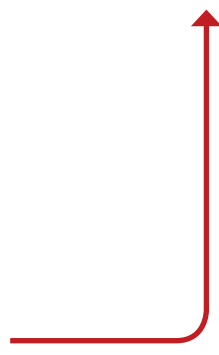


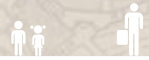


NÁMĚSTÍ  
MÍRU

# Již 135 let s pražskou městskou hromadnou dopravou



VÝSTAVIŠTĚ



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy

# 135 let městské hromadné dopravy

Vážení cestující,

většina z nás, kteří žijeme a pohybuje se v Praze, využívá služeb městské hromadné dopravy, ať už je to na každodenní cestě do práce, nebo jen jednou za čas. Napadlo by vás, třeba při čekání na příjezd metra, že první vůz tehdy ještě koněspřežné tramvaje s cestujícími vyjel na trať už před 135 lety?

Zatímco na konci 19. století si ještě leckdo rozmyslel, zda naskočí na tramvaj, nebo úsek raději přejde pěšky, dnes už je jízda metrem, tramvají či autobusem pro miliony cestujících tak automatickou volbou, že si ani nedovedeme představit, že by ten „náš“ spoj jednoduše nejezdil. Tři dnešní linky metra dosáhly v roce 2010 celkové délky 59,4 km, cestovat můžeme do 57 stanic. Dopravní podnik provozuje 24 denních, 9 nočních a 1 historickou tramvajovou linku o celkové délce 547,84 km. Autobusová síť dosahuje celkové délky 1 815 km a tvoří ji 116 denních městských linek, 16 příměstských linek, 16 školních, 13 nočních městských linek a 2 linky pro osoby se sníženou pohyblivostí. Každý den přepraví Dopravní podnik přes 3 miliony cestujících, ročně na všech trasách přes 1,3 miliardy cestujících.

Historie městské dopravy se vždy nevyvíjela růžově, většinou s ohledem na světové dění a hospodářské možnosti, na druhou stranu slavila také řadu nezapomenutelných úspěchů. Projděte si při své jízdě Prahou pár připomínek, které pomohou zorientovat se v tom, jak šel, nebo vlastně spíš ujížděl, čas pražskými ulicemi, nejdřív na tratích tramvají, později autobusů, trolejbusů a metra.

Příjemné čtení a dobrou jízdu do cílové stanice přeje při příležitosti 135. výročí městské hromadné dopravy v Praze Váš Dopravní podnik!



## Zajímavosti

### Raději pěšky

První pravidelná městská veřejná doprava v Praze byla provozována od roku 1829 omnibusy na dvou trasách mezi břehy Vltavy. Omnibusy jezdily v intervalech 30 minut a jízdenka po celé trase stála 5 krejcarů. Hned v roce 1830 ale musel být provoz zrušen, protože se pro nízký počet cestujících nevyplácel.

### Jeden z předchůdců dopravního podniku

První pražská společnost pro omnibusy se udržela v provozu od roku 1872 až do vybudování přímé trati koňky na Smíchov přes Palackého most r. 1883. Nejvyšší výkon vykazala v roce 1873, kdy při 108 párech spojů denně přepravila celkem 789 tisíc cestujících. Společnost provozovala 10 omnibusů, pro jejich tah využívala 47 koní, zaměstnávala 20 kočů a 11 konduktérů.

### Rozkvět pražských přívozů

Největší počet přívozů převážel cestující přes Vltavu na začátku 20. století. Z této doby je doložena existence 47 vltavských přívozů. Později je postupně nahrazovaly mosty a výhodnější způsob dopravy.

### Problémy cestujících

Koněspřežné železnice, tzv. koňky, na začátku provozu

bojovaly s řadou problémů. Jednak jim na trati často překážely dostavníky a povozy, vozy také mnohdy vykolejily. Běžně se pak stávalo, že jízda namísto plánovaných 25 minut trvala třeba dvojnásobnou dobu.

### Vyhnete se!

První úsek pražské koňky začínal v Karlíně poblíž Invalidovny, kde se nacházela vozovna. Trať byla dvoukolejná, dlouhá 3,4 km a měla běžný rozchod 1435 mm. Při dokončení výstavby sítě v roce 1885 měla celá síť 18,875 km. Pro křižování protijedoucích vozů byly využívány výhybky, zřízené na čtyřech místech trati.

### Barevné vozy, jízdenky a modré světlo

Pro rozlišení tratí bylo využíváno barevné označení a barevně byly rozlišeny také jízdenky. Pro každý směr jízdy se navíc lišily také odstínem barvy. Provoz městské hromadné dopravy v osmdesátých letech 19. století končil kolem 22.00 hodin večer. Poslední spoje na všech linkách byly označeny modrou svítlnou.

