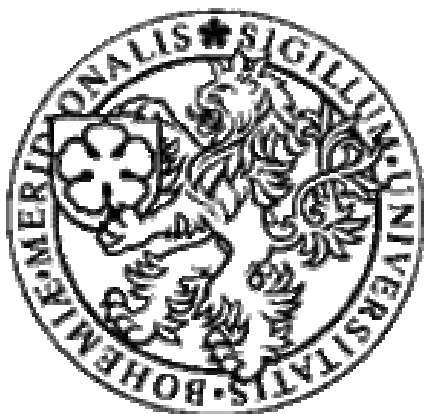


JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

FAKULTA EKONOMICKÁ
KATEDRA OBCHODU A CESTOVNÍHO RUCHU
2007



BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Téma: Dopravní gramotnost v segmentu vysokoškolských studentů
v Pardubickém kraji

Anglicky: Traffic Literacy in the Segment of University Students
In the District of Pardubice

Vypracovala: Lucie Holubová
Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Vladimír Dvořák

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala samostatně pouze za odborného vedení vedoucího bakalářské práce.

Dále prohlašuji, že veškeré podklady, ze kterých jsem čerpala jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V Pardubicích 13.4.2007

Poděkování:

Ráda bych touto cestou vyjádřila svůj dík Mgr. Vladimíru Dvořákovi za jeho cenné připomínky, trpělivost a ochotu při vedení mé bakalářské práce. Rovněž bych chtěla poděkovat Ing. Pavlu Burešovi z odboru dopravy Magistrátu města Pardubice a všem, kteří mi vyšli maximálně vstříc a umožnili mi přístup ke všem potřebným informacím.

Obsah	str.
1. Úvodní část	6-8
2. Metodika práce	9
3. Literární přehled	10
4. Literární rešerše	11-12
5. Produkt cestovního ruchu a dopravního podniku	13
6. Dopravní politika	14
7. Dopravní poloha Pardubického kraje	15
8. Historie dopravy na Pardubicku	16
9. Jednotlivé druhy dopravy	17
9.1. Letecká doprava	17-18
9.2. Vodní doprava	18
9.3. Železniční doprava	18-19
9.4. Silniční doprava	20
9.4.1. Městská hromadná doprava	20-21
9.4.2. Regionální autobusová přeprava	21-22
9.4.3. Osobní automobilová doprava	22
9.4.4. Taxislužba	22
9.4.5. Cyklistika	23
10. Integrované dopravní systémy	24
11. Analýza silných a slabých stránek pardubické dopravy a infrastruktury	25
12. Dopravní výchova	26
12.1. Dopravní výchova na Pardubicku	26-27
12.2. Prevence v silničním provozu	27-28
12.3. Formy dopravní výchovy	28
12.4. Dopravní bezpečnost	28-29
13. Marketingový výzkum	30-43
14. Závěr	44-45
15. Resumé	46
16. Použitá literatura	47-48
17. Přílohy	49-54

1. Úvodní část

Klíčová slova:

doprava, dopravní služby, dopravní gramotnost, dopravní výchova

Doprava je velký fenomén tohoto století. Je nedílnou součástí hospodářství a moderního životního stylu vůbec, závisí na ní export i import zboží, souvisí s cestovním ruchem, tedy přepravou osob, zvířat atd. Patří mezi často diskutovaná témata, např. v souvislosti s různými policejními akcemi, zavedením mytného, výměnou řidičských průkazů a podobně.

Česká republika se řadí k zemím s nejhustší dopravní infrastrukturou v Evropské unii, problémem však je nedostatečná kvalita pozemních komunikací, délka a hustota dálnic i rychlostních silnic. Technická zanedbanost komunikací způsobuje vysokou nehodovost, ale investice do infrastruktury stále rostou, zejména díky Státnímu fondu dopravní infrastruktury.

S rostoucí mobilitou je stále třeba budovat kvalitní infrastrukturu a vychovávat všechny účastníky dopravního provozu – ať již chodce, cyklisty, řidiče a další. Čím více automobilů se po silnicích pohybuje a zvyšuje se počet agresivních řidičů, tím je vyšší pravděpodobnost výskytu dopravní nehody. Ze strany státu jsou snahy o eliminaci výskytu nehod například zpřísněním pravidel pro získání řidičského průkazu, např. zavedením bodového systému¹, který nabyl účinnosti dne 1. 7. 2006.

S rozvojem dopravy se zkracují vzdálenosti, svět se nám otevírá a stává se dostupnější. Doprava je nevyhnutelnou součástí našeho každodenního života a základní podmínkou rozvoje cestovního ruchu a naopak. Také cestovní ruch má vliv na rozvoj dopravy, vyvolává totiž poptávku po pohodlných, bezpečných a rychlých způsobech cestování. Se zvyšující se rychlostí dochází k četným změnám poměrů v dopravě. Souvisí to jak s výběrem vhodného dopravního prostředku tak s rekonstrukcí, modernizací a výstavbou kvalitní a široké dopravní sítě. Dobrá dopravní dostupnost podporuje vznik nových středisek cestovního ruchu a rozvoj těch tradičních. Zajímavé je, že rozvoj dopravních prostředků byl zahájen vynálezem kola. To vedlo k zahájení

¹ Hlava V. zákona č. 226/2006 Sb.

různých úprav cest pro přemísťování. Již staří Římané se pohybovali se svými dopravními prostředky po umělých dopravních cestách.²

Důležitým pojmem je také přemísťování, které je nutnou podmínkou existence lidské společnosti a zároveň cílevědomou činností člověka, jež vychází ze složitých teritoriálních vazeb (zejména sociálních, pracovních, rekreačních, informačních, výrobních a distribučních).³ Člověk je nucen se přemísťovat z místa na místo prakticky odnepaměti. Přemísťování zboží a sebe samotného bylo a bude vždy nezbytnou součástí jeho života.

V souvislosti s dělbou práce se rozlišuje několik sektorů ekonomiky, služby se řadí do tercierního sektoru, patří sem tedy jak dopravní služby, tak cestovní ruch a další.

Dopravní služby v cestovním ruchu jsou součástí služeb základních a rozumíme jimi přepravu osob, zavazadel, zvířat, poskytování informací o jízdních řádech, provádění rezervací míst v dopravních prostředcích, prodej dopravních cenin, vyřizování reklamací a podobně. Jde o služby placené.

Samotná doprava je chápána jako záměrné a organizované přemístění věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách a jejími základními složkami jsou tedy dopravní prostředky, cesty a zařízení.⁴ Účastníky dopravy jsou zejména zákazníci, dopravní podniky (dopraci) a stát. Mezi nimi vznikají různé vztahy, ze kterých bych jmenovala především právní vztahy upravené občanským zákoníkem, které vymezují cestujícímu i dopravci určitá práva a povinnosti.⁵

Dopravu je možno pořídit jako samostatný produkt nebo jako součást balíčku služeb. Například v kombinaci s ubytováním a případně dalšími službami může tvořit zájezd. Pokud si však zákazník koupí zájezd, tak zaplatí celý balíček služeb a nebude vědět, kolik z celkové ceny připadá na dopravu. Produktem dopravy je většinou možnost dostat se z jednoho místa na jiné v čase, který si zvolí zákazník.

Dopravce je osoba nebo organizace, která dopravuje osoby, poštovní zásilky nebo zboží na smluvním základě.⁶ K tomu je také nutné mít příslušný jízdní doklad neboli dopravní ceninu.

Dopravní cenina je dokument dokladující při přepravě určitou skutečnost týkající se přepravovaných osob nebo zavazadel.⁷

² Eisler, J. 2000, str. 12

³ Brinke, J. 1999, strana 49

⁴ Brinke, J. 1999, strana 4

⁵ §760-764 občanského zákoníku, smlouva o přepravě osob

⁶ Pásková, M., Zelenka, J. 2002, str. 66

S dopravou se setkává opravdu každý bez výjimky, proto je nutné si osvojit určitá pravidla a dodržovat je. K tomu by měl sloužit předmět dopravní výchova. Dopravní výchovou rozumíme tu část pedagogické psychologie dopravy, která se zaměřuje na cílené ovlivňování chování všech účastníků dopravy.⁸ S tím souvisí také pojem dopravní gramotnost, který vyjadřuje schopnost samostatně cestovat a ovládat základní dovednosti pohybu v dopravním prostoru.⁹ Největšího rozvoje dosahuje u dětí ve věku 15-18 let a bývá většinou završena získáním řidičského oprávnění.

Doprava je velmi široký pojem, odvětví, které zasahuje do mnoha vědních disciplín, a právě proto bych se tomuto dynamickému oboru chtěla věnovat ve své bakalářské práci.

Mým hlavním cílem je analýza současné dopravní situace a nabídky dopravních služeb v Pardubickém kraji. Ze zjištěných nedostatků vyvodit závěry a navrhnout možná zlepšení v regionu. Vedlejším cílem je provedení marketingového výzkumu na segmentu vysokoškolských studentů a zjištění jejich dopravní gramotnosti, následovat bude ověření předem stanovených hypotéz.

⁷ Pásková, M., Zelenka, J. 2002, str. 66

⁸ Hoskovec, J., Štikar, J., Štikarová, J. 2003, strana 208

⁹ www.cdv.cz/text/szp/13905/13905-synteticka-2001-2005.pdf

2. Metodika práce

Práce byla rozdělena do tří fází. První fáze se týkala sběru informací, tedy studia odborné a populárně naučné literatury, která posloužila pro základní orientaci v problematice. Publikace byly vypůjčeny v Knihovně Katedry cestovního ruchu v Táboře a v Krajské knihovně v Pardubicích. Další formou získávání informací byly materiály dostupné na internetu, návštěvy odboru dopravy Magistrátu města Pardubice, městských informačních center apod. Po nastudování informací byla zpracována situační analýza dopravy dopravních služeb v Pardubickém kraji.

Ve druhé, analytické fázi proběhla příprava dotazníkového šetření a následně marketingový výzkum (nejprve písemné a elektronické dotazování, následně také osobní dotazování), jeho vyhodnocení a zpracování výsledků. Tyto formy dotazování byly zvoleny pro svou rychlost, adresnost, nízkou finanční náročnost a jednoduchou organizaci. K lepší interpretaci výsledků bylo použito grafického znázornění pomocí tabulkového procesoru Microsoft Excel.

Třetí fází byla syntéza, ze které byly vyvozeny určité závěry a doporučení. Proběhlo také vyhodnocení předem stanovených hypotéz:

- 1) 80 % vysokoškolsky vzdělaných lidí má znalosti v oblasti dopravy.
- 2) Dopravní výchova v Pardubickém kraji je na dobré úrovni.
- 3) 85 % studentů využívá služeb pardubické MHD.
- 4) 70 % dotazovaných se orientuje v dopravních piktogramech.
- 5) 90 % studentů se ve škole seznámilo s dopravní výchovou.

3. Literární přehled

Ke zpracování této práce bylo použito několika odborných prací a internetových zdrojů. Nejvíce informací a poznatků poskytla kniha Úvod do geografie dopravy (Brinke, J. 1999), pojednávající o základních druzích dopravy, dále Dopravně bezpečnostní činnost (Kopecký, Z., Pavlíček, K. 2004), která se zabývá zejména bezpečností silničního provozu a Teorie dopravní výchovy (Límová, L. 2006), jež postihuje dopravní výchovu jako celek.

Dalšími zdroji byly odborné časopisy jako COT Business a denní tisk (Mladá fronta dnes a Pardubický deník)

Nezbytné však bylo také studium cestovního ruchu a následné zaměření na spojitosti mezi dopravou, dopravními službami, dopravní gramotností a cestovním ruchem. K tomu dobře posloužila kniha Technika služeb cestovního ruchu (Orieška, J. 1999) a Cestovní ruch pro vyšší odborné školy a vysoké školy (Hesková, M. 2006).

Internetové zdroje byly používány zejména pro aktuální statistické údaje a strategie (Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013, Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, Národní strategie bezpečnosti silničního provozu a další). Nejnavštěvovanější byly stránky Ministerstva dopravy ČR (www.mdcz.cz), Ministerstva dopravy Velké Británie (www.dft.gov.uk), Centra dopravního výzkumu ČR (www.cdv.cz), Magistrátu města Pardubice (www.mesto-pardubice.cz), Dopravního podniku města Pardubice (www.dpmp.cz) a další uvedené v seznamu použité literatury.

