespojuje jednotlivá turisticky významná místa.

V další části práce je vytvořeno několik nových tras sestavených podle rozmanitých zájmů návštěvníků města. Jsou představeny jednotlivé atraktivity, které jsou následně propojeny, přičemž se nejedná o klasické linky městské hromadné dopravy, které jezdí v několikaminutových intervalech. Jedná se o návrh víkendového provozu během hlavní letní turistické sezóny. Podle zájmu je možné ho rozšířit na další dny či celé týdny. Nejprve jsou vždy uvedeny spoje, které již existují a na daná místa už jezdí.

K rozvoji cestovního ruchu v Pardubicích přispívá Dopravní podnik svými jízdami na nostalgických linkách, kde přepravují cestující historické vozy. Jedná se o trolejbus Škoda 9 Tr HT 28 a autobus Škoda 706 RTO, které prošly renovací. Trolejbus na nostalgické lince číslo 51 jezdí z Dubiny sever přes centrum města na třídu Míru do Lázní Bohdaneč a zpět. Jízdy se konají nepravidelně. V roce 2015 vyjely celkem 5krát. Další jízdy se konaly v rámci Dne otevřených dveří Dopravního podniku a Dnů evropského dědictví.²⁴⁵

Nostalgická autobusová linka číslo 52 vede ze zastávky Dubinská přes třídu Míru, k Hlavnímu nádraží, dále do Ohrazenic a končí v Rábech pod Kunětickou horou. Předloni se na tuto linku vyjelo 3krát. Vozila také účastníky Noci mladých výzkumníků, Dne otevřených dveří Dopravního podniku v Pardubicích, Dnech evropského dědictví, Noci vědců. Pravidelně jezdí autobus na setkání historických vozidel, které se v roce 2015 konalo ve Vnoři. Na některých akcích sloužil vůz jako statický exponát.²⁴⁶

K dalšímu rozvoji cestovního ruchu v Pardubicích by jistě přispělo vytvoření nových tras, které by spojovaly jednotlivé atraktivity. Byly by určeny pro různé segmenty návštěvníků. Jednalo by se o trasy s názvem Po stopách historie, Pardubická

²⁴⁵ Interní informace DPmP poskytnuté dne 25. 11. 2016

²⁴⁶ Tamtéž

filmová zastavení, Za pardubickými architektonickými skvosty a Za historií a poznáním.

Pro zájemce o kulturu a poznání je nejdůležitějším objektem ve městě již zmiňovaný zámek a jeho okolí s Pernštýnským náměstím a Zelenou bránou. Zámku je větší pozornost věnována v části Kultura a sport. Centrum starého města tvoří Pernštýnské náměstí. V jeho středu stojí morový sloup se sochou Panny Marie. Významnou stavbou je také radnice vybudovaná v letech 1892 až 1894. V historickém sále jsou přijímáni všichni vzácní hosté a v hudebním sále se odbývají významné kulturní a společenské akce. Náměstí lemují měšťanské domy s bohatě zdobenými fasádami, z nichž nejvíce zaujme Dům U Jonáše s plastickým reliéfem proroka Jonáše, který se nachází v tlamě velryby.²⁴⁷ Všechny výše zmiňované objekty zobrazují přílohy A a B.

Zelená brána je dnes tvořena vstupní branou a věží, která měří přes 60 metrů. Z věže si návštěvníci prohlédnou staré město, zámek i okolní krajinu s Kunětickou horou. Ve výstavních prostorách se představuje historie brány i jiných zdejších domů. Mají tady sádrové modely brány a nedaleko stojícího kostela sv. Bartoloměje. Na začátku 16. století ho dal zbudovat Vilém z Pernštejna, aby v něm mohli být pohřbeni příslušníci rodu, kteří žili v Čechách. Svůj hrob tady má ale jen Vojtěch z Pernštejna.²⁴⁸

Nejblíže k historickému centru města se nachází zastávka městské hromadné dopravy, jež je umístěna na náměstí Republiky. Přes hlavní silnici už je vidět Zelená brána a za ní Pernštýnské náměstí. Ani zámecký areál odsud není daleko. Je vzdálený přibližně 700 metrů a pěšky trvá cesta necelých 15 minut. Od vlakového a autobusového nádraží se sem cestující dopraví autobusovými linkami číslo 6, 8, 12 a 88. Zastavují tady i trolejbusy číslo 2 a 13. V práci se uvádějí vždy jen ty spoje, kterými se lze na místo dostat bez přestupů.

Předpokládá se, že dopravu na navrhovaných linkách by zajišťoval jenom Dopravní podnik města Pardubic a. s., protože má největší zkušenosti, vlastní dostatek dopravních prostředků a má k dispozici požadované množství řidičů. Průvodcovské služby a jejich personální obsazení by bylo plně v kompetenci Turistického informačního centra, které by se také staralo o propagaci produktů.

²⁴⁷ Historické jádro města. In: *Pardubice* [online]. Pardubice: Magistrát města Pardubic [cit. 2017-01-07]. Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/o-pardubicich/turisticke-informace/pamatky-a-jina-zajimava-mista/historicke-jadro-mesta/>

²⁴⁸ Tamtéž

Po navrhované trase s názvem Po stopách historie by se mohl pohybovat ozvučený turistický vláček se třemi vagóny, do něhož se vejde 36 osob. Výklad o jednotlivých objektech by jim poskytl průvodce. Linka by začínala na parkovišti u zimního stadionu. První zastávkou by byla národní kulturní památka pardubický zámek, kde by byli návštěvníci seznámeni s jeho historií a současným využitím. Podle zájmu by si mohli také prohlédnout přilehlé venkovní prostory. Cesta by dále pokračovala do samého centra starého města - na Pernštýnské náměstí. Tady by mohli obdivovat měšťanské domy, morový sloup či radnici.

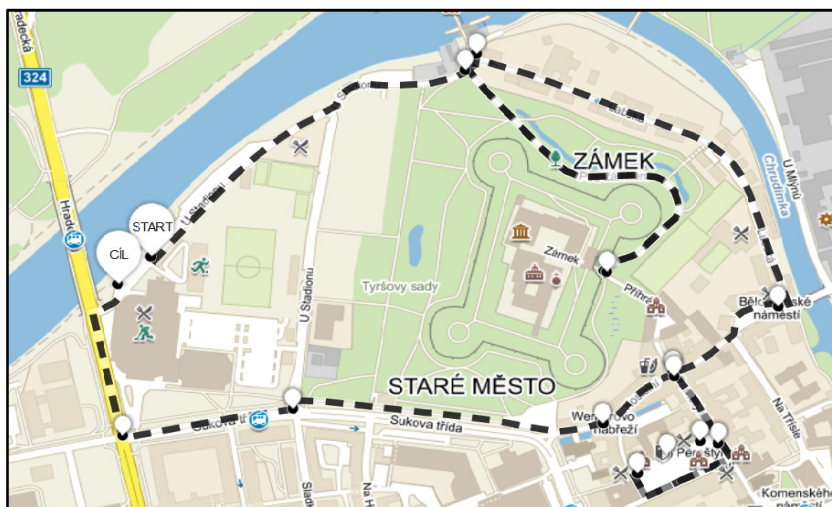
Z náměstí by šli účastníci pěšky do nedalekého kostela Zvěstování Panny Marie. Ten se řadí mezi kulturní památky Pardubic a patří k nejstarším ve městě. Byl postaven kolem roku 1359 na popud arcibiskupa Arnošta z Pardubic a jeho bratrů. Podzemní pohřební prostory byly za druhé světové války přebudovány a sloužily jako kryty protiletectvé ochrany. Kostel prošel v 90. letech minulého století celkovou rekonstrukcí.²⁴⁹

Poté by následovala prohlídka prostor Zelené brány, jež je pozůstatkem dříve budovaného městského opevnění. Ti zdatnější by mohli absolvovat výstup na věž s vyhlídkou. Prohlídku městské památkové rezervace by uzavíral kostel sv. Bartoloměje. Po jeho zhlédnutí by se opět všichni vrátili vláčkem přes Sukovu třídu nazpátek k zimnímu stadionu, kde by navrhovaná trasa končila.

Nově vytvořená linka by byla určena v první řadě pro zájemce o pardubickou historii. Prohlídkový okruh by trval přibližně 90 minut, od zimního stadionu by se vyjíždělo v každou celou hodinu od 10:00 do 15:00 hodin. Po předchozí domluvě by bylo možné zajistit cizojazyčný výklad nebo zapůjčit tištěný materiál v příslušném cizím jazyce. Cena jízdenky pro jednotlivce by byla 150,- Kč. Poskytovaly by se skupinové slevy, po předložení dokladu i slevy pro zdravotně postižené, studenty a seniory. Cena by zahrnovala jízdu vláčkem, výklad průvodce a vstupné do jednotlivých objektů. Jízdenky by bylo možné zakoupit na běžných přepážkových předprodejních místech městské hromadné dopravy nebo si je objednat či zrušit na webových stránkách Dopravního podniku nejpozději týden před plánovanou akcí. Na obrázku 3 je znázorněna výše uváděná trasa.