### Propagátor elektrické dráhy

U zrodu první elektrické dráhy na našem území stál český vynálezce a elektrotechnik František

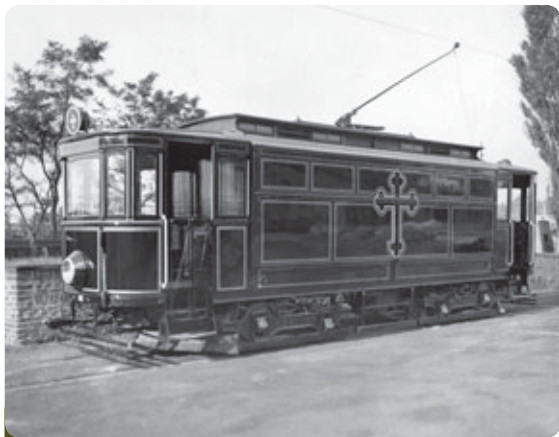




Křížík. K propagaci využití elektřiny v dopravě zvolil připravovanou Zemskou jubilejní výstavu v roce 1891.

### První elektrická dráha se těšila zájmu cestujících jen krátce

Den po zahájení provozu první elektrické dráhy v červenci roku 1891 se touto tramvají svezlo více než dva tisíce lidí. Celkem během Zemské jubilejní výstavy v roce 1891 přepravila Elektrická dráha na Letné v Praze (oficiální název podniku) 163 661 cestujících. Po skončení výstavy byl ale zájem o tuto dopravu podstatně menší a izolovaná krátká dráha byla ztrátová.



### Pohřební tramvaj

Za 1. světové války jezdil v pražských ulicích motorový pohřební vůz č. 152. Tento způsob přepravy mrtvých vojáků byl u nás zcela ojedinělý. Jízdy pohřební tramvaje byly provozovány v letech 1917 – 1919.

### Zleva doprava

Při zavádění pravostranného provozu ve třicátých letech dvacátého století bylo třeba v Praze přeložit 95 nástupišť a zřídit 25 nástupišť nových.

### Válka hýbala nejen dějinami

Válečné události měly vždy výrazný vliv na městskou dopravu, ne vždy jen negativní. Vlivem vzrůstu zaměstnanosti v průmyslu pro válečné potřeby po 30 letech světové hospodářské krize prudce stoupl pohyb obyvatel. V roce 1943 tak přepravily tramvaje o 50 % více cestujících než v roce 1938.

### Eskalátor na Letnou

Po 1. světové válce nebyl obnoven provoz letenské lanové dráhy, zato byl vybudován pohyblivý chodník, nebo spíše eskalátor. Denně jej využívalo asi 800 osob, nejčastěji fotbalových fanoušků. V provozu byl s přestávkami od roku 1926 do roku 1935.

### Konec jedné profese

Od okamžiku zahájení provozu pražského metra v roce 1974 se zcela změnil odbavovací systém městské dopravy. Téměř po sto letech zanikla v pražské dopravě profese průvodčích.

### Hned pojede další...

Při zahájení provozu metra byl interval v době provozních špiček 3 minuty. Aby metro uspokojilo stále rostoucí zájem cestujících, intervaly v době špiček byly do roku 1990 postupně stále snižovány až na 130 sekund v ranní špičce na trase A a B.

### Žádná změna jen výjimečně

Kalendářních roků, ve kterých nedošlo k žádné trvalé změně linkového vedení tramvají od počátku této dopravy, mnoho nebylo. Výjimečná situace nastala např. v roce 1989, bylo to teprve potřetí v historii.

### Ruské vozy měly přednost

Když se v roce 1968 konalo výběrové řízení na dodavatele vozů pro pražské metro, jednoznačně zvítězil podnik ČKD Praha, Tatra Smíchov. Měly už proběhnout ověřovací jízdy dvou prototypů, když vláda rozhodla, že v pražském metru budou použity vozy sovětské výroby. V provozu ověřené, ale koncepčně zastaralé vozy typu Ečs byly dodávány až do roku 1976.

### Vstřícnost k osobám s omezenou pohyblivostí i nevidomým

Pro přepravu osob se sníženou pohyblivostí i s invalidními vozíky vyčlenil Dopravní podnik hl. m. Prahy od roku 1992 postupně řadu autobusů, které byly vybavovány zdvihačími plošinami. Vozy tramvajové i autobusové dopravy byly od roku 1996 vybavovány speciálním přijímači pro nevidomé, které umožňují například aktivovat pomocí dálkových ovládačů externí hlášení o čísle linky a vlaku.



# Jízda napříč historií

**5. března 1873**

Bernard Kollmann a Zdeněk hrabě Kinský obdrželi od rakouské vlády koncesi ke stavbě a provozování kolejové pouliční dráhy s koňským povozem.



**23. září 1875**

První vůz pražské koněspřežné tramvaje mohl podniknout zkušební jízdu 13. září tohoto roku. O několik dní později již slavnostně vyjelo od staveniště Národního divadla osm ozdobených vozů s prvními cestujícími.

**1885**

Výstavba sítě koňky byla dokončena a její provoz se na dlouhá léta stabilizoval. Celá síť dosáhla délky 18,875 km.

**1890**

Pražské městské hromadné dopravě dominuje dopravní podnik Generální ředitelství Pražské tramvaje, patřící belgickému podnikateli Eduardu Otlerovi.

**11. května 1891**

Inženýr František Křižík získal koncesi ke stavbě a provozu elektrické dráhy na Letné v Praze, kterou podepsal osobně i František Josef I. O den později uzavřel Křižík smlouvu s městem a brzy získal i povolení ke stavbě. První trať vybavená vrchním trolejovým vedením zavěšeným v pětimetrové výšce nad osou koleje měřila 766 metrů.