4. Literární rešerše

Cestovní ruch je podle Čertíka (2001: 15), který je zastáncem definice World tourism organisation charakterizován jako: „Činnost lidí spočívající v cestování a pobytu v místech mimo místa jejich obvyklého pobytu po dobu kratší jednoho uceleného roku za účelem využití volného času, obchodu a jinými účely.“

Podle Zelenky (2002: 10-11) je cestovní ruch: „Komplexní a mnoha oblastmi a z mnoha hledisek se prolínající společenský jev bez jakýchkoli pevně stanovitelných hranic, který je synergickým souhrnem všech jevů, vztahů a dopadů v časoprostorovém kontextu, souvisejících s narůstající mobilitou lidí motivovanou uspokojováním jejich potřeb v oblasti využití volného času, rekreace, cestování, poznání, sociální, kulturní a v dalších oblastech.“ Cestovní ruch funguje zejména v místech s rozvinutou infrastrukturou a dostatečnou nabídkou služeb, v tomto případě zejména dopravních služeb, které podle Indrové a Malé (2004: 51): „Představují nezbytnou podmínku realizace cestovního ruchu. Můžeme je charakterizovat jako služby spojené s přemístěním účastníků cestovního ruchu z místa bydliště do místa realizace cestovního ruchu. Na jejich kvalitě do značné míry závisí spokojenost účastníků cestovního ruchu a splnění představ, přání a vlastních cílů v místě cestovního ruchu. Dopravní infrastruktura má pro rozvoj cestovního ruchu zásadní význam.“

S tím také souvisí doprava, kterou chápe Eisler (2000: 12) jako: „Pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách.“ Vedle dopravy je také velmi blízkým pojmem přeprava, kterou vysvětluje jako: „Vnější projev dopravy. Rovněž ji dělíme na přepravu zboží a osob. Je to pojem, který vyjadřuje, kolik zboží nebo osob bylo přemístěno, na jakou vzdálenost, za jakou cenu, v jaké lhůtě a za jakých dalších právních či obchodních podmínek.“ Osoba, která se účastní přepravy je cestující. Podle Páskové a Zelenky (2002: 48) je cestující: „Osoba cestující z jednoho místa do druhého.“ Tito autoři také vysvětlují pojem cesta a cestovní doba (2002: 43-44). Cestou rozumí: „Pohyb z jedné lokality do jiné.“ a nebo je to také: „Účast na cestovním ruchu vztažená k výchozímu místu nebo vysílající zemi a týkající se celé doby, po kterou osoba cestuje vzdálená od svého domova.“ Cestovní dobu charakterizují jako: „Dobu mezi smluvním, respektive fyzickým začátkem cesty a koncem cesty.“

Neustále je nutné zlepšovat infrastrukturu cestovního ruchu, kam řadíme i infrastrukturu dopravní. Infrastrukturou rozumí Eisler (2000: 19): „Skupinu národohospodářských odvětví, která zajišťuje předpoklady pro celkový rozvoj

ekonomiky. Patří sem zejména budování dopravního a spojového systému, energetických zdrojů, vodohospodářských zařízení, bytů, škol, zdravotnictví, výzkumných institucí apod.“ Součástí dopravní infrastruktury jsou mimo jiné dopravní prostředky, vysvětlované Páskovou a Zelenkou (2002: 67) jako: „Prostředky použité účastníkem cestovního ruchu k dopravě z místa jeho obvyklého trvalého pobytu do navštívených míst.“ Stále roste obliba ekologických způsobů cestování, počet cyklistů se zvyšuje, a proto se také více budují cyklostezky, které podle Páskové a Zelenky (2002: 50) znamenají: „Společnou stezku pro cykloturistiku a pěší turistiku.“ Někdo by si je mohl zaměnit s cyklotrasou, kterou se rozumí: „Komunikace pro cykloturistiku, využívající stávajících místních a účelových komunikací.“

Žijeme v informační společnosti a možnosti šíření informací jsou velmi pestré, stále také dochází ke zvyšování rychlosti přenosu informací. Z hlediska informatiky vysvětluje Čertík (2001: 329) cestovní ruch jako: „Bezprostřední získávání informací v různé podobě a v prostředí, které obsahuje velké množství nových informací.“ Informace v grafickém provedení je piktogram, kterým Pásková a Zelenka (2002: 212) definují: „Stylizované zjednodušené grafické vyjádření daného termínu.“ K piktogramům v dopravě řadíme i znaky v jízdních řádech. Podle Páskové a Zelenky (2002: 126-127) je jízdním řádem: „Tištěný nebo elektronický přehled autobusových, železničních nebo lodních spojů v určité oblasti, obsahující čísla spojů, přehled zastávek, časový harmonogram jednotlivých spojů, přepravní omezení pro jednotlivé spoje a další údaje.“ Specifickým typem řádu je letový řád, který výše zmínění autoři charakterizují jako: „Tištěnou nebo digitálně zpracovanou informaci o leteckém spojení mezi všemi místy, které zajišťuje daná letecká společnost.“

Dopravně gramotným rozumí Kikušová (2004: 32) toho, kdo je schopný porozumět jednotlivým symbolům tak, že se dokáže podle nich samostatně přesouvat z místa na místo, současně je schopný (i na krátký čas) se v daném sociálním prostoru adaptovat na konkrétní kulturní (zejména sociální) podmínky, je schopný pochopit a respektovat důležitá související pravidla a ty komplexně prezentovat ve vlastním uvažování a konání.

Dopravní služby jsou službami placenými, a proto využívá každý dopravce jiného tarifu. Tarifem rozumí Pásková a Zelenka (2002: 287): „Soubor publikovaných sazeb, poplatků a cen za určité úkony včetně pravidel jejich užívání a poskytování.“

5. Produkt cestovního ruchu a dopravního podniku

Produktem cestovního ruchu jsou především služby, které mohou poskytovat dodavatelé, zprostředkovatelé a marketingové organizace. Dodavateli jsou provozovatelé ubytovacích a stravovacích služeb a dopravci (doprava letecká, silniční, městská, vodní apod.). Jako zprostředkovatelé vystupují cestovní kanceláře a cestovní agentury a marketingovými organizacemi jsou organizace měst, obcí, regionů atd.

Významnými faktory v rámci nehmotného produktu v oblasti služeb jsou lidé a procesy. Realizování služeb totiž není možné bez pracovního potenciálu. Profesionální přístup zaměstnanců přispívá a významně ovlivňuje přijetí služby zákazníkem.

Služby cestovního ruchu mají své zvláštnosti a specifika, mezi něž patří zejména jejich osobitost, snadná kopírovatelnost a napodobení, komplementarita, mimosezónní propagace, vázanost na místo a čas, vliv emocí, nemožnost skladování, silný důraz na image a úroveň poskytovaných služeb a další.

Produktem dopravního podniku je přemístění, v rámci cestovního ruchu z místa obvyklého pobytu do místa rekreace. Výkyvy v poptávce a tržních požadavcích jako celku se musí řešit dostatečnou kapacitou dopravních prostředků, cest, pracovníků a rovněž dostatečným počtem prostředků. Další charakteristikou tohoto produktu může být nabídka různých služeb, image, ochranná známka, design, obal, záruky a servis.

Významnou roli zde má reklama a podpora prodeje, která spočívá v komunikaci se zákazníkem.

Kvalita produktu znamená jeho schopnost uspokojit potřeby a požadavky zákazníků.¹⁰ Spočívá v ní velká konkurenční výhoda podniku.

¹⁰ Hesková, M. 2003, str. 85

6. Dopravní politika

Zdrojem pro tuto kapitolu byl Operační program doprava-verze únor 2007, který je umístěn na webových stránkách Pardubického kraje.¹¹ Stěžejním dokumentem v této oblasti je Bílá kniha Evropské unie: Evropská dopravní politika do roku 2010. Jejím hlavním cílem je zajistit udržitelný rozvoj dopravního systému v závislosti na růstu poptávky po dopravě. Narůstá hlavně silniční doprava na úkor železniční a jiné ekologické dopravy. To je potřeba řešit a takovými problémy se zabývá právě dopravní politika. Bílá kniha v rámci České republiky stanovuje několik pilířů při řešení těchto problémů, jde např. o oživení a rekonstrukci železnice, zvýšení bezpečnosti silniční dopravy, podporu a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy, ochranu životního prostředí, podporu a důraz na kvalitu městské dopravy, vybudování transevropské dopravní sítě a další.

Dalšími významnými dokumenty jsou:

- Národní rozvojový plán České republiky 2007-2013
- Národní strategický referenční rámec 2007-2013
- Dopravní politika ČR pro léta 2005-2013
- Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI)

Vize je taková, že trvalá podpora rozvoje dopravní infrastruktury bude mít za následek vytvoření kvalitního prostředí pro občany České republiky, pro investory a účastníky cestovního ruchu. Nadále budou propagovány ekologické druhy dopravy, ale globálním cílem tohoto operačního programu je zvýšení dopravní dostupnosti.

¹¹ www.pardubickykraj.cz/index.asp?thema=3646&category= (31.3.07, 18:00)

7. Dopravní poloha Pardubického kraje

Pardubický kraj zaujímá v České republice velmi strategickou polohu, leží sto kilometrů na východ od hlavního města Prahy, na rozhraní Čech a Moravy a je součástí turistického regionu východní Čechy. Sousedí s krajem Středočeským, Královéhradeckým, Olomouckým, Jihomoravským a krajem Vysočina. Spolu s krajem Libereckým a Královéhradeckým tvoří region soudržnosti NUTS II Severovýchod. Nejvýznamnějším městem v kraji jsou Pardubice, které jsou zároveň důležitým dopravním uzlem. Po splavnění řeky Labe z Přelouče do Chvaletic budou druhým městem v republice, které má všechny čtyři druhy dopravy – leteckou, železniční, silniční i vodní.

Přes území kraje vede mezinárodní silnice E 442 (ve směru Hradec Králové-Olomouc) a E 461 (Brno- Svitavy).¹² Silniční síť I. třídy zastupuje několik významných komunikací, je zde však několik přetížených úseků, zejména na tazích vedených centry měst, které negativně působí na životní prostředí a výrazně prodlužují jízdní doby.

Rozložení dopravy v Pardubicích je specifické, tranzitní doprava činí přibližně 2%, cílová doprava 37% a doprava vnitřní 61%.¹³ Dopravu podporují také zahraniční investoři v kraji, jsou zaměřeni především na průmyslovou výrobu (např. FOXCONN CZ, PANASONIC MOBILE & AUTOMOTIVE SYSTEMS, Aliachem, Karosa, KIEKERT a další).

¹² www.rrapk.cz/modules.php?name=News&file=article&sid=27 (28.3.07, 19:30)

¹³ Odbor dopravy Magistrátu města Pardubice

8. Historie dopravy na Pardubicku

Zdrojem informací pro tuto kapitolu byly převážně materiály Dopravního podniku města Pardubice.

Železniční spojení bylo uvedeno parostrojní železnicí roku 1845, která vedla z Vídně na Prahu. Poté následovalo období další výstavby, např. roku 1857 z Pardubic na Hradec Králové a 1871 na Chrudim.

Budování trolejbusové sítě bylo zahájeno až po roce 1945. První trolejbusová linka ve směru Pardubice- Lázně Bohdaneč začala jezdit roku 1952. Právě meziměstské trolejbusové linky jsou v České republice vcelku ojedinělé.

Pravidelný provoz hromadné dopravy začal v Pardubicích roku 1950, kdy vznikl Komunální podnik města Pardubic.

Pardubice se také pyšní významným rodákem Janem Kašparem, což byl první Čech, který uskutečnil let na území České republiky. Dne 19.6.1910 absolvoval na pardubickém cvičišti vzlet aeroplánu a historický dálkový let provedl Kašpar roku 1911 na trase z Pardubic do Prahy.¹⁴

S historií souvisí také muzea, která podporují cestovní ruch a právě v Pardubicích-Rosicích nad Labem se nachází železniční minimuzeum. Letos bude v provozu již sedmou sezónu a jeho provozovatelem je pardubický spolek historie železniční dopravy. Hlavní atraktivitou je pořádání historických jízd atd.

¹⁴ Čertík, M. 2001, str. 123

9. Jednotlivé druhy dopravy

Existuje několik různých dělení dopravy:

- 1) doprava nákladní a osobní (z hlediska ekonomického)
- 2) doprava vnitrostátní a mezinárodní (z teritoriálního hlediska)
- 3) doprava pevninská, mořská a vzdušná
- 4) doprava pravidelná a nepravidelná (z hlediska periodicity),
- 5) doprava motorizovaná, železniční, letecká a lodní (z hlediska druhu použitého dopravního prostředku)
- 6) rozdělení dopravy z hlediska cestovního ruchu:
 - Letecká (pravidelné lety a chartery)
 - Železniční (moderní vlaky-např. SC Pendolino a historické parní soupravy)
 - Vodní (trajekty, parníky, zábavní plavby)
 - Silniční (osobní nebo pronajaté automobily, taxislužba, autobusy, trolejbusy, kola, motocykly, koňské povozy)
 - Terénní (chůze, koně)
 - Ostatní (lanovky, ozubené dráhy, lyžařské vleky), většinou vybudované jako sportovně-rekreační zařízení.

9.1. Letecká doprava

Základna této dopravy je tvořena pomocí letadel, letišť a leteckých linek. V současné době probíhá velký rozvoj létání, neboť se díky nízkonákladovým leteckým společnostem stalo dostupné pro širokou část veřejnosti. Letecká doprava je pohodlná a především rychlá. Její rozmach mohou utlumit např. teroristické útoky.

Existuje několik různých dělení letadel, zejména podle počtu cestujících na aerotaxi (3-10 osob), střední dopravní letadla (do 100 osob) a velká dopravní letadla a podle rozsahu poskytovaných služeb na First Class, Economy Class a Business Class.

Do roku 1994 sloužilo pardubické letiště pouze pro vojenské účely, poté se vlastníkem stal magistrát města a do funkce civilního provozovatele nastoupila firma East Bohemian Airport a. s. Letiště je mezinárodní, v letní sezóně provozuje charterové

lety a v průběhu celého roku pravidelné lety do Moskvy. V rámci letní sezóny 2007 budou nabízeny lety do Řecka, Bulharska, Černé hory, Tuniska a Turecka.¹⁵

Letiště poskytuje k civilním letům služby pro odbavení cestujících na odletu a příletu, odbavení zavazadel a také služby, které si žádá CK nebo dopravce. Dále služby pro odbavení nákladu a služby posádkám letadel – celní a pasové odbavení, poskytování meteorologických informací, předletových informací, přijímání a odesílání provozních informací a jejich koordinaci, přípravu a poskytování dokumentů z odbavení cestujících a nákladu, přepravu po letišti k letadlu i od letadla, přepravu z hotelu na letiště a z letiště do hotelu a zajištění hotelových rezervací. Dále také zprostředkovává pronájem automobilů.

