



145 let městské dopravy v Praze

POČÁTKY PRAŽSKÉ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY SE OFICIÁLNĚ DATUJÍ K 23. ZÁŘÍ ROKU 1875, KDY ZAHÁJILA PROVOZ KOŇSKÁ DRÁHA, KTERÁ SE SVOJÍ POSTUPNĚ BUDOVANOU KOLEJOVOU SÍTÍ ZAČALA VYTVÁŘET PRVNÍ DOPRAVNĚ VÝKONNOU PÁTEŘ NA SVOJI DOBU MODERNÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY.

Historie městské hromadné dopravy v Praze v širším slova smyslu je však záležitost mnohem starší. Ještě před koňkou byly v Praze hojně využívány koňmi tažené omnibusy (první zmínky pocházejí z období kolem roku 1830) a vůbec nejstarším veřejným dopravním prostředkem pak byly vltavské přívozy, prvně zmiňované již v prvním tisíciletí našeho letopočtu.

Připomeňme si v naší příloze některé milníky z bohaté a zajímavé historie. Obrazový doprovod jsme tentokrát zvolili poněkud netradiční ve formě ukázky vývoje dobových tiskovin a dále historickými fotografiemi Václavského náměstí coby názorné učebnice historického vývoje pražské městské dopravy i svědka celé řady významných dějinných událostí.

Úvodní fotografie představují náměstí ještě bez veřejné dopravy kolem roku 1870 a v návrhu, jak by mohlo vypadat v letech budoucích. Ve výběru obrazového materiálu byla s ohledem na rozsah přílohy preferována zejména starší období před rokem 1990.



MĚSTSKÁ DOPRAVA V MODERNÍM POJETÍ VSTUPUJE NA DNEŠNÍ VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ HNED V ZÁŘÍ 1875, KDY SPODNÍ ČÁSTÍ PŘES KŘÍŽOVATKU MŮSTEK ZAČÍNÁ JEZDIT KOŇSKÁ DRÁHA. OD ROKU 1883 KŘÍŽUJÍ KOŇMI TAŽENÉ TRAMVAJE KŘÍŽOVATKU S JINDŘIŠKOU A VODIČKOVOU ULICÍ A KONEČNĚ OD ROKU 1885 ZAČÍNÁJÍ VOZY KOŇSKÉ DRÁHY PROJÍZDĚT NÁMĚSTÍ I V PODÉLNÉM SMĚRU, MEZI PLATANOVÝMI ALEJEMI A S OSOVOU VZDÁLENOSTÍ KOLEJÍ 9 METRŮ. (ARCHIV DPP)

23. 9. 1875

Po první trati od řetězového mostu u budoucího Národního divadla do Karlína vyjelo osm slavnostně vyzdobených vozů koňské dráhy na zahajovací jízdu. Toto datum je považováno za symbolický počátek historie městské hromadné dopravy v Praze.

První trať byla dlouhá 3,4 km, jezdilo se od půl sedmé ráno do desáté hodiny večer, po celý den v intervalu 7 minut. Dobový název společnosti provozující koňku zněl General Direction der Prager Tramway. Koňská dráha nabídla proti omnibusům vyšší komfort jízdy, kdy vozy již nemusely bezprostředně zdolávat povrch pražských ulic a využívaly rozhraní železného profilovaného kola a kolejnice, které v pražské městské dopravě vydrželo do dnešních dnů. V provozu se v letním období vyskytovaly převážně jednoduché otevřené vozy s příčnými sedadly a v zimním období byly nasazovány uzavřené vozy s podélnými lavicemi. Osvětlení vozů bylo zajišťováno olejovými lampami. Rychlost jízdy nepřekračovala 10 km/h.

V roce 1885 byla dokončena výstavba základní sítě koňky, délka sítě dosáhla 18,75 km a její provoz se na dlouhá léta stabilizoval. Cestujícími byla koňka oblíbená, pro další rozvoj se však již nehodila – Praha se její realizace dočkala poměrně pozdě a další budoucnost patřila elektřině.

31. 5. 1891

Zahájila provoz pozemní lanová dráha na Letnou budovaná v režii hlavního města Prahy. Zahájila tím zajímavou éru dvou pozemních lanovek vybudovaných v rámci Zemské jubilejní výstavy a plnicích nejen rekreační, ale i dopravní funkci. Letenská lanovka měla pohnutý osud, po perspektivní elektrifikaci v roce 1903 sloužila již jen 13 let a poslední cestující svezla 16. 8. 1916. V letech 1926 až 1935 fungovaly na jejím tělese pohyblivé schody, které zanikly bez náhrady.

18. 7. 1891

Rozvoj poznatků o výrobě a užití elektrické energie vedl k budování prvních elektrických drah. Jejich raná historie je u nás spojena se jménem elektrotechnického vynálezce a podnikatele Františka Křižíka. Ten v roce 1891 vybudoval elektrickou dráhu v Praze na Letné, která vedla od horní stanice lanové dráhy u Letenské restaurace do Královské obory a později až k Místodržitelkému letohrádku. Jednalo se nejen o první elektrickou dráhu v Praze, ale i v českých zemích a zároveň první dráhu s vrchním trolejovým vedením v Rakousku-Uhersku.

Dráha se těšila velkému dopravnímu významu v době konání Zemské jubilejní výstavy, v pozdějších letech byl provoz ztrátový, neboť trasa pro běžný provoz neměla dostatečné využití. Sahrála však důležitou roli pro experimentální účely a tím další rozvoj prvních elektrických drah. František Křižík provozoval dráhu až do roku 1900, kdy byl provoz zastaven.

První úsek pražské elektrické dráhy v roce 1891 úředně měřil 766 metrů, jízda po něm trvala 4,5 minuty a cestující za svezení zaplatili 8 krejcarů. Konstrukce vozů se ještě nápadně podobala koňce, a to včetně pohodlí pro cestující a jízdní rychlosti.

25. 7. 1891

Provoz zahájila pozemní lanová dráha na Petřín, kterou postavilo Družstvo rozhledny na Petříně pro spojení výstavní atrakce se sítí veřejné dopravy. Na rozdíl od dnes známé podoby původní dráha neprocházela hlávkou zdi. Proti plně dvoukolejné letenské dráze byla petřínská řešena s tříkolejnicovou splátkou s výhybnou pro míjení vozů ve střední části tratě. Cestující přepravovala do roku 1920, kdy byl provoz z technických důvodů zastaven.

NÁRODNÍ LISTY.

odkazujeme na tu vojnu, jak byla v těchto dnech to byla...
na dovolenou propočítal. Především přišlo sem přes 200 mužů od pěšího pluku Benedekova, který ve Vídni obdržel...
Koňská dráha v Praze otevřena byla včerejším dnem ve tři hodiny odpoledne. Osm zelenými zněmkami a praporek v českých barvách ozdobených vozy se zástápkou obce, police, místopředsedů, žurnů, listů atd., co prvními účastníky jízdy, vyjelo od národního divadla a ubírali se ve vzdálenosti několik kroků od sebe dosti rychle až k invalidovně. Veškeré ulice, jimiž koňská dráha jest vedena přeplněny byly obecenstvem. Lás jen přání, aby podniknutí toto pokračovalo se i se záhodným výsledkem a se udrželo.
Teatro salone Italiano. Místnosti divadelní se rozšiřují a na přízemních místech dají se přípravy k vytápní a k postavě kamen. V nejbližších dnech pak se přikročí ku zřízení sád v bezprostředním okolí budovy tohoto divadla.
Z pošty. Obyčejná pošta na trati mezi Táborem, Pískem a Německým Brodem přeměněna bude počátkem 1. října v rychlojízdu nového systému bez dozorování potvorných konduktérů. Může přijímat se, řídí čtyři cestující.
Pověšení kaple v nové budově pro vyšší reálné školy v jedné ulici vykoná se v polovině měsíce října.
Odpolední nedělní vyučování na Smíchově. Městská školní rada smíchovská vydala tuto vyhlásku: Jako v minulých letech bude i tímto školním rokem prozatím, než totiž zvážíme odborní škola...

ZÁHLAVÍ A KRÁTKÁ INFORMACE O ZAHAJENÍ PROVOZU KOŇSKÉ DRÁHY V PRAZE V RUBRICĚ „DENNÍ ZPRÁVY“ NÁRODNÍCH LISTŮ DNE 24. 9. 1875. (MZK BRNO)

Práská Tramway.

JÍZDNÍ SAZBA.

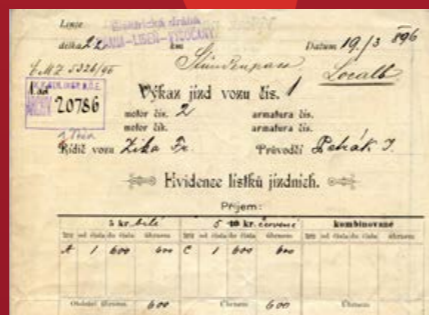
Z	Do	Jízdné
Karlína	Praha	5 krejcarů
Divákovna	1. Páří	5
Nová ulice	Jižní ulice	6
Hamburk	Josef. náměstí	7
Václavk	Pražská brána	8
Praha	U Spáku	9
Porie	Platýz	10
Jižní ulice	Nikolandská ulice	11
Josef. náměstí	Národní divadlo	12
Pražská brána	U Spáku	13
U Spáku	Smíchov	14
Platýz	U hradu	15
Jižní ulice	Košatní náměstí	16
Národní divadlo	Austrlie	17
U Spáku	Přizenská třída	18
Platýz	Na knížecí	19
U hradu	Česká záp. dráha	19
Košatní náměstí		
Austrlie		
Přizenská třída		
Na knížecí		
Česká záp. dráha		

Za více než 4 plné zastávky, jakož i od jednoho rozhraní města Prahy k druhému rozhraní města **10**

Z jednoho předměstí do druhého předměstí z Karlína — na Smíchov aneb opačně. **15**

Hlavní říditelství.