²⁴⁹ Historické jádro města. In: *Pardubice* [online]. Pardubice: Magistrát města Pardubic [cit. 2017-01-07]. Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/o-pardubicich/turisticke-informace/pamatky-a-jina-zajimava-mista/historicke-jadro-mesta/>

Obrázek 3: Trasa Po stopách historie



Zdroj:²⁵⁰

Ve městě se těší velké oblibě lední hokej. Skalní fanoušci přijíždějí na zápasy, i když se týmu moc nedaří. Je jich takové množství, že způsobují kolaps v městské hromadné dopravě. Někteří z nich se ani nepokoušejí do dopravního prostředku nastoupit. V tomto případě by se tedy nevytvářela nová trasa, ale dalšími vozidly by se posilovala jen část stávající trasy, kterou nyní obsluhují autobusové linky číslo 10, 16 a 17 a trolejbusová linka číslo 3. Posilové spoje by začaly na trase od vlakového nádraží k zimnímu stadionu a zpět jezdit v 10minutových intervalech hodinu před začátkem každého sportovního utkání a půl hodiny po jeho skončení. Pro cestující by platily obvyklé tarify jízdného.

V současnosti je velice populární filmový turismus. Návštěvníci si jezdí prohlédnout místa, která se objevují v oblíbených filmech. I v tomto směru mají Pardubice co nabídnout, protože se tady natáčelo množství scén ze známých českých i zahraničních filmů. Jednotlivé filmové lokality jsou rozmístěny po celém katastrálním území města. Většina z nich je ale bohužel veřejnosti nepřístupná.

Již na konci 60. let vznikl podle stejnojmenné předlohy Ladislava Fuchse film *Spalovač mrtvol*. Režisér Juraj Herz si pro natáčení některých scén vybral zdejší krematorium postavené podle návrhu architekta Pavla Janáka a hřbitov, který ho

²⁵⁰ Autor na podkladě *Mapy.cz* [online]. Praha, 2017 [cit. 2017-01-14]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=16.8721812&y=49.4464083&z=7>

bezprostředně obklopuje.²⁵¹ Spalovač mrtvol získal cenu za režii i za kameru. V době normalizace se ale bohužel stal „trezorovým filmem“, který se nesměl objevit.²⁵²

Filmový štáb využil při natáčení komedie režiséra Václava Vorlíčka *Dívka na koštěti* z roku 1971 pardubické Pernštýnské náměstí, kam byla pro jejich potřeby nainstalována kašna. Objevily se v něm také záběry z dnešní Sukovy třídy, Zborovského náměstí nebo nemocnice. Škola, kam chodili hlavní hrdinové, dodnes funguje a nachází se ve Staňkově ulici v městské části zvané Dukla. Závěrečná scéna byla umístěna na třídu Míru. V pozadí bylo vidět Zelenou bránu.²⁵³ Tu zachycuje příloha C.

Koncem 70. let byly použity ve filmu Stanislava Strnada *Brácha* za všechny peníze šoty z tréninku na zdejším plochodrážním stadionu. Pardubické dostihové závodiště a dostihy se objevily ve filmu několikrát. V *Dostihu* režisér Jaroslav Soukup kromě toho ukázal i hotel Grand, ve kterém v současné době funguje obchodní centrum, restaurace, kavárna a multikino Cinestar. Některé scény se odehrávaly v obchodním domě Prior (dnešní Tesco) a na třídě Míru, kde ještě tehdy jezdily trolejbusy. Pardubické dostihy byly také neodmyslitelnou součástí děje seriálu *Dobrá voda* režiséra Františka Filipa.²⁵⁴

V dvoudílném televizním snímku *Operace Silver A* Jiřího Stracha jsou zpracovány osudy parašutistů Potůčka, Valčíka a jejich velitele Bartoše, který před válkou v Pardubicích žil.²⁵⁵ Většina filmu vznikla v Pardubicích. Natáčelo se především v městské památkové rezervaci v historickém jádru města. Objevily se v něm záběry ze zámeckého areálu, z Pernštýnského náměstí a jeho nejbližšího okolí.²⁵⁶

Stejný režisér se do Pardubic vrátil při natáčení třídílného televizního seriálu *Ďáblova lest*, jež byl inspirován existencí tajuplné *Ďáblovy bible*. Ta je největší rukopisnou knihou na světě a byla sepsána na počátku 13. století v klášteře

²⁵¹ Spalovač mrtvol. In: *CzechTourism* [online]. Praha: CzechTourism, 2015 [cit. 2017-01-08]. Dostupné z: <http://www.zemefilmu.cz/sk/filmy/1497352-spalovac-mrtvol/>

²⁵² Spalovač mrtvol. In: *Česko-slovenská filmová databáze* [online]. Česko-slovenská filmová databáze, 2017 [cit. 2017-01-08]. Dostupné z: <http://www.csfd.cz/film/4244-spalovac-mrtvol/prehled/>

²⁵³ ŘEHÁČEK, Jan. Filmová místa Pardubického kraje. In: *Sdružení přátel Pardubického kraje* [online]. Pardubice: Sdružení přátel Pardubického kraje, 2016 [cit. 2017-01-08]. Dostupné z: <http://www.kraj.kppardubicka.cz/stranky/cti-prispevky.php?id=632>

²⁵⁴ Tamtéž

²⁵⁵ KONÁŠ, Josef. *Operace Silver A*. In: *Česká televize* [online]. Praha: Česká televize, 2017 [cit. 2017-01-15]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/1099709833-operace-silver-a/1884-jak-to-bylo-ve-skutecnosti/>

²⁵⁶ Pardubice - městská památková rezervace. In: *Východní Čechy* [online]. Pardubice: Pardubický kraj a Destinační společnost Východní Čechy, 2017 [cit. 2017-01-15]. Dostupné z: http://www.vychodni-cechy.info/pardubice/13_3553_pardubice-mestska-pamatkova-rezervace/

v Podlažicích u Chrudimi. V jednom z dílů tohoto seriálu jsou zachyceny vnitřní prostory pardubické Kamenné vily.²⁵⁷ Představuje ji obrázek 4.

Obrázek 4: Kamenná vila



Zdroj²⁵⁸

Hřbitov v pardubických Jesničánkách vytvořil kulisu pro komediální film *Nespavost*²⁵⁹, jehož režisérkou je Lenka Wimmerová.²⁶⁰ Pardubický zámek se také objevil ve snímku Petra Šichy *Obchodníci* z roku 2013.²⁶¹ V dosahu pardubické městské hromadné dopravy stojí i zřícenina hradu Kunětická hora, která představovala domov čaroděje Rumburaka v pohádkovém seriálu *Arabela* Václava Vorlíčka.²⁶²

²⁵⁷ DROBNÝ, Jaroslav. Východní Čechy, známé i neznámé, poznané i nepoznané. In: *Destinační společnost Východní Čechy* [online]. Pardubice: Destinační společnost Východní Čechy, 2013 [cit. 2017-01-16]. Dostupné z: <http://www.vychodni-cechy.org/cs/projekty/projekty-ukoncene/85-po-stopach-filmaru/252-vychodni-echy-zname-i-nezname-poznane-i-nepoznane>

²⁵⁸ Autor, 2017

²⁵⁹ ŘEHÁČEK, Jan. Filmová místa Pardubického kraje. In: *Sdružení přátel Pardubického kraje* [online]. Pardubice: Sdružení přátel Pardubického kraje, 2016 [cit. 2017-01-08]. Dostupné z: <http://www.kraj.kppardubicka.cz/stranky/cti-prispevky.php?id=632>

²⁶⁰ *Nespavost*. In: *Česká televize* [online]. Praha: Česká televize, 2010 [cit. 2017-01-17]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/10214253036-nespavost/>

²⁶¹ *Obchodníci*. In: *Východní Čechy* [online]. Pardubice: Pardubický kraj a Destinační společnost Východní Čechy, 2017 [cit. 2017-01-21]. Dostupné z: http://www.vychodni-cechy.info/po-stopach-filmaru/963_4_obchodnici-2013/

²⁶² *Arabela*. In: *Východní Čechy* [online]. Pardubice: Pardubický kraj a Destinační společnost Východní Čechy, 2017 [cit. 2017-01-21]. Dostupné z: http://www.vychodni-cechy.info/po-stopach-filmaru/963_10_arabela-1979/

Pardubická filmová místa jsou rozptýlena v několika směrech současného vedení linek městské hromadné dopravy. První z nich míří do centra města a dále pokračuje přes zastávku Štrossova v blízkosti Kamenné vily až ke zdejší nemocnici. Tato linka je obsluhována trolejbusem číslo 2 a autobusem číslo 12. Následující trasa spojuje Zborovské náměstí s krematoriem, kam jezdí autobusy s číslem 6. K areálu základní školy ve Staňkově ulici je možné ze zmiňovaného náměstí dojít pěšky. K Rumburakovu sídlu na Kunětické hoře turisty doveze autobus číslo 16. Dostihové závodiště a stadion Zlaté přilby je součástí autobusové linky číslo 15.

Navrhovaná autobusová linka Pardubická filmová zastavení by začínala a končila na zastávce městské hromadné dopravy, která je umístěna před budovou železniční stanice Pardubice hlavní nádraží. Po cestě do centra města by lidé z autobusu viděli obchodní centrum Tesco (dřívější Prior). První zastávka by byla u zimního stadionu. Po krátkém pěším přesunu by si turisté prohlédli městskou památkovou rezervaci – zámek a Pernštýnské náměstí se Zelenou bránou. Od ní je vidět hotel Grand a třída Míru. Zpátky k autobusu by se vrátili přes Sukovu třídu.