Počet přepravených cestujících od roku 2001 neustále roste. Zatímco v roce 2001 to bylo 1814 cestujících, v roce 2005 již 49165 cestujících.¹⁶ (příloha č. 2)

9.2. Vodní doprava

Vodní doprava je jedním z nejstarších způsobů dopravy používané k přepravě osob. V České republice má prozatím v cestovním ruchu pouze okrajovou roli. Je typická malou přepravní rychlostí a relativně nízkými náklady na provoz.

Pardubice leží na soutoku řeky Labe a Chrudimky. Pro vodní dopravu je významné hlavně Labe, druhá nejdelší řeka České republiky.

Po Labi se každý den plaví restaurační a výletní loď Arnošt, kterou provozuje firma Pardubická plavební a. s. Plavba se koná mezi obcemi Srnojedy, Brozany a Kunědice.¹⁷

Dlouhodobým záměrem je vybudování přístavu, který by měl být součástí multimodálního logistického centra. Území pro toto centrum je vyhrazeno na levém břehu Labe mezi Svítkovem a Srnojedy. Plocha o rozloze 102 ha má být rozdělena na veřejný přístav, logistické centrum a území „zimního přístavu“.¹⁸

Mezi připravované stavby Ředitelství vodních cest ČR patří komplexní projekt Splavnění Labe do Pardubic. Pro dokončení transevropské vodní cesty Hamburk-Pardubice zbývá vybudovat zmiňovaný přístav Pardubice, novou plavební komoru v Přelouči a provést úpravy koryta mezi Chvaleticemi a Přeloučí.¹⁹

¹⁵ www.airport-pardubice.cz/letni-destinace-2007.htm (12.3.07, 18:40)

¹⁶ www.airport-pardubice.cz/letiste/vykony.htm (16.1.2007, 9:50)

¹⁷ www.lod.cz

¹⁸ Doprava a infrastruktura, odbor dopravy, Magistrát města Pardubice

¹⁹ www.rvccr.cz/pardubice.htm (4.3.07, 18:30)

9.3. Železniční doprava

Tento druh dopravy má několik kladných stránek- jako např. šetrnost k přírodě v rámci ekologie, rychlost, plynulost, malá závislost na přírodních podmínkách a denní nebo noční době, relativní bezpečnost a další. Osobní dopravu lze rozdělit na pravidelnou dopravu, dopravu rekreačními vlaky a mimořádnými vlaky (vyhlídková a nostalgická doprava).

Provoz na českých železnicích zajišťuje společnost České dráhy, a.s. Cestující si může vybrat z několika typů vlaků pravidelné přepravy: SC (Supercity), EC (Eurocity), IC (Intercity), Ex (Expres), R (Rychlík), Sp (Spěšný vlak) a Os (Osobní vlak). Ve většině vlaků lze cestovat vozy 1.třídy, 2. třídy, lůžkovými, lehátkovými a jídelními vozy. Dále je možná doprava rekreačními vlaky a mimořádnými vlaky, která je podřízena zejména požadavkům cestovního ruchu. Tato doprava je většinou na objednávku.

Ve vnitrostátní přepravě lze využít také automatizovaného rezervačního systému-ARES, který umožňuje rezervaci míst, prodej místenek, jízdenek, lůžkových a lehátkových lístků.

Pardubický kraj má relativně hustou železniční síť v délce 531 km (k 31.12.2004), ale její kvalita není příliš porovnatelná.²⁰

Město má přímé mezinárodní spojení s Varšavou, Moskvou, Minskem, Košicemi, Žilinou, Bratislavou, Vídní, Hamburkem, Berlínem a Budapeští. Leží na významném evropském koridoru, stanice Pardubice - hlavní nádraží má bezbariérový přístup a v současnosti čeká na modernizaci do podoby městského kulturního a nákupního centra v rámci projektu revitalizace téměř šedesáti českých nádraží. Tento projekt nese název „Živá nádraží“ a jeho realizace v Pardubicích začala 26. 9. 2005.

Přímé spojení po republice má s krajskými městy Hradcem Králové, Prahou, Plzní, Brnem, Ostravou, Jihlavou, Olomoucí, Karlovými Vary, Ústím nad Labem, Zlínem, Libercem a dalšími významnými českými městy. Chybí přímé spojení s krajským městem České Budějovice.

Stanice Pardubice - hlavní nádraží nabízí mimo jiné elektronický výdej jízdních dokladů, prodejní automaty na výdej jízdenek, úschovnu zavazadel atd. a je vybavena pro zrakově i sluchově postižené cestující.²¹

²⁰ Program rozvoje Pardubického kraje na období 2007-2010, str. 38-40

²¹ http://tr6.datis.cd rail.cz/pls/kds/spravcekds.www_tr6_idos?veta=536136 (12.3.07, 19:00)

9.4. Silniční doprava

Tento druh dopravy si v poslední době získal dominantní postavení v systému světové dopravy a také napomohl rozvoji cestovního ruchu ve světě. Silniční doprava má význam především u přepravy osob na krátké a střední vzdálenosti.

Základnu silniční dopravy tvoří dopravní prostředky, pozemní komunikační síť a obslužná technická zařízení. Komunikační síť se skládá z místních komunikací, účelových komunikací, silnic a dálnic.

Silniční doprava se dělí z hlediska počtu přepravovaných osob na hromadnou a individuální a z hlediska pravidelnosti na pravidelnou a nepravidelnou.

Se silniční dopravou je spojeno také množství specifických služeb- přeprava, prodejní a informační služby (o sjízdnosti silnic apod.), úschova zavazadel, služby čerpacích stanic, asistenční služby, servisní a odtahové služby, pojišťovací služby, služby zajišťující bezpečnost dopravy a další.

Pro cesty u nás i v zahraničí je výhodné být členem některého z automotoklubů, zejména pro jejich pomoc motoristům v nouzi. V České republice jde zejména o klub ÚAMK a ABA. Největším v Evropě je však německý ADAC.

9.4.1. Městská hromadná doprava

Z výzkumů Evropské unie vyplývá, že: „83% Evropanů souhlasí s tím, aby hromadná doprava ve městech měla přednost před soukromými automobily.“

Tuto dopravu zajišťuje Dopravní podnik města Pardubic a. s. se stoprocentní účastí města. Síť městské hromadné dopravy tvoří v současnosti 26 linek, z toho 10 trolejbusových a 16 autobusových.²²

V roce 2005 najezdila městská hromadná doprava 5 759 270 km a přepravila 30 826 707 osob.²³

Trolejbusy, kterými je možné cestovat jsou Škoda 24Tr, které jsou nejnovější a byly pořízeny z prostředků fondu Evropské unie, cena jednoho vozidla je 9 189 000 Kč, dále Škoda 21Tr a 14Tr. Mezi autobusy patří Karosa Renault Irisbus Citybus, Karosa řady B930 až 950 a řady B730.²⁴

²² www.dpmp.cz (31.1.07, 19:00)

²³ www.mesto-pardubice.cz/spravamesta/dulezite_informace/stratplan/sp_profil/profil_doprava/ (31.1.07, 19:10)

²⁴ www.dpmp.cz (4.2.07, 13:30)

K 15. 11. 2006 bylo užíváno 55 trolejbusů, z toho 18 nízkopodlažních a 10 modernizovaných starších a 74 autobusů, z nichž je 36 nízkopodlažních a 8 starších karos bylo zmodernizováno. Modernizace nadále pokračují.²⁵

K 1. 11. 2006 došlo v Pardubicích k modernizaci odbavovacího systému a cestuje se na čipovou kartu a nový druh jízdenek. Papírové jízdenky jsou rozděleny na dvě tarifní pásma:

nezlevněné jízdné

- I. pásmo stojí 12 Kč
- II. pásmo stojí 14 Kč

zlevněné jízdné

- I. pásmo stojí 6 Kč
- II. pásmo stojí 7 Kč.

Přeprava zavazadel má stejný tarif jako zlevněné jízdné.

U pardubické karty dochází ke zvýhodnění při jejím používání jako elektronické peněženky a cestování je rozděleno na tři pásma:

nezlevněné jízdné

- I. pásmo stojí 6 Kč
- II. pásmo stojí 10 Kč
- III. pásmo stojí 12 Kč

zlevněné jízdné

- I. pásmo stojí 3 Kč
- II. pásmo stojí 5 Kč
- III. pásmo stojí 6 Kč.

Přeprava zavazadel má opět stejný tarif jako zlevněné jízdné. Pásma jsou rozdělena následovně:

u papírových jízdenek:

- I. od 1 do 10 zastávkových úseků
- II. nad 10 zastávkových úseků

u elektronické karty:

- I. od 1 do 3 zastávkových úseků
- II. od 4 do 10 zastávkových úseků
- III. nad 10 zastávkových úseků.

²⁵ www.dpmp.cz (16.2.07, 20:20)

Dále zde funguje doplňkový prodej jízdenek u řidiče, nezlevněné jízdné za 15 Kč a zlevněné spolu s přepravou zavazadel za 10 Kč.²⁶

Velkou konkurenční výhodou městské dopravy jsou garantované nízkopodlažní spoje v určité hodiny a další např. zvukové či vizuální pomůcky pro handicapované cestující.²⁷

9.4.2. Regionální autobusová doprava

Connex Východní Čechy provozuje dopravu na území čtyř krajů (Královéhradeckého, Pardubického, Středočeského a Vysočiny). Jedná se o dopravu meziměstskou i městskou hromadnou (např. v Čáslavi, Chrudimi a Kutné hoře). Tato společnost dále nabízí dopravu rekreační: zájezdovou, skibusy a cyklobusy, což je ohromná příležitost pro cestovní ruch. Samozřejmostí je odbavení pomocí čipové karty, kterou lze používat jako elektronickou peněženku nebo časový kupón. Všechny dodávky služeb zabezpečuje Connex outsourcingem. V roce 2004 měla společnost obrát 405,5 milionu Kč, najela 17,183 milionů km, přepravila 16,079 milionů osob a měla 298 vozidel.²⁸ Společnost má vlastní politiku jakosti a je držitelem certifikátu ISO 9001:2000.

V regionu se uplatňují i menší přepravci jako např. SANDY line a další.²⁹

9.4.3. Osobní automobilová doprava

Tato doprava je individuální a velmi oblíbená, avšak vyznačuje se nejvyšší nehodovostí a nešetrností k životnímu prostředí.

Silniční síť v kraji je nedostatečná, zejména v chybějícím napojení na dálnici a v nedostatku čtyřproudových rychlostních silnic.³⁰ Kvantita silnic je přijatelná a kvalita se v poslední době výrazně zlepšuje díky mnohým rekonstrukcím.

Délka všech komunikací v majetku města je 336,688 km, z toho silnice první třídy tvoří 32,899 km, druhé třídy 51,685 km, třetí třídy 119,472 km a další.³¹ Pořizovací cena v roce 2005 činila 1 366 784 802,94 Kč. Odbor dopravy a silničního hospodářství

²⁶ www.dpmp.cz (16.2.07, 20:30)

²⁷ www.dpmp.cz (16.2.07, 20:30)

²⁸ www.connex.cz/ConnexTemplates/Page____6598.aspx (31.1.07, 18:00)

²⁹ www.mdcr.cz/NR/ronlyres/37F19366-2573-40D0-AC47-0647BD30084D/0/Linkova_dopravci2006.xls (12.3.07, 19:20)

³⁰ Program rozvoje Pardubického kraje na období 2007-2010, str. 36

³¹ www.mesto-pardubice.cz/spravamesta/dulezite_informace/stratplan/sp_profil/profil_doprava/ (31.1.07, 19:20)

získal pro rok 2006 518,9 milionů Kč, z nichž 350 mil. Kč činí prostředky z úvěru Evropské investiční banky a 168,9 milionů Kč je z rozpočtu Pardubického kraje. Největší akcí roku 2006 byla rekonstrukce mostu Pavla Wonky za 192 milionů Kč a rekonstrukce křižovatky u ČEZ Arény za 26 milionů Kč.³²

9.4.4. Taxislužba

Taxislužba nabízí rychlou a pohodlnou přepravu většinou 24 hodin denně, což je její největší konkurenční výhoda. Tyto služby nabízí v Pardubicích několik firem, nejznámější jsou Radio Taxi Simona, Comfort taxi, A&A Taxi a další.

Kromě taxislužby lze využít i služeb autopůjčoven. V Pardubicích je například Autopůjčovna Pardubice, která nabízí vypůjčení osobního automobilu od 330 Kč na den a další.³³

9.4.5. Cyklistika

Cyklistika se pomalu řadí mezi trendy moderního života. Stále více evropských měst si uvědomuje, že je potřeba omezit používání automobilů, zejména ve prospěch veřejné dopravy a cyklistiky. Napomáhají jim v tom i mnohá restriktivní opatření pro vjezd automobilů do městských center, která jsou uplatňována např. v Londýně. Nepochybně tím dochází ke zlepšení kvality života ve městě a řízení mobility lidí. Cyklistika nemá žádný negativní vliv na životní prostředí, nezpůsobuje hluk a neznečišťuje ovzduší. Zabírá méně prostoru, nezpůsobuje dopravní zácpy, nepožaduje tak častou obnovu infrastruktury jako při jiných způsobech dopravy atd.