JÍZDNÍ SAZBA PRAŽSKÉ TRAMWAYE S INFORMACEMI O TARIFNÍCH ZÁSADÁCH A PŘEPRAVNÍCH PODMÍNKÁCH NA Lince KARLÍN – SMÍCHOV. (ARCHIV DPP)



VÝPRAVNÍ LIST Z PRVNÍHO DNE PROVOZU ELEKTRICKÉ POULIČNÍ DRÁHY PRAHA – LIBEŇ – VYSOČANY FRANTIŠKA KŘÍŽIKA. (NÁRODNÍ ARCHIV)



V ROCE 1895 JSOU PLATANOVÉ ALEJE NA NÁMĚSTÍ VYKÁČENY A TRAMVAJOVÉ KOLEJE POSUNUTY BLÍŽE K CHODNÍKŮM, OSOVÁ VZDÁLENOST KOLEJÍ ČINÍ 19 METRŮ. RYCHLE SE ROZMAHAJÍCÍ POULIČNÍ DOPRAVA VYŽADUJE PŘESTOR A PROSTRANSTVÍ S MĚSTSKOU ZELENÍ JI MUŽÍ V RADE PŘÍPADŮ USTOUPIT. TENTO VZOREC SE V HISTORII BUDE OPAKOVAT JEŠTĚ MNOHOKRÁT A V RÁDOVĚ VYŠŠÍM MĚŘITKU. (ARCHIV DPP)

19. 3. 1896

Na průkopnickou letenskou elektrickou dráhu navázaly v letech 1896 a 1897 hned tři soukromé elektrické dráhy zajišťující spojení významných měst a obcí s Prahou. První z nich vybudoval František Křižík pro spojení významných průmyslových oblastí v Karlíně, Vysočanech a Libni s Prahou. Slavnostní zahájení provozu na prvním úseku Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany proběhlo 19. 3. 1896, čímž se začala psát historie první komerční soukromé pouliční elektrické dráhy.

13. 6. 1897

Do provozu předána druhá soukromá Elektrická dráha Smíchov – Košíře košířského starosty Matěje Hlaváčka. Vedla od Anděla ke Klamovce a položila základ dodnes významné tramvajové radiále, při níž byly postupně vybudovány dvě zovozny a kde v pozdějších letech začínalo své první krůčky mnoho nových typů tramvajových vozidel.

25. 6. 1897

Zprovozněna vinohradská část okružní elektrické dráhy Praha – Královské Vinohrady – Žižkov ještě jako samostatný dopravní podnik Městská elektrická dráha Královských Vinohrad. Okružní elektrická dráha vznikala po mnoha komplikacích jako společný projekt Prahy a města Královských Vinohrad. Realizaci a technickou supervizi zajišťoval opět závod Františka Křižíka.

18. 9. 1897

Elektrické podniky královského hlavního města Prahy zahájily provoz na své první trati a společně s Královskými Vinohrady provozovaly okružní dráhu Praha – Žižkov – Královské Vinohrady. Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, řízené samostatnou správou

radou, byly ustaveny k 1. 9. 1897 jako městský podnik, jehož posláním bylo provozování elektrické pouliční dráhy a výroba elektrické energie pro drážní provoz i další odběratele.

1. 7. 1898

Elektrickými podniky byla převzata koňská dráha a zahájena její elektrifikace. Elektrická dráha postupně přinesla do městské dopravy novou dynamiku, výkonnost a spolehlivost. Z remíz se vytratilo rozsáhlé hospodářství s koňmi a oběh ovsu, sena i koňského hnoje nahradila ústřední elektrická stanice v Holešovicích. Obyvatelé města si začali zvykat na přítomnost vrchního vedení v ulicích, které se v ulicích historického města stalo symbolem nástupu moderního věku elektřiny. Také proto Pražané tramvaj dlouhá léta neřekli jinak než „elektrika“.

2. 6. 1898

Ladislav Rott předložil první návrh na stavbu podzemní dráhy v Praze v souvislosti s rozsáhlými zemními pracemi při budování městské kanalizace a souběžně přestavbě historických čtvrtí v centru města. Pokrokový návrh však byl v tehdejší době zamítnut jako nepotřebný.

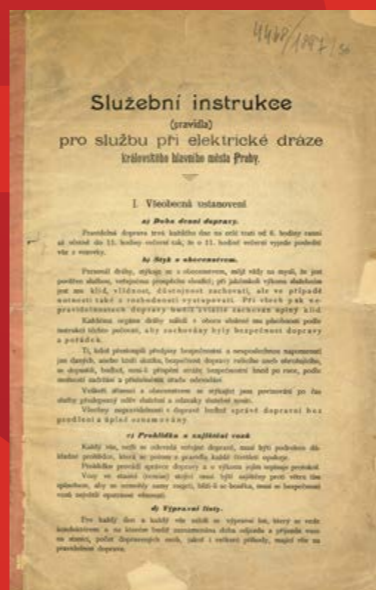
12. 5. 1905

Slavnostní ukončení provozu pražské koňky na Křižovnickém náměstí na posledním úseku z Křižovnického na Malostranské náměstí přes Karlův most. Pomyslné žezlo od nejstarší traktce pražské městské dopravy, sloužící cestujícím rovných třicet let, přebírala elektrická tramvaj. Koně však od Elektrických podniků nevymizeli úplně. I nadále byli věrnými pomocníky v silniční nákladní dopravě a pro různé pomocné služby.

1. 7. 1905

Byly úředně vyzkoušeny první nové tramvajové vozy vzhledově upravené architektem Janem Kotěrou, které ovlivnily podobu pražských tramvajových vozů na několik desetiletí. Skříň s typickými zakřivenými čely, s přesazeným okenním pásem a výrazným chromovaným reflektorem byla postupně vylepšena o snížené plošiny, uzavíratelné vstupy, více variant bočních oken či typické střešní prosvětlené držáky pro označení čísla linky. Také prostor pro cestující doznal změn a ustálil se na nejjednodušší možné konfiguraci dvou podélných dřevěných lavic, které provázely několik generací cestujících.

Novým typem se podařilo zahájit unifikáční proces tramvajových vozů a postupně sjednotit roztržštěnou typovou skladbu z počátků elektrických drah. Ve výrobě se „Kotěrový tramvaje“ udržely do roku 1933 a jejich silueta patřila k obrazu pražských ulic až do roku 1974. Konzervativnost konstrukce a střídmost jejich vybavení bývala předmětem mnoha nářeků a kritiky pražské dopravy.



TITULNÍ LIST ZE SLUŽEBNÍCH INSTRUKCÍ PRO PRVNÍ ZŘÍZENÉ ELEKTRICKÝCH PODNIKŮ KRÁLOVSKÉHO HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY Z ROKU 1897. (ARCHIV DPP)



JÍZDENKA ELEKTRICKÉ DRÁHY Z ROKU 1897. (ARCHIV DPP)



JÍZDENKA KOŇSKÉ DRÁHY Z ROKU 1899. (ARCHIV DPP)



V ROCE 1900 PŘÍCHÁZÍ NA VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ ELEKTRICKÁ DRAHA, KTERÁ SE STÁVÁ JEHO NEDÍLNOU SOUČÁSTÍ NA DALŠÍCH OSMDEŠÁT LET. ELEKTRIFIKACE KOŇSKÉ DRAHY ZDE PROBIHLA ZA PROVOZU A KOLEJE BYLY PŘEKLÁDÁNY DO NOVÉ POLOHY. OSOVÁ VZDÁLENOST ČINÍ NOVĚ 16 M A TRATĚ JE LEMOVÁNA SLoupY S VÝLOŽNÍKY. ELEKTRICKÝ PROVOZ JE ZAHÁJEN OD 23. 6. 1900. (DOBOVÁ POGLEDNICE, STAV KOLEM ROKU 1905)

24. 10. 1907

Začátek označování linek pražských tramvají čísly – jako první zavedena linka č. 5. Do té doby byly linky označovány barevnými terčí na čelech vozů kombinovanými s barevným schématem vozových skříní.

7. 3. 1908

Zahájena doprava na první autobusové lince z Malostranského náměstí na Pohořelec. Důvodem zřízení této sklonově náročné tratě byla nemožnost výstavby tramvajové tratě pro vhodné spojení části Malé Strany a Hradčan. Ani technické parametry tehdejších autobusů však nebyly vhodné pro takto náročný provoz a pro technické potíže byla 17. listopadu 1909 doprava bez náhrady zastavena.

2. 1. 1911

Poprvé byl zahájen tzv. noční provoz (do půlnoci). Skončil po vypuknutí světové války.

1. 7. 1920

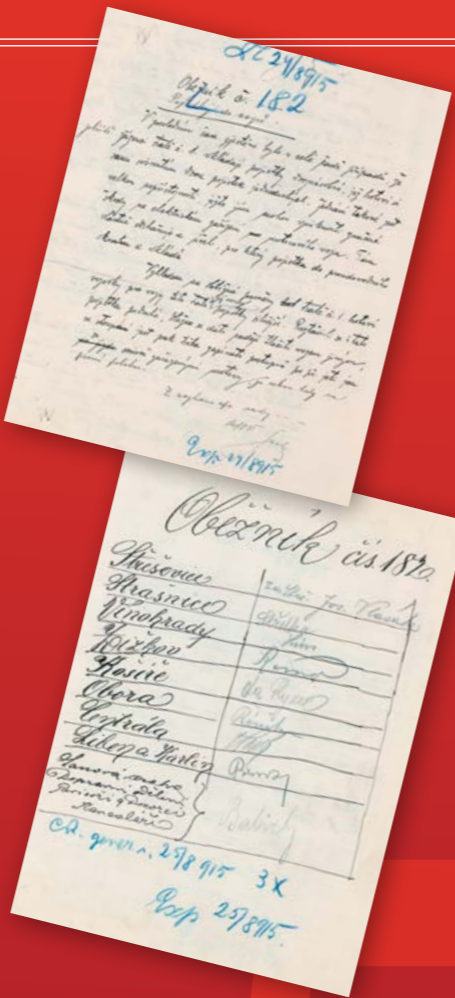
Proběhla zásadní přestavba tarifního systému – v síti tramvají zavedeno jednotné jízdné.

