

Osobní doprava a přeprava:

1. Historický vývoj osobní dopravy a přepravy

Metodický koncept k efektivní podpoře klíčových odborných kompetencí s využitím cizího jazyka ATCZ62 - CLIL jako výuková strategie na vysoké škole

Interreg 
EVROPSKÁ UNIE
Rakousko-Česká republika
Evropský fond pro regionální rozvoj



Europäische Union
Evropská unie
Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung
Evropský fond pro
regionální rozvoj



UNIVERSITY
OF APPLIED SCIENCES
UPPER AUSTRIA

Historie hromadné osobní dopravy

Koncem 18. století se začal ve městech zvyšovat význam hospodářského, společenského, správního a kulturního života. Rozloha míst se zvýšila na desítky kilometrů čtverečních. To spolu se změnami životních a pracovních podmínek, především v důsledku manufakturní výroby a centralizace veřejné správy, školství a dalších společenských funkcí, vyvolalo potřebu hromadného přemísťování osob. První známky hromadné osobní dopravy zaznamenáváme již koncem 17. století, kdy se začínají objevovat vozy s jedním koněm nebo se dvěma koňmi (Paříž od r. 1690). Koňské omnibusy byly v provozu až od poloviny 19. století (v Praze od r. 1830).

Po vynálezu parní železnice a kolejové dráhy uložené v dlažbě vznikly kolejové pouliční dráhy. Vozidla s parním pohonem byly v provozu na kolejových pouličních drahách až do roku 1930. První elektrický vůz na baterie byl předveden v roce 1842 a v roce 1850 byl vyvinut způsob přívodu elektrické energie do vozidla pomocí kolejničky. Od roku 1881 postupně přecházely pouliční dráhy na elektrický provoz. V Evropě elektrické pouliční dráhy dosáhly svého vrcholu v roce 1920

Historie hromadné osobní dopravy v Českých zemích

Vývoj městské dopravy ve městech na území Čech, Moravy a Slezska před rokem 1918 byl dosti nerovnoměrný – začátky vývoje jsou podobné vývoji světovému

Fiakry (či drožky), se v Praze objevují od roku 1789. Už v roce 1829 se v Praze objevuje i první omnibus (s koňským zápřahem), který měl linku ze Staroměstského náměstí (radnice) k Zemskému sněmu a od Hlavní celnice k Vrchnímu poštovnímu úřadu na Malé Straně. Pro nedostatek cestujících byla doprava postupně zastavena (Praha měla v té době asi 100 tisíc obyvatel), obnovena byla v roce 1845 systémem pěti linek. V roce 1875 byla uvedena do provozu první trať koňské dráhy v Praze mezi Smíchovem a Karlínem a mezi Malou Stranou a Karlínem. Vozidla měla 10-20 míst. První trať byla dlouhá 3,5 km. Viditelně konkurovala fiakrům a drožkám. Velký rozsah dosáhla na Zemské jubilejní výstavě v roce 1891. Provoz byl ukončen roku 1905.

Vývoj osobní dopravy na našem území

Pro nás je významný fakt, že mladoboleslavská automobilka Laurin & Klement v roce 1908 vyhrála konkurz na dodávku vozidel typu E pro pravidelnou poštovní dopravu v okolí Kotoru v Černé Hoře. Na našem území se první nestátní autobusové linky začaly provozovat po roce 1905. Pražské ředitelství pošt a telegrafů slavnostně otevřelo 13. května 1908 první dvě státní autobusové linky z Pardubic do Bohdanče a z Pardubic do Holic.

V meziválečném období byly největšími dopravci ČSD, Československá pošta, **Autodopravní akciová společnost v Praze** a společnost **JAS (Jihočeské podniky pro automobilovou dopravu)**. JAS získaly v krátké době velkou oblibu, protože napojily na dopravu úplně opuštěné obce a zaváděly tratě po celých jižních Čechách a na Plzeňsku.

Zákonem č. 311 z 22. 12. 1948 byla znárodněna část automobilové dopravy a k 1. 1. 1949 byl vytvořen národní podnik **Československá automobilová doprava (ČSAD)**. Zákon stanovil, že pravidelnou veřejnou dopravu může vykonávat pouze stát, nepravidelnou autodopravu ještě mohli provozovat soukromníci. V roce 1949 bylo v ČSR evidovaných 894 živnostníků v automobilové dopravě. V roce 1947 bylo na Slovensku 40 autobusových tras s celkovou délkou 1 796 km a v roce 1953 už 689 tratí s délkou 17 151 km. Zákonem č. 148/1950 Sb. byl zaveden nový název monopolního autobusového dopravce – **Československá státní automobilová doprava, národní podnik**, s nezměněnou zkratkou **ČSAD**. Sem byla začleněna také nákladní automobilová doprava.