Rozvoji cyklistiky na Pardubicku nebrání téměř nic, protože je zde kvalitní a velmi široká síť cyklostezek, která zajišťuje především bezpečnost cyklistů.

Město v současné době pracuje na generelu cyklistické dopravy, a proto byly zatím použity údaje z pasportu. Velmi dobré je také to, že tato doprava je součástí územního plánu Pardubic. Cyklostezky na území města jsou v délce 41 625 m, cyklotrasy v délce 46 655 m a vyhrazené cyklistické pruhy na vozovkách v délce 865 m.³⁴ Odbor dopravy plánuje v roce 2007 vydat na další budování stezek okolo 12 milionů Kč.

³² Rozpočet Pardubického kraje na rok 2006

³³ http://auto-pce.cz/?pg=osobni_automobily (21.3.07, 20:00)

³⁴ Pasport cyklostezek, odbor dopravy, Magistrát města Pardubice

10. Integrované dopravní systémy

Integrovaný dopravní systém (dále jen IDS) je určitý způsob koordinovaného využití více druhů veřejné hromadné dopravy osob, které provozuje více dopravců a směřují k zabezpečení účelné a hospodárné dopravní obsluhy zájmového území.³⁵ Cílem je maximální uspokojení přepravních potřeb obyvatel kraje při využití přiměřených nákladů.

Důvodů pro vytváření IDS je několik:

- zvýšení atraktivity hromadné dopravy pro cestující
- hospodárnost provozu pro objednavatele
- návaznost spojů a další.

IDS je založen na kooperaci dopravců a objednatelů dopravy (např. kraj, město, obec), kteří spolu vytváří propojený dopravně-organizační systém a přináší výhody jim i cestujícím.

Hlavní výhody pro cestující jsou: jednotné jízdenky, společný tarif, přepravní podmínky a nabídka, zaručená kvalita služeb, jednotný informační servis atd.

V Pardubickém a Královéhradeckém kraji funguje IDS s názvem VYDIS (Východočeský dopravní integrovaný systém). Do tohoto systému jsou zapojeny tyto dopravci: Dopravní podnik města Pardubice, Dopravní podnik města Hradce Králové, OSNADO a České dráhy.³⁶ Pro cestující by však bylo lepší, kdyby se počet kooperujících dopravců ještě zvýšil.

³⁵ Folprecht, J., Křivda, V., Olivková, I. 2006, str. 84

³⁶ www.orlobus.cz/vydis.html

11. Analýza silných a slabých stránek pardubické dopravy a infrastruktury

Zdrojem pro tuto analýzu byly informace z Magistrátu města Pardubice.³⁷

Mezi silné stránky patří zejména výhodná poloha města, dobré klimatické podmínky, poloha na významném evropském železničním koridoru, bezbariérový přístup železniční stanice Pardubice - hlavní nádraží, relativně dobrá dopravní dostupnost pracovních příležitostí, rozvoj cyklistické dopravy díky narůstajícímu počtu cyklostezek, provoz mezinárodního veřejného letiště, které patří mezi pět nejvýznamnějších v republice a uchází se o statut náhradního přistávacího letiště pro pražskou Ruzyni. Další výhodou je existence Dopravní fakulty Jana Pernera na Univerzitě Pardubice, která zvyšuje počet kvalifikovaných pracovníků v dopravě, stabilizovaná nehodovost na území města a Labská vodní cesta, kde probíhají práce na splavnění řeky Labe do Pardubic, čímž by vznikl přístup Severnímu moři. Dalším pozitivem je provoz MHD v Pardubicích a okolí, zejména ekologických trolejbusových linek, realizace dostavby dálnice D11 a rychlostní silnice R35.³⁸

Slabou stránkou je zatím chybějící napojení na dálnici, nedostatek obchvatů města, díky kterým se místy tvoří kongesce³⁹, špatné parkovací možnosti, nevyhovující železniční spojení ve směru sever- jih, zejména kvůli jednokolejné trase, a nedostatečná bezpečnost účastníků silničního provozu.

³⁷ www.mesto-pardubice.cz/spravamesta/dulezite_informace/stratplan/sp_swot/ (16.2.07, 20:25)

³⁸ Program rozvoje Pardubického kraje na období 2007-2010

³⁹ dopravní zácpa

12. Dopravní výchova

Dopravní výchova je součástí prevence nehodovosti, je to disciplína, která souvisí s činnostmi pedagogickou, dopravně bezpečnostní, psychologickou, sociologickou atd. Je třeba na ní pohlížet komplexně a vyučovat jí cíleně, tedy se zaměřit na všechny možné účastníky silničního provozu – nejen na děti, které jsou velmi rizikovou skupinou, ale i na mladistvé, dospělé a seniory.

Ministerstvo dopravy ČR má odbor bezpečnosti silničního provozu, za východní Čechy v něm působí regionální pracovník Oldřich Čížek. Dále v České republice působí nadace BESIP a nadace Malina, které se zabývají rovněž dopravní bezpečností, natáčejí různé televizní spoty, videokazety apod. Mezi nejvýznamnější patří pořad STOP, rady řidičům vysílaný na ČT 1 a videokazety Bourá jen blb? a Auto je zbraň.

S dopravou se v životě setkává každý člověk bez výjimky, proto je třeba zanést tuto výchovu do vzdělávacího systému. Nejprve se však lidé musí naučit zodpovědnosti a úcty k sobě samým, k ostatním lidem a k zákonům, což je velmi důležité. Bezohledných lidí je spousta a právě bezohlednost na silnici může napáchat spoustu škod.

Ideálním stavem v dopravě by byl fungující princip homogenity, což by znamenalo, že se ve stejné situaci budou všichni řidiči chovat stejně a tudíž by jejich činy byly lehce předvídatelné. Je to ovšem pouze teoretický pojem a do praxe se zavádí těžko, protože nezbytnou součástí tohoto principu je ochota pomáhat druhým a vhodné morální chování.⁴⁰

Doposud se dopravní výchova u nás zaměřuje zejména na děti do 15 let věku. Stěžejním zaměřením u dětí do 9 let je hlavně problematika chodců, u dětí od 9 do 12 let problematika cyklistů, u dětí od 12 do 15 let taktika a mravní normy pohybu v silničním provozu a příprava řidiče malého motocyklu.

12.1. Dopravní výchova na Pardubicku

V roce 2004 provedli strážníci Městské policie Pardubice přednášky dopravní výchovy pro chodce a cyklisty v rozsahu 104 hodin a zúčastnilo se jich 2621 žáků, dále byla provedena praktická výchova na dopravním hřišti v rozsahu 350 hodin a zúčastnilo se jí 4553 žáků.⁴¹ Výuka byla zaměřena na bezpečné chování chodců

⁴⁰ Límová, L. 2006, str. 62

⁴¹ Výroční zpráva Městské policie Pardubice za rok 2004

a cyklistů v silničním provozu s důrazem na správné přecházení přechodů. Pomocí modelových situací si děti osvojují pravidla a způsoby přecházení komunikací, jde o přecházení na dvou i čtyřproudové vozovce a na přechodech se semaforey.

V roce 2005 uspořádala Městská policie Pardubice přednášky pro chodce a cyklisty v rozsahu 228 hodin pro 1932 žáků a praktickou výchovu v rozsahu 393 hodin pro 3360 žáků.⁴² Od září 2005 se rozšířila spolupráce s mateřskými školami, kterých se do těchto vzdělávacích projektů zapojilo z Pardubic osm. V rámci těchto besed bylo osloveno celkem 237 předškoláků.

Rok 2006 provázelo další navýšení počtu hodin výuky dopravní výchovy, která probíhala v dotaci 275 hodin a praktická výchova na dětském dopravním hřišti v rozsahu 560 hodin.⁴³ (příloha č.7)

Na dopravní výchově se podílí i dopravní inspektoráty Policie ČR, které se zaměřují na děti v mateřských a základních školách I. i II. stupně.

Strategický význam pro dopravní výchovu mají dopravní hřiště. Roku 2006 proběhla menší rekonstrukce pardubického dopravního hřiště, bylo provedeno vodorovné dopravní značení a doplněno bylo i značení svislé. Hřiště je využíváno v období od dubna do října, dopoledne v pracovních dnech jsou vyhrazena pro organizovanou výuku žáků základních a zvláštních škol, odpoledne a víkendy slouží pro veřejnost.⁴⁴

12.2. Prevence v silničním provozu

Důležitá a podstatná je prevence, která v silničním provozu představuje záměrný, specifický a především cílený proces orientovaný na zjišťování, zkoumání a eliminování subjektivních a objektivních, prvotních i druhotných příčin, jevů, podmínek a okolností snižujících a ohrožujících bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.⁴⁵

Prevenci je možné rozdělit na dvě části, a to na oblast preventivních opatření a na oblast výchovných opatření. Výchovná opatření je třeba aplikovat na všechny věkové kategorie, a to hlavně z důvodu dynamického vývoje dopravy a dopravního prostředí. Nejprve je nutné zvýšit morální a právní povědomí účastníků silničního provozu. Ne každý si je totiž vědom toho, že u nás existují určitá pravidla, která by se

⁴² Výroční zpráva Městské policie Pardubice za rok 2005

⁴³ Výroční zpráva Městské policie Pardubice za rok 2006

⁴⁴ www.mesto-pardubice.cz/priloha/zprava_mp_2006.pdf (29.3.07, 21:00)

⁴⁵ Kopecký, Z., Pavlíček, K. 2004, str. 163

měla dodržovat. Dopravní výchovu je dobré chápat jako část celoživotního vzdělávání, ať už jako prostředek snižování rizik v silničním provozu nebo i dopadů dopravy na životní prostředí.

Zakladatelem systémového pojetí dopravní výchovy u nás byl František Alexandr Elstner, který žil v letech 1902 až 1974. Jako první se stal i propagátorem dopravní výchovy široké veřejnosti a poukázal rovněž i na negativní vlivy motorizace. Snažil se omezit dopravní nehodovost a zvyšovat ochranu účastníků silničního provozu. Jeho přístup byl velice nadčasový, ale doposud se bohužel nikomu nepodařilo prosadit dopravní výchovu do školních osnov.

12.3. Formy dopravní výchovy

Dnes má dopravní výchova specifické formy. U dětí a mládeže jde o individuální rodinnou výuku, o řádnou i fakultativní školní výuku a o individuální a skupinovou výuku v autoškolách. U dospělých jde o řádnou a fakultativní výuku na vysokých školách, v autoškolách a rovněž při zdokonalování odborné způsobilosti řidičů.

Dříve se využívalo hlavně defenzivní dopravní výchovy, kdy bylo hlavním cílem chovat se tak, aby člověk sám nezpůsobil nehodu, dnes se přechází k výuce kooperativní jízdy, kdy není cílem pouze nezpůsobit nehodu, ale pokud se blíží nebezpečí od jiného řidiče, chovat se tak, abychom pomohli zabránit vzniku nehody.

12.4. Dopravní bezpečnost

V roce 2005 se stalo ve východních Čechách 21 644 dopravních nehod, při kterých bylo usmrceno 146 lidí, v roce 2006 se počet nehod v regionu snížil na 20 029 a počet usmrcených na 129 obětí.⁴⁶ Prevence nehod v silničním provozu znamená soubor opatření, která ovlivňují účastníky silničního provozu tak, aby nedošlo k jejich konfliktnímu chování a následnému poškození zdraví nebo majetku.⁴⁷

Dopravní bezpečnost závisí na dvou skupinách faktorů: na dopravní způsobilosti a požadavcích dopravy. Mezi dopravní způsobilost se řadí výkonové možnosti člověka, zodpovědnost, znalosti, zkušenosti a tělesné, smyslové a duševní předpoklady.

Do požadavků dopravy patří dopravní situace, předpisy, druh účasti v dopravě a další faktory.⁴⁸ Platí zde také biologické zákony, pozornost je třeba věnovat zákonu vidění.

⁴⁶ www.mvcr.cz/statistiky/nehody.html (16.2.07, 20:35)

⁴⁷ Hoskovec, J., Štikar, J., Šmolíková, J. 2006, str. 89

⁴⁸ Hoskovec, J., Štikar, J., Šmolíková, J. 2006, str. 74

Je prokázáno, že 90% informací potřebných pro všechny účastníky silničního provozu je vnímáno opticky, jde tedy o vizuální informace.⁴⁹ Účinnost vidění může ovlivnit věk, místo, rychlost řízení, alkohol, nedostatek pozornosti, soustředěnosti atd.

Dopravní výchovu je vhodné také doplňovat výchovou enviromentální, tedy např. učit účastníky silničního provozu možnosti využít také jiné dopravní prostředky než je automobil, zdůrazňovat a propagovat městskou hromadnou dopravu apod.

⁴⁹ Límová, L. 2006, str. 63

13. Marketingový výzkum

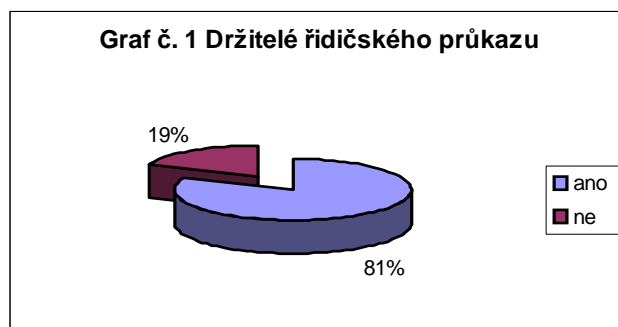
Marketingový výzkum je systematické zkoumání a analýza některých aspektů trhu, vlastních a konkurenčních marketingových aktivit, chování spotřebitelů, distribučních kanálů atd.⁵⁰

Metodami sběru primárních dat bylo zvoleno písemné a elektronické dotazování.

Cílem výzkumu bylo zjištění stavu dopravní gramotnosti a dopravní situace v pardubickém regionu z pohledu segmentu studentů vysokých škol. Bylo vysloveno několik pracovních, zejména deskriptivních hypotéz, které budou potvrzeny, upřesněny nebo vyvráceny.

- 1) 80 % vysokoškolsky vzdělaných lidí má znalosti v oblasti dopravy.
- 2) Dopravní výchova v Pardubickém kraji je na dobré úrovni.
- 3) 85 % studentů využívá služeb pardubické MHD.
- 4) 70 % dotazovaných se orientuje v dopravních piktogramech.
- 5) 90 % studentů se ve škole seznámilo s dopravní výchovou.

Výzkum probíhal na Pardubicku v období měsíců říjen- listopad 2006 a zúčastnilo se ho sto padesát vysokoškolských studentů. Pro lepší přehlednost bude použito grafického znázornění výsledků.

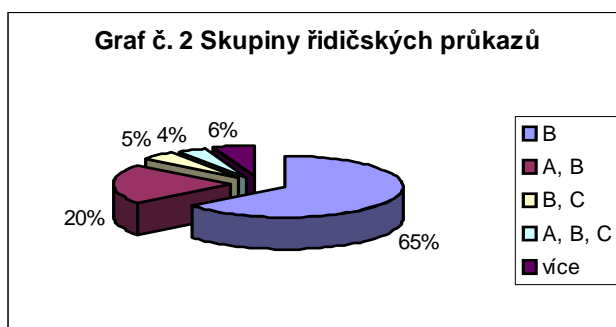


Zdroj: Vlastní výzkum

Graf č. 1: Procento držitelů řidičského průkazu není vůbec zanedbatelné. Vysokoškolští studenti předpokládají, že v moderním světě se bez osobního automobilu nebo spíše bez možnosti jeho využití neobejdou. Jde o určitý způsob časové flexibility. Mezi důvody, proč někteří studenti nevlastní řidičský průkaz může být cena kurzů autoškol. Právě ta se u oprávnění k řízení osobního automobilu v kraji pohybuje v rozmezí od 6000 Kč (Autoškola Válek), 6490 Kč (Autoškola Valenta, 21.2.07),

⁵⁰ Pásková, M., Zelenka, J. 2002, str. 170

6500 Kč (Autoškola JD), 7700 Kč (Autoškola Jeka, 21.2.07) a více. Dalším důvodem může být také finanční náročnost provozu vozidla- nákup pohonných hmot, údržba atd.



Zdroj: Vlastní výzkum

Řidičské oprávnění se dělí do několika skupin a podskupin: na motocykly (AM, A1, A0, A), osobní vozidla (B1, B, B+E), nákladní vozidla (C1, C, C+E, C1+E), autobusy (D1, D, D+E, D1+E) a traktory (T).⁵¹ Graf č. 2 potvrzuje, že největší zájem je o získání řidičského průkazu skupiny B. Skupinu C mají spíše studenti, které k tomu vedly důvody profesní.



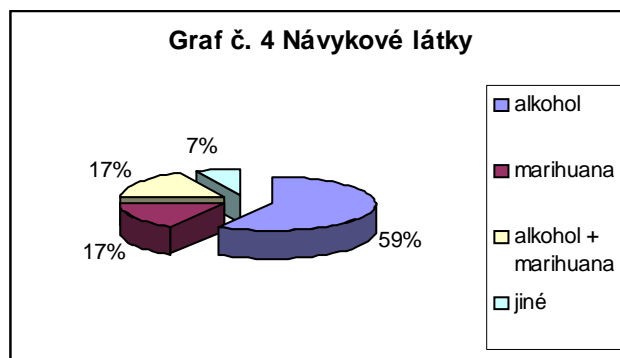
Zdroj: Vlastní výzkum

Na grafu č. 3 je vidět, kolik studentů riskuje nejen život svůj, ale mnohdy i dalších osob, požitím některé návykové látky a následnou jízdou za volantem. Tento krok je velmi lehkomyšlný, nezodpovědný a velmi zvyšuje možnost vzniku dopravní nehody. Tuto statistiku je třeba změnit tvrdšími postihy a především náležitou prevencí, která je v této oblasti nedostatečná.

⁵¹ Zákon č. 247/2000 Sb.

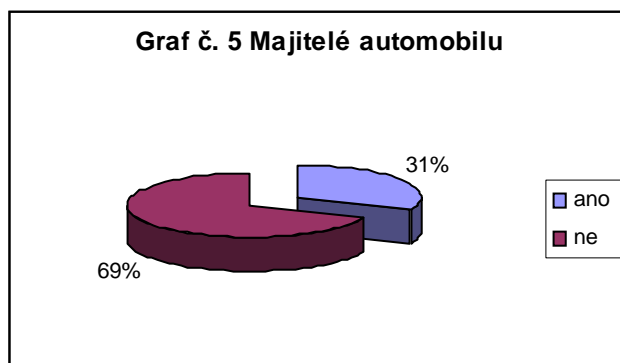
Řízení pod vlivem návykových látek je trestným činem, za který hrozí trest odnětí svobody až na jeden rok, peněžité trest nebo zákaz činnosti.⁵² Policisté mohou osobám, které řídili pod vlivem alkoholu a dalších návykových látek na místě odebrat řidičský průkaz a zabránit v další jízdě.

V roce 2006 se stalo v pardubickém kraji 255 dopravních nehod zaviněných nedbalostí, z toho 43 pod vlivem alkoholu, což je přibližně 17%.⁵³



Zdroj: Vlastní výzkum

Graf č. 4 demonstruje, jaké druhy návykových látek jsou nejoblíbenější mezi procentem studentů, kteří pod jejich vlivem řídí. To, že je Česká republika k alkoholu velmi tolerantní, přináší i tato statistika.



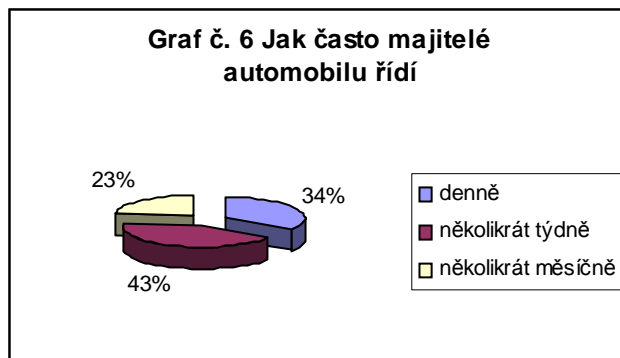
Zdroj: Vlastní výzkum

Graf č. 5: Šetření ukázala, že třetina studentů vlastní osobní automobil. Majitelem automobilu nejsou zejména studenti, kteří během studia nemají na jeho pořízení

⁵² §201 Trestního zákona

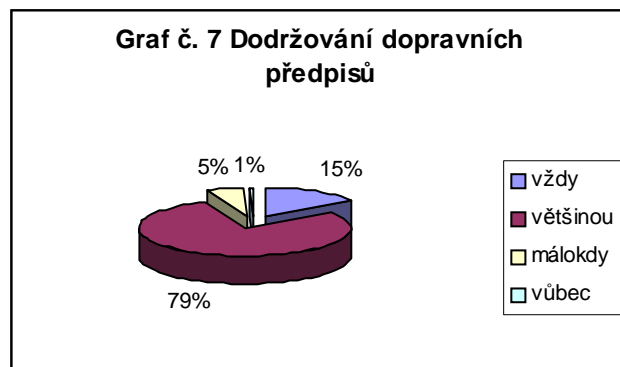
⁵³ www.mvcr.cz/statistiky/krim_stat/2006/index.html (4.3.07, 21:00)

a provoz dostatek financí.



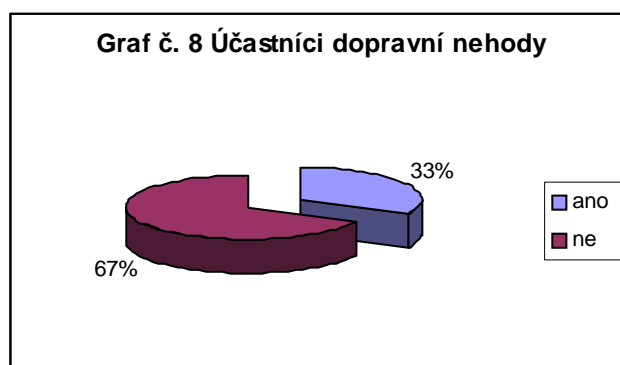
Zdroj: Vlastní výzkum

Na grafu č. 6 si lze všimnout, jak často je možné potkat vysokoškolské studenty za volantem. Studenti si svého času velmi váží, šetří každou minutu, a proto může být důvodem k využití osobního automobilu jeho rychlost a přeprava přímo na místo určení (bez přestupu) nebo špatné a nedostatečné spojení z místa bydliště. S tím je spojen i další možný důvod- lenost a pohodlnost studentů.



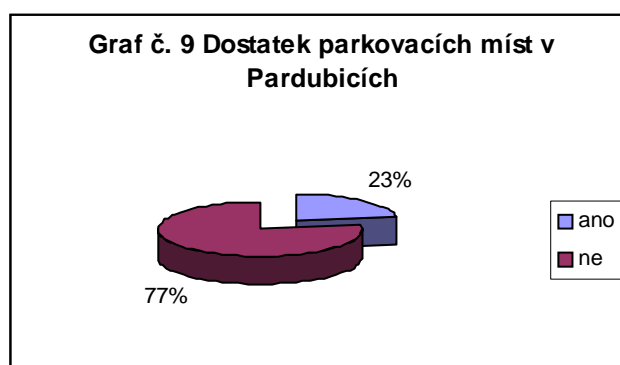
Zdroj: Vlastní výzkum

Graf č. 7: Naši studenti dodržují dopravní předpisy. Jedná se o velmi pozitivní ukazatel, kdy největší procento dotazovaných odpovědělo, že většinou ano. Pokud by všichni účastníci silničního provozu dodržovali dané předpisy, pak by docházelo k minimu dopravních nehod.



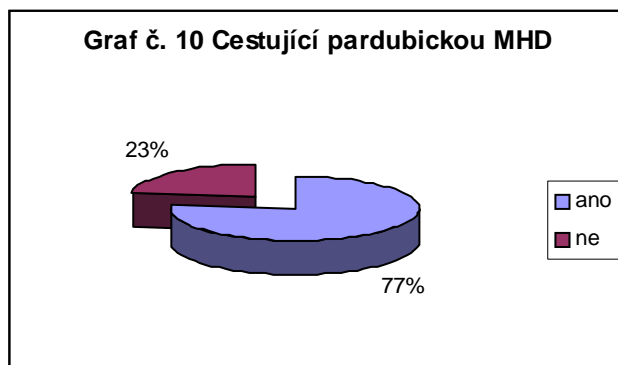
Zdroj: Vlastní výzkum

Graf č. 8: 33% studentů se již stalo účastníkem dopravní nehody, není zde však rozlišeno, kdo byl viníkem a kdo nikoli. V tomto případě nám šlo pouze o zjištění bezpečnosti na silnicích, která je nedostatečná.



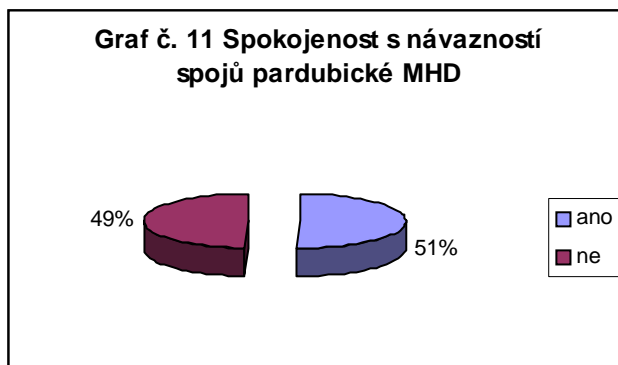
Zdroj: Vlastní výzkum

Graf č. 9 prokazuje silnou nespokojenost s počtem parkovacích míst v krajském městě. Zde je třeba zmínit odpověď jednoho studenta Dopravní fakulty Jana Pernera, který tvrdí: „Je to neřešitelný problém, protože i kdyby se počet míst zvýšil, situaci to nevyřeší.“ Nedostatek parkovacích míst může překvapit návštěvníky města ale i jeho obyvatele. Na parkovací kartu má totiž nárok pouze ten, kdo má v Pardubicích trvalé bydliště a za dalších specifických podmínek.



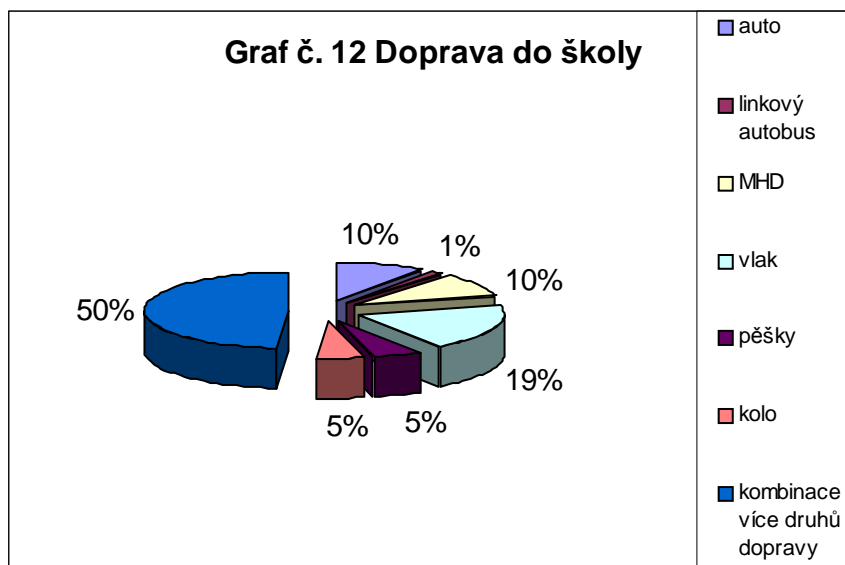
Zdroj: Vlastní výzkum

Graf č. 10: Pardubickou MHD využívá 77% vysokoškolských studentů. Je to v podstatě z důvodů dobrého a častého spojení, zleněného studentského jízdného a potíží s parkováním v blízkosti univerzity.



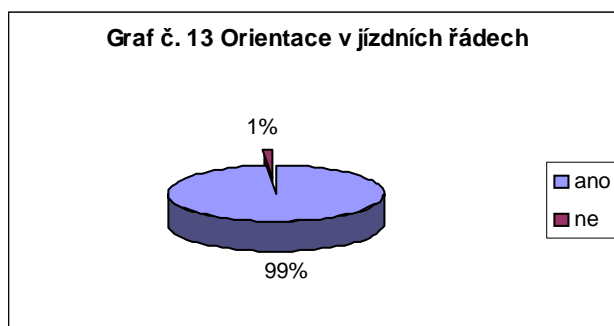
Zdroj: Vlastní výzkum

Graf č. 11: Spokojenost s návazností spojů je více než poloviční, ale stále je co zlepšovat. Je potřeba se zaměřit na segmenty, které tuto dopravu využívají nejčastěji, tedy hlavně na studenty a seniory. Bylo by vhodné vytvořit programy, které by přilákaly i nové cestující.



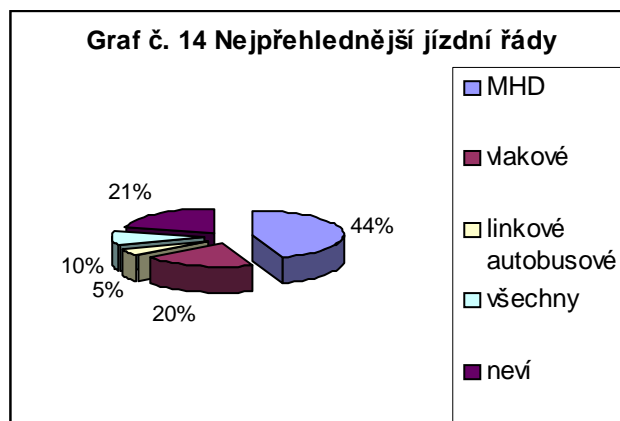
Zdroj: Vlastní výzkum

Graf č. 12: Polovina studentů využívá pro svou dopravu do školy dva a více druhů dopravních prostředků. Velmi kladně je hodnocen počet procent uživatelů ekologických způsobů dopravy: téměř dvacet procent dotazovaných jezdí vlakem a shodně po pěti procentech studentů využívá kolo nebo chodí pěšky.



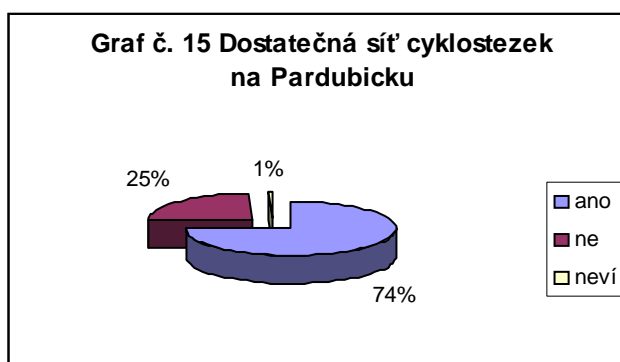
Zdroj: Vlastní výzkum

Graf č. 13: 99 % vysokoškolských studentů se umí orientovat v jízdnicích řádech a rozumí dopravním piktogramům, zejména uváděným v jízdnicích řádech (např. ✕ 🚲 🚶) a také dopravním značkám. Na správné používání piktogramů také upozorňují Doporučení a standardy informačního systému pro cestovní ruch v České republice vydané Českou centrálou cestovního ruchu v Praze.



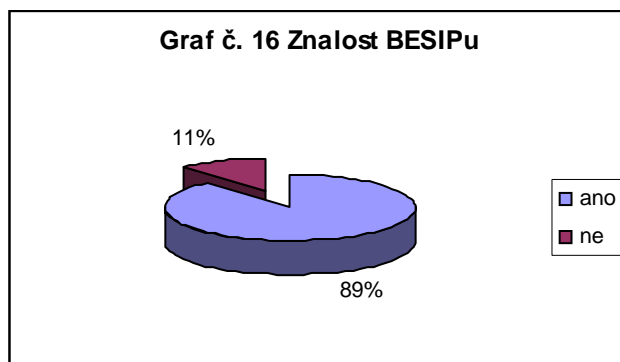
Zdroj: Vlastní výzkum

Graf č. 14: Nejpřehlednějšími jízdními řádami jsou podle studentů jízdní řády MHD. Při využívání jiných jízdních řádů, zejména přes internet, je studenty nejvíce vyhledávaný a oblíbený IDOS (celostátní informační systém o jízdních řádech).



Zdroj: Vlastní výzkum

Z grafu č. 15 vyplývá, že většina dotazovaných je se sítí cyklostezek na Pardubicku spokojena. U nespokojených převažovaly názory, že stezky chybí především mimo město Pardubice, zejména ve směru na Chrudim, Hradec Králové, podél řeky Labe na Kolín a do průmyslové zóny Černá za Bory. Další zajímavé nápady byly na vybudování stezky podél řeky Chrudimky, v centru města a v městském obvodu Polabiny a Trnová.



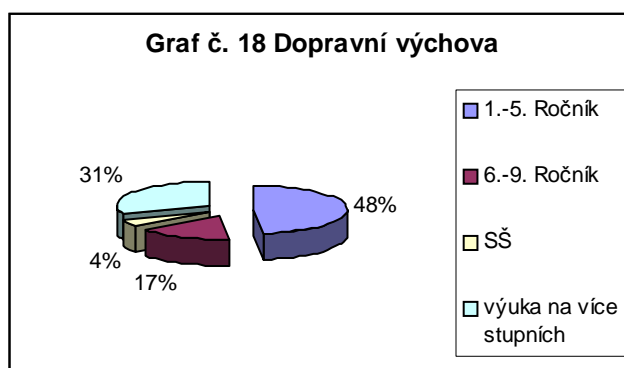
Zdroj: Vlastní výzkum

Graf č. 16: Pozitivním hlediskem je i znalost studentů odboru Ministerstva dopravy ČR BESIP, který se zabývá prevencí v oblasti bezpečnosti silničního provozu v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Důležitým dokumentem je Národní strategie silničního provozu, jejímž hlavním cílem je snížit počet usmrcených v silničním provozu do roku 2010 na 50% roku 2002 (tedy zachránit až 70 lidských životů).



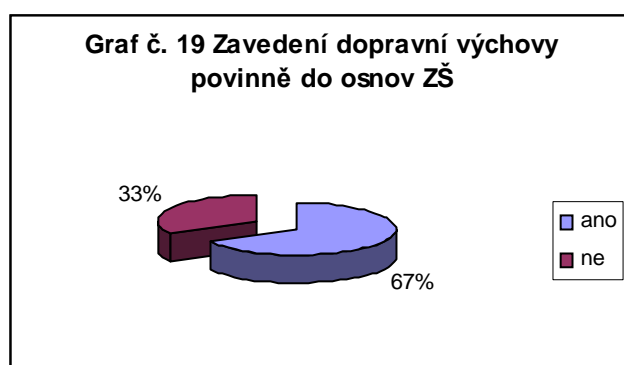
Zdroj: Vlastní výzkum

Z grafu č. 17 vyplývá, že většina studentů se s dopravní výchovou ve škole setkala, což je pozitivní ukazatel. Otázkou je, zda tato výchova byla dostatečná a co si z ní odnesli.



Zdroj: Vlastní výzkum

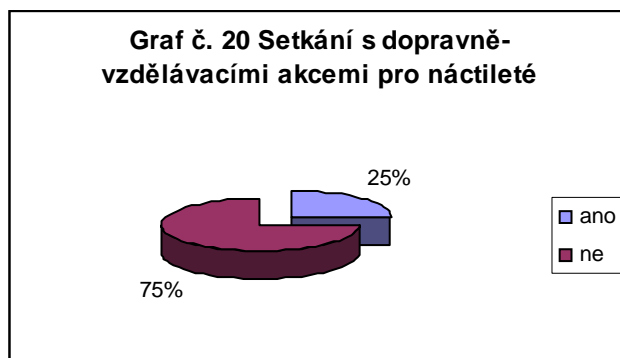
Graf č. 18: Téměř polovina studentů se s dopravní výchovou setkala na prvním stupni základní školy. S výchovou se mnohdy začíná už v mateřské škole, pokud by se dále jen rozvíjela a děti by si ji osvojovaly v praxi, bylo by to dobré.



Zdroj: Vlastní výzkum

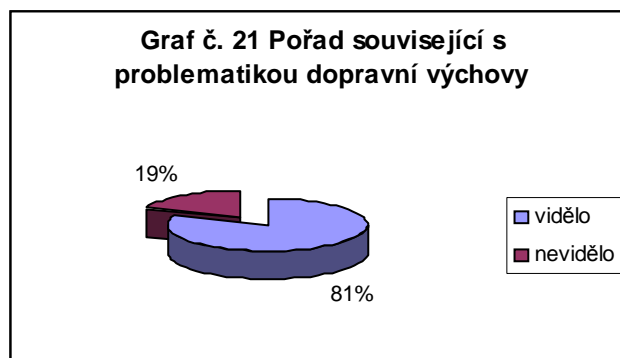
Graf č. 19: 67% studentů souhlasí se zavedením dopravní výchovy povinně do osnov pro základní školy. Někteří navrhovali pouze výuku v blocích, jiní jako samostatný předmět. V současné době je dopravní výchova řádným vyučovacím předmětem např. v Nizozemí, Lucembursku a Dánsku a přináší očekávané výsledky.⁵⁴ Zavedení dopravní výchovy povinně by byl bezesporu krok správným směrem. Důraz by se měl klást především na základy první pomoci, protože tu umí v praxi poskytnout jen málokdo.

⁵⁴ Límová, L. 2006, str. 7



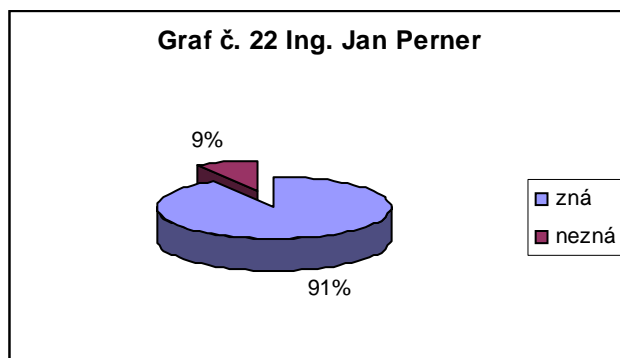
Zdroj: Vlastní výzkum

Graf č. 20: S dopravně- vzdělávací akcí pro náctileté se setkala pouhá jedna čtvrtina studentů, což je velmi málo. Mezi uvedenými případy byly různé soutěže na dopravních hřištích nebo besedy s městskými strážníky. Právě segment studentů ve věku 15-19 let patří mezi nejvíce ohrožený a nebezpečný. Tito studenti jsou čerstvými držiteli řidičských oprávnění, nemají dostatek zkušeností se silničním provozem a často přeceňují své možnosti a schopnosti.



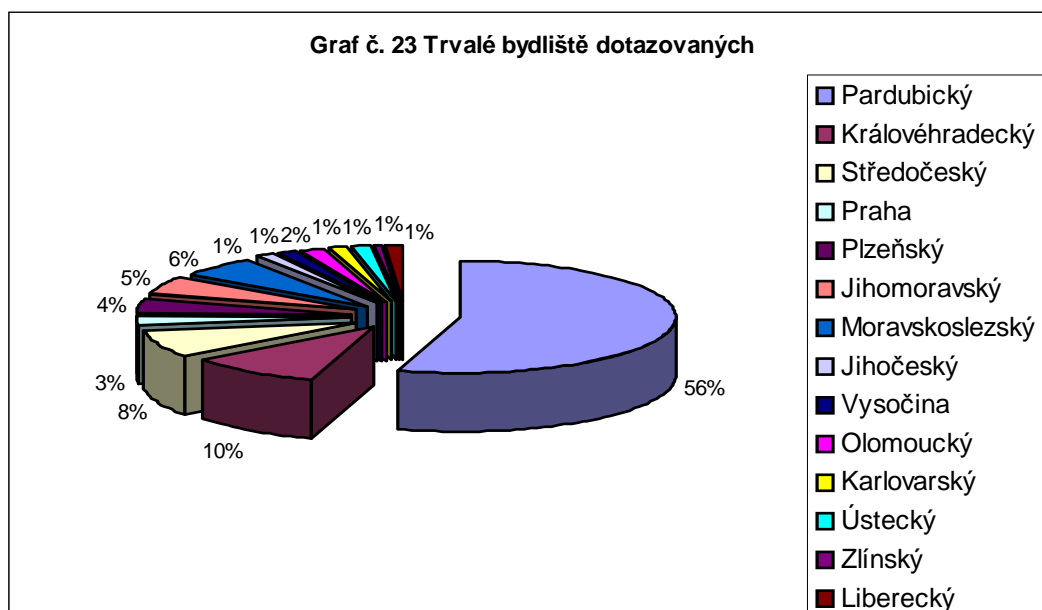
Zdroj: Vlastní výzkum

Podle výsledků na grafu č. 21 vidělo film s problematikou dopravy a dopravní výchovy 81 % dotazovaných. Uváděli zejména pořad STOP, rady řidičům, Auto je zbraň, Bourá jen blb? a další pořady promítané v autoškolách nebo na besedách. Většinou jsou tyto pořady zaměřeny na různé modelové situace- např. brždění v krizových situacích, brždění v zatáčkách, jízda za nepříznivého počasí, základy první pomoci atd.