**18. července 1891**

Uskutečnila se první slavnostní jízda elektrické dráhy u nás. Cesta po celé trati trvala čtyři a půl minut, nejvyšší povolená rychlost byla 10 km/h. O jízdu novým dosud neznámým dopravním prostředkem byl obrovský zájem, ale z dlouhodobého hlediska nebyla perspektivní



vzhledem k izolovanosti úseku. Splnila především úkol propagovat myšlenku využití elektriky v hromadné dopravě.



**25. července 1891**

Cestující se mohli poprvé svést lanovkou na Petřín, která překonávala výškový rozdíl 102,2 m. Šikmá délka trati dosáhla 396,5 m. Lanovka měla jednoduchý pohon na principu vodní převahy. Jednalo se ve své době o nejdelší dráhu tohoto typu v Rakousko-Uhersku. Jízda nahoru trvala 6 minut a stála 6 krejcarů. Petřínská lanová dráha pak sloužila třiatřicet let. V témže roce zahájila provoz také obecní lanová dráha na Letnou.

**1896**

Byl zahájen pravidelný provoz elektrické dráhy na části trasy Praha – Libeň – Vysočany, kterou budoval František Křižík s využitím vlastní elektrické továrny v Karlíně. Dopravního spojení v rámci pražské aglomerace se postupně dožadovalo stále více obcí rozvíjejícího se pražského předměstí a elektrická dráha byla proti koňce jednoznačně výkonnější. Po dokončení měla trať téměř 6 km a byla v celém průběhu jednokolejná s třinácti

**1873**

**1891**

**1896**





výhybkami pro míjení vozů. Provoz na linkách Křížíkovy dráhy byl udržován každý den od 6.00 do 22.00 hodin v intervalu 10 minut.

**1897**

Elektrické podniky královského hlavního města Prahy zahájily provoz na své první trati. Předmětem činnosti podniku, zapsaného do obchodního rejstříku pod tímto názvem až v roce 1899, byla výroba elektrického proudu k pohonu elektrických drah, osvětlení a k pohonu motorů v průmyslu, dále provozování Elektrických drah král. hlavního města Prahy a od roku 1898 také provozování koňských drah v Praze.

**1898**

Byly zahájeny práce na přestavbě drah koňky v elektrickou dráhu. Probíhaly rychle a intenzivně. V době přestavby bylo třeba vyloučené úseky přecházet pěšky, protože náhradní doprava nebyla možná. Elektrifikace koňky na čas zpomalila tempo budování nových tratí.

**1900**

Vznikla akciová společnost Elektrická drobná dráha Praha – Libeň – Vysočany v čele s Františkem Křížíkem. Společnost plánovala významný rozvoj a další výstavbu tratí. Elektrické podniky mezitím postupně přebírají dráhy provozované soukromými podnikateli, například Matějem Hlaváčkem.



**12. května 1905**

Posledním úsekem, na kterém pražská koňka přepravovala cestující ještě v letech 1901 - 1905, byl Karlův most. V roce 1905 byl její provoz slavnostně ukončen.

**5. srpna 1907**

O Křížíkovu společnost projevil zájem pražské Elektrické podniky s cílem propojit Křížíkův libeňsko-vysočanský systém s ostatními pražskými tramvajovými tratěmi. V srpnu 1907 se celá dráha stala majetkem pražské obce za cenu 2 200 000 korun. Od tohoto roku byla výrazně rozšiřována a modernizována tramvajová síť. Elektrické dráhy začaly pronikat do dalších částí města a obcí.



**7. března 1908**

Elektrické podniky zahájily první provoz autobusů na trase mezi Malostranským náměstím a Pohořelcem, především vzhledem k nepříznivému terénu Hradčan, kde nemohla být vybudována elektrická dráha. Na lince dlouhé 1600 m jezdily dva vozy v intervalu patnáct minut. Provoz byl ale už v roce 1909 zastaven z bezpečnostních důvodů v důsledku několika vážnějších nehod.

**1911**

Na většině linek byl zahájen noční provoz po 22.30 hod. do půlnoci. Linky měly v tomto období jednotné intervaly 15 minut a platilo se zvýšené jízdné.

**1914**

Světová válka působila městské hromadné dopravě řadu problémů. Elektrické podniky bojovaly s nedostatkem personálu, musely také například odevzdat tuny měděného trolejového drátu na válečné účely a nahradit jej železným. Řadu vozů bylo nutné

1898

1905

1908

1911

1914



# Jízda napříč historií

přeměnit na nákladní vlečné vozy. Od počátku 1. světové války se Elektrické podniky podílely na přepravě raněných a nemocných vojáků do pražských nemocnic.



Osmnáct tramvajových vozů bylo adaptováno na sanitní. Do konce války tyto sanitní vozy přepravily celkem 700 tisíc raněných.

**1920**

Došlo k zásadní změně tarifního systému jízdének. Bylo zavedeno jednotné jízdné bez ohledu na ujetou vzdálenost a denní dobu. Pro dospělého činilo jízdné 1 Kč, pro děti polovinu. Ještě v téže roce bylo jízdné zvýšeno na 1,20 Kč, pro děti na 60 hal. Týdenní jízdenka stála 7,20 Kč. Základní jízdné v této výši zůstalo typickou hodnotou více než 20 let.