Dalším cílem by byla Kamenná vila, kterou si na počátku 20. století nechal postavit královéhradecký biskup Josef Doubrava a chtěl ji využívat k muzejním účelům.²⁶³ Vila je stále soukromým majetkem, a proto je možné ji obdivovat pouze z ulice. Nedaleko odtud je pardubická nemocnice. Dále by následoval přesun autobusem přes městskou část Nemošice až ke Krematoriu a hřbitovu v Jesničánkách. Pokračovalo by se zastávkou na Zborovském náměstí a u základní školy ve Staňkově ulici.

Na filmovém pásu se také objevují významná pardubická sportoviště. Těm by byla věnována poslední dvě zastavení. Na dostihovém závodišti by byla připravena odborná komentovaná prohlídka o historii Velké pardubické s možností projít si trať slavného dostihu a dozvědět se mnohé o proslulých překážkách. Na konci trasy by byl plochodrážní stadion Zlaté přilby. Ta by končila návratem do výchozího bodu u pardubického železničního nádraží.

Tato linka by určitě potěšila především milovníky filmu. Návrh počítá s přibližně 4hodinovou dobou trvání. Autobus by byl přistaven na zastávku městské hromadné dopravy u železniční stanice každou prázdninovou sobotu v 9:00 a 13:00 hodin.

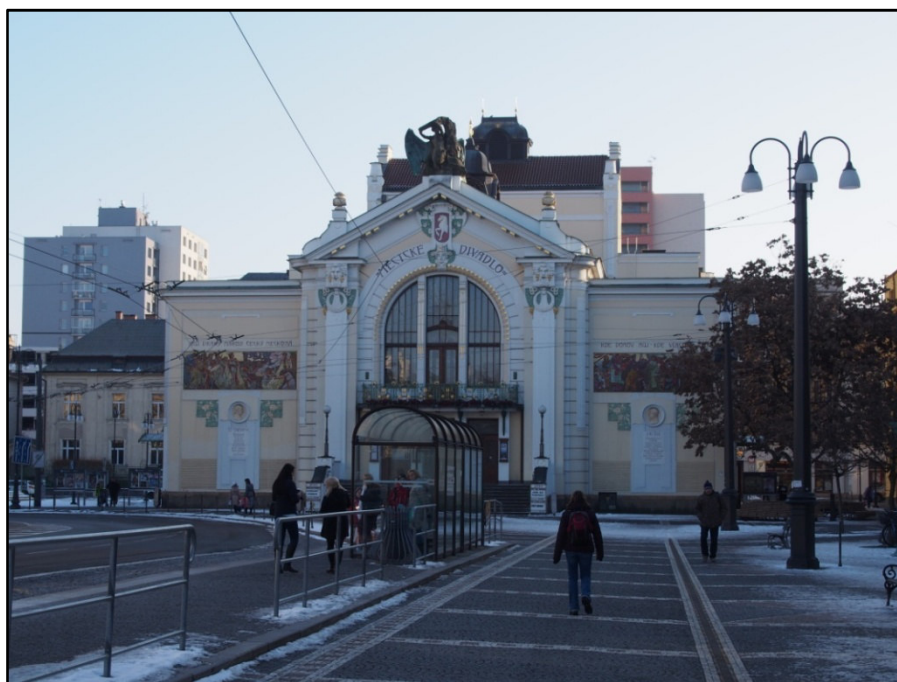
²⁶³ PANOCH, Pavel. *Slavné vily Pardubického kraje*. Praha: Foibos, 2009, s. 79. ISBN 978-80-87073-12-4.

Nepředpokládá se, že si tuto velmi specifickou trasu chtěli prohlédnout návštěvníci z řad cizinců, a proto by nebyl k dispozici cizojazyčný tištěný materiál k jednotlivým zastávkám.

Cena jízdenky pro jednotlivce by vycházela na 450,- Kč. Byly by poskytovány skupinové slevy, slevy pro zdravotně postižené, studenty a seniory. V ceně by byla zahrnuta jízda autobusem, výklad průvodce a vstupné do objektů. Jízdenky by bylo možné získat pouze na objednávku na webových stránkách Dopravního podniku. Bylo by nutné zaplatit nejpozději týden před jízdou buď osobně, nebo bankovním převodem. Zrušení jízdenek by bylo možné nejpozději týden před konanou akcí. Jízda by se uskutečnila pouze v případě, že by se objednalo alespoň 30 zájemců. Pokud by jich nebyl dostatek, přihlášení účastníci by byli včas o jejím zrušení dohodnutým způsobem informováni.

Obdivovatelé architektury by si přišli na své na trase Za pardubickými architektonickými skvosty. Stejně jako předchozí plánovaná trasa by začínala a končila na zastávce městské hromadné dopravy u pardubického hlavního železničního nádraží. První zastávka by se věnovala centru města, kde je zámek, Pernštýnské náměstí, Zelená brána a kostel sv. Bartoloměje a Nanebevzetí Panny Marie. Nachází se tady i budova divadla z roku 1909, kterou zachycuje obrázek 5.

Obrázek 5: Východočeské divadlo



Zdroj:²⁶⁴

Architekturu 20. století reprezentují na náměstí Republiky i další budovy. Patří k nim hotel Grand a sídlo Komerční banky architekta Josefa Gočára, Střední průmyslová škola potravinářství a služeb postavená podle návrhu architekta Karla Řepy. Dílo Ladislava Machoně ztělesňuje budova Magistrátu, pasáž s obchody na třídě Míru a budova hlavní pošty.²⁶⁵

Další zastávka by byla věnována budově Automatických mlýnů za mostem přes řeku Chrudimku. Pro významnou židovskou podnikatelskou rodinu ji navrhl Josef Gočár. Členové této rodiny během nacistické okupace zahynuli v koncentračních táborech. Zachránil se pouze syn jednoho ze spolumajitelů, protože ještě před druhou světovou válkou emigroval. V roce 2008 dal písemné svolení k tomu, že jedna z pardubických ulic za mlýnem ponese jejich jméno.²⁶⁶ Stavbu ukazuje příloha D.

Trasa by dále zavedla účastníky k již zmiňované Kamenné vile a ke kostelu sv. Jiljí v Pardubičkách. První zprávy o něm se datují k roku 1295. Během husitských válek byl vypálen. Archeologický výzkum potvrdil, že se původní kostel nacházel

²⁶⁴ Autor, 2017

²⁶⁵ Architektura 20. století. In: *iPardubice* [online]. Pardubice: Turistické informační centrum Pardubice [cit. 2017-01-22]. Dostupné z: www.ipardubice.cz/repository/eefc7bfe8fd6e2c8c01aa6ca7b1aab1a200c4

²⁶⁶ Název nové ulice. *Zpravodaj*. Pardubice: Úřad městské části obvodu Pardubice I, 2008, (24), 1-2.

před dnešním hřbitovem. V kostele byl umístěn hrob zakladatele Pardubic Arnošta ze Staré a jeho manželky, později byl přenesen do současného kostela vybudovaného před rokem 1484. Po generální opravě ho v roce 2008 znovu vysvětil biskup Dominik Duka.²⁶⁷

Ke zdejším architektonickým klenotům náleží i krematorium postavené podle návrhu architekta Pavla Janáka a výtvarníka Františka Kysely. Soutěže o jeho podobu se tehdy zúčastnila téměř stovka architektů. Krematorium obklopuje rozsáhlý hřbitov rozdělený na tři části - na starý, nový a židovský. Jsou zde hroby mnoha významných lidí, kteří zasáhli do různých oblastí dějin města.²⁶⁸ Budova je vidět na obrázku 6.

Obrázek 6: Krematorium



Zdroj:²⁶⁹

Za zmínku stojí také budova hlavního nádraží otevřená v roce 1958. Je považována za vrcholné dílo architekta Karla Řepy, na němž spolupracoval s architektem Josefem Dandou. Společně vyprojektovaly střešinové zastřešení, a proto zde nejsou žádné

²⁶⁷ Kostel sv. Jiljí. In: *Parpedie: Pardubická encyklopedie Klubu přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2014 [cit. 2017-01-21]. Dostupné z: http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=kostel_sv_Jilji&rozc=v%9Ae

²⁶⁸ Historie vzniku pardubického krematoria. In: *Služby města Pardubic a. s.* [online]. Pardubice: Služby města Pardubic a. s., 2017 [cit. 2017-01-21]. Dostupné z: http://www.smp-pce.cz/114/Historie_vzniku/

²⁶⁹ Autor, 2017

sloupy. Pamětní deska v podchodu čtvrtého nástupiště připomíná slavného pardubického aviatika inženýra Jana Kašpara.²⁷⁰

Na uvedená místa v centru města se lze dostat autobusovými linkami číslo 6, 8, 12 a 88 nebo trolejbusy číslo 2 a 13. Všechny jmenované spoje zastavují na náměstí Republiky. Objekt automatických mlýnů stojí nedaleko zastávky Krajský úřad. Z výše jmenovaných linek sem pokračují pouze trolejbusy číslo 2 a 13 a autobus číslo 12. K dalšímu zastavení u Kamenné vily a ke kostelu sv. Jiljí už pokračují jenom trolejbus číslo 2 a autobus číslo 12. Od vlakového nádraží jezdí ke krematoriu autobus číslo 6.