20. 6. 1925

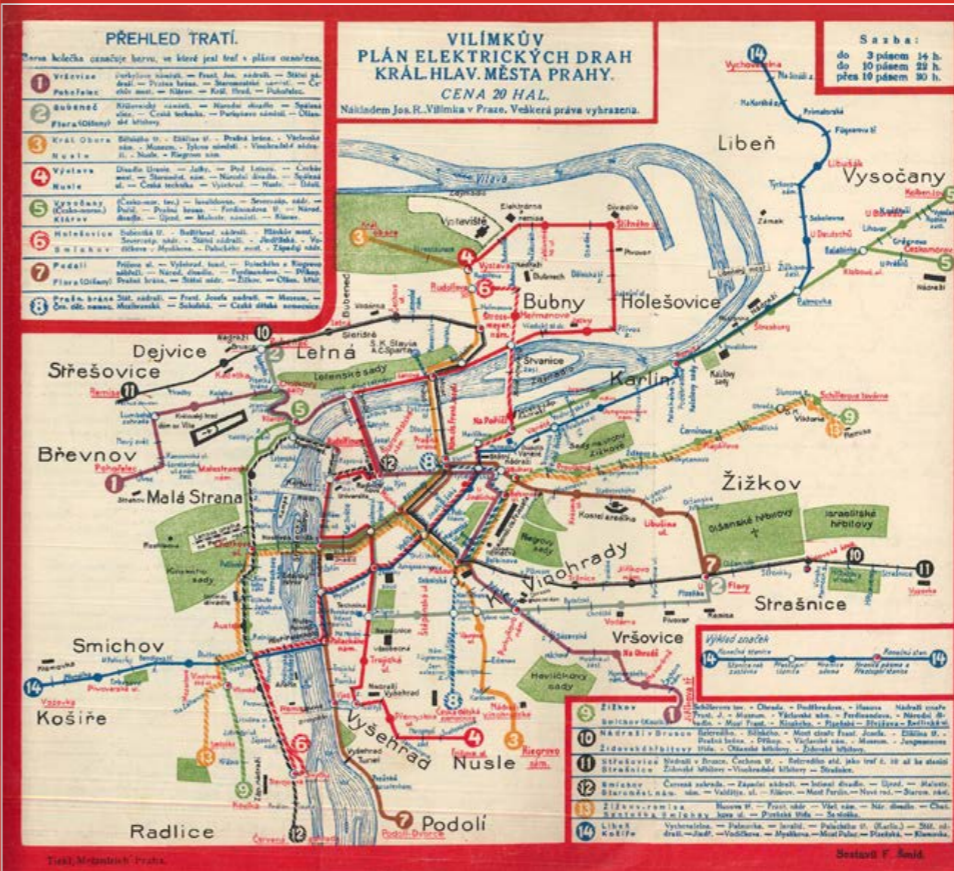
Slavnostně zahájen provoz autobusové dopravy. O den později zahájen pravidelný provoz na lince A z Vršovic do Záběhlic. Linky autobusů označovány písmeny. Když se od 1. ledna 1922 Praha rozrostla o několik desítek okolních obcí, musely se městské orgány postarat o jejich vhodné dopravní spojení s centrem města, pokud už neexistovalo. Ne všude bylo ekonomické stavět tramvajové tratě, a proto bylo rozhodnuto řešit dopravní obslužnost také pomocí autobusů.

První světová válka přispěla k velkému rozvoji silničních vozidel, což byl důležitý základ pro nové generace autobusů. Elektrické podniky tak mohly podruhé ve své historii zahájit autobusový provoz. Aby nebyly autobusy příliš přetěžovány, platil na nich odlišný tarif a cestování jimi bylo dražší než tramvajemi. Od roku 1932 autobusy začaly poprvé v historii městské hromadné dopravy v Praze zajišťovat také celonoční provoz.

Zdokonaloval se i vozový park. V roce 1930 se v Praze patrně jako v prvním městě v Evropě objevily v městské dopravě zkušební autobusy s dieslovým motorem. Později vznikla moderní jednotná platforma třínápravového autobusu se sníženými vstupy a celokovovou karosérií, navržena speciálně pro těžký provoz v pražských



SEZNAMOVÁNÍ PROVOZNÍCH PRACOVNÍKŮ S AKTUÁLNÍMI ZMĚNAMI A INFORMACEMI SE ODNEPAMĚTI DĚJE PROSTŘEDNÍM OBĚŽNÍKŮ. V DÁVNÝCH DOBÁCH BYLY RUČNĚ PSANÉ, ZPRAVIDLA BEZPROSTŘEDNĚ V REAKCI NA KONKRÉTNÍ PODNĚT NEBO PŘIPRAVOVANOU AKCI, PROKAZATELNĚ SEZNÁMENÍ VEDOUČÍCH PRACOVNÍKŮ SE DĚLO PROSTŘEDNÍM RUČNĚ PSANÉ TABULKY. TEMATA OBĚŽNÍKŮ SE NETÝKALA JEN VLASTNÍ DOPRAVY A NĚKTERÉ ŘEŠENÉ PROBLÉMY DNES MOHOU PŮSOBIT HUMORNĚ. V PRVNÍCH DESETILETÍCH PROVOZU ELEKTRICKÝCH TRAMVAJÍ TAK NAPŘ. VEDLE KÁRANÍ ZŘÍZENCŮ, KTERÍ SI NA OKRUŽNÍ VINOHRADSKO-ŽIŽKOVSKÉ TRATI KRÁTILI SLUŽBU ROZBUJENÍM PRASKLÝCH ŽÁROVEK PLNĚNÝCH PLYNEM, KTERÉ PO ROZBITÍ VYDALY ZVUK PŘIPOMÍNÁJÍCÍ DETONACI GRANÁTU, DOŠLO I NA DOMÁCÍ KUTILY, KTERÍ VE SNAZE O UDRŽENÍ PROVOZU PODOMÁČKU OPRAVOVALI POJISTKY A KRÍŽÍKŮV ELEKTROTECHNICKÝ ZÁVOD PO ČASE ODMÍTAL POŠKOZENÉ VOZY UZNÁVAT NA GARANČNÍ OPRAVY. (ARCHIV DPP)



PLÁNEK SÍTĚ ELEKTRICKÝCH DRAH KRÁLOVSKÉHO HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY Z ROKU 1915. PROTI NEJROZŠÍŘENĚJŠÍM JEDNOBAREVNÝM PLÁNKŮM JE TENTO GRAFICKY VYLEPŠEN BAREVNÝM VYZNAČENÍM JEDNOTLIVÝCH LINEK. JIŽ TEHDY GRAFICI POUŽÍVALI PRŮBĚŽNĚ ZNÁZORNĚNÍ TRAS LINEK, DÍKY NĚMUŽ BYLO MOŽNÉ PŘEHLEDNĚ VIDĚT I POČTY LINEK PROJÍZDĚJÍCÍCH JEDNOTLIVÝMI ÚSEKY. TENTO STYL ZNÁZORNĚNÍ JE UŽÍVÁN I V SOUČASNOSTI. (ARCHIV DPP)



PO ŽDARĚ REKONSTRUKCI SE VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ STÁVÁ VÝKLADNÍ SKŘÍŇÍ MLADÉ ČESKOSLOVENSKÉ REPUBLIKY A Z DOPRAVNÍHO HLEDISKA JDE O JEDINÝ OPRAVDOVÝ BULVÁR VELKOMĚSTSKÉHO TYPU S RUŠNOU TRAMVAJOVOU TRATÍ PŘIVÁZEJÍCÍ CESTUJÍCÍ Z CELÉ PRAHY, VELKORYSE ŘEŠENÝM PARKOVÁNÍM ČI STANOVISŤI TAXISLUŽBY (OD ROKU 1907). V ROCE 1929, ČTYŘI ROKY OD ZAVEDENÍ MĚSTSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY, NA NÁMĚSTÍ ZAČÍNÁ JEZDIT PRVNÍ AUTOBUSOVÁ LINKA A O ROK POZDĚJI JE NA KRÍŽOVÁTKU S JINDŘIŠKOVŮ ULICÍ INSTALOVÁN PRVNÍ PRAŽSKÝ SEMAFOR. (ARCHIV DPP)



V LETECH 1927 AŽ 1928, TĚMĚŘ TŘICET LET OD ELEKTRIFIKACE TRAMVAJÍ, PROBIHLA NA VÁCLAVSKÉM NÁMĚSTÍ PRVNÍ ZÁSADNÍ PŘESTAVBA OBNAŠEJÍCÍ PŘELOŽKU TRAMVAJOVÝCH KOLEJÍ NA STŘEDOVÝ ZVÝŠENÝ PÁS MEZI SOCHOU SV. VÁCLAVA A MŮSTKEM, REKONSTRUKCI KOMUNIKACE I INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ. OSOVÁ VZDÁLENOST JE JIŽ STANDARDNÍCH 2,8 M. V DUBNU 1928 JE TU DOKONČENA TAKÉ REKONSTRUKCE V OBLASTI PŘED MUZEEM. (REPRO Z ČASOPISU PESTRÝ TÝDEN)

**Mladi a zdravi
uvolněte místo
starým a chorým!**
Přispěj každý k tomu,
aby sedadla byla co
nejlépe využita!

VÝCHOVA KE SLUŠNÉMU CHOVÁNÍ A OHLEDUPLNOST MÁ V DOPRAVNÍCH PROSTŘEDCÍCH DLOUHOU TRADICI. TOTO PŘÍSNĚ A JAZYKOVĚ VYTRÍBĚNÉ UPOZORNĚNÍ VOZILY PRAŽSKÉ TRAMVAJE V INTERIÉRU PATRNĚ V PRVNÍCH DESETILETÍCH 20. STOLETÍ. (ARCHIV DPP)

podmínkách a aplikovaná u všech dodávaných autobusů různých výrobců. Bez větších nesnází autobusy zvládaly v březnu 1939 i náročnou a pečlivě připravenou přestavbu pro pravostranný provoz.

Těžké rány však utrpěly během druhé světové války, kdy byl provoz v důsledku nedostatku pohonných hmot a náhradních dílů razantně utlumen a z válečných strastí se autobusová doprava vzpamatovávala ještě dlouhá léta.

1930

Do provozu tramvají byly zařazeny vlečné vozy se středním vstupem a sníženou nástupní plošinou, tzv. „krasiny“. Jednalo se s trochou nadsázky o první nízkopodlažní vozidla v městské hromadné dopravě v Praze. Účelem nové koncepce tehdy ještě nebylo usnadnění nástupu cestujícím se sníženou pohyblivostí, ale zkrácení pobytů v zastávkách a tím i zrychlení dopravy. „Krasiny“ si velmi rychle získaly značnou oblibu a v provozu byly až do roku 1974.