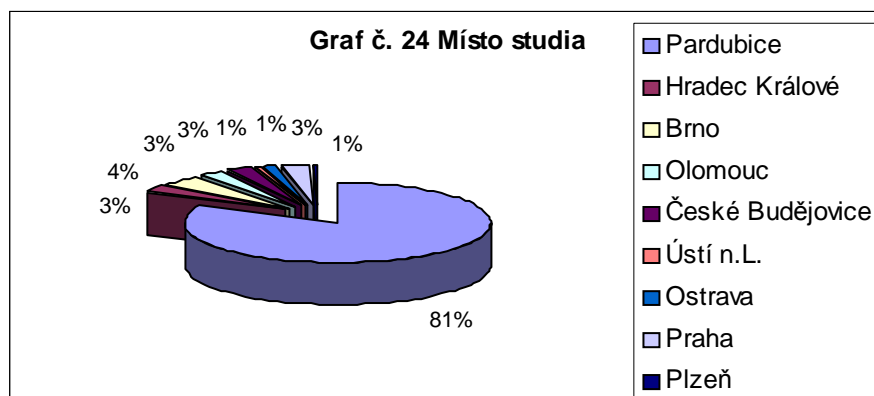
Zdroj: Vlastní výzkum

Většina dotazovaných zná Ing. Jana Pernera. Tato významná osobnost české dopravy se narodila 7. září 1815 v Bratčicích u Čáslavi. Zasloužil se o zejména o železniční spojení z Olomouce do Prahy přes Pardubice. Z výzkumu ale také vyplynulo, že 9 ze 69 studentů (tedy 13%) Dopravní fakulty Jana Pernera v Pardubicích ani neví, kdo Jan Perner byl.



Zdroj: Vlastní výzkum

Z grafu č. 23 vyplývá, že mezi dotazovanými byli zástupci všech 14 krajů České republiky.



Zdroj: Vlastní výzkum

Z grafu č. 24 je zřejmé, že většina dotazovaných studuje na Univerzitě Pardubice.

V první hypotéze je konstatováno, že 80% vysokoškolsky vzdělaných lidí má znalosti v oblasti dopravy. Tuto hypotézu je nutno upřesnit. Počtem správných odpovědí na znalostní otázky dotazníku se počet dopravně gramotných zvýší na 86,8%.

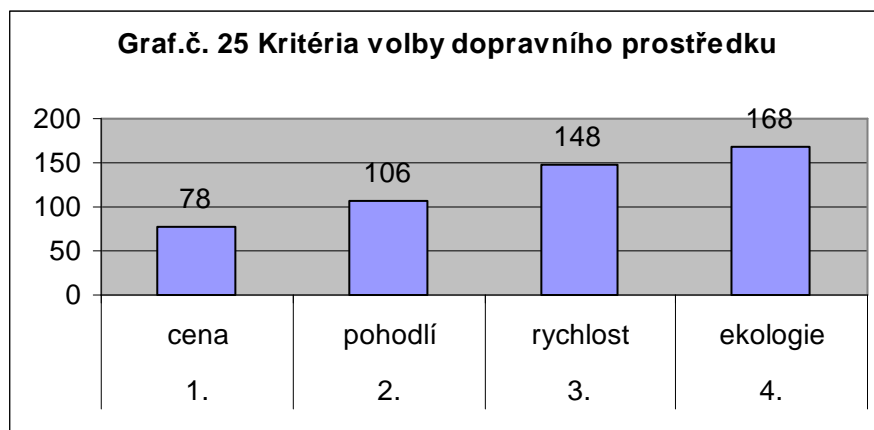
Hypotézu druhou, že dopravní výchova v Pardubickém kraji je na dobré úrovni je možné potvrdit, pokud slovem dobrý vyjadřujeme klasifikační stupeň 3 jako ve škole, tedy na stupnici 1-5. Ostatní kraje ČR jsou na tom obdobně a situace se nezlepší, dokud nebude praktická i teoretická dopravní výchova povinně a uceleně zanesena do školních osnov.

Třetí hypotézu, že 85% studentů využívá služeb pardubické MHD je nutno opravit na 77%.

Hypotézu čtvrtou je také nutno poopravit, protože v dopravních piktozramech se orientuje nikoli 70% ale 99% dotazovaných.

Poslední hypotézu, že 90% studentů se ve škole seznámilo s dopravní výchovou je nutno opravit. S dopravní výchovou se setkalo 80% studentů.

V březnu 2007 proběhlo doplňující osobní dotazování 50 vysokoškolských studentů v Pardubickém kraji, které se týkalo zjištění kritérií při výběru dopravního prostředku. Hodnotilo se stupnicí od 1 do 4, nejlepší možný výsledek by mohl mít hodnotu 50, nejhorší 200.



Zdroj: Vlastní výzkum

Graf č. 25 vypovídá o tom, že důležitým kritériem výběru dopravního prostředku je pro studenty cena, kterou následuje pohodlí a rychlost. Málo se zajímají o ekologii a to je potřeba změnit.

14. Závěr

Doprava je základní podmínkou rozvoje cestovního ruchu. Překonává prostorové a časové rozdíly nejen mezi místem trvalého bydliště a místem cestovního ruchu ale také mezi místem trvalého bydliště a místem zaměstnání, studia, obchodu apod. Má své kladné i záporné stránky. Mezi ty záporné patří exhalace, znečišťování vod a životního prostředí vůbec, vibrace, hluk atd. Kladnými stránkami jsou: efektivní využívání prostoru, času, územní dělba práce, zvyšování životní úrovně obyvatelstva a další.

Dopravní gramotnost vysokoškolských studentů v regionu je na přijatelné úrovni, ale stále je třeba zlepšovat dopravní gramotnost dětí. V současné době je nutné, aby se každý člověk uměl velmi dobře pohybovat a orientovat v dopravním prostředí. Lze konstatovat, že i dopravní gramotnost dětí se rok od roku zvyšuje, protože narůstá počet hodin věnovaných dopravní výchově teoretické i praktické. (Příloha č. 8).

Nadále je nezbytné:

- zvyšovat kvalifikaci pracovníků v dopravě a dopravních službách
- vyvíjet ekologické dopravní prostředky
- zlepšovat podmínky pro efektivní rozvoj cestovního ruchu.

Přístup pracovníků v dopravních službách může mít vliv na celkový dojem účastníků cestovního ruchu. Dopravní služby poskytují jak dopravci tak přepravci. Dopravci nebo také dopravní společnosti tyto služby poskytují přímo, přepravci v zastoupení cestovní kanceláře nebo agentury nepřímo.

Nabídka dopravních služeb v Pardubickém kraji je dostatečná, ale je zde také potenciál k vytváření různých produktů pro specifické segmenty zákazníků. Například se zaměřit na zlepšování dopravního prostředí, kultury cestování, zlepšení dostupnosti dopravy z odlehlých obcí, zvýšení přitažlivosti dopravních prostředků atd. Též by se dalo lépe využít marketingu, zejména promotion. Podniky by si také měly uvědomit důležitost motto: „Náš zákazník, náš pán.“

Návaznost spojů je podle průzkumu v pořádku, ale stále je zde potenciál pro zvýšení kooperace mezi dopravci.

Doprava a nabídka dopravních služeb v Pardubickém kraji je z hlediska celé republiky nadprůměrná.⁵⁵ Dopravní prostředky by měly být připravené pro všechny možné typy cestujících a lákat je na první pohled-minimálně svou čistotou z vnějšku

⁵⁵ Pozorování

i uvnitř, a to až na výjimky prostředků Českých drah všichni přepravci v regionu splňují. Bylo by vhodné rovněž zlepšovat uvědomělost a kulturu cestujících ve vztahu k dopravním prostředkům, zamezit vandalismu atd.

Limity a překážky v dalším rozvoji mohou být sezónnost, znečišťování životního prostředí, bezpečnost přepravy a přesycený dopravní systém.

15. Resumé

Key words:

Transport, Transport Services, Traffic Literacy, Transport Education

Transport belongs to basic preconditions of tourism development. It gets over space and time differences between the place of lasting stay and the place of holiday. (The definition of tourism by World tourism organisation says:“ It comprises the activities of persons traveling to and staying in places outside their usual environment for not more than one consecutive year for leisure, business and other purposes not related to the exercise of an activity remunerated from within the place visited.”⁵⁶ Transport has its positive and negative aspects. Negative aspects are: exhaust emission, air, water and environment pollution, noise and vibration. Positive aspects are: effective land use, territorial division of labour and growth of living standard.

Traffic literacy in the segment of university students in the district of Pardubice is quite good, but it is needful to increase childrens´literacy.

It is necessary to increase skill of employees in transport and transport services, develop ecological means of transport and improve conditions for effective development of tourism.

The supply of transport services in the region is sufficient. Here it is found potential for producing products for specific segment of customers. For example to make attractive transport ambient etc.

Sequence of connection is good accordance with research.

⁵⁶ www.unwto.org/statistiques/tsa_in_depth/chapters/ch3-1.htm (29.3.07, 20:00)

16. Použitá literatura

- BRINKE, J. Úvod do geografie dopravy. 1. vydání. Praha: Karolinum, 1999. ISBN 80-7184-923-5
- ČERTÍK, M. Cestovní ruch: vývoj, organizace a řízení. 1. vydání. Praha: OFF, 2001. ISBN 80-238-6275-8
- DROBNÁ, D. Cestovní ruch. 1. vydání. Praha: Fortuna, 2004. ISBN 80-7168-901-7
- EISLER, J. Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě. 1. vydání. Praha: VŠE, 2005. ISBN 80-245-0772-2
- EISLER, J. Ekonomika dopravy pro střední a vyšší odborné školy. 1. vydání. Praha: Fortuna, 2000. ISBN 80-7168-699-9
- FOLPRECHT, J., KŘIVDA, V., OLIVKOVÁ, I. Dopravní geografie I. 1. vydání. Ostrava: VŠB, 2006. ISBN 80-248-1020-4
- FOLPRECHT, J., KŘIVDA, V. Organizace a řízení dopravy I. 1. vydání. Ostrava: VŠB, 2006. ISBN 80-248-1030-1
- GAVORA, P. Úvod do pedagogického výzkumu. 1. vydání. Brno: Paido, 2000. ISBN 80-85931-79-6
- HESKOVÁ, M. et al. Cestovní ruch pro vyšší odborné školy a vysoké školy. 1. vydání. Praha: Fortuna, 2006. ISBN 80-7168-948-3
- HESKOVÁ, M. et al. Marketing. 1. vydání. České Budějovice: JČU, 2003. ISBN 80-7040-620-8
- HORNER, S. Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času. 1. vydání. Praha: Grada Publishing, 2003. ISBN 80-247-0202-9
- HOSKOVEC, J., ŠTIKAR, J., ŠTIKAROVÁ, J. Psychologie v dopravě. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2003. ISBN 80-246-0606-2
- HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J., ŠTIKAR, J. Psychologická prevence nehod. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5
- CHYLÍKOVÁ, I., NUNVÁŘ, L., ZELENKA, J. Informační a komunikační technologie v cestovním ruchu. 1. vydání. Hradec Králové: Gaudeamus UHK, 2002. ISBN 80-7041-473-1
- INDROVÁ, J., MALÁ, V. Cestovní ruch I. 1. vydání. Praha: VŠE, 2004. ISBN 80-245-0799-4

KIKUŠOVÁ, S. Porovnanie cestovateľskej gramotnosti a dopravnej výchovy. Bratislava: Univerzita Komenského, Pedagogická fakulta, Katedra predškolskej a elementárnej pedagogiky, 2004, nepublikovaný materiál.

KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. Dopravně bezpečnostní činnost. 1. vydání. Praha: Police history, 2004. ISBN 80-86477-24-X

LÍMOVÁ, L. Teorie dopravní výchovy. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1157-0

ORIEŠKA, J. Technika služeb cestovního ruchu. 1. vydání. Praha: Idea servis, 1999. ISBN 80-85970-27-9

NEUBERGOVÁ, K. Ekologické aspekty dopravy. 1. vydání. Praha: vydavatelství ČVÚT, 2005. ISBN 80-01-003131-4

PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J. Výkladový slovník cestovního ruchu. 1. vydání. Praha: MMR ČR, 2002. ISBN 80-239-0152-4

Zákony:

Zákon č. 226/2006 Sb. (Zákon o provozu na pozemních komunikacích)
Občanský zákoník

Internetové zdroje:

Dostupné z WWW:

www.cdv.cz

www.dpmp.cz

www.mdcr.cz

www.mvcr.cz

www.airport-pardubice.cz

www.rvccr.cz

www.lod.cz

www.město-pardubice.cz

www.connex.cz

www.dft.gov.uk

www.sfdi.cz

www.unwto.org

17. Přílohy

Příloha č. 1

Dotazníkové šetření studentů na Pardubicku

Výzkum je organizován pro potřeby závěrečné bakalářské práce studijního oboru Obchodní podnikání – specializace cestovní ruch na Zemědělské fakultě Jihočeské univerzity v Táboře. Cílem dotazování je zjistit dopravní gramotnost vysokoškolských studentů v regionu, vyvrátit či potvrdit pracovní hypotézy, případně navrhnout možnosti zlepšení dopravních služeb a dopravní výchovy vůbec.

Děkuji za Váš čas a spolupráci při vyplňování dotazníku

1. Vlastníte řidičský průkaz?*

Ano Ne

Pokud ano, uveďte prosím skupiny.

Řídil jste někdy pod vlivem návykové látky?*

Ano Ne

Pokud ano, jaké?*

Alkohol Marihuana Jiná

2. Jste majitelem automobilu?*

Ano Ne

Pokud ano, jak často řídíte?*

Denně Několikrát týdně Několikrát měsíčně

3. Dodržujete dopravní předpisy?*

Vždy Většinou Málokdy Vůbec

4. Byl jste již někdy účastníkem dopravní nehody?*

Ano Ne

5. Myslíte si, že je v Pardubicích dostatek parkovacích míst?*

Ano Ne

6. Využíváte služeb pardubické MHD?*

Ano Ne

Pokud ano, jste spokojeni s návazností spojů?*

Ano Ne

7. Jak se dopravujete do školy?*

MHD Linkový bus Vlák Auto Jinak

Pokud jinak, uveďte prosím jak.

8. Orientujete se v jízdních řádech?*

Ano Ne

Které jízdní řády jsou pro vás nejsrozumitelnější?

Oznámkujte prosím od 1 do 3, 1 znamená nejlépe srozumitelný a 3 nejméně.

Vlakové jízdní řády
Jízdní řády MHD
Jízdní řády linkových busů

9. Myslíte si, že síť cyklostezek je na Pardubicku dostatečná?*

Ano Ne

Pokud ne, uveďte prosím, kde cyklostezku postrádáte.

10. Znáte BESIP?*

Ano Ne

11. Setkali jste se někdy s dopravní výchovou ve škole?*

Ano Ne

Pokud ano, uveďte, prosím, na jakém stupni.

12. Myslíte si, že by měla být dopravní výchova zavedena na ZŠ jako povinný předmět?*

Ano Ne

13. Setkali jste se s nějakými dopravně-vzdělávacími akcemi pro náctileté?*

Ano Ne

Pokud ano, uveďte prosím konkrétní případ.

14. Viděli jste nějaký film nebo TV pořad, který by souvisel s problematikou dopravní

výchovy?*

Ano Ne

Pokud ano, uveďte prosím jaký.

15. Víte, kdo to byl Jan Perner?*

Ano Ne

Pokud ano, uveďte prosím.

16. Máte trvalé bydliště na Pardubicku?*

Ano Ne

V případě, že ne, uveďte prosím kraj.

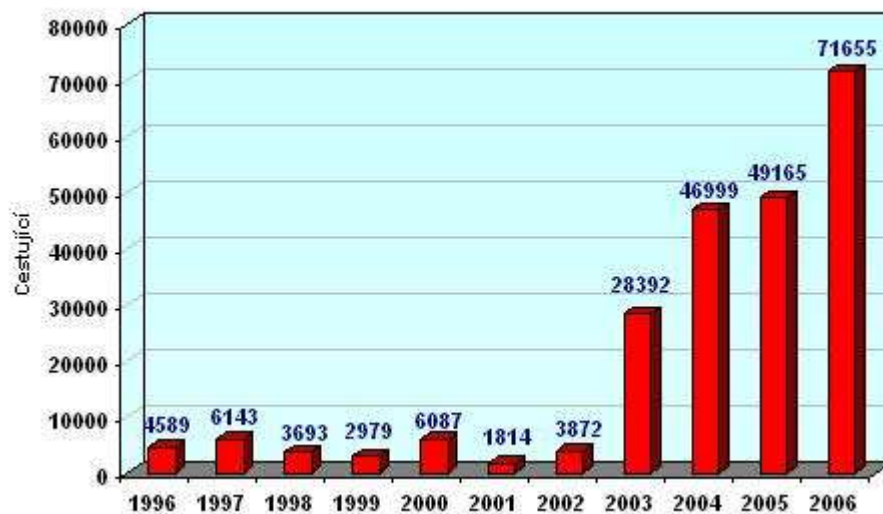
17. Uveďte typ školy, který studujete, jaký obor a v jakém městě.

* Nehodící se škrtněte, prosím.

Velmi děkuji za vyplnění dotazníku a přeji pěkný den!

Příloha č. 2

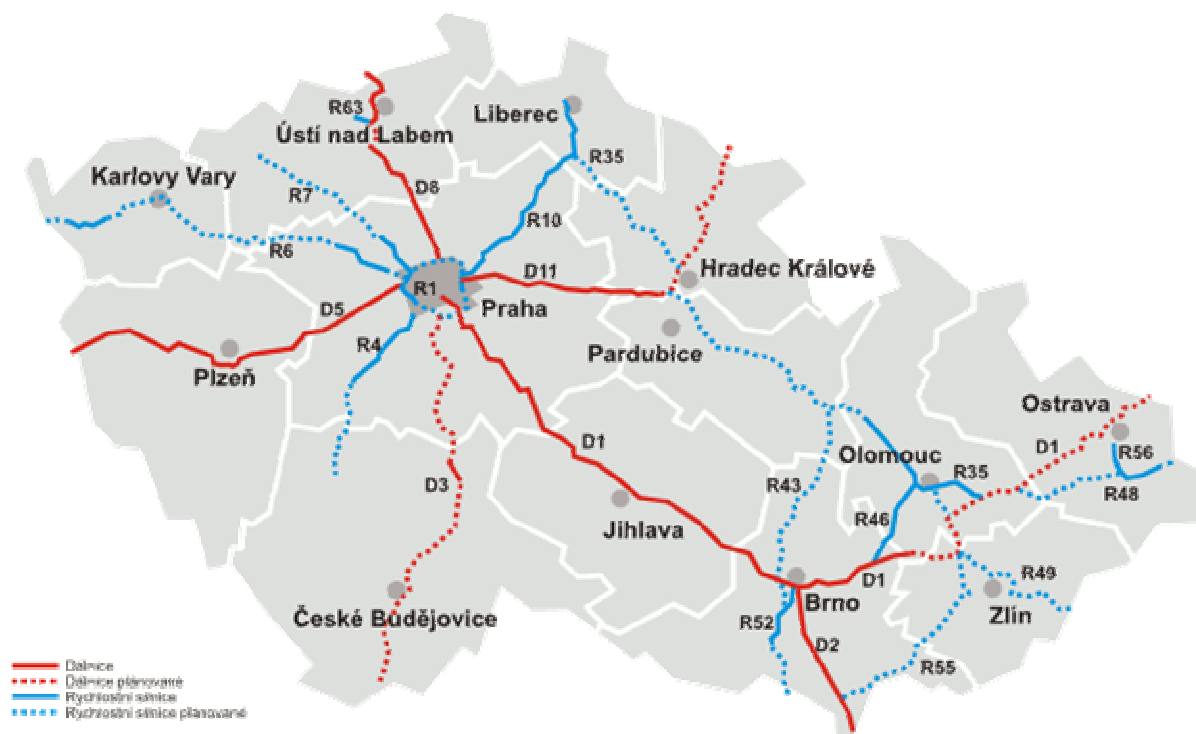
Cestující na pardubickém letišti



Zdroj: East Bohemian Airport

Příloha č. 3

Mapa české dálniční sítě



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic

Příloha č. 4

Mapa Pardubického kraje



Zdroj: Regionální rozvojová agentura Pardubického kraje

Příloha č. 5

Pardubický kraj v rámci České republiky



Zdroj: Pardubický kraj

Příloha č. 6

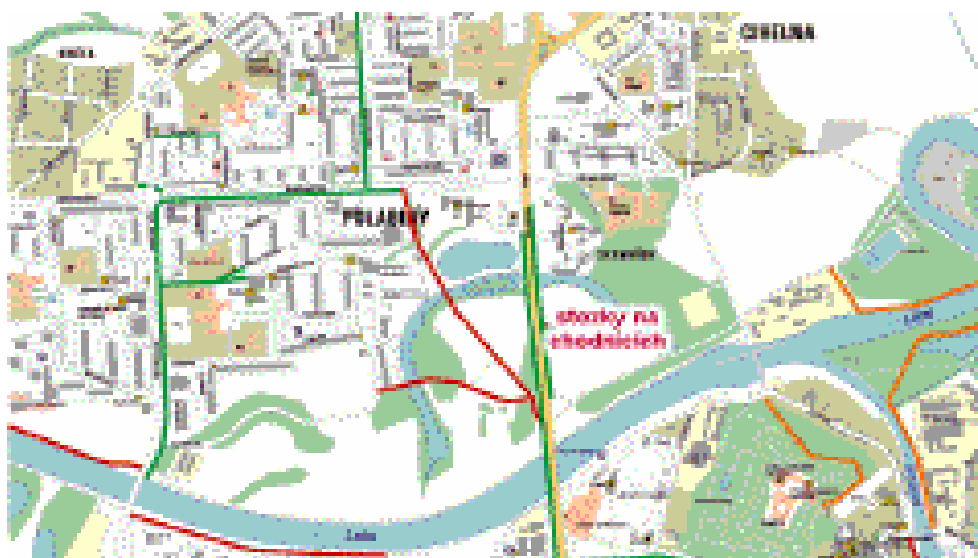
Mapa Pardubic



Zdroj: Magistrát města Pardubice

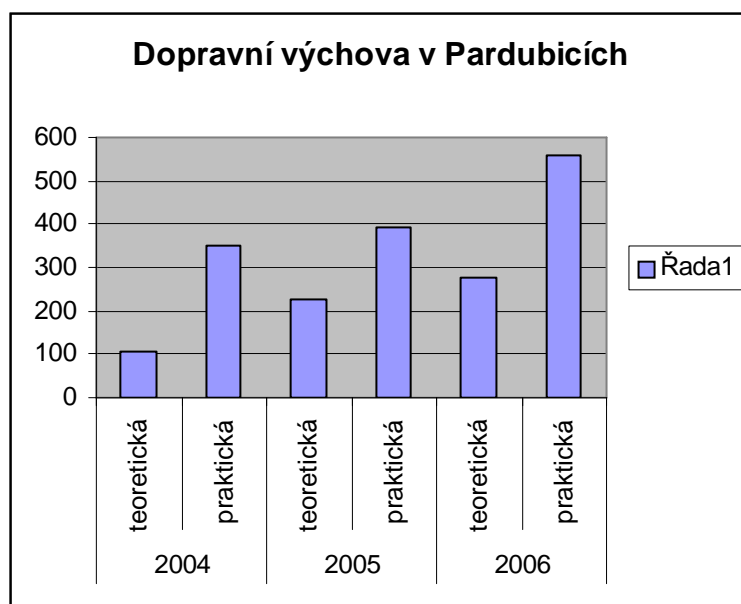
Příloha č. 7

Mapa cyklostezek v Pardubicích



Zdroj: www.trolejbus.cz

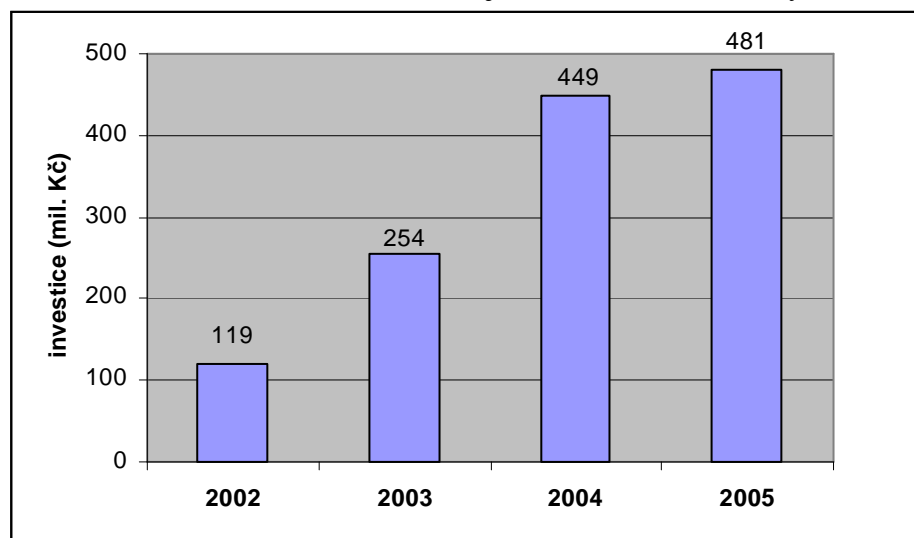
Příloha č. 8



Zdroj: Lucie Holubová na základě podkladů Městské policie Pardubice

Příloha č. 9

Investice Pardubického kraje do silnic II. a III. třídy



Zdroj: Pardubický kraj