Prohlídka by trvala zhruba 2 hodiny. Autobus by odjížděl ze zastávky městské hromadné dopravy u železniční stanice každou prázdninovou neděli v 9:00 a 13:00 hodin. K dispozici by byly cizojazyčné tištěné materiály popisující stavby na jednotlivých zastávkách. Jízdné pro jednotlivce by stálo 150,- Kč. Po předložení požadovaných dokladů by se poskytovaly všechny obvyklé slevy. V ceně jízdenky by byla zahrnuta jízda autobusem a výklad průvodce. Jízdenky by se objednávaly na webových stránkách Dopravního podniku a platily osobně na přepážce či převodem na bankovní účet nejpozději týden před jízdou. Objednané jízdenky by bylo možné stornovat nejpozději týden před plánovanou akcí. Pokud by nebylo alespoň 30 zájemců, jízda by se zrušila a všichni by byli na tuto skutečnost předem dohodnutým způsobem upozorněni.

Pro aktivní seniory by byla určena trasa Za historií a poznáním, při níž by se spojil kulturní zážitek s poučením. Začínala by u hlavního železničního nádraží. Odtud by se zájemci přesunuli autobusem k zimnímu stadionu, kde by na ně čekal průvodce, který by s nimi pěšky pokračoval k zámeckému areálu. Poskytl by jim výklad o historii a současnosti města. Podle aktuálně probíhajících výstav Východočeského muzea by si účastníci mohli vybrat, co by je zajímalo a co by chtěli navštívit. Popřípadě by využili dohodnutý volný čas k individuální procházce zámeckým parkem a nejbližším okolím.

Uličkami Starého města by účastníci došli do samého centra na Pernštýnské náměstí. Vyslechli by si odborný výklad, vše by si prohlédli, navštívili by zdejší kostely zachycené v přílohách E a F. Podle zájmu by vystoupali na Zelenou bránu a potěšili by se pohledem na okolní krajinu. Na náměstí Republiky by uviděli architektonicky

²⁷⁰ Architektura 20. století. In: *iPardubice* [online]. Pardubice: Turistické informační centrum Pardubice [cit. 2017-01-22]. Dostupné z: www.ipardubice.cz/repository/eefc7bfe8fd6e2c8c01aa6ca7b1aab1a200c4

zajímavé stavby. Mezi ně se řadí budova Východočeského divadla, Komerční banky, Magistrátu a bývalého hotelu Grand.

Ze zastávky městské hromadné dopravy náměstí Republiky by se senioři přepravili autobusem do Blahoutovy ulice. Odtud je již malý kousek do cukrárny a kavárny, kde se pardubický perník peče a ručně zdobí. V rámci prohlídky by si návštěvníci vyslechli historii a současnost jeho produkce. Sami by si pak vlastnoručně vyzkoušeli zdobení perníků polevou. Po zaschnutí by si každý svůj výtvar i zabalil. Zbýl by i čas na posezení při dobré kávě nebo čaji a zákusku. Profesionální výrobek předvádí obrázek 7.

Obrázek 7: Zdobení pardubický perník



Zdroj²⁷¹

Do historického jádra města mohou jet senioři autobusovými linkami číslo 6, 8, 12 a 88 a trolejbusy číslo 2 a 13. Všechny vyjmenované dopravní prostředky zastavují na náměstí Republiky. Do Blahoutovy ulice v městské části Pardubice – Studánka se odsud dostanou autobusem číslo 8 nebo 26. Ze zastávky je to pěšky ke zmiňované cukrárně už jen velmi malý kousek.

²⁷¹ Autor, 2017

Navrhovaná trasa s prohlídkou by končila u hlavního železničního nádraží a trvala by přibližně 3 hodiny. Autobus by odjížděl ze zastávky u železniční stanice každou prázdninovou sobotu v 9:00 a 14:00 hodin. Cena pro seniory by byla 150,- Kč a zahrnovala by jízdu autobusem, výklad průvodce a vstupné na prohlídku výroby perníku. Jízdenky by se objednávaly na webových stránkách Dopravního podniku nebo by se kupovaly osobně na předprodejních přepážkách. Zrušit by šly nejpozději týden před konáním akce. V případě, že by byl nedostatek zájemců, byli by všichni přihlášení včas dohodnutým způsobem informováni.

ZÁVĚR

Cílem této práce bylo analyzovat získané údaje o vývoji dopravy v Pardubicích, zaměřit se na zdejší městskou hromadnou dopravu a možnosti při zajišťování dosažitelnosti různorodých atraktivit cestovního ruchu, které se nalézají na území města. Dále vytvořit některé nové linky s ohledem na rozmanitost forem cestovního ruchu.

Na začátku byl definován pojem doprava a byly charakterizovány jednotlivé typy dopravy. Potom byla popsána historie dopravy ve světě a v českých zemích, historie dopravní infrastruktury a městské hromadné dopravy. Pak byly rozebrány moderní systémy dopravní obsluhy, jejichž cílem je výrazné snižování dopravní zátěže ve městech a podpora veřejné hromadné dopravy.

Následovaly podrobnější informace o historii města Pardubic, byly připomenuty důležité mezníky a události v jeho vývoji. Byli také uvedeni významní majitelé města a byl ukázán vývoj zdejších průmyslových podniků. Poté byla provedena charakteristika kulturního a sportovního života ve městě. Ta představila širokou škálu akcí, jež jsou v průběhu celého roku pořádány.

Práce pokračovala popisem jednotlivých druhů atraktivit, naznačila rovněž koncepci rozvoje cestovního ruchu ve městě a její cíle. Dále objasnila činnost jednotlivých organizací, které jsou s cestovním ruchem ve městě spojeny. Z výše uvedeného vyplynulo, že by pro lepší orientaci návštěvníků v Pardubicích bylo dobré zřídit pobočku Turistického informačního centra v okolí nádraží, rozmístit informační tabule na důležitých místech ve městě a opatřit je cizojazyčnými popisky.

Pozornost se soustředila také na dopravce, kteří v Pardubicích a nejbližším okolí zajišťují autobusovou dopravu. Pro zajišťování dopravy na nově vytvářených trasách byl vybrán Dopravní podnik a. s., protože má s touto činností největší zkušenosti, vlastní rozličné druhy dopravních prostředků a zaměstnává dostatečné množství řidičů. Jednotlivé atraktivity byly mezi sebou navzájem propojeny, i když nevznikly klasické linky městské hromadné dopravy. Návrh počítal pouze s víkendovým provozem během hlavní letní turistické sezóny, který by se mohl rozšířit.

Podle různorodých zájmů návštěvníků bylo vytvořeno několik nových turistických tras. Nová trasa pro milovníky historie by představila krásu zdejšího zámku a městské památkové rezervace v historickém centru města. Pro obdivovatele architektury by byl

připraven okruh, na němž by si prohlédli zdejší skvosty vyprojektované známými českými architekty, jakými byli Josef Gočár, Ladislav Machoň nebo Pavel Janák.

Příznivcům filmu by byla určena třetí navrhovaná linka. Na vlastní oči by se podívali na místa, která se objevila v mnoha slavných filmech. Z hlediska přepravy turistů by byla tato trasa nejobtížnější, jelikož jsou jednotlivé budovy, ulice a náměstí od sebe značně vzdálená. Z výše uvedeného vyplývá, že tato trasa by byla časově i finančně nejnáročnější.

Poslední plánovaná trasa by byla určena seniorům. Předpokládalo se, že by to byli aktivní lidé, kteří by byli schopni absolvovat krátkou procházku od zámku do historického centra města a případně i výstup na Zelenou bránu. Další část, která by byla pro ně připravena, by již byla odpočinková, neboť by si poté vyslechli přednášku o pardubickém perníku. Nakonec by si mohli ozdobit svůj vlastní perník a využít nabídku zdejší cukrárny, která je s výrobnou perníku spojena.

Práce navrhla řešení daného projektu z pohledu cestovního ruchu, ale nezabývala se ostatními aspekty problému. Při uvedení do praxe by byla důležitá i ekonomická stránka věci. Bylo by nutné vyčíslit náklady na pořízení nového dopravního prostředku (vláčku), na provoz jednotlivých linek (pohonné hmoty, údržba vozidla, plat řidiče a další). Z řad pracovníků Dopravního podniku by se také musela vybrat odpovědná osoba, která by se starala o prodej a stornování zakoupených jízdenek. Práce neřešila ani problematiku zajišťování průvodcovských služeb, tištěných materiálů, nevěnovala se problémům propagace navrhovaných produktů.