**1925**

Pokrok v konstrukci silničních vozidel umožnil Elektrickým podnikům zavedení autobusové dopravy, tentokrát bez zvláštních technických rizik. První autobusová linka tohoto období vyjela 21. června na trati z Vršovic do Záběhlic. Zpočátku byla autobusová doprava považována za doplňkovou, prudký růst patřil poválečnému období. Tarify jízdného na autobusových linkách byly zcela odlišné od tramvají, jízdné bylo závislé na projeté vzdálenosti.

**1927**

Rozvoj pražského tramvajového systému pokračuje, často za cenu zahraničních půjček. Po roce 1919 měly totiž Elektrické podniky ekonomické problémy a trpěly nedostatkem materiálu. Délka tratí v tomto roce dosahovala téměř 100 km. „Stovka“ pak byla překročena v následujícím roce.



**1936**

Praha jako první české město zavedla do pravidelného provozu jako nedílnou součást městské hromadné dopravy trolejbusy.

**1938**

Studijní oddělení Elektrických podniků zpracovalo „Dopravní projekt Velké Prahy“, jehož součástí byl návrh tramvajové sítě vedené v centru města pomocí tunelových tras. Na základě těchto podkladů byl zadán generální projekt na pražskou podzemní dráhu konsorciu stavebních a strojírenských firem a v roce 1941 byl předložen souhrnný projekt sítě tří tras podzemní dráhy.

**1939**

Byl zaveden pravostranný provoz. Československá republika už v roce 1926 přistoupila k tzv. Pařížské konvenci a zavázala se dosavadní levostranný provoz změnit. Pražské elektrické dráhy změnu připravovaly od roku 1928. Průběh změny urychlila okupace republiky fašistickým Německem, které pravostranný provoz zavedlo již dříve. Dotkla se především tratí, u kterých bylo třeba překládat nástupiště, většina vozů byla naštěstí obousměrná, takže nemusely být nahrazovány jinými.

**1942**

Z rozhodnutí primátora byly sloučeny Elektrické podniky hlavního města Prahy, Pražská obecní plynárna a Vodárny hlavního města Prahy v jeden podnik s názvem Městské podniky pražské.

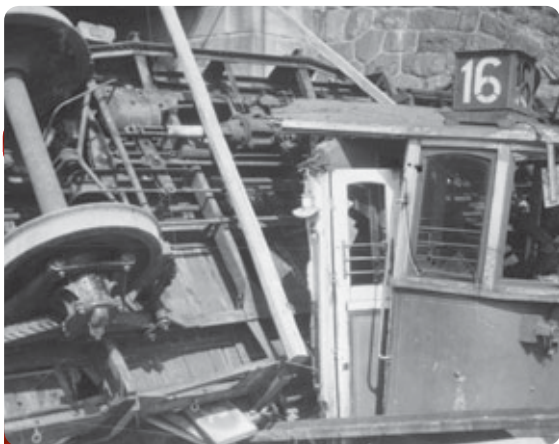
**1925**

**1936**

**1938**

**1942**





### 1943 - 1945

V průběhu 2. světové války se výstavba tramvajové sítě, rekonstrukce i údržba tratí prakticky zastavila. Na konci války se na československé území přenesly bojové operace a při bombardování spojeneckým letectvem byla poškozena mnohá traťová zařízení, vrchní vedení i vozidla.



### 5. května 1945

V důsledku protifašistického národně osvobozeneckého povstání se městská hromadná doprava v celém městě na několik dnů zcela zastavila. Provoz byl úplně obnoven až znovuzavedením celonočního provozu 17. prosince stejného roku.

### 24. října 1945

Dle dekretu prezidenta republiky byly znárodněny všechny podniky zabývající se výrobou nebo distribucí energie všeho druhu. To přineslo oddělení elektrárenské části bývalých Elektrických podniků. Dopravní část bývalých Elektrických podniků byla v následujícím roce přejmenována na Dopravní podnik hlavního města Prahy.

### 1946

Základní denní jízdné na tramvajových linkách bylo zvýšeno z 1,50 Kčs na 2,50 Kčs. Dětské z 1 na 1,50 Kčs. V noci bylo cestovat dražší, stálo 5 Kčs.

### 1959

Pražská trolejbusová síť dosáhla maximálního rozsahu téměř 57 km tratí.

### 1957 - 1961

Třicet let byl pro síť pražských tramvají charakteristický počet linek 23. V roce 1957 byly na základě rozsáhlého průzkumu městské dopravy sítě upraveny a v roce 1959 zavedeny dvě nové linky 24 a 25. Zásadní přestavba sítě linek tramvají byla realizovaná v roce 1961. Trolejbusová doprava byla postupně redukována, naopak rostl význam autobusové dopravy. Počet autobusových linek stoupal pak rychlým tempem až do roku 1985, kdy jich bylo v provozu celkem 160.



### 7. ledna 1966

V Opletalově ulici byly zahájeny první přípravné práce stavby pražské podpovrchové tramvaje. První měla být provedena stavba trati C. Dokončení celého systému bylo naplánováno do roku 1980.

### 1967

Československá vláda rozhodla o přeměně již probíhajících prací přímo na výstavbu metra bez mezistupně podpovrchové tramvaje. Výstavba metra a souběžně probíhající přestavba městského komunikačního systému měla velký vliv na tramvajovou dopravu, kde byla řada linek zredukována.