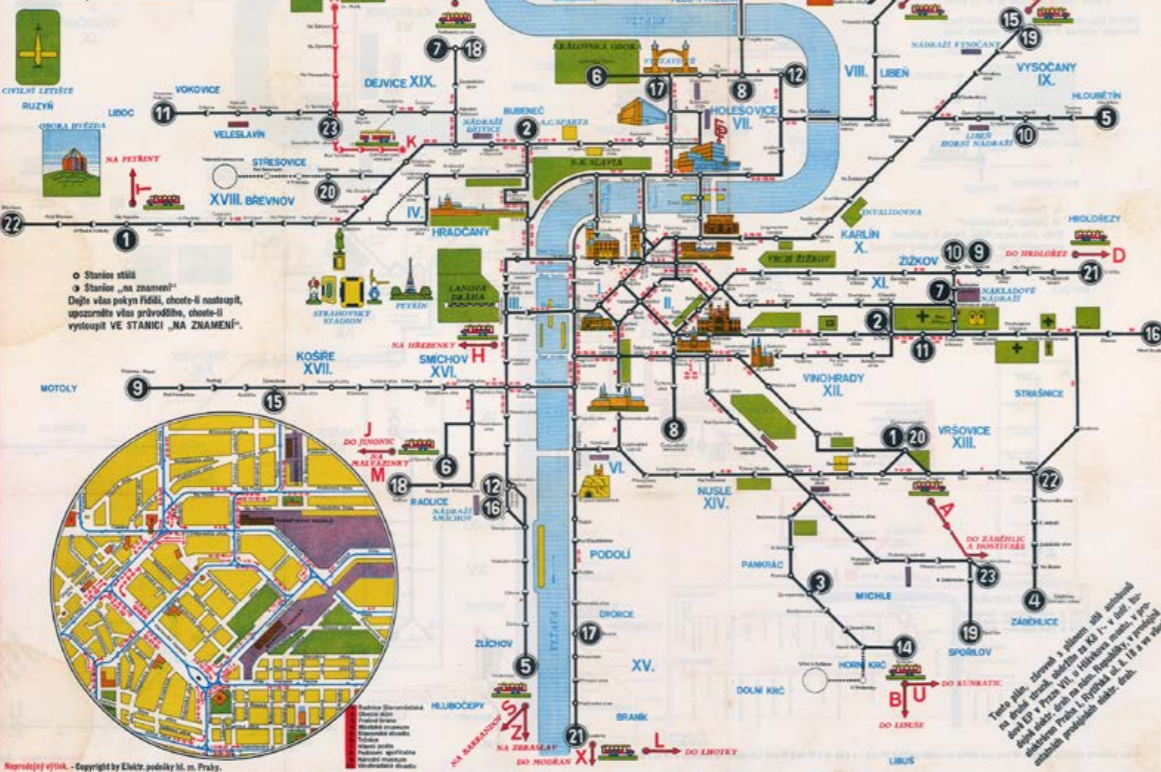
VÝŘEZ Z VÝKRESU PRVNÍ GENERACE „KOTĚROVÝCH TRAMVAJÍ“ – PATNÁCTI MOTOROVÝCH VOZŮ Č. 178–192 DODANÝCH V ROCE 1905. (ARCHIV DPP)

NEPŘEHLEDNĚTE!
 VÝNOK PO 23. MĚS. NĚJDOU TRATI
 (S. 1, 4, 7, 8, 10, 15, 16, 18, 21, 22, 23)
 MĚSÍČNÍ PRŮPRAVA KONANÉ DĚJÍ
 (S. 1, 4, 7, 8, 10, 15, 16, 18, 21, 22, 23)
 1) 18 na Bítov hrad
 2) 18 na Vyšehrad
 3) 18 do Hradčan
 4) 18 do Strahovce
 5) 18 do Líšky
 6) 18 do Líšky
 7) 18 do Líšky
 8) 18 do Líšky
 9) 18 do Líšky
 10) 18 do Líšky
 11) 18 do Líšky
 12) 18 do Líšky
 13) 18 do Líšky
 14) 18 do Líšky
 15) 18 do Líšky
 16) 18 do Líšky
 17) 18 do Líšky
 18) 18 do Líšky
 19) 18 do Líšky
 20) 18 do Líšky
 21) 18 do Líšky
 22) 18 do Líšky
 23) 18 do Líšky

PLÁN SÍTĚ ELEKTRICKÝCH DRAH HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Leden 1938

Veliké změny uvádíme v domnělkách,
ve všech elektrických drahách a autobusech.



GRAFICKY VYDAŘENÉ SCHÉMA SÍTĚ ELEKTRICKÝCH DRAH Z LEDNA 1938 NÁZORNĚ DOKUMENTUJE ROZSAH SÍTĚ MĚSTSKÉ DOPRAVY, DOSAŽENÝ VE DVACETILETÉM MEZIVÁLČNÉM OBDOBÍ. (ARCHIV DPP)

5. 6. 1932

V předvečer konání IX. Vsesokolského sletu byl zahájen provoz na kompletně rekonstruované a prodloužené a elektrifikované pozemní lanové dráze na Petřín. V této podobě dráha sloužila až do rozsáhlého sesuvu půdy v červnu 1965.

21. 1. 1936

Do provozu zařazeny jednosměrné tramvajové vozy s uzavíratelnými vstupy, usměrněným pohybem cestujících a stálým stanovištěm průvodčího, takzvané „ponorky“. Byly to první koncepčně nové tramvaje po 21 letech a svými inovacemi položily důležitý základ k hospodárnějšímu odbavování, vyšší bezpečnosti, pohodlí i cestovní rychlosti tramvajové dopravy. V pravidelném provozu byla tato generace tramvají do konce roku 1967.

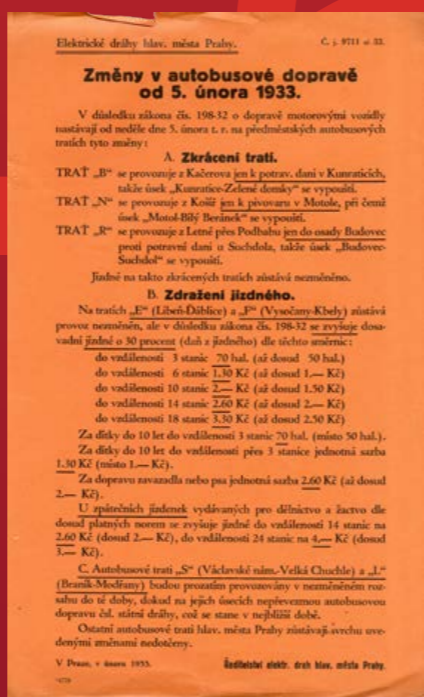
29. 8. 1936

Zahájila pravidelný provoz první trolejbusová linka od vozovny Střešovice přes Bořislavku ke kostelu Sv. Matěje. Provoz zahajovala tři experimentální vozidla Škoda, Tatra a Praga a na této první moderní trolejbusové trati

v Československu byly pečlivě vyhodnocovány technické a ekonomické ukazatele.

Trolejbus byl velmi perspektivním dopravním prostředkem využívajícím všech předností elektrické trakce a zároveň snižující investiční náročnost výstavby tratí ve srovnání s tramvajemi. Zásadní roli sehrály trolejbusy v poválečném období, kdy byla navržena a v letech 1947 až 1954 částečně vybudována překryvná trolejbusová síť, která měla odlehčit tramvajovému provozu do doby výstavby podzemní dráhy a zároveň zajistit spolehlivou a kapacitní dopravu do oblastí, které nebyly obslouženy elektrickými drahami.

Pro poválečný rozvoj byly od roku 1948 dodávány nové vyvinuté velkokapacitní třínápravové trolejbusy Tatra T400 s tehdy unikátní šířkou nástupních i výstupních dveří a uspořádáním interiéru umožňujícím trvalé maximální zatížení. V tehdejšímu pouličním provozu nabídl tato moderní vozidla skvělé dynamické vlastnosti, díky nimž na ulici v prvních letech provozu prakticky neměla konkurenci a cestujícím přinesla pohodlný, tichý a bezemisní provoz s úctyhodnými cestovními rychlostmi. Linky trolejbusů byly zpočátku označovány písmeny, stejně jako u autobusů.



UKÁZKA LETÁKU S DOPRAVNÍMI INFORMACEMI Z OBDOBÍ PRVNÍ REPUBLIKY. V ÚNORU 1933 INFORMOVÁLY ELEKTRICKÉ DRAHY HL. M. PRAHY O ZMĚNÁCH V AUTOBUSOVÉ DOPRAVĚ. (ARCHIV DPP)



ODRAZEM MEZIVÁLČNÉ KONJUNKTURY ROZVOJE SÍTĚ VEŘEJNÝCH DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ V PRAZE BYLA I GRAFICKÁ ÚROVEŇ PROPAGAČNÍCH MATERIÁLŮ. LETÁČEK Z ROKU 1938 ZE SLAVNÉHO REKLAMNÍHO ATELIERU VILÉMA ROTTERA REFERUJE O ZAVEDENÍ DVOU NOVÝCH NOČNÍCH AUTOBUSOVÝCH LINEK. (ARCHIV DPP)



V ROCE 1939 PŘECHÁZÍ DOPRAVA NA JÍZDU VPRAVO. PRO PRAVOSTRANNÝ PROVOZ PŘEBUDOVANÉ TRAMVAJOVÉ „REFYŽE“ NA VÁCLAVÁKU V TÉTO DOBĚ ZISKÁVAJÍ ELEGANTNÍ FUNKCIONALISTICKÉ ZASTÁVKOVÉ SLOUPKY A V ZÁKULSÍ JIŽ NAPLNO BĚŽÍ PRÁCE NA PROJEKTECH JAK TRAMVAJOVÉ KOLEJE PŘESTĚHOVAT POD ZEM. AUTOBUSY Z DŮVODU ÚSPORY Pohonných HMOT A NEDOSTATKOVÝCH MATERIÁLŮ NÁMĚSTÍ NA ŘADU LET OPOUŠTĚJÍ – AUTOBUSOVÁ DOPRAVA PROCHÁZÍ TĚŽKOU KRÍZÍ. (ARCHIV DPP)

26. 3. 1939

V Praze byl zaveden pravostranný provoz. Zejména v kolejové síti tramvají, na autobusech, trolejbusích a jednosměrných tramvajích bylo nutné provést zásadnější úpravy.

30. 11. 1942

Poprvé byl zaveden celonoční provoz v tramvajové síti.

Květen 1948

Do provozu byly zařazeny autobusy Praga NDO, první počátek poválečné unifikace a modernizace vozového parku a zároveň na dlouhou dobu poslední autobus projektovaný podle potřeb městské hromadné dopravy. Ve stejném roce byly zařazeny i první nové trolejbusy Tatra T 400 a poslední typ jednosměrných dvounápravových tramvají „mevro“. Hnací motorem těchto inovací byl poslední XI. Vsesokolský slet, který představoval tradiční zatěžkávací zkoušku pro celý systém městské hromadné dopravy.

31. 12. 1951

V pražské městské hromadné dopravě byl zaveden jednotný tarif umožňující i přestupování mezi tramvajovými, trolejbusovými a autobusovými linkami. Dále bylo zavedeno nové značení autobusových linek, které byly nově značeny čísly od 101 výše. Trolejbusové linky přešly na číselné značení od č. 51 a výše již od 14. 12. 1947.

17. 3. 1952

Do provozu s cestujícími zařazeny čtyřnápravové tramvaje T I, které položily základ konstrukce moderních tramvajových vozidel poválečného období na dlouhá desetiletí. Podkladem pro jejich konstrukci byla americká koncepce PCC, která se úspěšně prosadila ve Spojených státech amerických počínaje rokem 1936 a inspirovala celou řadu světových výrobců i provozovatelů. V Praze koncepce PCC odstartovala desetiletí zásadní modernizace tramvajové infrastruktury, která tomuto dopravnímu prostředku zajistila další budoucnost.

1. 9. 1959

Do provozu zařazeny nové autobusy Škoda 706 RTO. Autobusy 706 RTO se staly průkopníky počátků intenzivního rozvoje autobusové dopravy, vyvolanému budováním nových sídlišť, rozšiřováním území hlavního města, ale i rušením trolejbusové dopravy. Pozoruhodným počinem s velkým dopravním významem bylo budování tzv. překryvné sítě autobusových linek přes centrum města, které velmi rychle získaly značnou oblibu, a platil na něm nepřestupný tarif.

Elegantní erfátky, které většinu uvedených novinek pomáhaly uvádět v život, byly bohužel zastaralé již v době svého vzniku a nadále konzervovaly nevhodnou koncepci rámového vozidla se stojatým motorem a s nevhodně uspořádaným interiérem. V letech 1973 až 1975 byly tyto autobusy dodávány také ve formě licenční repliky od polské firmy Jelcz. Provoz posledních kusů byl ukončen v roce 1979.



V ROCE 1947 PROCHÁZÍ ZÁSADNÍ ÚPRAVOU KŘÍŽOVATKA NA MŮSTKU, KDE JSOU ZŘÍZENY TZV. PŘEDJÍZDNÉ KOLEJE VE SMĚRU OD MUŽEA A OD PRAŠNÉ BRÁNY. STAVBA METRA, PŘIPRAVOVANÁ OD ROKU 1939, JE V NEDOHLEDNU A STRATEGICKÝM ÚKOLEM DOBY JE ZVYŠOVÁNÍ VÝKONNOSTI A CESTOVNÍ RYCHLOSTI TRAMVAJOVÉ DOPRAVY, ABY DOKÁZALA V DALŠÍCH LETECH ZVLÁDÁT TRVALE ROSTOUCÍ NÁROKY. JEDNOU Z MOŽNOSTÍ, JAK URYCHLIT PRŮJEZDY VYSOCE ZATÍŽENÝCH KŘÍŽOVATEK, JE BUDOVNÍ TZV. PŘEDJÍZDNÝCH KOLEJÍ, KTERÉ UMOŽNÍ ROZŘAZENÍ VLAKŮ PODLE SMĚRŮ JEŠTĚ PŘED KŘÍŽOVATKOU A ZASTÁVKAMI A TÍM ZRYCHLENÍ PRŮJEZDŮ VLAKŮ CELÝM ÚZLEM. SNÍMEK BYL POŘÍZEN V ROCE 1965, KDY DOPRAVĚ NA NÁMĚSTÍ STÁLE VLÁDLY DVOUNÁPRAVOVÉ TRAMVAJE. (LADISLAV REZŇÍČEK, SBÍRKA ROBERT MARA)



TAKÉ VÝCHOVA KE SLUŠNÉMU CHOVÁNÍ PRODĚLALA SVŮJ VÝVOJ. V ŠEDESÁTÝCH LETECH SE DOPRAVNÍ PODNIK SNAŽIL VYCHOVÁVAT CESTUJÍCÍ ZÁBAVNOU FORMOU, JAKO NA TOMTO PLAKÁTKU Z ROKU 1969. (ARCHIV DPP)



25. 9. 1961

V síti tramvají zaveden na první lince samoobslužný provoz bez průvodčího (tzv. S-provoz) ve starých dvouúpravových motorových vozech a postupně docházelo k rychlému rozšiřování na další linky. Byl tak učiněn důležitý první krok k racionalizaci odbavování cestujících, který vyvrcholil o desetiletí později úplným oddělením prodeje jízdních dokladů od vozidel. Na čtyřnápravových vozech řady T bylo zavádění S-provozu i přes počáteční přípravy odloženo a uplatnilo se jen v letech 1972 až 1974 na předních vozech spříazených souprav T3.

21. 11. 1962

Do pravidelného provozu s cestujícími poprvé nasazeny tramvaje T3. Tímto typem byla následně uskutečněna zásadní výměna a unifikace vozového parku tramvají v Praze. Teprve tímto typem se tuzemskému průmyslu podařilo v rozumné jakosti zvládnout technologicky náročnou výrobu moderních tramvají a provozovatelé v celém Československu jim mohli začít plnohodnotně sjednocovat a modernizovat technickou základnu. K úspěchu nového typu přispělo kromě technických inovací také zdařilé tvarové řešení od výtvarníka Františka Kardause, které již dnes patří ke kulturně-technickému dědictví hlavního města.

Říjen 1965

Poprvé nasazeny do provozu moderní městské autobusy ŠM11, které navázaly na vývoj městských autobusů přerušeny v první polovině 50. let. Celkem jich bylo do Prahy dodáno 2241 v letech 1965 až 1981, což je dosavadní rekord v počtu vozidel jedné typové řady.

Nový autobus měl samonosnou karosérii a podpodlahový ležatý motor s automatickou převodovkou, který umožnil účelné řešení prostoru pro cestující se třemi dveřmi. Jedinou vadou na kráse byla poměrně nízká provozní životnost daná tehdejšími nekvalitními materiály bez antikorozní ochrany a nedostatečná produkční kapacita Karosy Vysoké Mýto, která vedla k nutnosti dlouhodobého souběžného nákupu i starších autobusů 706 RTO a Jelcz.

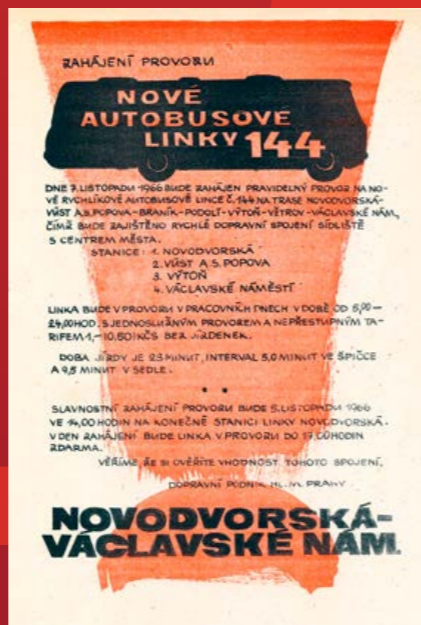
29. 11. 1965

Zahájeno systematické rušení trolejbusové sítě a její náhrada autobusy. Důvodem byl zejména stav jejich infrastruktury a celostátní koncepce postupného omezování podílu elektrické trakce v městské dopravě uplatňovaná po roce 1960. Výstavba i údržba trolejbusových tratí byla náročná na dodávky speciálních elektrotechnických zařízení a mědi a problémem byl i nevyhovující stav komunikací. Paralelně se zlepšovala upotřebitelnost nově vyráběných autobusů, které byly v dobách hrozícího globálního konfliktu preferovány pro možnost využití v rámci civilní obrany a mohly těžit též z levné sovětské ropy. Nová koncepce městské hromadné dopravy proto s trolejbusy již nepočítala.

Jakkoliv je zrušení trolejbusů dodnes vnímáno velmi kontroverzně, bylo díky němu možné lépe koncentrovat síly na zásadní modernizaci a záchranu tramvajové dopravy, která se nacházela v podobně neutěšeném stavu a pod stejným tlakem doby nepřející elektrické trakci v městské dopravě.

7. 1. 1966

Přeložkami inženýrských sítí v oblasti Opletalovy ulice zahájena výstavba prvního úseku podpovrchové



ŠEDESÁTÁ LÉTA BYLA VE ZNAMENÍ DYNAMICKÉHO ROZVOJE AUTOBUSOVÉ DOPRAVY, KTERÁ SE PO TĚMĚR DVOU DESETILETÍCH STRÁDÁNÍ VRÁTILA NA VÝSLUNÍ. JEDNÍM Z DŮLEŽITÝCH ÚKOLŮ AUTOBUSŮ BYLA OBSLUHA NOVĚ BUDOVANÝCH SÍDLIŠŤ, ZPRAVIDLA PŘÍMÝMI RYCHLIKOVÝMI LINKAMI VEDENÝMI DO STŘEDU MĚSTA. JEDNALO SE O MIMORÁDNĚ VYTĚŽOVANÉ LINKY, K NIMŽ DO DOBY ROZŠÍŘENÍ SÍTĚ METRA NEBYLA ALTERNATIVA, NEBOŽ DŘÍVE ZAMÝŠLENÉ BUDOVNÍ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ DO NOVÝCH SÍDLIŠŤ PROBIHALO JEN V OJEDINĚLÝCH PŘÍPÁDECH. DOPRAVA Z NOVÝCH SÍDLIŠŤ BYLA V OBDOBÍ PŘED METREM PRO JEJICH OBYVATELE ČASTO OPRAVDOVÝM UTRPENÍM OD DOCHÁZKY NA ZASTÁVKY PO ROZBAHNĚNÝCH STAVENÍSTNÍCH CESTÁCH (KOMUNIKAČNÍ A SADOVÉ ÚPRAVY BYLY ZPRAVIDLA PROVÁDĚNY AŽ DODATEČNĚ), PŘES ČEKÁNÍ NA SPOJ, DO KTERÉHO BUDE MOŽNÉ NASTOUPIT, AŽ PO STRASTIPLNOU A DLOUHOU JÍZDU DO STŘEDU MĚSTA, PŘÍPADNĚ DALE. (ARCHIV DPP)

V ROCE 1947 NA VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ PŘIJÍZDÍ PRVNÍ TROLEJBUS, PŘEDSTAVITEL TEHDY NEJMODERNĚJŠÍ TRAKCE, KTERÁ NEMĚLA KONKURENCI V CESTOVNÍ RYCHLOSTI, TICHEM CHODU ANI POHODLÍ. POVÁLEČNĚ BUDOVNÍ TZV. ODLEHČOVACÍ TROLEJBUSOVÉ SÍTĚ MÁ POMOCI TAKÉ TRAMVAJÍM ZVLÁDÁT VYSOKÉ NÁROKY DO DOBY VYBUDOVÁNÍ METRA. NA VÁCLAVÁKU JE FREKVENCE TROLEJBUSOVÉ DOPRAVY, OBJÍZDEJÍCÍ BLOK DOMŮ MEZI ULICEMI ŠTĚPÁNSKOU A VE SMEČKÁCH, VE ŠPIČKÁCH ZVLÁŠTĚ VYSOKÁ. OD ROKU 1967 JE ZDE VYSTRÍDALY AUTOBUSY. NA SNIMKU TROLEJBUSY ODPOČÍVAJÍCÍ PŘED BUDOVOU STÁTNÍ SPOŘITELNY NA NÁROŽÍ ŠTĚPÁNSKÉ ULICE V POSLEDNÍCH MĚSÍCÍCH PROVOZU, SPOLEČNOST JIM DĚLÁ „PONORKA S KRASINEM“ NA LINCE Č. 20, PŘEDVÁLEČNÝ SYMBOL POKROKU V TRAMVAJOVÉ DOPRAVĚ. (JAROSLAV KOVÁŘ, ARCHIV DPP)



JÍZDENKA NA TROLEJBUS Z ROKU 1951. (ARCHIV DPP)



TROLEJBUSOVÝ SYSTÉM BYL OD ROKU 1965 POSTUPNĚ NAHRAZOVÁN AUTOBUSY. INFORMACE O TOMTO PROCESU BYLY MNOHDY NEZVYKLE STROHÉ. TÍMTO LETÁČKEM Z ROKU 1967 BYL MJ. UKONČEN PROVOZ TROLEJBUSŮ NA VÁCLAVSKÉM NÁMĚSTÍ. (ARCHIV DPP)

tramvaje od Hlavního nádraží k Nuselskému mostu přes Muzeum, nám. I. P. Pavlova a Fügnerovo nám. Stalo se tak přesně po čtyřech desetiletích od první seriózní studie podzemní dráhy v Praze od inženýrů Vladimíra Lista a Bohumila Belady.

K realizaci podpovrchové dopravy měla Praha nejbliže v letech 1939 až 1949, kdy byl nejprve rozpracován projekt podpovrchové tramvaje, který byl následně změněn a do značné hloubky vyřešen Projekční kanceláří podzemní dráhy v Praze jako zcela autonomní podzemní dráha se třemi linkami. Pro první linku existoval dokonce již prováděcí projekt. Přesto byla v roce 1949 výstavba odložena a upřednostněny jiné priority.

Opětovně se podpovrchová doprava realizaci přiblížila na počátku 60. let, kdy byl po mnoha letech úvah a studií zvolen pro budoucí vývoj pražské městské hromadné dopravy páteřní systém tramvaje s podpovrchovými úseky v centru a převážně segregovanými tratěmi na předměstích s překryvnou sítí autobusů.

9. 8. 1967

Začátek výstavby pražského metra. Probíhající výstavba podpovrchové tramvaje byla po mnoha odborných expertizách a diskuzích změněna vládním usnesením na koncepci zcela autonomní podzemní dráhy – metra. V návaznosti na toto rozhodnutí se začal za běhu měnit projekt prvního úseku podpovrchové tramvaje, který se stal součástí prvního provozního úseku I.C pražského metra. Zároveň bylo nutné postupně vyřešit vedení dalších linek metra i veškeré návazné dopravy, což souviselo se zpracováním cílové koncepce pražské městské hromadné dopravy.

První úsek pražského metra si po původním projektu podpovrchové tramvaje zachoval četné památky – zejména uspořádání stanic Hlavní nádraží a Vyšehrad a rovněž velkolepou stavbu mostu přes Nuselské údolí.

16. 10. 1972

Ukončen provoz poslední trolejbusové linky č. 51 (Stadion Strahov – Orionka). Tímto aktem bylo dokončeno rušení trolejbusové sítě v Praze a její náhrada autobusy. Jen nedlouho poté se začaly periodicky objevovat studie na opětovné znovuzavedení trolejbusů v Praze. Levná sovětská ropa se s ropnými krizemi sedmdesátých let značně prodražila a doktrína postupného omezování elektrické trakce z počátku šedesátých let byla rychle přehodnocena. Zároveň začal být výrazněji vnímán ekologický potenciál trolejbusové dopravy. Nejbliže realizací byla nová trolejbusová síť na přelomu 80. a 90. let, kdy byly plánovány nové tratě v oblasti Prahy 5 a v Severním Městě.

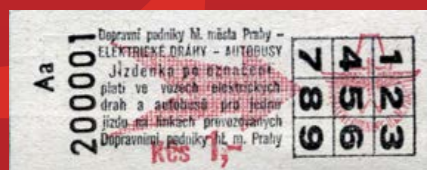
9. 5. 1974

Zahájen provoz na první lince C pražského metra v úseku Kačerov – Sokolovská. Zároveň byla dokončena výměna vozového parku na tramvajových linkách – skončil provoz starých dvouúpravových tramvají a byla zrušena funkce průvodčích. V celé síti MHD byl zaveden nepřestupný tarif a tzv. mechanizované odbavování cestujících. V duchu tehdejší koncepce rozvoje městské hromadné dopravy byla zahájena významnější redukce kolejové sítě tramvají.

Výstavba metra – zejména v centrální části Prahy – představovala mimořádně náročné dílo, které bylo



HOTOVÝ PODCHOD JE OTEVŘEN V PROSINCI 1968, TEDY JEŠTĚ DLOUHO PŘED ZPROVOZNĚNÍM METRA, A PRAŽANŮM I NÁVŠTĚVNÍKŮM HLAVNÍHO MĚSTA PODODHUJE BUDOUCNOST MĚSTSKÉ DOPRAVY. VELKORYSE ŘEŠENÝ A ARCHITEKTONICKY VELMI KVALITNĚ POJEDNANÝ PROSTOR JE S POVRCHEM SPOJEN NĚKOLIKA EXPERIMENTÁLNÍMI RAMENY ESKALÁTORŮ, KTERÉ V PRAZE DO TĚ DOBY PROVOZOVAL POUZE OBCHODNÍ DŮM BILÁ LABUŤ. ZÍSKANÉ ZKUŠENOSTI JSOU ZÁHY VYUŽITY PŘI PROJEKTOVÁNÍ PRVNÍCH TRATÍ PODPOVRCHOVÉ TRAMVAJE, RESP. METRA. V ROCE 1978, PO DESETI LETECH PROVOZU SE PODCHOD STÁVÁ SOUČÁSTÍ STANICE METRA MŮSTEK. (ČTK - BEDRICH KREJČÍ)



JÍZDENKA Z ÉRY MECHANIZOVANÉHO ODBAVOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH (1974 AŽ 1996). (ARCHIV DPP)

vykoupeno desetiletými rozkopaných ulic a dopravních provizorií. Metro ihned po svém zprovoznění vytvořilo nový fenomén pražské městské hromadné dopravy a zcela změnilo dosavadní vnímání času při cestování mezi jednotlivými částmi města.

Provoz na první lince zajišťovala vozidla sovětské výroby typu Ečs, která patřila k typickému koloritu nejstarší linky metra do roku 1997. V pozdějších letech se linka C dále prodlužovala do stanic Kosmonautů/Háje (1980), Fučíkova/Nádraží Holešovice (1984), Ládví (2004) a Letňany (2008).

16. 1. 1978

Na lince č. 190 byly nasazeny velkokapacitní kloubové autobusy Ikarus 280.08 maďarské výroby. Ikarusy 280 se jako první hromadně nasazené velkoprostorové kloubové autobusy staly symbolem určitého vyvrcholení dynamického rozvoje autobusové dopravy od šedesátých let. Se zprovozněním metra začaly autobusy částečně plnit roli napajejců tohoto nového systému, v rámci výstavby stanic metra byly budovány i nové autobusové terminály zajišťující potřebné přestupní vazby i technické zázemí.

Jakkoliv se Ikarusy pyšnily poměrně moderní karoserií a účelně uspořádaným interiérem, jejich velkou slabinou byly v pražských podmínkách zejména zastaralé hnací agregáty s nedostatečným výkonem. Poslední kusy byly z provozu vyřazeny v roce 1999.



USMĚRNĚNÝ POHYB CESTUJÍCÍCH U NOVÝCH TRAMVAJÍ (TEDY NÁSTUP VÝHRADNĚ PŘEDNÍMI A VÝSTUP STŘEDNÍMI A ZADNÍMI DVEŘMI), ZAVEDENÝ POČÍNAJE TRAMVAJEMI T I V ROCE 1952, MĚL PROTI TEORETICKÝM PŘEDPOKLADŮM ČETNÁ ÚSKALÍ. V PRAXI NA VYTIŽENÝCH SPOJÍCH VEDL K VELKÉMU PŘETĚŽOVÁNÍ VSTUPNÍCH DVEŘÍ A TÍM I K POMALÉMU ODBAVOVÁNÍ. DOPRAVCE SE PROTO OD ROKU 1964 SNAŽIL PROBLÉM ŘEŠIT UMOŽNĚNÍM NÁSTUPU CESTUJÍCÍCH S PŘEDPLATNÝMI JÍZDENKAMI STŘEDNÍMI DVEŘMI, ČÍMŽ ALE PROBLÉM V NĚKTERÝCH SITUACÍCH KUPODIVU JEN PŘESTĚHOVAL O JEDNY DVEŘE. VÝCHOVNÁ OPATŘENÍ PROTO MUSELA POKRÁČOVAT DALŠÍMI NÁZORNÝMI PLAKÁTKY – TENTO JE Z ROKU 1969. (ARCHIV DPP)

12. 8. 1978

Zahájen provoz na prvním úseku tratě A pražského metra z Náměstí Míru na Leninovu (dnes Dejvická). Trať A byla proti převážně mělce založené první trati C řešena jako hlubinná s raženými tunely a převažujícími trojlodními stanicemi s dlouhými rameny eskalátorů. Podélný profil tratě A je mimořádně náročný, proto bylo nutné v předstihu zajistit také inovaci vozů metra.

Nově vyvinuté vozy řady 81-71 byly proti svým předchůdcům koncipovány jako soupravy s čelními a vloženými vozy a zásadně byl zvýšen výkon trakčních motorů. Později se jejich provoz rozšířil na všechny tratě metra, poslední dojezdily v roce 2009. V pozdějších letech se linka A dále prodlužovala do stanic Strašnická (1987), Skalka (1990), Depo Hostivař (2006) a Nemocnice Motol (2015).

21. 11. 1982

Do provozu byly nasazeny autobusy nové generace Karosa B731. Proti typu ŠM11 měly nové vozy hranatou karoserií s novou konstrukcí vyklápěcích dveří, motor byl umístěn vzadu. Jednalo se o poměrně úspěšnou platformu, neboť na jejich konstrukci navázala celá řada dalších odvozených typů včetně kloubové modifikace B741 a pozdějších výrazněji inovovaných řad B931, B951 a B951E, jejichž dodávky probíhaly až do roku 2006.



ZVLÁŠTNÍ PŘÍLOHA VEČERNÍ PRAHY REFERUJÍCÍ O NOVINKÁCH V PRAŽSKÉ MĚSTSKÉ DOPRAVĚ SE ZAHÁJENÍM PROVOZU PRAŽSKÉHO METRA OD 9. 5. 1974. (ARCHIV DPP)



VÝZNAMNÝM HISTORICKÝM DATUM SE I PRO VÁCLAVÁK STÁVÁ OTEVŘENÍ PRVNÍ LINKY METRA C SE STANICÍ A PROSTORNÝM VESTIBULEM U HISTORICKÉ BUDOVY NÁRODNÍHO MUZEA. VE STEJNÉ DOBĚ NÁMĚSTÍ OPOUŠTĚJÍ AUTOBUSY. TĚŽŠTĚ MĚSTSKÉ DOPRAVY SE OD TOHOTO OKAMŽIKU PŘESOUVÁ DO PODZEMÍ A V OPOJENÍ Z NOVÉHO DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU SE PŘIPRAVUJE REALIZACE DLOUHOLETÝCH PLÁNŮ ČÁSTI POLITICKÉ A DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÉ OBCE NA VYMÍSTĚNÍ TRAMVAJOVÉ DOPRAVY Z NÁMĚSTÍ. DOBA SI ŽÁDÁ ZMĚNU A PO DESETILETÍCH PROVOZU ZASTARALÝCH, POMALÝCH A HLUČNÝCH TRAMVAJÍ SE TATO KONCEPCE ZDÁVÁ BÝT NEODVRATNÝM ZAKONČENÍM DESETILETÍ PLÁNOVÁNÍ A BUDOVÁNÍ METRA. STANICE METRA MUZEUM SE NÁMĚSTÍ DOTYKÁ TEČNĚ V JEHO HORNÍ ČÁSTI, V PODELNĚM SMĚRU PODCHÁZÍ POD NÁMĚSTÍM AŽ LINKA A ZPROVOZNĚNÁ V ROCE 1978. (ARCHIV DPP)

NEJSTARŠÍ PŘEVODNÍ SCHÉMATU ZÁRODKU BUDOUCÍ SÍTĚ PRAŽSKÉHO METRA - TRATĚ C S PŘESTUPNÍMI VAZBAMI NA POVRCHOVOU DOPRAVU VE STAVU Z KVĚTNA 1974. PODOBNÁ SCHÉMATÁ BYLA V PRVNÍCH LETECH POUŽÍVÁNA I VE VOZECH METRA. (ARCHIV DPP)



ZPROVOZNĚNÍM PRVNÍ LINKY METRA BUDOVAATELSKÉ MARTYRIUM SLOŽITÉ STAVBY METRA V HISTORICKÉM CENTRU ANI ZDALEKA NEKONČÍ. ZVLÁŠTĚ NÁROČNÁ JE VÝSTAVBA STANICE A VESTIBULŮ V OBLASTI MŮSTKU. V LETECH 1975 AŽ 1977, ZACHYCENÁ NA NAŠEM SNIMKU, VÁCLAVÁK JE V TĚTO ETAPĚ JEDNÍM VELKÝM STAVENIŠTĚM. (ARCHIV DPP)

15. 6. 1985

Po dvacetileté přestávce byl obnoven provoz lanové dráhy na Petřín po kompletní rekonstrukci a modernizaci. Lanová dráha obdržela také nová vozidla, která jsou zde v provozu dodnes.

2. 11. 1985

Zahájen provoz na prvním provozním úseku tratě B pražského metra ze Smíchovského nádraží na Sokolovskou (dnes Florenc). Touto událostí byla završena první a nejnáročnější etapa budování pražského metra vytvořením základní sítě metra v centru města s přestupními trojúhelníky, který byl vytyčen již v předválečných projektech.

Proměny doznala i architektura hlubinných stanic, které jsou proti lince A, připomínající sovětské předlohy, značně odlišné. Trať B byla v pozdějších letech dále prodlužována do stanic Dukelská/Nové Butovice (1988), Českomoravská (1990), Zličín (1994) a Černý Most (1998).

1. 7. 1986

Do provozu s cestujícími zařazeny velkokapacitní tříčlánkové obousměrné tramvaje KT8D5 představující první nový typ od zavedení T3 v roce 1962. Nové tramvaje měly řadu přínosných inovačních prvků, zároveň však jejich nasazení přineslo nemalé komplikace v podobě technických nedostatků a půdorysných rozměrů vozové skříně, které znemožňovaly potkávání vozů ve vybraných křižovatkách a obloucích. Od roku 2004 jsou tyto vozy postupně modernizovány tak, aby splňovaly bezbariérové standardy. Provoz původních vozidel byl ukončen v roce 2013.



**DOPRAVNÍ PODNIKY
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY**

oznamují cestující veřejnosti, že poskytují

dopravní informace

od 3. ledna 1977 v pracovní dny v době od 6,00 do 18,00 h
na telefonním čísle **22 92 52**

Nové pracoviště Generálního ředitelství Dopravních podniků hlavního města Prahy

- **podává informace** dopravního a přepravně-tarifního charakteru z provozu metra, tramvají a autobusů DP (např. o dopravním spojení mezi jednotlivými místy v Praze, o nočním provozu, o přepravní věci a o placení přepravného, o cenách jízdenek, o místech předprodeji),
- **podává informace** o okamžité situaci v provozu metra, tramvají a autobusů DP (tj. o výlukách, odklonech, objížďkách, o možnostech náhradní přepravy),
- **podává informace** řádkového charakteru z provozu osobní lodní dopravy, osobní a nákladní taxislužby i o pojízdnosti automobilů.

Věříme, že podávání těchto informací přispěje k lepší informovanosti cestujících veřejnosti o službách, které zajišťují

Dopravní podniky hlavního města Prahy



PO SKONČENÍ VÝSTAVBY PRVNÍHO PROVOZNÍHO ÚSEKU LINKY A SE ŽIVOT NA VÁCLAVÁKU OPĚT VRACÍ DO NORMÁLU. VÝKOPY A PROVIZORIA MIZÍ, JSOU POLOŽENY NOVÉ VOZOVKY I NOVÉ TRAMVAJOVÉ KOLEJE A PO DOBU DVOU LET NÁMĚSTÍ ZAŽÍVÁ OPĚT FUNKČNÍ TRAMVAJOVÝ PROVOZ S PŘESTUPNÍMI VAZBAMI NA METRO. PŘESTO JE ZIMA 1980 POSLEDNÍ PROVOZNÍ SEZÓNOU TRAMVAJÍ NA VÁCLAVÁKU. V NOCI 13. 12. 1980 PROJÍŽDĚJÍ PO ZDEJŠÍCH KOLEJÍCH TRAMVAJE NAPOSLEDY. O PĚT LET POZDĚJI OPOUŠTĚJÍ TRAMVAJE I KŘÍŽOVATKU NA MŮSTKU A TRATĚ V ULICÍCH NA PŘÍKOPE A 28. ŘÍJNA. JEDINOU VEŘEJNOU DOPRAVOU SE TAK STÁVÁ METRO A TAXISLUŽBA. (ARCHIV DPP)

TELEFONICKÉ INFORMACE O MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ SLOUŽILY CESTUJÍCÍM JIŽ V ROCE 1977. (ARCHIV DPP)



TĚLESO ZRUŠENÉ TRAMVAJOVÉ TRATĚ VE STŘEDU VÁCLAVSKÉHO NÁMĚSTÍ JE NAHRAZENO DOČASNÝM DOJMEM PŮSOBÍCÍ SADOVOU ÚPRAVOU. PROSTRANSTVÍ SE ŽULOVÝMI DESKAMI A DOBOVÝM MOBILIÁŘEM SE STÁVÁJÍ JEDNÍM Z POMNÍKŮ OBDOBÍ, KDY PANOVALO PŘESVĚDČENÍ, ŽE FUNKČNÍ A KAPACITNÍ POVRCHOVÁ DOPRAVA V OBLASTECH OBSLUHOVANÝCH METREM JIŽ NEBUDE ZAPOTŘEBÍ. NA MŮSTKU NA TUTO ÚPRAVU POSLÉZE NAVAZUJE PĚŠÍ ZÓNA MEZI JUNGMANNOVÝM NÁMĚSTÍM A PRAŠNOU BRANOU. NEFUNKČNÍ ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ I POSTUPNÉ UMRTVENÍ DŘÍVĚJŠÍHO VÝZNAMU NÁMĚSTÍ COBY DOPRAVNÍHO UZLU A POMYSLNÉHO STŘEDOBODU DĚNÍ V HLAVNÍM MĚSTĚ VEDOU JIŽ NĚKOLIK DESETILETÍ K OTÁZCE, ZDA-LI BY SE NÁMĚSTÍ NEMĚLO VRÁTIT KE SVÝM DOPRAVNÍM KÖRĚNŮM A NEMĚLO BY BÝT OPĚT V MODERNÍM POJETÍ ZAČLENĚNO DO SÍTĚ TRAMVAJOVÉ DOPRAVY. (ARCHIV DPP)

SPARTAKIÁDNÍ PRAHA VÁS VITÁ



Z obsahu: Prahou po svých / Bezpečně tramvají, autobusem i metrem / Představuje se pražská hromadná doprava / Plánky tras tramvají, metra, autobusu a objížďných tras / Pojlitění pro spartakiádu / Pro vaše zdraví / Chraňte svoje věci / Rady pro motorizované návštěvníky / Telefonní čísla

MIMORÁDNÍMI DOPRAVNÍMI AKCEMI OBDOBÍ PŘED ROKEM 1990 BYLO ZAJIŠŤOVÁNÍ PŘEPRAVY ÚČASTNÍKŮ CELOSTÁTNÍCH SPARTAKIÁD, KTERÉ KOMUNISTICKÝ REŽIM ZAVEDL JAKO POKRAČOVÁNÍ TRADICE VŠESOKOLSKÝCH SLETŮ. POSLEDNÍ Z NICH SE KONALA V ROCE 1985 A NÁVŠTĚVNÍCI BYLI UVÍTÁNI STYLOVOU INFORMAČNÍ BROŽUROU SE SCHÉMATEM SÍTĚ MIMORÁDNÍHO PROVOZU MĚSTSKÉ DOPRAVY. (ARCHIV DPP)



realizaci přístupu k dopravní obsluze hlavního města veřejnou dopravou pro dopravce, kteří splní požadované standardy.

20. 10. 1995

Do provozu s cestujícími poprvé nasazen prototyp nízkopodlažního autobusu Karosa-Renault City Bus. Pozdějšími početnými dodávkami této konstrukční řady autobusů byl učiněn první zásadní krok v budování bezbariérové autobusové dopravy v Praze. Od roku 2000 byly vozy dodávány i v kloubové verzi.

Nasazení autobusů Karosa-Renault CityBus předcházel projekt montáže autobusů Neoplan N 4014/3 ve vlastním opravárenském zázemí DPP. Touto formou byly realizovány celkem tři vozy, první z nich byl zařazen do provozu od 7. 11. 1994. Dále se v tomto projektu již nepokračovalo.

1. 6. 1996

V síti pražské MHD se uskutečnila zásadní změna odbavovacího a tarifního systému. Zaveden byl opět přestupný



V ROCE 1984 BYL POSTUPNĚ ZAVEDEN NOVÝ, TZV. ROZŠÍŘENÝ INFORMAČNÍ SYSTÉM PRAŽSKÉHO METRA, JEHOŽ AUTOREM BYL AKADEMICKÝ SOCHAŘ ROSTISLAV VANĚK. KROMĚ ZDARILÉ SOUSTAVY INFORMAČNÍCH ZNAČEK BYLA VYTVOŘENA I INVERZNÍ SCHÉMATA PRAŽSKÉHO METRA A NÁVAZNOSTI NA POVRCHOVOU DOPRAVU, KTERÉ SE NA ŘADU LET STALY TYPICKÝM INVENTÁŘEM PRAŽSKÉHO PODZEMÍ. TENTO JE Z ROKU 1988. (ARCHIV DPP)

tarif, vozidla povrchové MHD byla vybavena elektronickým odbavovacím a informačním systémem propojeným s dispečerskými řídicími systémy. Po 22 letech z vozidel zmizely mechanické děrovací strojky na jízdenky a zásadní modernizace se dočkaly rovněž jízdenkové automaty.

12.–16. 8. 2002

Během rozsáhlé povodně byla zaplavena velká část tratí a stanic pražského metra. Provoz úseků a stanic byl obnovován postupně po náročných rekonstrukcích až do 22. března 2003.

28. 11. 2003

Do provozu byla uvedena nová tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov, zatím poslední významnější rozšíření kolejové sítě tramvají. Nová tramvajová trať je zajímavá zejména rozsáhlými umělými stavbami a nekonvenční architekturou zastávek.

28. 1. 2006

Do zkušebního provozu s cestujícími byla zařazena nízkopodlažní tramvaj Škoda 14T – v pražském provozu se jednalo o první sériově dodávaný typ nízkopodlažních

tramvají. Jedná se o pětičlanková šestinápravová částečně nízkopodlažní vozidla.

Jejich nasazení předcházely zkoušky čtyř nízkopodlažních tramvají RT6N1 představujících první tuzemskou generaci nízkopodlažních tramvají. Jejich provoz nebyl příliš úspěšný a s cestujícími probíhal jen v letech 1997 až 1999.

1. 4. 2009

Do zkušebního provozu s cestujícími byly uvedeny nízkopodlažní autobusy SOR NB12, které zahájily rozsáhlou obnovu vozového parku a přechod k plně bezbariérovosti autobusového provozu. Autobusy typů NB12 a NB18 od firmy SOR Libchavy dnes tvoří převážnou většinu vozového parku. Zásadní novinkou pro cestující bylo čtyřdveřové, resp. pětídveřové provedení vozové skříně. Zajímavostí je i nezvyklá délka kloubové verze, která dosahuje 18,75 m. Jednotlivé série se liší v technickém vybavení, použité motorizaci i vnitřním vybavení. Novější série jsou vybaveny klimatizací prostoru pro cestující.



S METREM BYL UVEDEN V ŽIVOT TAKÉ NESMRTELNÝ PIKTOGRAM K OZNAČENÍ PŘEDPRODEJNÍCH MÍST JÍZDENEK.

1. 1. 1992

Do provozu zařazeny první kloubové autobusy tuzemské výroby typu Karosa B741. Problémy s maďarskými autobusy Ikarus vedly k vývoji a nasazení tuzemských kloubových autobusů Karosa, které navazovaly na provozně rozšířenou řadu městských autobusů B731 a B732.

Postupně se v Praze uplatnily i další inovované typy B 941 a B 961. Poslední jmenovaný typ dojezdil jako poslední zástupce konvenčních kloubových autobusů (nesplňujících bezbariérové standardy) v roce 2020.

11. 1. 1992

Zavedeny první příměstské autobusové linky DPP jako základ budoucí Pražské integrované dopravy (č. 351 do Hovorčovic a č. 352 do Ořechu).

Vznikla Pražská integrovaná doprava. Jedná se o integrovaný dopravní systém v Praze a jejím zájmovém okolí. Do systému PID byly kromě autobusových linek od října 1992 postupně integrovány i četné železniční tratě Českých drah.

1. 10. 1992

Dopravní podnik zahájil provoz na první speciální lince pro přepravu osob se sníženou pohyblivostí z Černého Mostu na náměstí Republiky.

1. 4. 1994

Od 1. 4. 1994 uzavírá smlouvy s jinými (soukromými) dopravci místo Dopravního podniku hl. m. Prahy regionální organizátor pražské integrované dopravy ROPID, který vznikl k datu 1. 12. 1993 na základě usnesení Rady Zastupitelstva hlavního města Prahy. Tím došlo k libe-

5. 10. 2010

Do zkušebního provozu s cestujícími zařazeny 100% nízkopodlažní tramvaje Škoda 15T, v současné době nejmodernější a zároveň nejpočetnější typ nízkopodlažních tramvají v Praze. Jedná se o tříčlánková čtyřpodvozková vozidla s nezávisle zavěšenými koly, každé s vlastním trakčním motorem. Část vozidel je vybavena klimatizací.

6. 4. 2015

Do provozu uvedeno prodloužení tratě metra A z Dejvické k Nemocnici Motol. Jedná se o zatím poslední rozšíření sítě pražského metra.

15. 10. 2017

Slavnostně zprovozněna zkušební trolejbusová trať v Prosecké ulici pro zkoušky elektrobuses s dynamickým dobíjením. Přesně po 45 letech se tímto aktem do pražských ulic v inovované podobě vrátil dříve zrušený dopravní prostředek.

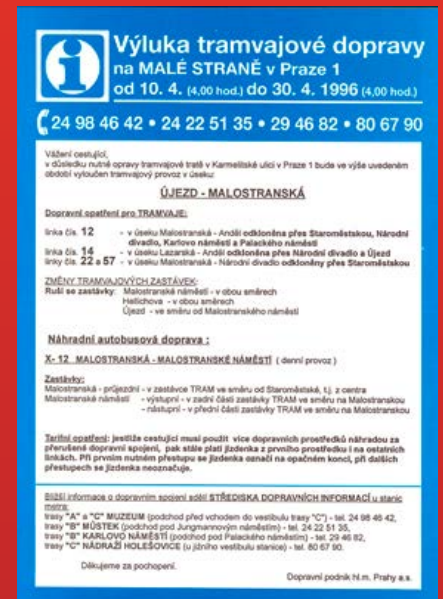
Do budoucna představuje segment elektrobuses s možností dynamického dobíjení akumulátorů za jízdy velmi perspektivní řešení pro náhradu některých autobusových linek v rámci snahy o snížení emisí ze spalovacích motorů i jejich hlučnosti. V přípravě je proto hned několik projektů pro nasazení těchto vozidel.

19. 6. 2019

Slavnostně zahájen geologický průzkum pro čtvrtou linku D pražského metra v úseku Pankrác – Nové Dvory, jehož stavební objekty se v budoucnu stanou součástí nově budované linky. Počátky projekční přípravy linky D se datují již do přelomu 80. a 90. let. Od této doby byl projekt několikrát změněn. V současnosti se předpokládá již nasazení plně automatizovaných souprav bez strojvedoucího, které budou uplatněny i na nejstarší a nejzatíženější lince C.



POSLEDNÍ VELKOU REVOLUCI Z HLEDISKA ODBAVOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH ZAŽILA PRAHA V ROCE 1996. MIMOŘÁDNÉ VYDÁNÍ DENÍKU MF DNES PŘINESLO SOUHRN NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH ZMĚN PRO CESTUJÍCÍ. (ARCHIV DPP)



VÝLUKOVÝ LETÁK Z ROKU 1996 V JEDNODUCHÉ A ÚČELNÉ GRAFICE, JAKÁ NÁS PROVÁZELA OBDOBÍM PO ROCE 1990. (ARCHIV DPP)



ZÁVĚREČNOU VIZUALIZACI UZAVÍRÁME ÚRYVKY Z TLUSTÉ A DOBRŮDRUŽNÉ KRONIKY HISTORIE MĚSTSKÉ DOPRAVY NA VÁCLAVSKÉM NÁMĚSTÍ, KTERÁ JE ZÁROVEŇ ZRCADLEM 145LETÉHO VÝVOJE MĚSTSKÉ DOPRAVY V PRAZE. TAK JAKO V MINULOSTI NÁMĚSTÍ VŽDY HRDĚ REFLEKTOVALO DOBOVÉ VÝVOJOVÉ TRENDY A HOSTILO NEJRUZNĚJŠÍ DRUHY DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ, NAJDE JISTĚ I V BUDOUCNĚ NOVÝ ROVNŮVÁŽNÝ STAV PRO SYMBIÓZU VEŘEJNÉ A INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVY A DŮSTOJNÉ ÚPRAVY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ, ABY SE MOHLO STÁT OPĚT PLNOHODNOTNÝM SRDCEM HLAVNÍHO MĚSTA. (JAKUB CIGLER ARCHITEKT)



UKÁZKA JÍZDENKY PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY Z OBDOBÍ PO ZMĚNĚ ODBAVOVACÍHO SYSTÉMU A TARIFNÍ REFORMĚ – 1997. (ARCHIV DPP)

145 LET MĚSTSKÉ DOPRAVY V PRAZE

Autor: Robert Mara, vedoucí odd. Archiv DPP
 archiv@dpp.cz
 Odpovědný redaktor: Petr Ludvíček
 Vyšlo jako příloha časopisu DP kontakt č. 9/2020