Město Pardubice disponuje značným počtem rozmanitých atraktivit, které jsou dobrým předpokladem pro další rozvoj cestovního ruchu. Měla by se ale zlepšit propagace města, pro návštěvníky by bylo zapotřebí vytvořit atraktivní balíčky služeb, které by se dobře prodávaly, a přitom se zaměřit na rodiny s dětmi, seniory a lázeňské hosty, lidi ve středním a starším věku, milovníky sportu, bezdětné mladé lidi nebo školní skupiny. Realizace alespoň některých návrhů, které byly v této práci rozpracovány, by mohly podpořit úspěšný rozvoj turistického ruchu v Pardubicích.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam použitých českých zdrojů

- BOROVEC, Petr. Z historie průmyslové výroby perníku na Pardubicku. In: *Pardubický perník: AB-Zet Pardubicka*. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2008.
- BRONCOVÁ, Dagmar (ed.). *Kniha o městě Pardubice*. Praha: Milpo media, 1999. ISBN 80-860-9812-5.
- ČERNICKÝ, Milan. *Historie pardubického hokeje: 1923-2004*. 2. vyd. Pardubice: Helios, 2004. ISBN 80-852-1112-2
- DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy - městská hromadná doprava*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005. ISBN 80-719-4804-7.
- DUŠEK, Pavel. *Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Libri, 2003. ISBN 80-727-7159-0.
- EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica, 2011. ISBN 978-80-245-1759-9.
- HOMOLKOVÁ, Petra a Josef ZELENKA. *Lodní doprava: okružní plavby*. Hradec Králové: Gaudeamus, 2005. ISBN 80-704-1570-3.
- HORÁK, Martin a Ladislav PODIVÍN. *65 let městské dopravy v Pardubicích*. Pardubice: Pavel Malkus, dopravní vydavatelství, 2015. ISBN 978-80-87047-32-3.
- CHALOUPKA, Miloslav a kol. *Dvacet pět let městské hromadné dopravy v Pardubicích*. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic, 1975.
- Interní informace DPmP poskytnuté dne 25. 11. 2016
- JAROLÍMKOVÁ, Stanislava. *Zajímavosti ze světových dějin 2*. Praha: Motto, 2016. ISBN 978-80-267-0561-1.
- JENČA, Juraj Ilja. *Zlatá přilba*. Praha: Naše vojsko, 1986. Knižnice Svazarmu (Naše vojsko).
- Kolektiv pracovníků DPmP. *50 let jezdíte s námi...: 1950 - 2000*. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic a. s., 2000.

- Kolektiv pracovníků DPmP. *Dopravní podnik města Pardubic 1950 - 1990*. Pardubice, 1990.
- KOVÁŘ, Pavel. *Velká pardubická: příběhy z dějin, současnosti a zákulisí slavného dostihu*. V Praze: XYZ, 2011. ISBN 978-80-7388-408-6.
- KOŽÍŠEK, Petr a Jan KRÁLÍK. *L&K - Škoda 1895-1995: Laurin & Klement jest nejlepší známkou světa*. Praha: Motorpress, 1995. ISBN 80-901749-1-4.
- KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. ISBN 80-903-1849-5.
- LENDEROVÁ, Milena, Tomáš JIRÁNEK a kol. *Z dějin české každodennosti: život v 19. století*. Praha: Karolinum, 2009. ISBN 978-80-246-1683-4.
- MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy II: silniční a železniční doprava*. Plzeň: Západočeská univerzita, 2000. ISBN 80-708-2673-8.
- Název nové ulice. *Zpravodaj*. Pardubice: Úřad městské části obvodu Pardubice I, 2008, (24), 1-2.
- ORIEŠKA, Ján. *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: Idea servis, 1999. ISBN 80-859-7027-9.
- PALEČEK, Jiří. Z historie pardubického perníkářství. In: *Pardubický Perník: AB-Zet Pardubicka*. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2008.
- PANOCH, Pavel. *Slavné vily Pardubického kraje*. Praha: Foibos, 2009. ISBN 978-80-87073-12-4.
- PODDANÁ, Jana. *Pardubická zastavení: [obrazový soubor k výstavě ...:texty Jana Poddaná]*. Pardubice: Státní okresní archiv, 2001. ISBN 80-864-8701-6.
- PODIVÍN, Ladislav. *60 let městské autobusové dopravy v Pardubicích: 1950-2010*. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2010.
- PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.
- RAZSKAZOV, Jiří, Jiří KOTYK a Jan ŘEHÁČEK. *Pardubice v běhu staletí*. Pardubice: Helios, 2012. ISBN 978-80-85211-31-3.

REMEK, Branko. *Automobil a spalovací motor: historický vývoj*. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-3538-2.

RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004. ISBN 80-865-3014-0.

SAKAŘ, Josef. *Dějiny Pardubic nad Labem: Díl V., Cechy městské*. Pardubice: Město Pardubice, 1935.

ŠIROKÝ, Jaromír. *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 978-80-7194-983-1.

TUZAR, Antonín, Vladimír SVOBODA a Petr MAXA. *Teorie dopravy*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 1997. ISBN 80-010-1637-4.

VONKA, Jaroslav a kol. *Osobní doprava*. Vyd. 2., zkrác. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. ISBN 80-719-4630-3.

VOREL, Petr. *Páni z Pernštejna: vzestup a pád rodu zubří hlavy v dějinách Čech a Moravy*. Vyd. 2. Praha: Rybka, 2012. ISBN 978-80-87067-21-5.

ZELENKA, Josef a Martina PÁSKOVÁ. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Kompletně přeprac. a dopl. 2. vyd. Praha: Linde Praha, 2012. ISBN 978-80-7201-880-2.

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

Seznam použitých zahraničních zdrojů

HABARDA, Dušan. *Městská hromadná doprava*. 2. přeprac. vyd. Bratislava: Alfa, 1988.

Seznam použitých internetových zdrojů

125 let firmy Prokop. In: *Klub přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2009 [cit. 2016-11-13]. Dostupné z: <http://www.kppardubicka.cz/cs/menu/zprava/276-125-let-firmy-prokop/>

- Aktuální výstavy. In: *Východočeské muzeum v Pardubicích* [online]. Pardubice: Východočeské muzeum v Pardubicích, 2016 [cit. 2016-11-17]. Dostupné z: <http://vcm.cz/aktualni-vystavy/>
- Arabela. In: *Východní Čechy* [online]. Pardubice: Pardubický kraj a Destinační společnost Východní Čechy, 2017 [cit. 2017-01-21]. Dostupné z: http://www.vychodni-cechy.info/po-stopach-filmaru/963_10_arabela-1979/
- Architektura 20. století. In: *iPardubice* [online]. Pardubice: Turistické informační centrum Pardubice [cit. 2017-01-22]. Dostupné z: www.ipardubice.cz/repository/eefc7bfe8fd6e2c8c01aa6ca7b1aab1a200c4
- Autobusy. In: *Autobusová doprava Dařílek* [online]. Černá u Bohdanče: Autobusová doprava Dařílek, 2007 [cit. 2017-02-15]. Dostupné z: <http://www.autobusy-darilek.wz.cz/autobusy.html>
- BASTL, Zdeněk. Vodní doprava. In: *Historie námořní plavby* [online]. Praha, 2014 [cit. 2016-10-30]. Dostupné z: <http://www.namorniplavba.cz/cnp/834.html>
- BIČÍK, Zdeněk. Letecké nálety na Pardubice v roce 1944. In: *Východočeské muzeum v Pardubicích* [online]. Pardubice: Východočeské muzeum v Pardubicích, 1992 [cit. 2016-11-06]. Dostupné z: <http://www.vcm.cz/vychodocesky-sbornik-historicky-1-1991/>
- BUBÁK, Ondřej. *Vliv silniční dopravy na životní prostředí*. Praha, 2007. Bakalářská. VŠE Praha. Vedoucí práce Lubomír Zelený. Dostupné z: https://insis.vse.cz/zp/portal_zp.pl?podrobnosti_zp=5946
- Cestovní kancelář FISCHER, a.s.: Portfolio CK FISCHER. In: *FISCHER* [online]. cestovní kancelář FISCHER [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.fischer.cz/o-ck-fischer>
- Cestovní kanceláře. In: *Letiště Pardubice* [online]. Pardubice: Letiště Pardubice, 2016 [cit. 2016-12-29]. Dostupné z: <http://www.airport-pardubice.cz/cs/cestujici/letove-informace/cestovni-kancelare>
- Cyklisté vítání. In: *Pardubice: Turistické informační centrum* [online]. Pardubice: Turistické informační centrum [cit. 2017-02-15]. Dostupné z: <http://www.ipardubice.cz/cykliste-vitani/>

Členové síně slávy. In: *Síň slávy českého hokeje* [online]. Praha: Česká svaz ledního hokeje, 2015 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://www.sinslavycslh.cz/clenove-sine-slavy?f=years>

Destinační společnost Východní Čechy. In: *Destinační společnost Východní Čechy* [online]. Pardubice: Destinační společnost Východní Čechy, 2009 [cit. 2017-02-14]. Dostupné z: <http://www.vychodni-cechy.org/>

DOLEJŠÍ, Milan. První parní vlak do dnešního Česka přijel z Vídně do Brna. In: *ČT 24* [online]. Praha: Česká televize, 2009 [cit. 2016-09-25]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1404238-prvni-parni-vlak-do-dnesniho-ceska-prijel-z-vidne-do-brna>

Dovolená Česká republika. In: *Čedok: cestovní kancelář* [online]. Praha: Cestovní kancelář Čedok [cit. 2017-02-15]. Dostupné z: <https://www.cedok.cz/dovolena/ceska-republika/?DestinationID=41>

DROBNÝ, Jaroslav. Východní Čechy, známé i neznámé, poznané i nepoznané. In: *Destinační společnost Východní Čechy* [online]. Pardubice: Destinační společnost Východní Čechy, 2013 [cit. 2017-01-16]. Dostupné z: <http://www.vychodni-cechy.org/cs/projekty/projekty-ukoncene/85-po-stopach-filmaru/252-vychodni-echy-zname-i-nezname-poznane-i-nepoznane>

GRUBER, Josef. Z dějin největšího lidského vynálezu. *Zpravodaj SPŠ strojnické* [online]. Plzeň, 2004, 2 [cit. 2016-09-10]. Dostupné z: http://www.spstr.pilsedu.cz/osobnistranky/josef_gruber/clanky/vyn_kola.pdf