1945

1946

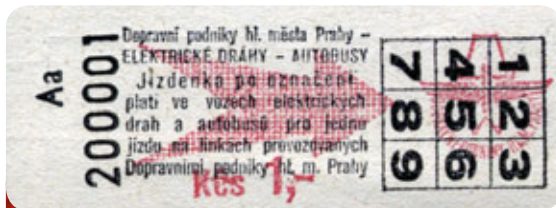
1959

1961

1967



# Jízda napříč historií



**9. května 1974**

Po několika měsících zkušebního provozu bez cestujících byl slavnostně zahájen pravidelný provoz metra pro veřejnost. Trať C měřila 7, 038 km. Začala se tak psát zcela nová kapitola pražské městské dopravy. K datu zahájení provozu metra se uskutečnila řada změn v celém systému městské dopravy, jako bylo zavedení nového odbavovacího systému pomocí turniketů v metru aj.

**Srpen 1978**

Spustil se provoz mezi sedmi stanicemi metra trati a další úseky postupně následovaly. V roce 1985 byla výstavba završena otevřením úseku I. B, kterým byl dokončen tzv. pražský trojúhelník, vymezený přestupními stanicemi Můstek, Muzeum a Sokolovská (Florenc). Výstavba nových úseků pokračuje od této doby s přestávkami dodnes. Otevření každé další stanice je dodnes v životě Pražanů důležitou událostí.

**1980**

Byly zrušeny tratě tramvaje na Václavském náměstí v podélném směru.

**1985**

Další změna odbavovacího systému v metru přinesla elektronické označovací strojky MERONA, které na jízdenku vyznačí potřebné údaje. Jízdenka pak platila 90 minut od jejího označení.

**22. února 1990**

Třináct z třiceti šesti stanic metra a dvě z pěti nově budovaných byly přejmenovány v souvislosti se změnou politických poměrů. Zanikly názvy inspirované komunistickou ideologií. V devadesátých letech pokračuje výstavba sítě metra, jsou zprovozněny tratě Florenc – Českomoravská, Zličín – Nové Butovice, Českomoravská – Černý Most.

**31. října 1990**

Usnesením vlády byl zrušen státní podnik a byla vytvořena akciová společnost holdingového typu Dopravní podnik hl. m. Prahy. V průběhu devadesátých

let se uskutečnila řada organizačních změn, které pokračují do dneška, s cílem vyřešit problém financování dopravy.

**1993 -1995**

Vozový park pražských autobusů byl obohaten o vozů vybavené prvky přispívajícími k vyšší bezpečnosti a ekologičnosti provozu. Od roku 1995 jsou do Prahy dodávány nízkopodlažní autobusy.

**1996**



Uskutečnila se změna odbavovacího systému, která umožnila zásadní tarifní reformu. Ve stanicích metra a na dalších důležitých dopravních uzlech byly instalovány prodejní automaty na široký sortiment jízdenek. Zcela se změnil formát a styl jízdenek, jejich označování bylo již elektronické. V tramvajové i autobusové dopravě byl postupně zaveden také nový informační systém, např. automatické hlášení zastávek

uvnitř vozidla, které výrazně usnadňuje orientaci na trase linky.



**1997**

Skončil provoz nejstaršího typu vozidel v síti pražského metra, Ečs. Vyřazeno bylo všech 85 vozů tohoto typu. Byla objednána dodávka 22 elektrických pětivozových jednotek typu M1. První zkušební jízda nových vozů se uskutečnila v červenci 1998, provoz s cestujícími byl zahájen až v roce 2000.

**1974**

**1990**

**1996**

**1997**







**1999**

Začalo být užíváno nové logo Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s.

**2000**

Pražské metro dosáhlo provozní délky 49,8 km. Počet provozovaných stanic se zaokrouhlil na 50. Plánována je výstavba dalších stanic.

**2002**

Rozvodněná Vltava pohřbila pražskou podzemní dráhu nejdříve hektolitry vody a poté tunami bahna a odpadků. Zanechala za sebou paralizovanou dopravu a stamilionové škody.

**2014**

V roce 2014 bude zprovozněn nový úsek metra linky A. Tento úsek bude měřit celkem šest kilometrů a metro nově zastaví na zastávkách Červený Vrch, Veleslavín, Petřiny a Motol. Výrazně se tak zlepší dopravní dostupnost Fakultní nemocnice v Motole a nemocnice Na Homolce a celkově se zlepší dopravní obslužnost severozápadní části města.

## První a poprvé...

### První nehoda elektrických drah

První nehoda pražských elektrických tramvají se stala 13. července 1891, ještě před oficiálním zahájením provozu. Nového dopravního prostředku se lekl kůň a strhl na koleje pekařský povoz.

### První dílna a první depo Elektrického podniku

První vozy Elektrických podniků královského hlavního města Prahy měly depo ve vozovně vinohradské městské elektrické dráhy u Orionky, v jejím areálu se nacházela také první dílna elektrických drah.

### První idea a první návrh podzemní dráhy

Úplně první podnět k výstavbě podzemní dráhy v Praze zaslal již v roce 1898 Ladislav Rott, syn zakladatele slavného pražského železářství, pražské městské radě. Vyzval ji, aby využila asanačních a kanalizačních prací na Starém Městě ke stavbě podzemní dráhy.