Historické jádro města. In: *Pardubice* [online]. Pardubice: Magistrát města Pardubic [cit. 2017-01-07]. Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/o-pardubicich/turisticke-informace/pamatky-a-jina-zajimava-mista/historicke-jadro-mesta/>

Historie a vznik Cestovní kanceláře FISCHER, a.s. In: *FISCHER* [online]. cestovní kancelář FISCHER [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.fischer.cz/o-ck-fischer/historie-spolecnosti>

Historie dopravy v regionu Český Krumlov. In: *Český Krumlov: Světové dědictví UNESCO* [online]. Český Krumlov: město Český Krumlov, 2016 [cit. 2016-09-25]. Dostupné z: http://www.encyklopedie.ckrumlov.cz/docs/cz/region_histor_doprav.xml

Historie dopravy. In: *Život s autem* [online]. Brno: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity, 2010 [cit. 2016-08-24]. Dostupné z:
<https://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/historie.html#uvod>

Historie DPMP: Heslovitý přehled historie hromadné dopravy osob v Pardubicích. In: *Dopravní podnik města Pardubic a. s.* [online]. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic a. s., 2016 [cit. 2017-01-01]. Dostupné z: <http://www.dpmp.cz/historie-dpmp/>

Historie galerie. In: *Východočeská galerie v Pardubicích* [online]. Pardubice: Východočeská galerie v Pardubicích, 2016 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z:
<http://pater.cz/vcg/historie-galerie/>

Historie klubu. In: *LTC Pardubice* [online]. Pardubice: LTC Pardubice, 2014 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://www.ltcpardubice.cz/o-klubu/historie-klubu/>

Historie letecké dopravy. In: *Vítejte na Zemi...* [online]. Praha, 2013 [cit. 2016-09-21]. Dostupné z:
http://vitejenazemi.cz/cenia/index.php?p=historie_letecke_dopravy&site=doprava

Historie vítězů ZP. In: *69. Zlatá přilba města Pardubic* [online]. Pardubice: Zlatá přilba, 2016 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://www.zlataprilba.cz/historie-vitezu-zp/>

Historie Východočeského divadla Pardubice. In: *Východočeské divadlo Pardubice* [online]. Pardubice: Východočeské divadlo Pardubice [cit. 2016-11-17]. Dostupné z:
<http://www.vcd.cz/o-divadle/historie-divadla>

Historie výroby kočárů v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. In: *Muzeum kočárů: Čechy pod Kosířem* [online]. Čechy pod Kosířem, 2015 [cit. 2016-09-23]. Dostupné z:
http://www.historickecocary.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=162&Itemid=49&lang=cs

Historie vzniku pardubického krematoria. In: *Služby města Pardubic a. s.* [online]. Pardubice: Služby města Pardubic a. s., 2017 [cit. 2017-01-21]. Dostupné z:
http://www.smp-pce.cz/114/Historie_vzniku/

Historie závodu. In: *69. Zlatá přilba města Pardubic* [online]. Pardubice: Zlatá přilba, 2016 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://www.zlataprilba.cz/historie-zavodu/>

Historie. In: *Kávoviny: tradice od roku 1896* [online]. Pardubice: Kávoviny, 2013 [cit. 2016-11-13]. Dostupné z: <http://www.kavoviny.cz/Historie.aspx>

Historie. In: *Pivovar Pardubice* [online]. Pardubice: Pivovar Pardubice, 2016 [cit. 2016-11-06]. Dostupné z: <http://www.pernstejn.cz/o-pivovaru/historie/>

Historie. In: *Škoda* [online]. Plzeň: ŠKODA TRANSPORTATION a.s. [cit. 2016-09-26]. Dostupné z: <http://www.skoda.cz/cs/o-spolecnosti/historie/>

Historie. In: *Unipetrol Orlen group: Paramo* [online]. Pardubice [cit. 2016-11-06]. Dostupné z: <http://www.paramo.cz/CS/o-nas/Stranky/historie.aspx>

HLADÍK, Hynek. Schwarzenberský plavební kanál: historie a současnost. In: *Schwarzenberský plavební kanál* [online]. 2016 [cit. 2016-10-30]. Dostupné z: http://www.schw-kan.com/sc_hist.html

HORÁK, Slavomír. Třicetiletá válka v Pardubicích. In: *Slavomír Horák* [online]. Pardubice: Slavomír Horák, 2011 [cit. 2016-11-04]. Dostupné z: <http://www.slavomirhorak.net/news/pardubice-historie-tricetileta-valka/>

CHLUBNÝ, Jiří. Římské silnice. In: *Antika* [online]. 2004 [cit. 2016-09-28]. Dostupné z: <http://antika.avonet.cz/article.php?ID=1499>

Inteligentní dopravní systémy (část1): základní definice a pojmy. In: *Investice do rozvoje vzdělávání* [online]. Ostrava: VŠB-Technická univerzita Ostrava, 2009 [cit. 2016-08-08]. Dostupné z: <http://projekt150.ha-vel.cz/node/92>

Jednotná klasifikace turistických informačních center České republiky [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR a Asociace turistických informačních center ČR, 2013 [cit. 2017-02-14].

JENERÁLOVÁ, Ivana. Mezinárodní letiště v ČR. In: *Ahoj!: Česká republika* [online]. Praha: Ministerstvo zahraničních věcí ČR, 2010 [cit. 2016-11-01]. Dostupné z: <http://www.czech.cz/cz/92812-mezinarodni-letiste-v-cr>

Jízdní řády. In: *Dopravní podnik města Pardubic a. s.* [online]. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic a. s., 2016 [cit. 2016-12-27]. Dostupné z: <http://www.dpmp.cz/?rady=100&send=Vybrat#zastavkove-rady>

Kategorizace letišť. In: *Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje* [online]. Liberecký kraj, 2009 [cit. 2016-08-11]. Dostupné z: <http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/analyzaLK09/41.html>

KLICPERA, Jiří. Pravda o osvobození Pardubic. In: *Klub přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2013 [cit. 2016-11-13]. Dostupné z: <http://www.kppardubicka.cz/cs/menu/zprava/774-pravda-o-osvobozeni-pardubic/>

KONÁŠ, Josef. Operace Silver A. In: *Česká televize* [online]. Praha: Česká televize, 2017 [cit. 2017-01-15]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/1099709833-operace-silver-a/1884-jak-to-bylo-ve-skutecnosti/>

Koncepce cestovního ruchu. In: *Pardubice* [online]. Pardubice: Magistrát města Pardubic, 2016 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/urad/radnice/odbory-magistratu/odbor-skolstvi-kultury-a-sportu/koncepce-cestovniho-ruchu/?file=30993&page=37131&do=download>

Kostel sv. Jiljí. In: *Parpedie: Pardubická encyklopedie Klubu přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2014 [cit. 2017-01-21]. Dostupné z: http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=kostel_sv_Jilji&rozc=v%9Ae

Královské komorní město. In: *Parpedie: Pardubická encyklopedie Klubu přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2014 [cit. 2016-11-04]. Dostupné z: http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Kralovske_komorni_mesto

Krátce z historie Velké pardubické. In: *126. Velká pardubická s Českou pojišťovnou* [online]. Pardubice: Česká pojišťovna, 2016 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://www.vpcp.cz/cs/historie.html>

KUCHYŇOVÁ, Zdeňka. Pardubice slavily titul doutníky, šampaňským i mistrovskými čapkami. In: *Český rozhlas* [online]. Praha: Český rozhlas, 2012 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://www.radio.cz/cz/rubrika/udalosti/pardubice-slavily-titul-doutniky-sampanskym-i-mistrovskymi-capkami>

Lodní šroub – Josef Ressel. In: *Česká televize* [online]. Praha: Česká televize, 2010 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/10267292848-7-divu-ceska/4044-divy/?divdetail=16>

Majitelé Pardubic. In: *Parpedie: Pardubická encyklopedie Klubu přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2014 [cit. 2016-11-04]. Dostupné z: http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Majitele_Pardubic&rozc=osobnosti

Mapa turistických regionů a oblastí, kontakty. In: *CzechTourism* [online]. Praha: Czech Tourism a Ministerstvo pro místní rozvoj, 2017 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.czechtourism.cz/nase-sluzby-pro-vas/spoluprace-s-regiony/mapa-turisticky-regionu-a-oblasti,-kontakty/>

Mapy.cz [online]. Praha, 2017 [cit. 2017-01-14]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=16.8721812&y=49.4464083&z=7>

MERGL, Jan. Tesla - Liberec, Pardubice, Přelouč: štruktúra podnikov a ich stručná história. In: *Rádiohistoria* [online]. Liberec: HIFI klub Liberec s. r. o., 2015 [cit. 2016-11-17]. Dostupné z: <http://www.radiohistoria.sk/Oldradio/main.nsf/wdocu/0000968>

Ministři dopravy Česka, Slovenska a Polska podepsali memorandum k projektu Dunaj – Odra – Labe. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2017 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministri-dopravy-Ceska,-Slovenska-a-Polska-podepsa>

Multimediální průvodce. In: *Pardubice: Turistické informační centrum* [online]. Pardubice: Turistické informační centrum [cit. 2017-02-15]. Dostupné z: <http://www.ipardubice.cz/repository/77d2afcb31f6493e350fca61764efb9a1f5a7>

NANTL, František. Dopravní infrastruktura. In: *Ústav územního rozvoje* [online]. Brno, 2006 [cit. 2016-07-29]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C7-2012.pdf>

Naše služby. In: *Arnošt z Pardubic* [online]. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic, 2016 [cit. 2017-01-02]. Dostupné z: <http://www.lod.cz/nase-sluzby/>

NĚMEC, Václav a Jan SURÝ. Anglická průmyslová revoluce a její rozšíření. In: *dějepis.com* [online]. 2013 [cit. 2016-09-18]. Dostupné z: <http://www.dejepis.com/ucebnice/anglicka-prumyslova-revoluce-a-jeji-rozsireni/>

Nespavost. In: *Česká televize* [online]. Praha: Česká televize, 2010 [cit. 2017-01-17]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/10214253036-nespavost/>

Nový odbavovací systém v prostředcích MHD v Pardubicích. In: *Dopravní podnik města Pardubic a. s.* [online]. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic a. s., 2006 [cit. 2017-01-02]. Dostupné z: http://www.telematika.cz/tp/semin/pdf/karty_07/23_Pelikan_PCE.pdf

O cestovní kanceláři CK Poznání: Několik slov o CK Poznání. In: *Cestovní kancelář Poznání* [online]. Pardubice: Cestovní kancelář Poznání [cit. 2017-02-14]. Dostupné z: <http://www.poznani.cz/o-nas/>

O lodi. In: *Arnošt z Pardubic* [online]. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic, 2016 [cit. 2017-01-02]. Dostupné z: <http://www.lod.cz/o-lodi.html>

O nás. In: *CZAD dopravní s. r. o.* [online]. Pardubice: CZAD dopravní, 2011 [cit. 2017-02-14]. Dostupné z: <http://www.czaddopravni.cz/o-nas>

O nás: Cestovní kancelář a tour operator. In: *Čedok: cestovní kancelář* [online]. Praha: cestovní kanceláře Čedok [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <https://www.cedok.cz/cedok>

O společnosti. In: *SKRIPT s. r. o.* [online]. Pardubice: Mezinárodní autobusová doprava SKRIPT, 2017 [cit. 2017-02-14]. Dostupné z: <http://www.skript-bus.cz/>

O železnici: 155 let železnice v Pardubicích. In: *Pardubický spolek železniční dopravy* [online]. Pardubice: Pardubický spolek železniční dopravy, 2016 [cit. 2016-11-04]. Dostupné z: <http://www.pshzd.cz/155letPce.html>

Obchodníci. In: *Východní Čechy* [online]. Pardubice: Pardubický kraj a Destinační společnost Východní Čechy, 2017 [cit. 2017-01-21]. Dostupné z: http://www.vychodni-cechy.info/po-stopach-filmaru/963_4_obchodnici-2013/

Od průmyslové revoluce po světové války. In: *Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe* [online]. Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/oprojektu/historie?start=1>

PALEČEK, Jiří. Lihovar. In: *Parpedie: Pardubická encyklopedie Klubu přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2014 [cit. 2016-11-13]. Dostupné z: <http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Lihovar>

PALEČEK, Jiří. Melartos. In: *Parpedie: Pardubická encyklopedie Klubu přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2014 [cit. 2016-11-13]. Dostupné z: <http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Melartos>

PALEČEK, Jiří. Osvobození. In: *Parpedie: Pardubická encyklopedie Klubu přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2014 [cit. 2016-11-08]. Dostupné z: <http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Osvobozei>

PALEČEK, Jiří. Pravěk Pardubic. In: *Parpedie: Pardubická encyklopedie Klubu přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2014 [cit. 2016-11-04]. Dostupné z: http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Pravek_Pardubic

PALEČEK, Jiří. Telegrafia a.s. In: *Parpedie: Pardubická encyklopedie Klubu přátel Pardubicka* [online]. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2014 [cit. 2016-11-13]. Dostupné z: <http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Telegrafia&rozc=v%9Ae>

PALOUŠ, Radim. 28. 4. 1900 – vyrobena první lokomotiva na českém území. In: *Dny české státnosti* [online]. Praha, 2011 [cit. 2016-09-26]. Dostupné z: <http://www.dnyceskestatnosti.cz/novinky/kalendarium/28-4-1900-vyrobena-prvni-lokomotiva-na-ceskem-uzemi/>

Pardubice - městská památková rezervace. In: *Východní Čechy* [online]. Pardubice: Pardubický kraj a Destinační společnost Východní Čechy, 2017 [cit. 2017-01-15]. Dostupné z: http://www.vychodni-cechy.info/pardubice/13_3553_pardubice-mestska-pamatkova-rezervace/

Pardubice slaví titul, v sérii porazily Vítkovice 4:0. In: *ČT sport* [online]. Praha: Česká televize, 2010 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/sport/hokej/87779-pardubice-slavi-titul-v-serii-porazily-vitkovice-4-0/?mobileRedirect=off>

Pardubice ve 20. století: Mezi diktaturou a demokracií. In: *Pardubice* [online]. Pardubice: Magistrát města Pardubic [cit. 2016-11-06]. Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/o-pardubicich/informace-o-meste/historie/pardubice-ve-20-stoleti/>

Pardubice. In: *Sdružení historických sídel Čech, Moravy a Slezska* [online]. Praha: Sdružení historických sídel Čech, Moravy a Slezska, 2016 [cit. 2016-10-26]. Dostupné z: <http://www.historickasidla.cz/dr-cs/373-pardubice.html>

Pardubicemi po stopách Silver A. In: *Pardubice* [online]. Pardubice: Magistrát města Pardubic [cit. 2017-02-15]. Dostupné z: <http://heydrichiada.pardubice.eu/cz/po-stopach-silver-a.html>

Pardubický hokej. In: *Pardubice* [online]. Pardubice: Magistrát města Pardubic, 2009 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://work.xhtml-css.cz/pardubice/cz/pardubice-hokej.html>

Plavební stupeň Přelouč II. In: *Ředitelství vodních cest České republiky* [online]. Praha: Ředitelství vodních cest České republiky, 2014 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.rvccr.cz/strategicke-zamery-a-stavby/splavneni-labe-do-pardubic/plavebni-stupen-prelouc-ii>

Pražsko - lánská koněpřežní dráha. In: *Vítáme Vás v Lánech: vesnice středočeského kraje roku 2009* [online]. Lány: Obecní úřad Lány, 2016 [cit. 2016-10-02]. Dostupné z: <http://www.obec-lany.cz/cz/prazsko-lanska-konesprezni-draha>

RINGES, Vladimír. *Století železnic: dějiny dopravy na koleji* [online]. Praha: Karel Synek, 1938 [cit. 2016-10-01]. Světové dějiny techniky. Dostupné z: http://mirror.steamer.cz/files/Vladimir_Ringes-Stoleti_zeleznic.pdf

RUX, Jaromír. *Služby cestovního ruchu* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2007 [cit. 2016-08-09]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/getmedia/ea7b1ce8-85da-48fb-9f09-9e62bd6fc7b2/GetFile14.pdf?ext=.pdf>

ŘEHÁČEK, Jan. Filmová místa Pardubického kraje. In: *Sdružení přátel Pardubického kraje* [online]. Pardubice: Sdružení přátel Pardubického kraje, 2016 [cit. 2017-01-08]. Dostupné z: <http://www.kraj.kppardubicka.cz/stranky/cti-prispevky.php?id=632>

Sháníte dopravu na dovolenou? *Osobní doprava* [online]. Pardubice: Pavel Vodrážka [cit. 2017-02-15]. Dostupné z: <http://www.prepravaosob.wz.cz/>

Silnice a mosty. In: *Život s autem* [online]. Brno: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity, 2010 [cit. 2016-09-28]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/silnice-mosty.html#silnice>

Síň slávy IIHF. In: *Český svaz ledního hokeje* [online]. Praha: Český svaz ledního hokeje, 2016 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://www.cslh.cz/text/39-s-slvy-iihf.html>

SLOVÍK, Jan. Kde byla postavena první dálnice na světě? In: *Dálnice: Vše o historii dálnic* [online]. Trutnov, 2003 [cit. 2016-09-28]. Dostupné z: http://www.dalnice.com/historie/prvni_dalnice/prvni_dalnice.htm

Služby. In: *Autobusová doprava Dařílek* [online]. Černá u Bohdanče: Autobusová doprava Dařílek, 2007 [cit. 2017-02-15]. Dostupné z: <http://www.autobusy-darilek.wz.cz/sluzby.html>

SMETÁNKOVÁ, Martina. Středověk na cestách: Podoba středověkých cest. In: *Archeologie na dosah: Edukace a prezentace archeologického kulturního dědictví* [online]. Praha: Národní muzeum, 2014 [cit. 2016-09-28]. Dostupné z: <http://www.archeologienadosah.cz/clanky/stredovek-na-cestach-podoba-stredovekych-cest>

Spalovač mrtvol. In: *CzechTourism* [online]. Praha: CzechTourism, 2015 [cit. 2017-01-08]. Dostupné z: <http://www.zemefilmu.cz/sk/filmy/1497352-spalovac-mrtvol/>

Spalovač mrtvol. In: *Česko-slovenská filmová databáze* [online]. Česko-slovenská filmová databáze, 2017 [cit. 2017-01-08]. Dostupné z: <http://www.csfd.cz/film/4244-spalovac-mrtvol/prehled/>

Spor o splavnění Labe do Pardubic trvá už 15 let. In: *Česká televize* [online]. Praha: Česká televize, 2015 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1495114-spor-o-splavneni-labe-do-pardubic-trva-uz-15-let>

Stálá expozice. In: *Východočeské muzeum v Pardubicích* [online]. Pardubice: Východočeské muzeum v Pardubicích, 2016 [cit. 2016-11-17]. Dostupné z: <http://vcm.cz/stale-expozice/>

Statistická ročenka Pardubického kraje: Charakteristika Pardubického kraje. In: *Český statistický úřad* [online]. Praha: Český statistický úřad [cit. 2016-12-29]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/c30043fcf3>

ŠENOVKA spol. s. r. o: výroba mlýnů, strojů a zařízení pro zpracování obilovin. In: *ŠENOVKA: Stroje a zařízení pro zpracování obilovin* [online]. Vysoké Chvojno: ŠENOVKA spol. s. r. o., 2007 [cit. 2016-11-13]. Dostupné z: <http://www.senovka.cz/>

Turistické informační centrum Pardubice. In: Pardubice: Turistické informační centrum [online]. Pardubice: Turistické informační centrum, 2012 [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.ipardubice.cz/informacni-centrum/>

Tyršovy sady. In: *Pardubice* [online]. Pardubice: Magistrát města Pardubic [cit. 2017-02-15]. Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/projekty/architektonicke-projekty/tyrsovy-sady/>

Údržba silnic, o cestářích a pohrabáčích. In: *Správa silnic Olomouckého kraje* [online]. Olomouc: Správa silnic, 2010 [cit. 2016-09-28]. Dostupné z: <http://www.ssok.cz/historie.php>

Vodní cesta D-O-L a Velkoněmecká říše. In: *Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe* [online]. Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe [cit. 2017-02-12]. Dostupné z: <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/oprojektu/historie?start=3>

Vše o parku: Park Na Špici. In: *Park Na Špici* [online]. Pardubice: Magistrát města Pardubic, 2015 [cit. 2017-02-15]. Dostupné z: <http://www.naspici.eu/o-parku-na-spici/>

Výpis z obchodního rejstříku: Dopravní podnik města Pardubic a.s., B 1241 vedená u Krajského soudu v Hradci Králové. In: *Veřejný rejstřík a Sběrka listin* [online]. Praha: Ministerstvo spravedlnost České republiky, 2012 [cit. 2017-02-05]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=426116&typ=PLATNY>

Výstavy a veletrhy. In: *Destinační společnost Východní Čechy* [online]. Pardubice: Destinační společnost Východní Čechy, 2016 [cit. 2017-02-14]. Dostupné z: <http://www.vychodni-cechy.org/cs/vystavy-a-veletrhy>

Vývoj historických cest ve světě. In: *Historické cesty: Projekt NAKI: Výzkum historických cest v oblasti severozápadní Moravy a východních Čech* [online]. Olomouc: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 2015 [cit. 2016-09-05]. Dostupné z: <http://www.historicke-cesty.cz/historicke-cesty/vyvoj-historickyh-cest-ve-svete/#01>

Zájezdová doprava: Chystáte se na delší výlet nebo zájezd ?!. In: *Dopravní podnik města Pardubic a. s.* [online]. Pardubice: Dopravní podnik města Pardubic, a. s., 2016 [cit. 2017-01-01]. Dostupné z: <http://www.dpmp.cz/zajezdova-doprava/>

Zákon č. 114 ze dne 25. května 1995, o vnitrozemské plavbě. In: *Sbírka zákonů* [online]. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 1995, částka 30, s. 1610 [cit. 2016-08-08]. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2841>

Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997, o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů* [online]. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 1997, částka 3 [cit. 2016-08-08]. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2994>

Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994, o drahách. In: *Sbírka zákonů* [online]. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 1994, částka 79 [cit. 2016-08-08]. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2808>

Zlatí medailisté: Olympijští vítězové, mistři světa. In: *Český svaz ledního hokeje* [online]. Praha: Český svaz ledního hokeje, 2016 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://www.cslh.cz/text/40-zlat-medailist.html>

SEZNAM GRAFŮ A OBRÁZKŮ

Seznam grafů

Graf 1: Počet ujetých km	58
Graf 2: Počet přepravených cestujících.....	60

Seznam obrázků

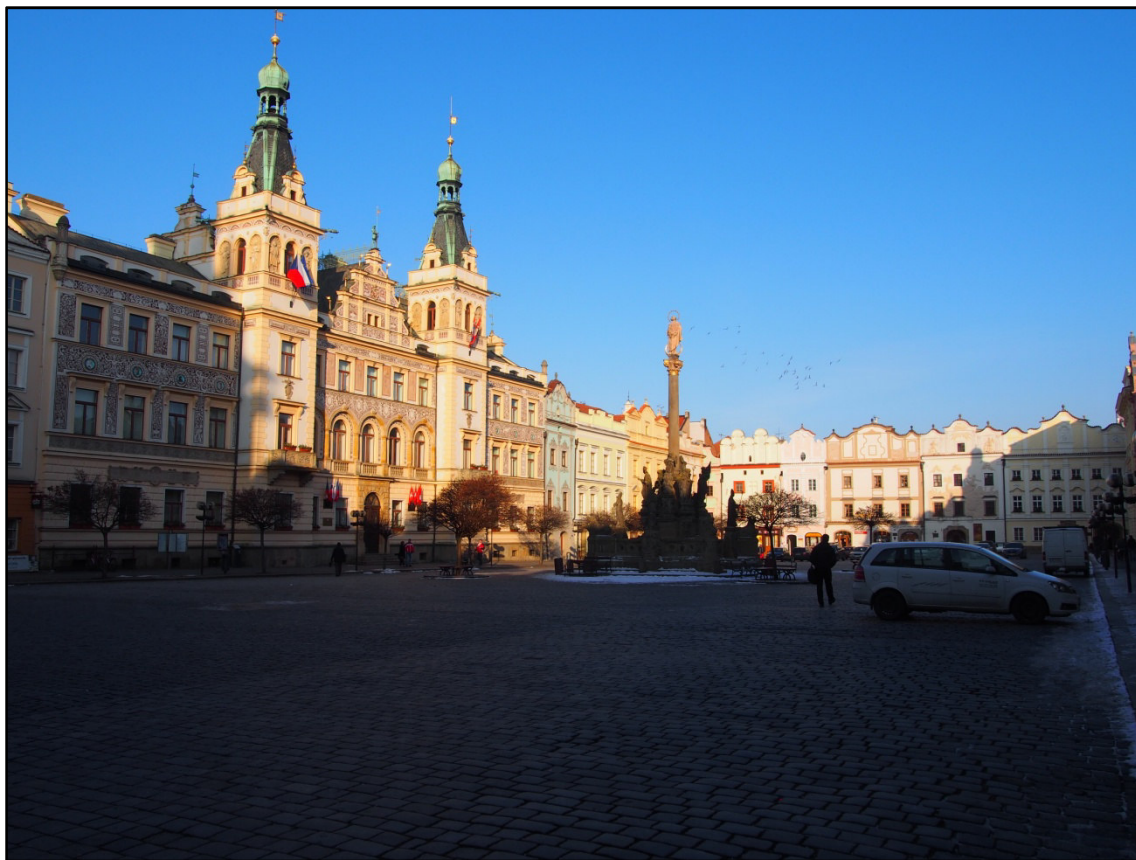
Obrázek 1: Zámek	42
Obrázek 2: Loď Arnošt z Pardubic	59
Obrázek 3: Trasa Po stopách historie.....	64
Obrázek 4: Kamenná vila	66
Obrázek 5: Východočeské divadlo	69
Obrázek 6: Krematorium.....	70
Obrázek 7: Zdobení pardubický perník.....	72

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A - Pernštýnské náměstí	I
Příloha B - Dům U Jonáše.....	II
Příloha C - Zelená brána.....	III
Příloha D – Automatické mlýny	IV
Příloha E - Kostel sv. Bartoloměje	V
Příloha F - Kostel Nanebevzetí Panny Marie.....	VI

Příloha A - Pernštýnské náměstí

Obrázek A: Pernštýnské náměstí



Zdroj:²⁷²

²⁷² Autor, 2017

Příloha B - Dům U Jonáše

Obrázek B: Dům U Jonáše



Zdroj²⁷³

²⁷³ Autor, 2017

Příloha C - Zelená brána

Obrázek C: Zelená brána



Zdroj:²⁷⁴

²⁷⁴ Autor, 2017

Příloha D – Automatické mlýny

Obrázek D: Automatické mlýny



Zdroj:²⁷⁵

²⁷⁵ Autor, 2017

Příloha E - Kostel sv. Bartoloměje

Obrázek E: Kostel sv. Bartoloměje



Zdroj:²⁷⁶

²⁷⁶ Autor, 2017

Příloha F - Kostel Nanebevzetí Panny Marie

Obrázek F: Kostel Nanebevzetí Panny Marie



Zdroj²⁷⁷

²⁷⁷ Autor, 2017

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Petra Vytlačilová

Obor: Management cestovního ruchu

Forma studia: prezenční studium

Název práce: Tradice dopravy a cestovní ruch v Pardubicích

Rok: 2017

Počet stran textu bez příloh: 68

Celkový počet stran příloh: 6

Počet titulů českých použitých zdrojů: 36

Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 1

Počet internetových zdrojů: 111

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