**2014**



První reálné plány podpovrchové tramvaje vypracoval a publikoval městský inženýr Bohuslav Vondráček v roce 1912. Pod zemí vedená trasa měla zabezpečit propojení Václavského náměstí s Kaprovou ulicí. Povrchová doprava v úzkých křivolakých uličkách Starého Města by si totiž vyžádala značné demolice v historickém jádru, takže nebyla schválena. Odhadované finanční náklady se pohybovaly jen kolem 1400 korun za běžný metr trati! Tento pokrokový projekt ale nebyl městskou správní radou nikdy projednán.



### První průvodčí v sukničkách

Aby bylo možné udržet dopravu na přijatelné úrovni i v době světové války, kdy se podniky potýkaly s nedostatkem mužského personálu, bylo v roce 1915 do služby průvodčích zařazeno prvních čtyřicet žen. V roce 1918 už jejich počet dosahoval téměř čtyř set.

### První noční autobusy

První celonoční provoz v systému pražské hromadné dopravy byl zajišťován autobusy od listopadu 1932. Byly zavedeny 3 nové linky, označené A, B, C, které na nejdůležitějších tratích nahrazovaly denní linky tramvají.

### První jedoucí reklama

Poprvé se na některých motorových vozech začaly objevovat reklamy od roku 1926. Pro tento účel byly upraveny jejich bočnice, výjimkou nebyla ani střešní reklama.

### Prvních devět

Dokázali byste vyjmenovat první stanice metra? Třeba si vzpomeneme. Prvních devět stanic pražského metra neslo názvy: Sokolovská (dnešní Florenc), Hlavní nádraží, Muzeum, I. P. Pavlova, Gottwaldova (dnes Vyšehrad), Pražského povstání, Mládežnická (dnes Pankrác), Budějovická a Kačerov.



Kdo byl Eduard Otlet?

Kolik tanků zkoušelo pevnost Nuselského mostu?

Kdy Vltava zaplavila pražské metro?

Jaké to bylo, když okupanti přerušili provoz MHD?

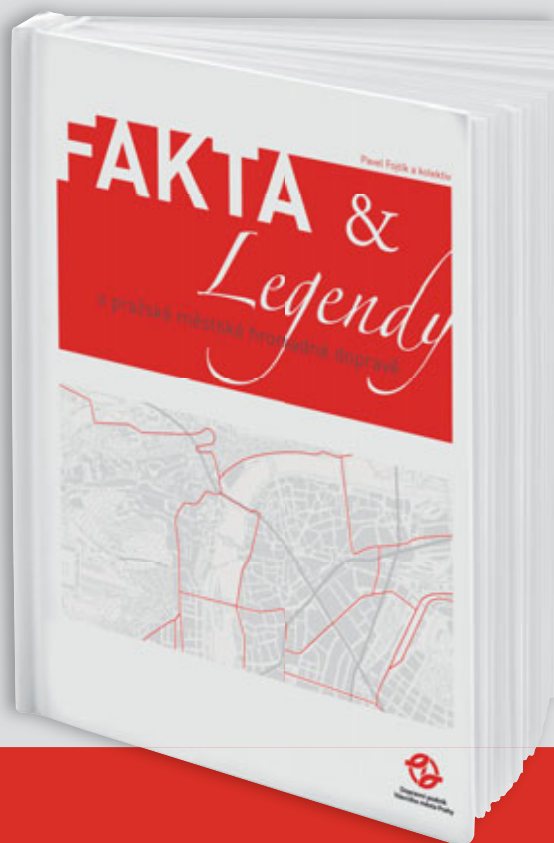
Kolikáté narozeniny slaví typická pražská tramvaj T3?

V prodeji od 20. září 2010  
za 330 korun!

*Odpovědi na tyto otázky a ještě mnohem více vám přináší knižní novinka  
Dopravního podniku hlavního města Prahy*

# Fakta a legendy o pražské městské hromadné dopravě

**20 zajímavých kapitol** ze 135leté historie pražské městské hromadné dopravy doplněných o 334 vyobrazení, to je žhavá novinka na pultech Infocenter Dopravního podniku

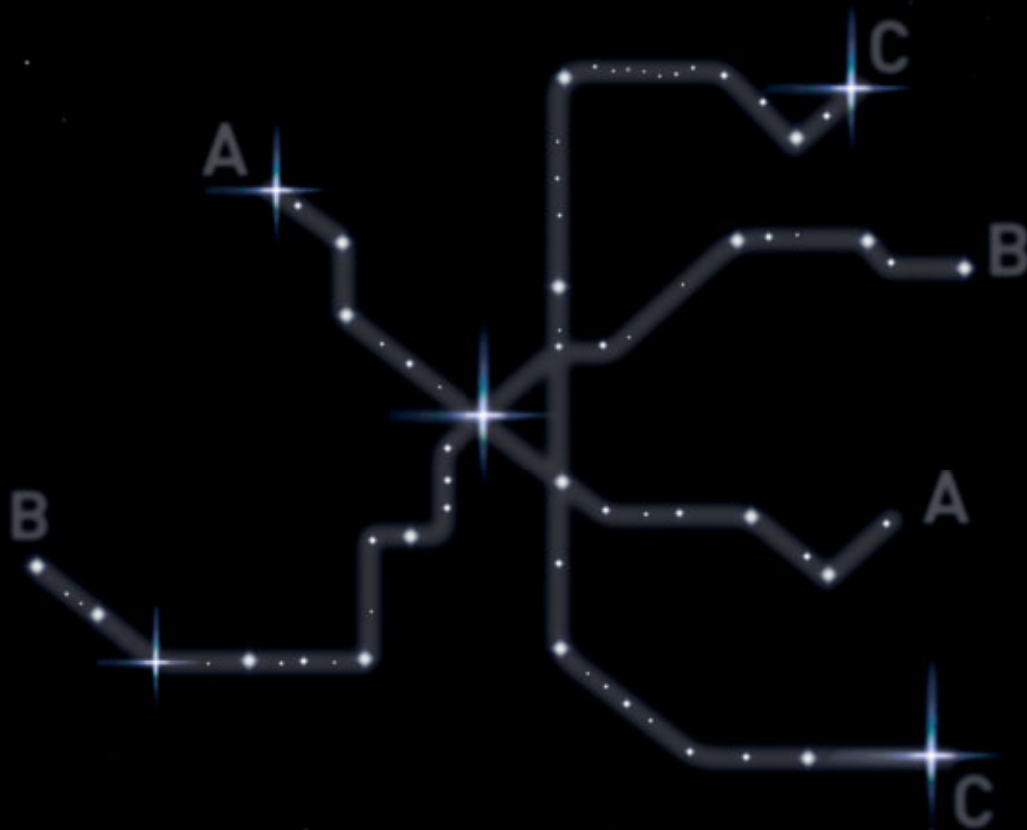


## Infocentra DP

Muzeum, Anděl, Nádraží Holešovice,  
Magistrát hl. m. Prahy – Jungmannova  
ulice a Letiště Ruzyně



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy



# Krásné víkendové noci vám přeje vaše metro

Od 3. září 2010 prodlužujeme o hodinu  
provoz metra a návazných spojů každou  
noc z pátku na sobotu a ze soboty na neděli

Více informací na [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz)  
nebo infolince 296 19 18 17



HÁJE



FLORENC



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy



PRAŽSKÁ  
INTEGROVANÁ  
DOPRAVA



# Den otevřených dveří

Dopravního podniku hlavního města Prahy

**Sobota 18. září 2010, 9–17 hodin**

Muzeum MHD ve vozovně Střešovice

- vstup do Muzea MHD zdarma
- prohlídka expozice Muzea MHD
- prohlídka nejmodernějších tramvají 14T a 15T a autobusů SOR
- soutěže pro děti

Těšíme se na Vás



infolinka  
**296 19 18 17**  
[www.dpp.cz](http://www.dpp.cz)



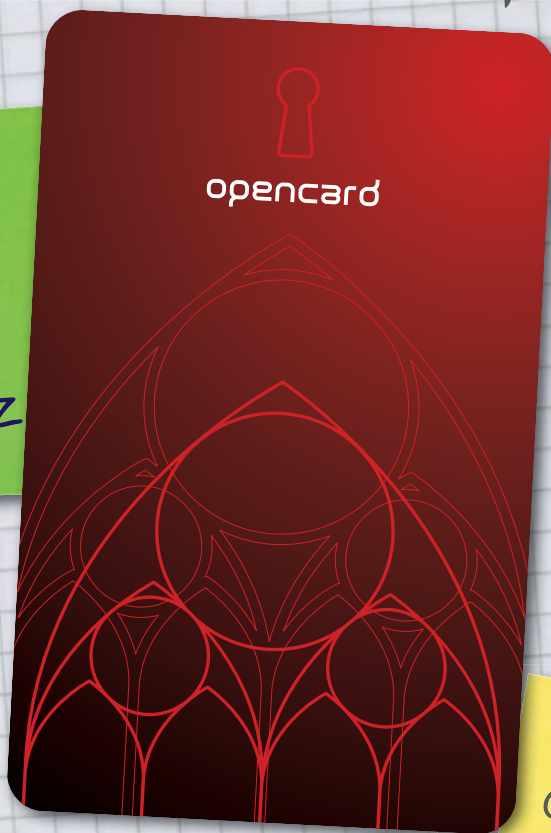
Dopravní podnik  
hlavního města Prahy



STŘÍŽKOV

# Děti a junioři jezdí v Praze už jen na **opencard**

Nestůjíte ve  
frontách,  
kupte si  
jízdenku na  
[eshop.dpp.cz](http://eshop.dpp.cz)



Pořídte si  
opencard  
co nejdříve!  
Nově přímo na  
[www.opencard.cz](http://www.opencard.cz)



infolinka  
**12 444**  
[www.opencard.cz](http://www.opencard.cz)



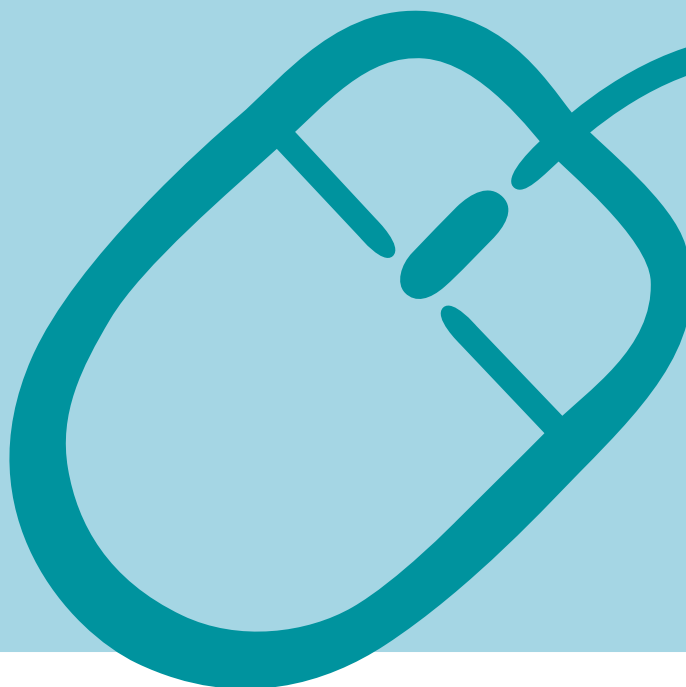
Dopravní podnik  
hlavního města Prahy



PRAŽSKÁ  
INTEGROVANÁ  
DOPRAVA

PRA  
HAGUE  
PRA  
GA  
PRA  
G

# Kdo si klikne, nestojí



## Nakupujte na [eshop.dpp.cz](http://eshop.dpp.cz)

### K čemu slouží e-shop?

Na [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz) naleznete elektronický obchod pro internetový prodej časových kuponů městské a příměstské dopravy.

- na e-shopu si můžete zakoupit časový elektronický kupon na opencard
- získáte další výhody a ušetříte čas

### Jak koupit časový kupon přes internet?

Máte možnost nakupovat anonymně, bez registrace anebo se registrovat a založit si na e-shopu uživatelský účet.



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy

# Nákup pro neregistrované uživatele

## 1. Způsob platby

Způsob platby ovlivňuje nejbližší možný začátek platnosti časového kuponu. Při volbě platby příkazem z účtu vám e-shop nabídne pozdější začátek platnosti než u platby kartou.

### Zvolte způsob platby:

- platební karta
- platební příkaz

## 2. Výběr jízdného

### a) Výběr průkazu

- ID průkazu
- typ průkazu (opencard, studentské průkazy)

### b) Začátek platnosti časového kuponu

- nastavte si v kalendáři požadovaný začátek platnosti svého časového kuponu (minimální datum počátku je ovlivněno způsobem platby)
- časový kupon s kratší než roční dobou platnosti si můžete objednat maximálně s předstihem 59 dnů
- pro tarifní kategorie dítě, junior a senior je dočasně možné nahrát časové kupony pouze po předchozí aktivaci na kontaktních místech, pro tarifní kategorii Student je možné v aktuálním školním roce poprvé nahrát kupon až po předložení potvrzení o studiu nebo studentské karty

### c) Výběr typu časového kuponu

- zvolte typ svého časového kuponu – nabídka obsahuje různé kombinace tarifní kategorie a platnosti

### d) Volba pásma pro časový kupon

- neplatí pro zvýhodněné jízdné

### e) Detail časového kuponu

- v tomto kroku si zkontrolujte vámi zadaný časový kupon, pokud je správně, pokračujte v nákupu vložением do košíku

### f) Košík

- zobrazí se vám výpis nákupu

Elektronický časový kupon na opencard zakoupený přes e-shop je potřeba aktivovat v dobíjecích automatech, tzv. validátorech, ve stanicích metra.

## Validátory ve stanicích metra:

### Linka metra C:

Ládví, Kobylisy, Nádraží Holešovice, Vltavská, Florenc, Hlavní nádraží, I. P. Pavlova, Vyšehrad, Pražského povstání, Budějovická, Kačerov, Rožtyly, Opatov, Háje

### Linka metra B:

Zličín, Stodůlky, Luka, Lužiny, Hůrka, Nové Butovice, Jinonice, Radlická, Smíchovské nádraží, Anděl, Karlovo náměstí, Můstek, Náměstí Republiky, Florenc, Invalidovna, Palmovka, Českomoravská, Vysočanská, Kolbenova, Hloubětín, Černý Most

### Validátory v Infocentrech:

Anděl, Nádraží Holešovice, Muzeum



infolinka  
**840 111 301**  
eshop@dpp.cz





tram  
bus  
metro



## Potřebujete aktuální informace o dopravě?

Podrobné informace o městské hromadné dopravě jsou vám vždy nablízku. Se svými dotazy se můžete obrátit na infolinku 296 19 18 17 nebo se poradte s pracovníky v Infocentrech Dopravního podniku.

### Potřebujete více informací?

Navštivte internetové stránky Dopravního podniku hlavního města Prahy, kde naleznete:

- vyhledávání spojů přímo na stránkách
- Dopravního podniku hlavního města Prahy
- aktuální omezení v dopravě
- on-line kamery
- seznam a aktuální stav parkovišť P+R
- odkazy na další zajímavé informace



infolinka  
**296 19 18 17**  
www.dpp.cz

www.dpp.cz



MUZEUM



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy