

**František PROŠEK**

**VÝVOJ TARIFŮ  
A JÍZDNÉHO  
PRAŽSKÉ DOPRAVY**

**Praha 2021**

KATALOGIZACE V KNIZE - NÁRODNÍ KNIHOVNA ČR

Prošek, František, 1946-

Vývoj tarifů a jízdného pražské dopravy / František Prošek. --  
2. doplněné vydání. -- Praha : Společnost městské dopravy  
Praha, 2021. -- 1 online zdroj

Obsahuje bibliografické odkazy

ISBN 978-80-902095-8-9 (online ; pdf)

\* 656.121 \* 656.03 \* 656.039.1 \* (437.311) \* (048.8)

– městská hromadná doprava -- Česko

– dopravní tarify -- Česko

– jízdenky -- Česko

– Praha (Česko)

– monografie

656.1/.5 - Pozemní doprava [4]

Poznámka: Tato práce vznikala s přestávkami od 70. let minulého století a v úplné pracovní podobě byla vydána v roce 2018. Text byl následně použit jako podklad pro 5. svazek 1. dílu postupně vycházející Encyklopedii pražské MHD. Jeho členění a uspořádání v Encyklopedii je ovšem zcela odlišné, neboť navazuje obsahově i formálně na její již vydané části. Zahrnuje též rozsáhlý obrazový doprovod, kromě jiného i větší množství reprodukcí jízdních dokladů.

V průběhu vytváření konečné podoby Encyklopedie, které prováděl Mgr. Pavel Fojtík, byly doplněny další informace jak z dosud nevyužitých písemností uložených v archivu DPP, tak i z dobového tisku a konečně i v rámci připomínkového řízení před jejím vydáním. O nové informace byla pracovní podoba doplněna a jsou zahrnuty do tohoto jejího 2. vydání.

© František Prošek, 2018–2021

**ISBN 978-80-902095-8-9**

# O B S A H

Ú V O D .....	3
1 PŘEPRAVNÍ A TARIFNÍ PODMÍNKY OSOBNÍ DOPRAVY .....	3
1.1 Přepavní řády .....	4
1.2 Tarifní pravidla a tarify .....	6
1.3 Základní tarifní pojmy a systémy .....	10
1.4 Druhy jízdného .....	13
1.5 Převrava zavazadel a živých zvířat .....	18
1.6 Bezplatná přeprava .....	19
1.7 Odbavování cestujících a průvodčí .....	19
1.8 Peněžní hospodářství .....	19
1.9 Jízdní doklady .....	19
1.10 Přepavní kontrola, pokuty, přirážky .....	19
1.11 Měnové systémy a jednotky .....	19
1.12 Významné tarifní události .....	19
1.13 Uspořádání popisu .....	19
2 SOUKROMÉ KOLEJOVÉ DRÁHY .....	19
2.1 Pražská koňka .....	19
2.2 Lanová dráha na Letnou .....	19
2.3 Elektrická dráha na Letné v Praze .....	19
2.4 Lanová dráha na Petřín .....	19
2.5 Elektrická drobná dráha Praha – Libeň – Vysočany .....	19
2.6 Elektrická dráha Smíchov – Košíře .....	19
2.7 Městská elektrická dráha Královských Vinohradů .....	19
3 ELEKTRICKÉ DRÁHY MĚSTA, SÍŤ PRAŽSKÉ MĚSTSKÉ DOPRAVY .....	19
3.1 Jednotlivé jízdné .....	19
3.2 Vícenásobné jízdné .....	19
3.3 Přestupnost a přestupování .....	19
3.4 Předplatní časové jízdenky .....	19
3.5 Bezplatná přeprava a volné jízdenky .....	19
3.6 Jízdní výhody zaměstnanců dopravce a jejich rodin .....	19
4 MĚSTSKÉ AUTOBUSY (EP A DPP) A TROLEJBUSY .....	19
4.1 První městská autobusová linka .....	19
4.2 Autobusy 1925–1951 .....	19
4.3 Trolejbusy 1936–1951 .....	19
4.4 Autobusy 1954–1991 .....	19

5 PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA.....	19
5.1 Vznik a vývoj systému integrované dopravy .....	19
5.2 Zvláštní druhy jízdného PID na území Prahy .....	19
5.3 Jízdné PID mimo pražské území.....	19
6 DOPRAVA NA ÚZEMÍ MĚSTA MIMO SÍŤ PRAŽSKÉ MĚSTSKÉ DOPRAVY .....	19
6.1 Přívozy .....	19
6.2 Omnibusy .....	19
6.3 Železnice .....	19
6.4 Lodní doprava .....	19
6.5 Autobusy .....	19
6.5.1 Městské linky Autodopravní a. s.....	19
6.5.2 Noční poštovní provoz .....	19
6.5.3 Další linky v období mezi válkami .....	19
6.5.4 Státní autobusový provoz po roce 1948 .....	19
6.5.5 Doprava na pražská letiště .....	19
6.5.6 Autobusové linky k obchodním centrům .....	19
6.5.7 Autobusové linky do ZOO .....	19
6.6 Letenský eskalátor (pohyblivý chodník).....	19
6.7 Linkové taxi .....	19
6.8 Lanová dráha v ZOO.....	19
6.9 Tramvajové linky 41 (dříve 91) a 92.....	19
6.10 Lanová dráha hotelu NH Praha .....	19
7 DODATKY .....	19
7.1 Tarifní reforma v roce 1951 .....	19
7.2 Měnová reforma 1953 .....	19
7.3 Zavádění jednoslužného provozu.....	19
7.4 Výjimky z platnosti linkových předplatních jízdenek.....	19
7.5 Výjimky z pravidel o přestupování .....	19
7.5.1 Pásma a pásmování tramvají.....	19
7.5.2 Uzlová pásma .....	19
7.5.3 Dovolené přechody .....	19
7.5.4 Uzlové stanice .....	19
7.5.5 Dílčí tarifní výjimky.....	19
7.6 Vývoj školního vzdělávání.....	19
7.7 Relativní cena jízdného .....	19

# Ú V O D

Práce se zabývá vývojem tarifních poměrů ve veřejné osobní dopravě na území hlavního města Prahy. V úplnosti se věnuje systému městské hromadné dopravy od jejího vzniku v roce 1875 po současnost. Jedná se o všechny soukromé kolejové dráhy a dále o všechny druhy dopravy provozované městským dopravním podnikem. Samostatná kapitola je věnována systému Pražské integrované dopravy, který věcně i tarifně na městskou dopravu bezprostředně navázán.

Tarifní ostatních dopravních systémů či izolovaných doprav provozovaných v historii i současnosti na území města, nesouvisející s tarifem městské dopravy, jsou zahrnuty pouze v omezeném rozsahu či ukázkově, neboť jejich úplný popis by byl buď neúměrně rozsáhlý (např. železnice) nebo není dosud zpracována v úplnosti ani celková historie takové dopravy (přivozy, omnibusy, soukromé autobusové linky).

## 1 PŘEPRAVNÍ A TARIFNÍ PODMÍNKY OSOBNÍ DOPRAVY

Doprava osob je služba, která v tradičním podnikatelském smyslu má charakter zboží, dopravcem v určitém množství a kvalitě nabízeného a občanem v případech jeho zájmu či potřeby nakupovaného. Za toto „zboží“ platí uživatel cenu (zde jízdné), které dopravci umožňuje vložený kapitál, pokrývá vynaložené náklady na provoz a poskytuje čistý zisk. V současném chápání se ovšem jedná o službu veřejnou, nezbytnou k zajištění životních funkcí určitého území, které není možné naplnit bez přemístování jeho obyvatelů. Orgány těchto územních celků proto dopravu zajišťují buď prostřednictvím jimi přímo vlastněných provozovatelů dopravy, nebo ji objednávají u jiných dopravců. V těchto případech mohou mít bezprostřední vliv na i výši jízdného, které pak může být stanoveno s přihlédnutím k jiným než čistě ekonomickým hlediskům. Protože přitom obvykle celkové tržby z dopravy nepokrývají vynaložené náklady a přiměřený zisk dopravců, musejí být doplňovány z veřejných rozpočtů.

Základní vztahy mezi cestujícím a dopravcem nejsou na ekonomickém modelu financování dopravy závislé. Cestující s dopravcem vždy uzavírá dvoustrannou přepravní smlouvu, která upravuje vzájemná práva a povinnosti včetně podmínek tarifních. Jejím obsahem je – s určitým zjednodušením – závazek dopravce cestujícího přepravit, pokud dodrží podmínky smlouvy, jejíž součástí je i povinnost zaplacení jízdného, nejedná-li se o bezplatnou přepravu. I když se v případě osobní dopravy jedná o soukromoprávní dvoustrannou smlouvu, není postavení smluvních stran symetrické. Dopravce vyhláší v plném rozsahu podmínky přepravy jednak na základě pro něho závazných právních norem či uzavřených smluv, a dále dle vlastních potřeb, zatímco cestující tyto podmínky může pouze plně akceptovat. Kromě toho občanovi, v době kdy je cestujícím, vznikají některé povinnosti přímo z ustanovení právních předpisů s tím, že jejich případné vymáhání (i formou potíhů) vykonává buď dopravce, nebo jiné orgány.

Podmínky přepravy osob tedy vytvářejí přepravní podmínky všeobecné (zákonné), přepravní podmínky smluvní a podmínky tarifní. Jsou vzájemně v různé míře provázené a někdy nelze ani určit přesnou hranici mezi nimi. Jako příklady jednoznačných podmínek lze uvést na straně přepravní například okruh osob apriorně z přepravy vyloučených, na straně tarifní potom sazebník cen jízdného; někde uprostřed mezi těmito krajnostmi je třeba povinnost dopravce bezplatně přepravovat děti do určitého věku.

Přepravní podmínky, které jsme označili jako všeobecné, stanovují práva a povinnosti dopravců i cestujících. V minulosti je stanovovali sami provozovatelé dopravy nebo jejich zřizovatelé a nadřízené (správní) orgány je schvalovaly. V novější době byly a jsou vydávány státními orgány nebo z pověření státu správními orgány nižších stupňů, a to formou zákonů, vyhlášek nebo jiných závazných právních předpisů s celostátní nebo místní platností. V současné době mohou

další povinnosti dopravcům stanovovat i jejich zřizovatelé v zakládacích listinách nebo objednatelé ve smlouvách o zajišťování dopravy.

Podrobnější přepravní podmínky, nyní nazývané smluvní, může vyhlášovat dopravce a zpřesňovat jimi práva a povinnosti cestujících v konkrétních podmínkách jím provozované dopravy a s respektováním podmínek všeobecných.

Stanovení tarifních podmínek a cen jízdného prodělalo v časovém vývoji různých druhů dopravy největší změny od prakticky zcela volné tvorby cen přes jejich spíše formální schvalování až po podmínky a ceny plně regulované v celostátním měřítku. V současné době je celostátně pro všechny druhy dopravy stanoven jen okruh bezplatně přepravovaných osob a rozsah některých slev a cenová regulace je prováděna stanovením maximálních cen – v dopravě celostátní pravidelně ministerstvem financí, v dopravě integrované a městské fakultativně orgány místními, přičemž konkrétní tarify vyhláší dopravci. Ve skutečnosti v integrovaných systémech a v městské dopravě jsou ve smlouvách o závazku veřejné služby dohodnuty zpravidla jak ceny, tak i některá další tarifní pravidla.

## 1.1 PŘEPRAVNÍ ŘÁDY

V pražských podmínkách byly podmínky přepravy cestujících na koňce upraveny smlouvou mezi městem a vlastníkem podniku. Pro městské elektrické dráhy byly od samého počátku (1898) tyto podmínky upravovány dopravními řády vydávanými radou královského hlavního města a schvalovanými c. k. ministerstvem železnic. Dlouhodobě platil poslední takto schválený Dopravní řád pro elektrické dráhy hl. hlavního města Prahy z roku 1913. Podobným způsobem byl vydán a ministerstvem železnic schválen nový předpis tohoto obsahu, tentokrát již nazvaný Přepravní řád pro elektrické dráhy hl. m. Prahy v roce 1932, který platil opět prakticky dvacet let bez podstatných změn.

Samostatně byla upravována práva a povinnosti cestujících v dopravě silniční, a to s ohledem na zcela odlišné obecné právní předpisy, které pro ni platily. Známý Dopravní řád pro hromadnou dopravu osob autobusy a autocary hlav. města Prahy z roku 1935 byl vydán obcí pražskou a schválen zemským úřadem v Praze a Magistrátem hl. m. Prahy, a platil pravděpodobně, stejně jako řád tramvajový, až do celostátní úpravy v roce 1953.

První celostátní přepravní řád určený pro městskou dopravu byl vydán jako vyhláška č. 364/1953 Ú. l., o přepravním řádu pro městskou hromadnou dopravu osob (městský přepravní řád), která nabyla účinnosti od 1. ledna 1954 (dále jen MPŘ1953). Byla to první celostátní úprava oboru městské dopravy a opírala se o tehdy platný zákon o dráhách (č. 97/1950 Sb.) a vládní nařízení o úpravě podnikání v silniční dopravě (č. 36/1951 Sb.). Vyhláška reagovala na vytváření podniků místního hospodářství (komunálních dopravních podniků), které ve velkých městech provozovaly společně dopravu drážní (tramvajovou a trolejbusovou) a silniční (autobusovou), jež se v městských podmínkách k sobě v mnoha ohledech přibližovaly a zároveň se vzdalovaly od podmínek celostátní dopravy dálkové. Stanovila proto jednotné podmínky jejich provozování ve vztahu k cestujícím pro všechny obvyklé druhy dopravních prostředků (tramvaje, trolejbusy, autobusy) v místní dopravě.

MPŘ1953 upravoval označení vozidel, zveřejňování jízdních řádů, vydávání tarifů, podmínky přepravy cestujících – právo na přepravu, okolnosti vyloučení osob z přepravy, povinnost zakoupení jízdenky, postihy cestujících bez jízdenky, chování cestujících, pravidla pro nastupování a vystupování z dopravních prostředků, a dále podmínky přepravy zavazadel, dětských kočárků a zvířat. Odchytky od přepravního řádu byly možné jen pro jednotlivé trati, stanice, vlaky a vozidla po schválení krajským národním výborem.

Provozovatel mohl určit některé vozy nebo spoje pro přednostní užití určitými skupinami cestujících, zejména pak pro cesty do a ze zaměstnání. Nebyla dovolena přeprava dětí do 6 roků bez doprovodu. Výše přírážky pro cestujícího bez platné jízdenky byla 10 Kčs, přírážka při neza-

placení přepravného byla ve výši jeho dvojnásobku. Podrobně byly stanoveny podmínky pro přepravu zavazadel. Cestující mohl přepravovat nejvýše 3 zavazadla. Předměty s váhou větší než 50 kg nebo o rozměrech větších než 50 × 60 × 80 cm s výjimkou lyží a dětských kočárků mohly být přepravovány jen se souhlasem průvodčího mimo dobu zvýšených přepravních nároků. Zdarma mohl cestující přepravovat jeden předmět, jehož rozměry nebyly větší než 20 × 30 × 50 cm nebo předmět ve tvaru válce, jehož délka nepřesahovala 150 cm a průměr 10 cm, nebo ve tvaru desky, jejíž rozměr nepřesahoval 80 × 100 cm, a dále jednu soupravu lyží s holemi. Přeprava zvířat mohla být prováděna jen v klecích nebo schránkách s nepropustným dnem o rozměrech jako jiná zavazadla, beze schránky mohli být přepravováni pouze psi za určitých podmínek. Za přepravu druhého a třetího zavazadla, zavazadla přesahujícího stanovené rozměry, dětského kočárku nebo psa se platilo přepravné.

Za dobu platnosti byl MPŘ1953 novelizován pouze jednou, a to vyhláškou MDS č. 7/1963 Sb. účinnou od 31. ledna 1963, kterou byl upraven způsob placení jízdného při jednoslužném provozu a zvýšena přírážka na 30 Kčs. Jednoslužným provozem (též S-provozem) se rozumělo obsazení vozidla pouze řidičem, který přebíral některé povinnosti, dosud zajišťované průvodčím.

Nový městský přepravní řád vydaný jako vyhláška ministerstva dopravy č. 127/1964 Sb., o městském přepravním řádu, nabyl účinnosti od 1. července 1964 (dále MPŘ1964) a platil i pro lanové dráhy, provozované jako součást městské dopravy. Podle preambule byl vydán podle § 4 odst. 2 a § 29 zákona č. 51/1964 Sb., o drahách, podle § 7 vládního nařízení č. 36/1951 Sb., jímž se provádí zákon o úpravě podnikání v silniční dopravě, a k provedení ustanovení zákonů č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, a č. 109/1964 Sb., hospodářský zákoník. Citovaný socialistický občanský zákoník č. 40/1964 Sb., účinný od 1. dubna 1964, se na rozdíl od předcházejících občanských zákoníků (obecný zákoník občanský, vyhlášený dne 1. června 1811 a zákon č. 141/1950, občanský zákoník) týkal i osobní dopravy a předpokládal vydání zvláštních právních předpisů pro celou oblast dopravy v ustanovení § 319: „*Podrobnější úpravu osobní a nákladní přepravy stanoví zvláštní přepravní předpisy, zejména přepravní řády a tarify.* ...“

MPŘ1964 upravoval obdobný okruh právní problematiky jako MPŘ1953, ale povětšinou podstatně podrobněji. Pro obor městské dopravy byl nově zaveden pojem „dopravce“ (namísto „provozovatel dopravy“) vyplývající z nového občanského zákoníku. Souhrnně byly v samostatných ustanoveních formulovány jeho povinnosti (například k označení vozidel zde přibyla povinnost označení zastávek) včetně péče o cestující a také povinnosti cestujících; nově byly řešeny podmínky provozu bez průvodčích. Naopak nebyly převzaty povinnosti provozovatele dopravy ve vztahu k tarifům a nebyla obsažena žádná tarifní ustanovení (bezplatná přeprava zavazadel), neboť se předpokládalo brzké vydání tarifu celostátního. Namísto „*odchylek od přepravního řádu*“ byla dána dopravcům možnost „*místní úpravy*“ některých vyjmenovaných ustanovení a navíc zachována možnost zajistit přednostní využití vozidla v určité době nebo z určité zastávky pro některé skupiny cestujících. Jako nutný doprovod dítěte do 6 roků byl určen „*cestující starší 10 roků*“. Výše přírážky pro cestujícího bez platné jízdenky byla převzata z novely MPŘ1953 ve výši 30 Kčs, přírážka při nezaplacení přepravného byla zvýšena na jeho pětinasobek. Zavazadla s váhou větší než 50 kg nebo o rozměrech větších než 50 × 60 × 80 cm, která dříve mohla být přepravována se souhlasem průvodčího, byla nyní z přepravy vyloučena (formulací „*cestujícímu není dovoleno brát sebou do vozidla*“) a jejich popis byl dále rozšířen o předmět delší než 300 cm při průměru větším než 20 cm (takže nebylo třeba speciálně zmiňovat lyže) nebo předmět ve tvaru desky, je-li větší než 100 × 150 cm. Zvláštní podmínky byly nově stanoveny pro přepravu vyjmenovaných nebezpečných věcí, jen mírně odlišně byla upravena přeprava dětských kočárků a živých zvířat.

MPŘ1964 byl v době své platnosti několikrát přímo i nepřímo novelizován. Vyhláškou MD ČSR č. 79/1970 Sb. byla povolena přeprava nádob s kapalným topným plynem a topnou naftou, zvýšena přírážka k jízdnému a specifikovány podmínky jejího uložení v S-provozu. Novelou zákona o národních výborech č. 146/1971 Sb. bylo zrušeno oprávnění KNV uložit dopravci vydání

knižního jízdního řádu. V souvislosti se změnou působnosti republikových a federálních ministerstev byla vyhláškou FMD č. 151/1971 Sb. zrušena vyhláška MD ČSR č. 79/1970 Sb. a nahrazena zcela shodným zněním vyhlášky FMD. Vyhláškou FMD č. 118/1973 Sb. byl kromě drobných změn vložen § 22a Provoz s placením jízdného (přepravného) mimo vozidla, a dále 8 nových paragrafů, platných pro metro. Další vyhláškou FMD č. 3/1977 Sb., o přepravním řádu lanových drah, byla zrušena platnost MPŘ1964 pro lanové dráhy. Vyhláškou FMD č. 123/1979 Sb., byl zrušen § 5 Jízdní řády, vyhláškou FMD č. 44/1985 Sb. byla provedena rozsáhlejší novela, upraveny podmínky přepravy psů, zvýšena přírážka k jízdnému, upravena povinnost hlášení zastávek a zastavování v zastávkách, zvýšen počet vyhrazených míst k sezení, zavedena možnost odbavení v metru i jízdenkami, a konečně vyhláškou FMD č. 462/1992 Sb. byla znovu zvýšena přírážka k jízdnému, ale zároveň umožněno dodatečné prokázání zapomenutou předplatní jízdenkou se snížením její výše.

V devadesátých letech začaly být v legislativě uplatňovány zásady právního státu v tom smyslu, že povinnosti občanům mohou být ukládány pouze právními předpisy vyšší síly – tedy zákony, a nikoliv předpisy podzákonnými – vyhláškami ústředních orgánů. Těmi se mohou pouze zákony provádět, a to v rozsahu zákonného zmocnění.

S účinností od 1. dubna 1998 byl zákonem č. 304/1997 Sb. novelizován zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Novelou byla doplněna ustanovení o vztazích mezi cestujícím a dopravcem (dosud obsažená v přepravních řádech) a určena maximální výše přírážky k jízdnému. Zákon obsahoval i zmocnění k vydání přepravního řádu jako vyhlášky ministerstva dopravy, na jehož základě byl s účinností od 1. října 1999 jako vyhláška č. 71/1999 Sb. vydán provizorní přepravní řád pro silniční dopravu osob, který vyloučil platnost MPŘ1964 a jeho novel pro městskou autobusovou dopravu.

Analogická právní úprava pro drážní dopravu, včetně zmocnění k vydání přepravního řádu, byla provedena až zákonem č. 23/2000 Sb. účinným od 1. dubna 2000, kterým se změnil zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, včetně zmocnění k vydání přepravního řádu. Na základě zmocnění obou zákonů a rovněž ještě platného občanského zákoníku č. 40/1964 Sb. byla vydána s účinností od 1. července 2000 vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu (dále PŘVD), kterou byla také definitivně zrušena platnost MPŘ1964 a provizorní vyhlášky č. 71/1999 Sb. Jedná se o vůbec první společný přepravní řád obou druhů doprav a zároveň o definitivní zrušení zvláštní úpravy pro městskou dopravu. Pokud jsou některé rozdíly mezi dopravou celostátní a „místní“ v právních předpisech zachovány, jsou vztahovány nikoliv k dopravě městské, ale integrované.

## 1.2 TARIFNÍ PRAVIDLA A TARIFY

Tarify, o kterých se zmiňoval občanský zákoník z roku 1964, se pro odvětví městské dopravy původně rozuměly tarify, vydávané jednotlivými provozovateli a příslušnými státními orgány schvalované. (Například změna pražského tarifu k 1. lednu 1946 byla provedena „se souhlasem Nejvyššího cenového úřadu“). Novou úpravu přineslo usnesení vlády ČSR č. 222 z 22. června 1966, kterým byla přenesena pravomoc i odpovědnost za stanovení cen jízdného v městských dopravách na rady národních výborů „*při účelném uplatnění zásady nepřestupného jízdného a maximálního rozšiřování předplatních jízdenek*“. Byly v něm jednotně zakotveny obecně závazné tarifní podmínky pro některé kategorie cestujících a zavazadel – bezplatná přeprava dětí do 6 let a držitelů průkazů osob trvale těžce postižených na zdraví, jízdné ve výši 50 % z jízdného občanského pro děti do 10 let a vojáky základní a náhradní služby, žakovské předplatné ve výši 50 % občanských předplatních jízdenek a přepravné za zavazadlo, dětský kočárek a psa ve výši občanského jízdného. Usnesení vlády tedy nestanovilo konkrétní výši základního jízdného, ale pevně zavedlo povinně poskytovanou bezplatnou přepravu (u osob poškozených na zdraví ovšem již upravenou právním předpisem) a relativní výši slev pro určité skupiny cestujících.



### 1.2.1 Jednotné tarifní podmínky MHD v ČSR 1982

Historicky prvním právním aktem, sjednocujícím nejen tarifní podmínky, ale i výši jízdného na celém území ČSR byl výměr Českého cenového úřadu č. 472/25/81 ze dne 15. dubna 1981 čj. 25-530/81, o stanovení jednotných tarifních podmínek a sazeb v městských hromadných dopravách v České socialistické republice, který nabyl účinnosti 1. května 1981 a byl obecně závazný pro všechny provozovatele městské hromadné dopravy.

Bylo stanoveno, že tarify jsou nepřestupní a jízdné a dovozní je jednotné v celé síti městské hromadné dopravy v denním i nočním provozu. Jízdné za jednotlivou jízdu pro dospělou osobu a dítě starší 10 let činilo 1 Kčs, dovozní ve stejné výši bylo za přepravu zavazadla o rozměrech větších než  $20 \times 30 \times 50$  cm (a to i v případech, že přesahuje jen jeden z uvedených rozměrů), psa, není-li přepravován ve schráně, a dětského kočárku bez dítěte. Ceny časových jízdenek byly určeny v šesti kategoriích A až F podle velikosti města, do první kategorie A spadala pouze Praha. Ceny pro kategorii A byly pro síťové jízdenky občanské měsíční 80 Kčs, čtvrtletní 210 Kčs, roční 780 Kčs, pro jízdenku měsíční pro organizace (přenosnou) 230 Kčs a pro zlevněnou jízdenku měsíční pro žáky a pro důchodce 35 Kčs. Časové jízdenky měly platnost vždy pro vyznačené období a dále jeden den před a tři dny po něm.

Ve městech kategorií A až C bylo příslušnému národnímu výboru umožněno zavést jízdenky pro jednu, dvě nebo tři linky, pro jízdy jen jedním druhem dopravního prostředku (např. metro) a jízdenky jednodenní, platné pouze v den na nich vyznačený. Ceny měl stanovit tento národní výbor s přihlédnutím k cenám jízdenek síťových. Dále bylo umožněno po dohodě s kompetentními orgány zavést v městských aglomeracích časové jízdenky integrovaného dopravního systému (IDS) platné i ve vozidlech ČSAD a dopravních prostředcích železnice.

Bezplatná přeprava byla určena pro děti do 10 let, vojáky základní služby ve stejnokroji do hodnosti četaře (včetně), důchodce starší 70 let bez ohledu na výši důchodu, držitele průkazu „zvlášť těžce poškozený na zdraví“ a „zvlášť těžce poškozený na zdraví – průvodce“, osoby nebo psy, jsou-li průvodcem držitele průkazu „zvlášť těžce poškozený na zdraví – průvodce“, dětské kočárky s dítětem, jednu soupravu lyží s holemi, úzké předměty do 150 cm délky a předměty ve tvaru desky do rozměrů  $5 \times 80 \times 100$  cm. V této části výměru nebyla nelogicky obsažena zavazadla (tvaru kvádra) o rozměrech do  $20 \times 30 \times 50$  cm! Pro jízdné (dovozní) za přepravu příslušníků Veřejné bezpečnosti a jejich zavazadel se předpokládala dohoda o paušální úhradě mezi příslušným národním výborem a příslušným orgánem VB.

Ve vysvětlivkách k uplatnění sazeb bylo uvedeno, že sazby tarifů mají charakter maloobchodních cen, příslušné národní výbory mohou stanovit doplňující tarifní podmínky, které nesmí být v rozporu s jednotnými sazbami a podmínkami a sazby a podmínky neplatí na rekreačních linkách do příměstských oblastí, kde ceny a podmínky stanoví příslušné národní výbory. Dále bylo umožněno národním výborům předložit cenovému úřadu republiky případný návrh na snížení nebo zvýšení cen časových jízdenek na úroveň cen v nejbližší nižší nebo vyšší kategorii.

Dále byly určeny zvláštní tarifní podmínky pro přiznání jízdních výhod důchodcům s trvalým bydlištěm v obvodu měst obsluhovaných městskou dopravou. Na zlevněnou síťovou jízdenku měli nárok důchodci ve věku 65–70 let s důchodem do 800 Kčs/měsíc, invalidní důchodci do 65 let s tímto důchodem, důchodci – účastníci odboje a invalidní důchodci – účastníci odboje od věku, kdy nabývají nárok na důchod bez ohledu na jeho výši. Národní výbory mohly přiznat i jiným důchodcům nárok na tyto jízdní výhody, případně bezplatnou přepravu, na základě výjimečných zásluh nebo s přihlédnutím k jiným okolnostem. Závěr výměru tvořily rámcové zásady pro vypracování, projednání a předkládání návrhů změny tarifů, obsahující postup Krajských národních výborů (a NVP), jejichž rady měly předložit návrhy Českému cenovému úřadu k vydání rozhodnutí nejpozději s platností do konce roku 1985.

K naplnění obecného výměru byly stanoveny konkrétní podmínky pro hl. m. Prahu výměrem ČCÚ č. 1493/25/82 z 23. září 1982, o stanovení tarifních podmínek a sazeb městské hromadné dopravy v Praze, s účinností od 1. ledna 1983. Výměr č. 472/25/81 ve znění výměru č. 90/25/1982

(ten pouze zvýšil výši důchodu pro získání nároku na zlevněnou jízdenku na 900 Kčs) se jím stal pro pražskou MHD platným, z hlediska časových jízdenek byla Praha zařazena do předpokládané kategorie A. Dále bylo určeno, že bezplatná přeprava nákupních kabel a hudebních nástrojů žáků hudebních škol bude obsažena v Tarifně přepravním předpisu MHD. Bezplatná přeprava důchodců nad 70 let byla specifikována jako bezplatná přeprava osob starších 70 let bez ohledu na jejich trvalé bydliště a jako jejich jízdní doklad občanský průkaz; současně byla zrušena platnost předcházejících výměrů z let 1975 a následujících, které stanovovaly kritéria pro poskytování slev důchodcům.

Základní cenový výměr byl ještě novelizován výměry č. 302/25/1983 z 11. března 1983 umožňujícím prokázání věku nad 70 roků i jiným dokladem než občanským průkazem, a č. 1520/25/84 z 9. listopadu 1984, kterým se opět zvýšila výše důchodu k nároku na zlevněnou jízdenku na 950 Kčs.

### 1.2.2 Celostátní tarifní podmínky po roce 1989

Cenová deregulace byla po politických změnách v roce 1989 jednou ze zásadních součástí ekonomické transformace. Proto již v roce 1990 přijalo Federální shromáždění v této oblasti zákonnou normu, která nahradila dosavadní právní úpravu kodifikovanou nařízením vlády č. 112/1985, o státním řízení cen, a navazujícími vyhláškami příslušných cenových orgánů z roku 1990.<sup>1</sup> Zákon FS č. 526/1990 Sb., o cenách, který nabyl účinnosti od 1. ledna 1991, v zásadě liberalizoval ceny, a jejich volnou tvorbu omezoval pouze pro vymezené případy a situace na trhu. Z těchto důvodů ponechal federálním a republikovým orgánům možnost usměrňovat tvorbu cen, čili ceny regulovat. Cenová regulace mohla být prováděna úředním stanovením cen (maximálních nebo pevných nebo minimálních), věcným usměrňováním cen (spočívající ve stanovení určitých podmínek pro sjednávání cen), časovým usměrňováním cen a cenovým moratoriem.

Jen s mírným zpožděním byl přijat navazující zákon ČNR č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů ČR v oblasti cen, který ustanovením § 2 písm. d) zmocnil s účinností od 1. srpna 1991 Ministerstvo financí ČR k určování zboží, které se zařazuje nebo vyřazuje ze seznamu zboží s regulovanými cenami, tehdy pouze s výjimkou zboží, které patřilo do působnosti FMF. Okresní úřady a obce byly podle § 4 zmocněny stanovovat maximální ceny nebo snižovat maximální ceny stanovené ústředními cenovými orgány.

K provedení zákona ČNR a na základě federálního zákona o cenách byl vydán společný výměr FMF, MF ČR a MF SR č. 01/1991, podle kterého byly ceny v městské dopravě regulované tak, že místní orgány mohly stanovit jejich maxima. Se stejnou účinností byl dále vydán společný výměr MF ČR a MF SR č. 1109/163/90-1250/16/90, kterým byly stanoveny základní tarifní podmínky MHD v ČSFR, týkající se dětí, žáků, studentů, invalidů, vojáků, důchodců, odbojářů a kočárků; pro tyto skupiny byla buď umožněna bezplatná přeprava, nebo stanovena horní hranice jízdného, a to nikoliv absolutně, ale jako podíl z jízdného plnocenného. Tyto podmínky měly být zapracovány do tarifů nejpozději do 1. července 1991.

V dalších letech byla cenová regulace vyhlášována v úplném rozsahu vždy koncem roku pro rok následující výměrem s označením 01, který byl v nezbytném rozsahu v průběhu roku dalším výměry jen novelizován. Pro rok 1992 se jednalo ještě o společný výměr FMF, MF ČR a MF SR, pro rok 1993 již pouze výměr MF ČR, publikovaný i v následujících letech v Cenovém věstníku Ministerstva financí. Podmínky pro městskou dopravu se výměry č. 01/1992 a 01/1993 proti roku 1991 nezměnily.

---

<sup>1</sup> Jednalo se o společnou vyhlášku FCÚ, MFCM ČSR a MFCM SSR č. 22/1990 Sb., o tvorbě a kontrole cen, a dvakrát novelizovanou vyhlášku týchž orgánů o smluvních cenách. Vyhláška č. 22/1990 Sb. nese datum vydání 30. listopadu 1989, ale byla publikovaná až v částce 6 sbírky zákonů dne 1. února 1990 s účinností od 15. února. Předpis byl zřejmě připraven ještě před změnou politických poměrů po listopadu 1989 a byl jen v některých částech narychlo upraven pro nové podmínky.

I pro rok 1994 spočívalo věcné usměrňování cen v „dopravě osob městské a místní“ na celostátní úrovni pouze v rozsahu bezplatné přepravy a poskytovaných slev, a to takto:

*„a) bezplatně se přepravují*

- děti do zahájení povinné školní docházky,*
- držitelé průkazů „ZTP“ a „ZTP-P“ včetně průvodce a psa,*
- vojáci základní vojenské služby do hodnosti četař, kromě žáků a posluchačů vojenských škol,*
- občané vykonávající civilní službu,*
- držitelé osvědčení podle zákona č. 255/1946 Sb. nebo potvrzení ministerstva národní obrany o účasti v I. nebo II. odboji a občané uvedení v § 29 zákona č. 87/1991 Sb., o mimosoudních rehabilitacích, ve znění pozdějších úprav; vztahuje se i na vdovy po účastnících odboje, které za ně byly provdány již v době odboje manžela, pokud se znovu neprovdaly, nebo nežijí s druhem,*
- občané starší 70 let, jsou-li příjemci dávek důchodového zabezpečení nebo dávek sociální péče podle zákona č. 100/1988 Sb., o sociálním zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů;*

*b) za nejvýše 50 % plné časové jízdenky se přepravují*

- děti a mladiství do 16 let,*
- žáci základních a středních škol podle zákona č. 29/1984 Sb., o soustavě základních a středních škol (školský zákon), ve znění pozdějších předpisů, s výjimkou škol uvedených v § 54, § 55 a § 56 tohoto zákona a studenti vysokých škol podle zákona č. 172/1990 Sb., o vysokých školách, s výjimkou studentů trvale výdělečně činných a uvedených v § 30 tohoto zákona,*
- poživatelé starobních důchodů, invalidních důchodů a jim na roveň postavených důchodů (s výjimkou částečného invalidního důchodu) nebo dávek sociální péče podle zákona č. 100/1988 Sb., ve znění pozdějších předpisů.“*

V dalších letech byl rozsah bezplatné i zlevněné přepravy několikrát korigován v obou směrech. Pro některé skupiny byly upravovány a zpřesňovány formulace, a to i v souvislosti se změnami jiných právních předpisů, avšak obvykle bez podstatného dopadu věcného. Zpřesňována byla i definice slevy, resp. základu, k němuž se sleva vztahuje. V roce 1997, v souvislosti se vznikajícími prvky integrované dopravy, byla městská doprava rozšířena o „*dopravu příměstskou provozovanou v rámci městské hromadné dopravy*“.

Již v roce 1995 došlo k podstatnému omezení rozsahu povinně poskytované bezplatné a zlevněné přepravy. Bezplatná přeprava byla zrušena pro vojáky a občany vykonávající civilní službu, odbojáře i seniory, zůstala zachována pro děti (nyní s pevnou hranicí do 6 roků) a držitele průkazů ZTP a ZTP-P, sleva 50 % byla nyní omezena na děti a mladistvé do 15 let a žáky a studenty základních, středních a vysokých škol. Od roku 1996 byla naopak bezplatná přeprava rozšířena na poslance a senátory Parlamentu, od roku 2001 pak obecněji na představitele státní moci a některých státních orgánů a soudce, o nichž tak určí zvláštní právní předpisy; naopak k úplnému zrušení tohoto zvýhodnění došlo v roce 2011. Od roku 2016 byly všechny zbývající podmínky (týkající se dětí, mládeže, žáků a studentů) zrušeny a zůstal zachován pouze odkaz na nároky na bezplatnou přepravu držitelů průkazu „ZTP“ a „ZTP/P“ vyplývající ze zákona č. 329/2011 Sb., o poskytování dávek osobám se zdravotním postižením.

Od roku 2005, s počátky již skutečné integrace doprav, byla „*veřejná linková osobní doprava vnitrostátní a železniční osobní vnitrostátní doprava provozovaná v rámci integrované dopravy*“ vyčleněna z obou druhů doprav a pravomoc ke stanovení jejich maximálních cen přenesena na kraje a obce. Podmínky věcného usměrňování byly však stanoveny podstatně širěji než v dopravě městské s větším počtem druhů slev a jejich rozsahu včetně způsobu prokazování nároků na ně, stanovením pravidel platnosti jízdenek a podrobnější specifikací bezplatně přepravovaných zavazadel. Od roku 2012 došlo k omezení těchto podmínek a zůstaly zachovány pouze druhy a rozsah poskytovaných slev.

### 1.2.3 Tarifní podmínky a ceny v Praze po roce 1989

Na základě zmocnění cenovými výměry byla přijímána městskými orgány různá opatření ve věci tarifních. Jejich dopady jsou vlastním obsahem jednotlivých částí popisu vývoje tarifu a cen v následujících kapitolách, a to v podobě, v nichž byly vyhlášeny dopravcem v tarifech. Opatření byla totiž pouze rámcová a obsahovala v některých případech ceny maximální, takže DPP, později de facto ROPID měl určitou vůli v řadě konkrétních ustanovení, která modifikoval podle provozních potřeb. Z toho důvodu není účelné probírat obsah všech aktů města v této věci v plném rozsahu.

První zvýšení cen od 1. dubna 1991 bylo uskutečněno na základě návrhů DPP, zpracovávaných od konce předcházejícího roku. Po projednání, úpravě a schválení v RZHMP 30. ledna 1991 byl konečný návrh usnesením č. 43 postoupen k projednání na 2. schůzi ZHMP konané 14. února, kde byl usnesením č. 2/3 schválen s doporučením některých změn – snížení základního jízdného ze 4 na 3 Kč, zvýšení věku pro bezplatnou přepravu dětí ze 6 na 10 roků a zavedení zlevněných jízdenek za 1 Kč pro důchodce od 65 do 70 roků. Kromě snížení základního jízdného rada změny akceptovala téhož dne usnesením č. 79. Ještě před nabytím účinnosti nového tarifu byla usnesením RZHMP č. 106 z 21. března 1991 možnost použití zlevněné měsíční časové jízdenky určené pro důchodce rozšířena na všechny muže starší 60 roků a ženy starší 57 roků, tj. i na osoby, nepobírající důchod. Poslední úpravou, provedenou již za účinnosti tarifu, bylo snížení cen souborů jízdenek pro všechny druhy dopravy ze 105 na 90 Kč a pro prostředky elektrické traktice z 90 na 75 Kč usnesením RZHMP č. 143 z 11. dubna 1991; tím se skutečné vydání souborů opozdilo.

Tarif platný od 1. října 1992 byl vyhlášen na základě usnesení RZHMP č. 593 ze 17. července 1992, následující pak výměrem MHMP č. 4/1993 ze dne 22. listopadu 1993, zveřejněným v částce 12/1993 SbHMP. S účinností od 1. ledna 1996 byly obecně závaznou vyhláškou č. 37/1995 SbHMP vydanou usnesením RZHMP z 10. října 1995 vyhlášeny maximální ceny jízdného a zrušen předcházející výměr. Obsahem vyhlášky byly maximální ceny:

- jednotlivého jízdného základního a zlevněného,
  - časových jízdenek plnocenných na 1 až 5 dnů, měsíčních, čtvrtletních a ročních,
  - časových jízdenek zlevněných pro děti, žáky, studenty a osoby důchodového věku měsíčních a čtvrtletních,
  - přepravného
- a rozsah bezplatné přepravy osob a zavazadel.

Obecně závazná vyhláška č. 17/1996 SbHMP, přijatá usnesením RZHMP z 12. března 1996 s účinností od 1. června 1996 obsahovala navíc zmocnění dopravce k vyhlášení odlišných podmínek a cen za předpokladu, že nepřekročí maximální ceny a nestanoví kratší dobu platnosti jízdenek. Další maximální ceny byly vyhlášeny s platností od 1. ledna 1998 obecně závaznou vyhláškou č. 37/1997 SbHMP (usnesení RZHMP z 30. září 1997) a (pravděpodobně naposledy) s platností od 1. ledna 2001 nařízením hl. m. Prahy č. 52/2000 SbHMP vydaným na základě usnesení RHMP z 5. prosince 2000. Poslední nařízení bylo pak nařízením hl. m. Prahy č. 15/2005 SbHMP (usnesení RHMP č. 955 z 28. června 2005) s účinností od 1. července 2005 zrušeno bez náhrady.

Od tohoto data jsou tarifní změny projednávány a schvalovány RHMP a na základě přijatých usnesení (k poslednímu zvýšení ceny základního jízdného od 1. července 2011 to bylo usnesení č. 651 ze 17. května 2011) zapracovány organizací ROPID do tarifu, na který přistupují všichni dopravci zúčastnění v systému PID.

## 1.3 ZÁKLADNÍ TARIFNÍ POJMY A SYSTÉMY

Při popisu tarifních systémů i v dalším doprovodném textu jsou používány některé termíny a pojmy, obsažené i v názvoslovných normách, někdy však v mírně odlišném významu u různých druhů dopravy. Pro oblast městské a integrované dopravy je význam **základních pojmů** následující:

TARIF – soubor tarifních podmínek a cen jízdného platný v určitém období.

JÍZDNÉ – cena za přepravu osob.

PŘEPRAVNÉ – cena za přepravu zvířat (fakticky psů, kteří se ve veřejné dopravě jako jediná zvířata volně přepravují) a zavazadel, přesněji spoluzavazadel.

ODBAVOVACÍ SYSTÉM – způsob placení jízdného (přepravného) včetně organizace pohybu cestujících ve vozidlech (nástupu a výstupu), vymezení přepravního prostoru, způsob prodeje a označování jízdních dokladů a způsob jejich kontroly.

JÍZDA – přemístění cestujícího s využitím jednoho spoje dopravního prostředku mezi zastávkami jedné linky.

CESTA – přemístění cestujícího dopravními prostředky mezi dvěma místy; může být uskutečněna jako přímá jízda nebo s přestupem na stejné nebo jiné dopravní prostředky stejného nebo jiných dopravců.

JÍZDENKA – doklad o zaplacení jízdného nebo přepravného podle tarifu umožňující následnou kontrolu splnění tarifních podmínek; není vydávána pouze v některých případech samoobslužného odbavování a při přepravě bezplatné. Obecnějším termínem používaným nově v souvislosti se zaváděním elektronických plateb za jízdné je JÍZDNÍ DOKLAD.<sup>2</sup>

**Tarifní systémy** se zásadně odlišují podle vztahu k přepravní vzdálenosti a přestupnosti. Výše jízdného je buď na přepravní vzdálenosti nějakým způsobem závislá, nebo je jízdné jednotné, a s jízdenkou buď za definovaných podmínek do jiného dopravního prostředku přestupovat lze, nebo nelze. Většina tarifů obsahuje podmínky a jízdné pro více různých druhů cest a kategorií cestujících. V každém však je možné nalézt jízdné, které lze považovat za základní, a to buď jediné (v případě jednotných tarifů) nebo častěji celou skupinu (v případě tarifů obecně vzdálenostních). Charakter základního jízdného je rozhodující pro název celého tarifu a mnohdy je s ním významově zaměnitelný. Další druhy jízdného mohou být v rámci jednoho tarifu rozdílné: je-li například základní jízdné odstupňováno podle tarifních pásem a jedná-li se tak o jízdné pásmové, může mít zvýšené, snížené či jinak odlišné jízdné jiný charakter – třeba dětské může být jednotné a noční stanicové; přesto se takový tarif označuje zjednodušeně jako pásmový.

Tarifů **podle závislosti výše jízdného na vzdálenosti** jsou nebo mohou být následující:

VZDÁLENOSTNÍ (V), kdy výše jízdného je úměrná ujeté vzdálenosti. Jeho ideálním případem je tarif LINEÁRNÍ nebo KILOMETRICKÝ, v němž je pevně stanovena cena za jednotku vzdálenosti<sup>3</sup> (v novější době jeden kilometr) a jízdné se stanoví podle přesné vzdálenosti mezi výchozím a cílovým bodem cesty. Závislost ceny na vzdálenosti je vyjádřena matematicky jednoduchou lineární funkcí, graficky pak úsečkou vycházející z počátku a končící v maximální tarifní vzdálenosti daného systému. Sklon úsečky (tangenta úhlu od osy vzdálenosti) vyjadřuje jednotkovou cenu, Častým případem je však určitá degrese výše jízdného, kdy od určité vzdálenosti se nárůst ceny snižuje; taková závislost je pak vyjádřena lomenou čarou – několika úsečkami o různých směrnících.<sup>4</sup> Dále se pak z praktických důvodů v souvislosti se sortimentem jízdenek v dálkové dopravě vytvářejí sdružené vzdálenostní stupně<sup>5</sup> pro více kilometrických vzdáleností (např. od 50 km po pěti – pro 51–55, 56–60 km atd., od 100 km po deseti – 101–110 km apod.) a jedná

---

<sup>2</sup> V této práci je přednostně používán kratší a zavedený termín jízdenka všude tam, kde není nutné zvýraznit existenci její elektronické podoby.

<sup>3</sup> Jednotková cena neboli podíl ceny a vzdálenosti se v tarifnictví nazývá barém.

<sup>4</sup> Příkladem takové závislosti může být jízdné bývalých ČSD v letech 1953–1990, kdy do vzdálenosti 350 km činil barém 14,3 hal./km, nad ní 5,9 hal./km.

<sup>5</sup> Pro takové vzdálenostní stupně je někdy užíván název pásmo a s jejich použitím vyjadřovaný tarif se označuje jako pásmový. V této práci je však jako pásmový tarif vždy chápán takový, kde není vyjadřována přímá závislost na jízdného na vzdálenostních fyzikálních jednotkách (kilometrech), ale přímo na počtu ad hoc zkonstruovaných pásmech.

se pak matematicky o nespojitou funkci schodovitou. V městských dopravách není prakticky lineárně vzdálenostní tarif uplatnitelný a závislost na jízdného vzdálenosti je vyjadřována dále uvedenými způsoby.

**STANICOVÝ (S)** je modifikovaný vzdálenostní tarif, při jehož platnosti je výše jízdného úměrná počtu projetych mezistaničních (mezizastávkových) úseků. Pro přiblížení lineární závislosti výše jízdného na ujeté vzdálenosti se některé stanice (zastávky) se do tohoto počtu nemusí počítat nebo se naopak nejedná o fyzický počet zastávek, nýbrž o jejich fiktivní počet určený tarifními (sazebními) čísly.

**PÁSMOVÝ (P)** je rovněž modifikovaný vzdálenostní tarif, při jehož platnosti je výše jízdného úměrná počtu tarifních pásem. Pásma jsou buď plošná, tvořená ohraničeným územím nebo úseková, tvořená několika zastávkami každé konkrétní linky většinou tak, aby jejich délka v síti byla pokud možno shodná. Pro plošně vymezená pásma se často užívá pojem zóny a tarifní systém se v tom případě označuje jako **ZÓNOVÝ**.

**ČASOVÝ (Č)** tarif má výši jízdného závislou na době přepravy (prakticky vyjádřenou dobou platnosti jízdenky).

O zcela jinak pojatou „časovost“ se jedná v případě tarifu, v němž je jízdné závislé na denní době (den – noc, špička – sedlo) či období týdne (pracovní/všední dny – víkendy/neděle a svátky). Takto koncipované tarify zařazujeme do tarifů stupňových. Odlišení denního a nočního jízdného je poměrně časté, ale lze je považovat za podružné ve smyslu principiálního členění jízdného. Proto uvádíme noční jízdné jako jedno z množiny jízdných v tarifu definovaném podle jiného prvotního kritéria.

Stejně tak má pojem „časový“ jiný význam u jízdenek, kde jsou tak označovány jízdenky neurčené pro konkrétní počet jízd či cest, ale platné pro jejich neomezený počet v určitém časovém období.

**RELAČNÍ (R)** tarif je takový, v němž je jízdné mezi jednotlivými zastávkami stanoveno více (až téměř zcela) či méně nepravidelně; u linek s nácestnými zastávkami je ceník relačního jízdného zpravidla vyjádřen úplnou tabulkou jízdného vzájemně mezi všemi zastávkami.

**SMĚROVÝ** tarif, kdy jízdné závisí na směru jízdy, se vyskytuje prakticky pouze u lanových drah v případech, kdy cestu směrem dolů lze vykonat bez jejich použití a dopravce ji proto cenově zvýhodňuje.

**STUPŇOVÝ (St)** tarif má výši jízdného závislou (odstupňovanou, rozlišenou) podle jinak určených kritérií prostorových nebo časových než v předcházejících případech, nebo na jejich kombinacích; toto označení je používáno zatím pro nedostatek zavedené terminologie (například pro jízdné odlišné v různých dopravních subsystémech nebo platné v různých dnech týdne) a vyžaduje vždy podrobnější vysvětlení.

**JEDNOTNÝ (J)** tarif je takový, když shodné jízdné platí pro jakoukoliv vzdálenost v celé síti při případné nutnosti dodržení stanovených tarifních podmínek, např. použití nejkratší cesty z nástupní do koncové stanice cesty. I přes tento název (zde nutno zdůraznit základního jízdného) může ovšem existovat odlišné jízdné pro různé uživatelské skupiny (dospělé osoby – děti) či období (den – noc). Rovněž pojem „sítě“ může být redukován např. na určitý subsystém jednoho či části dopravních prostředků nebo linek. O jednotném jízdném lze mluvit i u jednotlivé linky, když u ostatních linek síť či subsystému platí obecně tarif vzdálenostní nebo časový.

Hledisko **přestupnosti** je další základní charakteristikou tarifního systému, která je na předcházejícím dělení nezávislá. Pro kterýkoli z výše uvedených druhů se pak může jednat o tarif

**PŘESTUPNÍ**, kdy za dodržení stanovených tarifních podmínek je možné při cestě z nástupní do koncové stanice cesty použít více dopravních prostředků s použitím jednoho jízdného dokladu; tarif je považován za přestupní, i když se souběžně vyskytují určité prvky nepřestupnosti – např. jednoslužný provoz na elektrických drahách, kdy přestup byl možný jen z vlečných vozů, resp. druhých vozů souprav 2×T3 nebo

NEPŘESTUPNÍ, jestliže po tarifním odbavení lze použít pouze dopravní prostředek, v němž byla jízda zahájena, a to bez ohledu na skutečnost, zda je či není cestujícímu vydáván jízdní doklad.

Spíše jako určité výjimky lze chápat průnik dvou (nebo i více) odlišných tarifních systémů stejného nebo více dopravců. V pražských podmínkách bylo vyjádřením takové výjimky v minulosti před zavedením jednotného tarifu jízdné

KOMBINOVANÉ (někdy též sdružené), platné v obecně přestupné síti tramvají a zároveň na letenské lanovce, jinak nepřestupných linkách autobusů nebo na tarifně odlišných linkách trolejbusů.

V systému pražské integrované dopravy pak jsou takovou výjimkou i MÍSTNÍ TARIFY, platné v ohraničených oblastech (zpravidla městech) souběžně s tarifem PID.

U všech uvedených tarifů je možné další rozdělení podle kvality a rozsahu poskytovaných služeb, které jsou vyjádřeny tzv. třídami. Nejčastěji se jedná o vybavení dopravních prostředků z hlediska pohodlí cestujících. Dvě třídy byly použity i v některých případech v dopravě městské (některá metra), více tříd má typicky doprava dálková – železniční, lodní a letecká.

## 1.4 DRUHY JÍZDNÉHO

V různých tarifech lze nalézt druhy jízdného (přepravného) členěné podle několika možných hledisek. Druhy jízdného úzce souvisejí s jejich zhmotněním ve formě jízdních dokladů. Jízdní doklady jsou vydávány zpravidla dopravcem ve fyzické, nejčastěji papírové podobě a slouží cestujícímu v době přepravy nebo v přepravním prostoru k prokázání úhrady jízdného. Jen v poměrně krátkém období bylo používáno placení do pokladen umístěných ve vozidlech pod dohledem řidiče, nebo turniketů v metru bez výdeje jízdního dokladu, kdy následná kontrola nebyla možná. Pro každý druh jízdného je nejčastěji vydáván samostatný jízdní doklad, v papírové podobě nazývaný **jízdenka**, obecně však není vyloučeno použití jízdenek o určité ceně pro více druhů cenově shodného jízdného (dlouhodobě například jízdenky pro jízdné dětské a vojenské). Významové oddělení výše jízdného a tomu odpovídajících jízdenek nebylo často v tarifních předpisech důsledné, a je v nich například uváděna místo přesnější výše jízdného za určitou přepravu cena příslušné jízdenky. Mnohdy je ovšem takové vyjádření jediné možné, například u jízdenek blokových nebo přenosných, kdy vyjádření blokové či přenosné jízdné by působilo jako nepřirozený významový konstrukt. V celém dalším textu používáme přednostně přesnější výraz jízdné všude tam, kde to je možné, nevyhýbáme se však vyjádření ceny jízdenek na místech, kde je to vhodnější.

Dále uvádíme možná hlediska charakteristik jízdného a přepravného (nebo jízdenek), jak se s nimi v předpisech i popisu vývoje tarifu setkáváme:

Přestupnost:

- přestupní
- nepřestupní

Opakovatelnost použití a doba platnosti:

- jednoduché (pro jednotlivou cestu nebo jízdu)
- – platné bez omezení pro cestu nebo jízdu (za dodržení podmínek použití)
- – po stanovenou dobu od nástupu cesty (jízdy)
- vícenásobné
- – zpáteční (pro jednu cestu oběma směry)
- – pro několik cest nebo jízd (ve formě jedné jízdenky nebo jejich souboru)
- časové (bez omezení počtu cest)
- – na určité kalendářní období (týdenní, měsíční, čtvrtletní, pololetní, roční)
- – na určitý počet dnů nebo hodin (jednodenní, 24hodinové, vícedenní)

Období platnost:

- bez omezení
- jen v určitém období dne či týdne

Dopravní rozsah:

- celosíťový
- systém linek (se shodným tarifem)
- územní oblast
- traťový úsek
- jedna nebo několik linek

Cenová skupina:

- plnocenné
- zlevněné (zvýhodněné)
- volné

Vazba na osobu:

- pro jedinou konkrétní osobu (jízdenky nepřenosné)
- pro držitele (jízdenky přenosné)

Místo a způsob distribuce jízdních dokladů:

- vozidla
- – průvodčí nebo řidič
- – technické zařízení
- předprodeje
- – obchodní místa
- – prodejní automaty
- zvláštní výdejní místa
- elektronický prodej

#### 1.4.1 Jízdné základní, snížené a zvýšené

K druhům jízdného podle předcházejícího členění je zapotřebí určit, pro které cestující nebo za jakých podmínek takové jízdné platí. Všechny tarify obsahují nějaké jízdné vztahující se na „obecné“ cestující. Toto jízdné mnohdy nemá žádný tarifní název, bývá uváděno jako první, a teprve z kontextu dalších ustanovení je patrné, na koho se vztahuje. Někdy ale pro ně je použito konkrétní pojmenování, např. jízdné obyčejné, občanské nebo též plnocenné, přičemž tento poslední název je užíván spíše jen u jízdenek časových, ale žádný z nich plně jeho charakter nevystihuje. Vzhledem k tomu, že toto jízdné tvoří jakýsi přirozený základ tarifu, lze pojem „základní jízdné“ považovat za dostatečně vypovídající a je možné ho používat pro **jízdné dospělé osoby, které platí v celé síti nebo její převážné části, ve všech časových obdobích nebo v převažující části dne, a nevztahuje se na ně žádná speciální úprava**. Od základního jízdného jsou odvozovány ceny jeho ostatních druhů, ať již se jedná o častější jízdné sníženého nebo případně i jízdné zvýšené.

Pro zvýhodnění cestujících, užívajících dopravu často nebo pravidelně, je určeno jízdné vícenásobné nebo časové, spočívající ve vydání jízdního dokladu pro více jízd najednou nebo pro určité časové období. Takové jízdenky obecně snižují rozsah živé práce na straně dopravce a současně mu realizují tržby s předstihem proti poskytnutým službám (a někdy i zaplacení za služby, které poskytnuty vůbec nebudou) a jsou proto i pro něho výhodné. Jsou-li vícenásobné nebo předplatní časové jízdenky poskytovány všem cestujícím, nelze chápat jízdné z jejich využívání vyplývající jako snížené, i když ve skutečnosti prvek zvýhodnění (a někdy značně výrazný) proti jízdenkám pro jednotlivou jízdu obsahují.



Na snížené (zvýhodněné) jízdné nebo různé slevy, případně i bezplatnou přepravu, mají nárok skupiny cestujících určené tarifem. Do tarifů jsou ale obvykle zahrnovány i skupiny cestujících, kterým vznikl nárok na výhody v přepravě podle jiných, obecně závazných právních předpisů. Tyto výhody se někdy nazývají mimotarifní, neboť by musely být poskytovány i v případě, že by v tarifu obsaženy nebyly. Uživatelské skupiny s výhodami tarifními i mimotarifními byly nebo jsou tvořeny například dětmi, seniory od určitého věku, určeny sociální příslušností (vojáci, dělníci, zaměstnanci, žáci, učňové, studenti, důchodci), příslušností podle jiných znaků (tělesně postižení, zaměstnanci dopravce nebo jiných určených podniků a organizací, volení či jmenovaní členové různých orgánů, policisté a příslušníci dalších podobných sborů, orgány odborného dohledu) nebo jimi mohou být specifikovaní účastníci jednorázových akcí. Zvýhodnění se může vztahovat na jednotlivé jízdné nebo na jízdenky předplatní nebo na obojí.

Pro některé z uvedených skupin cestujících platily i specifické podmínky přepravní. Přepravní předpisy stanovují převážnou část práv a povinností pro všechny cestující, určitá specifika platila vždy pouze pro děti, v novější době pak i pro invalidy, obecněji pro osoby sociálně a zdravotně znevýhodněné. Podmínkám přepravy a rozsahu poskytovaných výhod těmito dvěma skupinám cestujících jsou věnovány samostatné odstavce.

Zvýšené jízdné, podobně jako obecně vyšší ceny, je uplatňováno obvykle za nadstandardní nebo nákladově náročnější služby. Bylo to v určitých obdobích večerní či noční jízdné nebo jízdné na některých linkách či jejich skupinách, např. rekreačních nebo příležitostných. Obecné poznámky k nočnímu provozu a jízdnému jsou rovněž obsaženy v samostatném odstavci.

#### 1.4.2 Podmínky přepravy dětí, dětské, žákovské a studentské jízdné

Od začátku provozu hromadné dopravy v Praze je určitým způsobem tarifně zvýhodněna přeprava dětí. Převažující důvody byly a jsou jistě sociální s cílem snížení nákladů na přepravu u rodin s dětmi. V minulosti se však jednalo i o součást celkové obchodně-tarifní politiky, jejímž cílem bylo získání maximálního počtu cestujících. Přitom ovšem nezanedbatelný byl i praktický prostorový faktor, neboť děti nižšího věku zabírají ve vozidlech méně prostoru. Teprve v období po 2. světové válce začalo být zvýhodnění pro děti řešeno celostátně platnými cenovými předpisy. Jejich ustanovení byla vtělena do vydávaných tarifů, často však s dalším rozšířením těchto poskytovaných výhod, které jsou chápány jako minimální.

Tarifní zvýhodnění bylo řešeno od počátku tak, že do určitého věku jsou děti přepravovány zcela bezplatně. U nich je souvislost s obsazeným prostorem evidentní, a to zejména ve starších obdobích, jak vyplývá i z textu tarifních ustanovení (v roce 1908 např. „*dítka do 4 let, pokud je cestující chová na klíně nebo na ruce, neplatí ničeho*“, stejně v roce 1918). S tím souvisí i počet bezplatně přepravovaných dětí, který byl prakticky trvale omezen na jedno na každého cestujícího s jízdním dokladem; teprve v posledních letech před dlouhodobým zrušením dětského jízdného (1972–1974) v souvislosti s tehdy vyhlašovanými zásadami státní propopulační politiky bylo toto početní omezení úplně zrušeno. Děti v další určité věkové kategorii, jakož i případně další děti nejnižšího věku, se přepravovaly v denním provozu za snížené (dětské) jízdné, přičemž v různých obdobích se lišila jak věkové hranice, tak i míra slevy ve vztahu k základnímu jízdnému občanskému. V období 1974–1991 bylo dětské jízdné zcela zrušeno a existovala pouze kategorie bezplatné přepravy (do věku 10 roků).

Jak vyplývá z předcházejícího odstavce, byl v Praze i v minulosti vždy základním kritériem pro poskytování dětských jízdních výhod věk. Tento způsob je obvyklý i ve většině ostatních dopravních systémů, avšak nebyl jediný. Pro zajímavost je možné uvést, že jako další známé kritérium se historicky vyskytuje i tělesná výška – doloženo např. na Místní dráze Ostrava – Karviná v roce 1909 a na Brněnských pouličních drahách v roce 1915; v obou případech se jednalo o výšku 130 cm; výhodou tohoto kritéria je snadná ověřitelnost jeho naplnění.

Věk pro samostatnou přepravu dětí nebyl v minulosti oficiálně nijak upraven. Teprve první celostátně platný MPŘ 1953 uváděl v § 8 odst. 2, že přeprava dětí do 6 let bez doprovodu není

dovolena. Následující přepravní řád (MPŘ1964) zpřesnil toto ustanovení v § 6 odst. 3 tak, že dítě do 6 roků musí být při přepravě doprovázeno osobou starší 10 roků. Věcně stejná právní úprava platí i v současnosti.

Uvedené výhody pro děti se v minulosti týkaly většinou jednotlivého jízdného, čili individuálních a nepravidelných cest. Pro děti a mládež pravidelně navštěvující různé druhy škol, do nichž bylo třeba dojíždět, byly jízdní výhody poskytovány častěji formou zvýhodněných jízdenek časových. Přitom obvykle nebylo přihlíženo k tomu, zda se jedná o povinné základní vzdělání nebo vzdělání střední, zcela odlišně bylo ovšem v minulosti nahlíženo na učně.<sup>6</sup> Pro studenty vysokých škol byly a jsou tarifní výhody poskytovány rovněž zvýhodněním ceny předplatních jízdenek, dříve ale často ještě za odlišných (přísnějších) podmínek.

### 1.4.3 Výhody pro osoby sociálně a zdravotně znevýhodněné a seniory

Obdobně jako u zvýhodněné přepravy dětí byly první tarifní výhody pro cestující zdravotně postižené poskytovány z rozhodnutí provozovatele dopravy, resp. jeho zřizovatele, důvody zde ovšem byly humanitárního charakteru. Zpočátku se jednalo o válečné invalidy, a to již v průběhu 1. světové války a v letech následujících. Jejich okruh byl však poměrně striktně omezován na invalidy s postižením dolních končetin a na osleplé, z osob civilních se pak jednalo dlouhodobě pouze o nevidomé. Obecné předpisy pro zvýhodněnou přepravu tzv. válečných poškozců začaly platit až v době okupace, později byl okruh osob i jejich výhod rozšiřován. V nejnovějším období byla do cenových předpisů zahrnována další kategorie – senioři jako osoby od stanoveného věku výše.

První a dlouhou dobu jedinou skupinou zdravotně postižených osob, jejichž postavení bylo upraveno všeobecným právním předpisem, byli v Československé republice váleční poškozců. Organizaci péče o ně stanovil zákon č. 199 ze dne 8. dubna 1919 a prováděcí nařízení vlády č. 561 ze 17. října 1919. Vztahoval se na „invalidy, jejichž pracovní schopnost byla dočasně nebo trvale zřízena nebo kteří jí úplně pozbyli a to pro poranění nebo nemoc získanou či zhoršenou“ ve vojenské službě, při vojenských úkonech, k nimž byli povoláni nebo se jich zúčastnili jako železniční zřízenci podle zákona o válečných úkonech (č. 236 z 26. prosince 1912) a v zajetí. Kromě vyplácení důchodů jak samotným invalidům, tak pozůstalým po zemřelých nebo nezvěstných, byly vyjmenovány další okruhy poskytované péče, ale žádné zvýhodnění v dopravě v nich obsaženo nebylo. V době okupace bylo vládním nařízením č. 247 ze dne 8. září 1943 zaopatření válečných poškozců dále upraveno.

Teprve protektorátním vládním nařízením č. 121 z 18. května 1944 byly pro válečné invalidy zavedeny výhody ve veřejné osobní dopravě, přednostní odbavení před úřady a průkazy pro těžké válečné poškozence. Proti zákonu z roku 1919 se vztahoval navíc na vojenské osoby rakousko-uherské a Československé armády a vládního vojska z povolání s trvalým poškozením. Výhody ve veřejné dopravě spočívaly v poskytnutí jízdy zdarma při dopravě na pouličních drahách a při místní autobusové dopravě. Celé vládní nařízení o poskytnutých výhodách se podle jeho § 8 nevztahovalo na Židy!

Po obnovení samostatnosti ČSR byl přijat zákon č. 164/1946 Sb., o péči o vojenské a válečné poškozence a oběti války a fašistické persekuce, a to se zpětnou účinností od 1. ledna 1946. Oproti předcházející právní úpravě znamenal zásadní rozšíření okruhu osob, na které se vztahoval i podstatné rozšíření poskytovaných zaopatřovacích i dalších požitků. V oblasti dopravy byla jízda zdarma poskytována při dopravě na drobných drahách a při místní autobusové dopravě v obci osobám „jejichž výdělečná schopnost jest snížena nejméně o 65 %“ a dále pro průvodce nebo psavůdce u invalidů, pro které byl nezbytný stálý doprovod. Z povinnosti poskytovat tuto bezplatnou přepravu byly vyjmuty dopravní podniky, které neměly průměrně více než deset zaměstnanců.

---

<sup>6</sup> V této souvislosti je zajímavé všimnout si struktury základního a středního školství a rozsahu povinné školní docházky. Jejich podrobnější historický vývoj je proto obsažen v kapitole 7.6 VÝVOJ ŠKOLNÍHO VZDĚLÁVÁNÍ.

Zavedeny byly nově omezené výhody v dopravě železniční – pro slepé 50% sleva jízdného ve třetí třídě osobních vlaků a volná jízda pro jeho průvodce, a pro některé další invalidy možnost použití vozů druhé vozové třídy s jízdenkou pro třetí třídu.

Zákon č. 164/1946 Sb. byl zrušen přijetím obecné právní úpravy provedené od 1. ledna 1957 zákonem č. 55/1956 Sb., o sociálním zabezpečení, který kromě důchodového zabezpečení zaměstnanců řešil i sociální péči „pro všechny občany, kteří jí potřebují“. Zákon stanovil v § 64 odst. 2 jako doplňkovou péči, že „osobám trvale těžce poškozeným na zdraví se poskytují výhody, zejména při osobní dopravě, a to za podmínek a v rozsahu, jež státní úřad sociálního zabezpečení po projednání s příslušnými ministerstvy stanoví vyhláškou v úředním listě“. Výsledkem právní úpravy byla kategorizace zdravotně poškozených, která se navenek projevila vydáním tří druhů průkazů osvědčující poskytované výhody. Byly to průkazy TP, ZTP a ZTP-P, jejichž platnost byla v DPP interně oznámena 10. září 1957. V městské dopravě byli držitelé průkazů ZTP a ZTP-P a průvodci ZTP-P přepravováni bezplatně, v dopravě celostátní jim byly poskytovány slevy, průvodcům držitelů průkazů ZTP-P rovněž bezplatná přeprava.

Ke změnám ve vztahu k bezplatné přepravě nedošlo ani v dalším období od 1. července 1964, kdy platil zákon č. 101/1964 Sb., o sociálním zabezpečení [§ 76 odst. 2 „Občanům s těžkým tělesným nebo smyslovým poškozením, které podstatně omezuje jejich pohybovou schopnost, se poskytují podle druhu a stupně poškození zvláštní výhody (např. v dopravě nebo při potřebě průvodce)“] s prováděcí vyhláškou č. 102/1964 Sb., která v § 104 odst. 3 umožnila občanům trvale těžce poškozeným na zdraví, kteří nejsou schopni delší chůze, poskytnout „a) bezplatnou dopravu pravidelnými spoji místní hromadné veřejné dopravy osob (tramvajemi, trolejbusy a autobusy), b) slevu poloviny jízdného ve druhé vozové třídě osobního vlaku a rychlíku a v pravidelných spojích autobusové dálkové dopravy“ a v odst. 4 stejným občanům, kteří nemohou bez průvodce používat veřejné hromadné dopravní prostředky, bezplatnou dopravu veřejnými hromadnými dopravními prostředky jejich průvodci; dále zde bylo stanoveno, že vodící pes se dopravuje spolu s nevidomým a bezplatně. V jiném provedení, ale bez změn oprávnění, byly vydány nové průkazy TP, ZTP a ZTP-P.<sup>7</sup>

Ani následná právní úprava, provedená s účinností od 1. ledna 1976 zákonem č. 121/1975 Sb., o sociálním zabezpečení, neznamenala žádné změny, když v § 93 odst. 2 věcně převzala ustanovení současně zrušeného předcházejícího zákona jen s nepatrnou úpravou, kdy namísto „zvláštní výhody“ byl použit obrat „mimořádné výhody“. Prováděcí vyhláška č. 130/1975 Sb. v § 39 tyto mimořádné výhody opět rozdělila do tří stupňů reprezentovaných nadále předcházejícími průkazy. Výhody poskytované v dopravě na průkazy ZTP a ZTP-P se prakticky nezměnily, u nevidomých byla pouze formulačně upraven nárok bezplatnou přepravu vodícího psa, pokud je nedoprovází průvodce.

Další zákon o sociálním zabezpečení č. 100/1988 Sb. účinný od 1. října 1988 ustanovením § 86 odst. 2 redefinoval okruh těžce zdravotně postižených občanů, na které se výhody vztahovaly takto: „Občanům s těžkým tělesným, smyslovým nebo mentálním postižením, které podstatně omezuje jejich pohybovou nebo orientační schopnost, se poskytují podle druhu a stupně postižení mimořádné výhody, zejména v dopravě nebo při potřebě průvodce.“ Výhody poskytované v dopravě na průkazy ZTP a ZTP-P obsažené v příloze č. 3 prováděcí vyhlášky č. 152/1988 Sb. se nezměnily. Ke kvantitativní změně došlo až poslední novelou této vyhlášky provedenou vyhláškou č. 56/1990 Sb., s účinností od 1. září 1990, kdy se slevy v celostátní dopravě zhruba v rozsahu platném od roku 1964 zvýšily z 50 % na 75 %. Tuto úpravu převzala beze změny i nová prováděcí vyhláška č. 182/1991 Sb.

---

<sup>7</sup> Průkazy TP, ZTP a ZTP-P byly opatřeny fotografií, vydávány na 10 let a jejich platnost každoročně potvrzována. Průkaz ZTP měl na přední straně červená písmena „ZTP“ a široký modrý šikmý pruh, ZTP-P červená písmena „ZTP-P“ a červený šikmý pruh; pozdější provedení mělo dva tenké šikmé pruhy ve stejných barvách.

Poslední právní úprava byla provedena s účinností od 1. ledna 2012 formálně odlišným způsobem, a to v plném rozsahu zákonem č. 329/2011 Sb., o poskytování dávek osobám se zdravotním postižením. Osobám se zdravotním postižením slouží jako „*průkaz osoby s těžkým zdravotním postižením závislé na pomoci jiné osoby*“ karta sociálních systémů vydaná oprávněným orgánem podle zákona o sociálních službách. Podle rozsahu závislosti na této pomoci rozlišeném do čtyř stupňů se nadále vydávají průkazy TP (I. stupeň), ZTP (II. stupeň) a ZTP/P (III. a IV. stupeň). Výhody v místní veřejné dopravě se opět nezměnily, v ostatní veřejné dopravě se nadále poskytuje sleva 75 % jízdného ve druhé vozové třídě osobního vlaku a rychlíku ve vnitrostátní přepravě a stejná sleva v pravidelných vnitrostátních spojích autobusové dopravy.

#### 1.4.4 Noční provoz a noční jízdné

Městská veřejná doprava byla ve svých počátcích provozována pouze v denní době, která odpovídala tehdejšímu přepravnímu požadavkům, vycházejícím z omezeného množství aktivit usku-tečnitelných bez dobrého umělého osvětlení. Provoz proto začínal relativně pozdě ráno a končil brzy večer – u koňky byl například rozsah provozu typicky v období 06:30–22:00 hodin. S vývo-jem osvětlovací techniky, ale i z řady dalších příčin, se denní aktivity postupně rozšiřovaly. V prů-myslových podnicích se zahájení pracovní doby posunulo směrem k 6. hodině ranní, naopak se pak rozmáhal i společenský život v pozdějších večerních hodinách. Na vyplývající požadavky re-agovala i veřejná doprava a její provoz se sice pomalu, ale téměř trvale v rámci dne rozšiřoval. Zatímco rozšiřování v ranních hodinách bylo vždy chápáno jako součást základní služby, provoz večerní byl považován původně za jisté nadlepení, a byl proto svým způsobem „penalizován“ v podobě vyššího jízdného, což umožňovala i sociální skladba zájemců o tuto službu. Byly jím pokryty zvýšené variabilní náklady vznikající dopravci – osobní, na spotřebovanou elektrickou energii a další. Vznikla tak zvláštní kategorie jízdného nazvaná noční, i když se tehdy jednalo spíše o (prodloužený) provoz večerní.

S dalšími měnicemi se podmínkami vznikla potřeba zajištění dopravy skutečně celonoční. Poprvé to byly, zjevně z potřeb společenského života, vzniklé zvláštní linky autobusů se zcela samostatným jízdným ve třicátých letech minulého století, jejichž provoz skončil při omezení au-tobusové dopravy po okupaci republiky. Za okupace byl zaveden první celonoční provoz zvlášt-ních linek tramvají, tentokrát ovšem z důvodu zvýšené pracovní mobility ve válečném průmyslu. Po krátkém přerušení na konci okupace byl obnoven rozšířením provozu denních linek, až do roku 1951 s vyšším nočním jízdným. Sjednocení jízdného na všech dopravních prostředcích na konci roku 1951 znamenalo i sjednocení jeho výše ve všech obdobích dne a tedy zrušení nočního jíz-dného.

Znovu bylo noční jízdné zavedeno na začátku sedmdesátých let ze snahy zvýšit tržby při rychle rostoucích nákladech na provoz, a to při cestách, které nebyly považovány za nezbytné. Zrušeno bylo v souvislosti s jednotným nepřestupným jízdným v roce 1974.

### 1.5 PŘEPRAVA ZAVAZADEL A ŽIVÝCH ZVÍŘAT

V městské dopravě přichází v úvahu podle současné kategorizace přeprava ručních zavaza-del (předměty, které mohou být drženy v ruce) a spoluzavazadel (předměty přepravované v pro-storu pro cestující a pod jejich dohledem). Cestovní zavazadla (přepravovaná mimo prostor pro cestující) nebo nákladní zásilky se v městské dopravě nevyskytují. Při respektování tohoto členění, které však pro městskou dopravu zpravidla nebylo v tomto vyjádření používáno, platilo a platí, že ruční zavazadla se přepravují bezplatně, přeprava spoluzavazadel je nebo může být zpoplatněna.

Podmínky pro přepravu zavazadel a zvířat obsahovaly místní přepravní předpisy, od roku 1953 celostátní přepravní řády, v současné době smluvní přepravní podmínky vydávané dopravci.

Pro cenu za přepravu zpoplatněných zavazadel se v tarifech používá termín „dovozné“ nebo „přepravné“. V přepravních řádech železničních a silničních z roku 1964 bylo použito přepravné jako širší pojem ve významu dovozného plus doplňující poplatky, tarifní náhrady a přírážky. Pro

jednotnost tehdy termín dovozní jako cenu za přepravu spoluzavazadel převzal i MPŘ1964. Současně platný univerzální přepravní předpis (PŘVD) používá dovozní jen u cestovních zavazadel, u spoluzavazadel používá obecný termín „cena za přepravu“. Moderní pražské tarify se vrátily k výrazu „přepravné“, který lze považovat za jazykově výstižnější, a proto je v tomto tvaru definován v základních pojmech.

Pro přepravu zvířat ve schránkách platí nejpozději od vydání MPŘ1953 stejné podmínky jako pro zavazadla. Jako jediná zvířata lze beze schrán přepravovat za stanovených podmínek pouze psy. Velmi pravděpodobně tomu ani nikdy v minulosti nebylo jinak a v městské dopravě jiná zvířata nebyla nikdy volně přepravována. Samostatný název ceny za přepravu psů není určen, s ohledem na skutečnost, že nejčastěji byla shodná s cenou za přepravu obecného zpoplatněného zavazadla, považujeme ji rovněž za přepravné.

## 1.6 BEZPLATNÁ PŘEPRAVA

V předcházejícím textu je pojem bezplatná přeprava již několikrát použit ve zcela srozumitelném kontextu. Jen pro shrnutí lze na tomto místě připomenout, že dopravce prakticky ve všech dopravních systémech přepravuje definované kategorie cestujících, případně všechny cestující, bez placení jízdného, a to na všech nebo některých svých linkách nebo jejich spojích. Činí tak povinně, na základě pro něho závazných právních předpisů vydaných oprávněnými orgány, nebo dobrovolně z komerčních, reklamních, humanitárních či jakýchkoliv jiných důvodů. Bezplatná přeprava může být vázána na prokázání jejího nároku stanoveným dokladem nebo na určitou skutečnost. Obdobně jako osoby mohou být bez placení přepravného přepravována živá zvířata nebo zavazadla cestujících.

## 1.7 ODBAVOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH A PRŮVODČÍ

Přestože městská kolejová doprava v řadě svých technických a provozních prvků vychází a navazuje na dopravu železniční, má i řadu odlišností, vyplývajících z přízpusobení k podmínkám provozu v urbanizovaném území. Městská doprava má charakter výrazně operativní jak z hledisek technických, tak i z hlediska uživatelského. Nebuduje tolik pevných zařízení, a nepotřebuje proto k jejich obsluze tolik personálu jako železnice. Více zaměstnanců je naopak zapotřebí k přímé obsluze vozidel, kterých je více a kterými se snadněji a častěji manipuluje, a k určitému dohledu nad velkým množstvím často a rychle se střídajících cestujících. Protože cestující se k přemístění na krátké vzdálenosti na území města nemusí nijak chystat a jeho rozhodnutí může být okamžité, musí mu být ze strany dopravce technicky a provozně taková možnost poskytnuta. Všechny uvedené skutečnosti platí již od samých počátků koněspřežných městských drah, některé se dále umocňují se zavedením elektrické trakce.

Jedním z jejich důsledků je jednoduché odbavování cestujících, které se děje typicky ve vozidlech a je v zásadě redukováno na prodej jízdních dokladů. Prodej jízdenek není tak zajišťován zvláštním úředníkem – pokladníkem – jako v dopravě železniční, nýbrž je zprostředkován převážně průvodčím, který se zde nachází v každém voze, neboť mezi vozy vícevozového vlaku nebyl za jízdy umožněn fyzický přechod. Průvodčí byl vybaven jen jednoduchou sadou jízdenek téměř plně připravených k prodeji, které pouze rychlým a jednoduchým způsobem doplňkově označoval či znehodnocoval. Postava průvodčího s brašnou na peníze (s ohledem na cenu jízdného převážně s drobnými mincemi) a jízdenky, který při jejich prodeji bezprostředněji než na železnici komunikoval s cestujícími, patřila k typickým a originálním jevům celé dlouhé éry městské dopravy až do zavedení mechanizovaných či elektronických systémů odbavování cestujících. Profese průvodčího, případně v kombinaci průvodčí – řidič, byla po dlouhá období nejčastějším zaměstnáním většiny dopravních podniků. A zatímco řidič – ať již tramvaje, autobusu, trolejbusu nebo metra – zůstává zatím nezbytným prvkem technologického procesu dopravy, průvodčí ze scény městské dopravy již prakticky zmizeli.

Vrátíme-li se ke koňce, uvidíme na první pohled kočího, který ze stoje na otevřené plošině vozu řídí svého koně či jejich dvojspřeží, ruční brzdou případně vůz přibrzdí nebo zajišťuje a na konečných přepráhách pro změnu směru jízdy. Byly popsány podmínky tohoto zaměstnání – neuvěřitelná 14hodinová pracovní doba s celodenním vystavením povětrnostním podmínkám, v zimním období s tehdejšími extrémními teplotami studeného intersekulárního období (1837–1897) doznívající malé doby ledové. Většinou se však popisy nezmiňují o průvodcích, tehdy ovšem „konduktérech“, kteří sice uvnitř vozu byli chráněni alespoň před deštěm a větrem, ale zato museli přijímat peníze a označovat jízdenky i za ranní a večerní tmy jen minimálně prosvětlované mihotavým plamínkem petrolejových lamp. V létě, při „expedování“ z lávek podél sedadel otevřených vozů („laufbretů“) byla jejich práce i při stejné pracovní době přece jen snesitelnější. Jednu velkou výhodu práce konduktéra v té době přece jen měla, a tou byl tehdejší zvyk vyplácení zpropitného od cestujících. Tím se jeho, jinak velmi průměrná mzda, příjemně navyšovala. Zvyk zpropitného pocházel z počátků veřejné (silniční) dopravy, kdy různé dílčí poplatky (kolomazné, mýtné, mostné, poplatek pro postilióna, za otevření městské brány apod.) byly zcela legální součástí ceny za přepravu. Na koňce zvyklost zpropitného panovala v počátcích téměř stoprocentně a jen postupně se začala vytrácet.

Elektrické podniky pro provoz tramvají potřebovaly kvalifikovanější zaměstnance než koňka, pro zaměstnání řidiče se vyžadovalo vyučení „černému řemeslu“. V počátcích provozu elektrických drah byl typickým dopravním prostředkem samostatný motorový vůz. Na něm vykonávali službu, stejně jako dříve na koňce, dva muži – v tomto případě řidič a průvodčí, kteří v naprosté většině případů měli obě kvalifikační způsobilosti a v obou druzích služeb se střídali. Služba řidiče byla lépe placená mzdou od zaměstnavatele, při službě průvodčího byl však celkový výdělek stále vyšší díky přetrvávající zvyklosti poskytování zpropitného.<sup>8</sup> V té době již nebylo poskytováno všeobecně, přesto však tvořilo nikoliv zanedbatelnou část výdělků jízdních zaměstnanců až do první světové války.

Vlečné vozy byly v počátcích provozu používány jen na některých linkách, a to nikoliv pravidelně. Koncem roku 1900, kdy činil inventární stav motorových vozů pro osobní dopravu 151, bylo vlečných vozů pouze 32 a z toho dokonce jen 21 zavřených a tak použitelných celoročně. Podíl vlečných vozů na vozovém parku se pak postupně zvyšoval a před první světovou válkou dosáhl 37 % (motorových 348, vlečných 203, z toho 166 zavřených). Tomu odpovídalo i zvyšování jejich využití v provozu, které však stále vycházelo do značné míry z okamžité krátkodobé přepravní potřeby. Do sítě byl totiž tehdy vypravován celodenně konstantní počet pravidelných vlaků a denní variaci poptávky se nabídka přizpůsobovala vypravováním tzv. vsunutých vlaků nebo počtem vlečných vozů. Do roku 1914 činil podíl počtu vlaků s vlečnými vozy k celkovému počtu provedených spojů v některých letech maximálně 50 % (například u linek d-3, 5, 6, 11), u ostatních linek byl výrazně nižší či zcela nulový (například linky d-8 a 12 byly provozovány trvale pouze samostatným motorovým vozem). Počet služeb průvodčích tak jen nevýznamně (o desítky procent) překračoval počet služby řidičů, a stále se proto mohlo jednat o jednu profesi.

V době první světové války se potýkaly i Elektrické podniky s velkým nedostatkem pracovníků, neboť vojenská povinnost odvedla stovky zaměstnanců přímo na frontu či do jiné armádní služby. Přitom v důsledku téměř úplného zabránění koní pro vojenské účely převzala elektrická trakce některé úkoly v nákladní dopravě, zabezpečované dosud koňskými povozy a v jinak netypické válečné přepravě raněných a mrtvých vojáků. Z těchto důvodů se podnik odhodlal na místa průvodčích poprvé přijmout i ženy. Od roku 1915 se tak v tomto válečném období vystřídal celkem 375 žen, a to nejdříve jako průvodkyně pouze vlečných vozů, kde služba byla jednodušší a lehčí než na vozech motorových. Relativní větší potřeba samotných průvodčích vplynula i ze

---

<sup>8</sup> Ještě v době krátce před I. světovou válkou, při jednotlivém jízděném ve výši 14–30 hal., uvádí německy psaný průvodce jako „obvyklé zpropitné“ 2 hal.

zavádění třívozových vlaků do provozu. Z úsporných důvodů bylo již v roce 1915 požádáno ministerstvo železnic o schválení používání vlaků složených z motorového vozu a dvou vozů vlečných v provozu s cestujícími, čemuž bylo po úspěšných zkouškách vyhověno pro rovinatou trať linky d-5. Tím se snížila celková potřeba provozních zaměstnanců na počet přepravených cestujících, relativně však vzrostl podíl průvodčích na jízdním personálu. S postupně se zhoršující personální situací v dalších válečných letech, při mobilizaci dalších věkových ročníků, sloužily později ženy i jako průvodkyně vozů motorových, kde musely provádět i další služební úkony, tj. kromě prodeje jízdenek i přestavování výhybek, obsluhu kladkového sběrače, manipulaci při spojování a odpojování vozů apod. Po skončení války a návratu mužů z fronty byly v roce 1919 všechny ženy propuštěny a i práce průvodčího se na dalších dvacet let stala opět doménou mužů. Jejich kvalifikace však nadále umožňovala výkon služby řidiče i průvodčího.

V meziválečném období se stala sestava vlaku pevnější provozní charakteristikou každé linky, přičemž současně klesal počet (víceméně pravidelně vypravovaných, ale do jízdního řádu nezahrnovaných) vsunutých vlaků. Ve větší míře se naopak začalo k časovému a místnímu přizpůsobování přepravní nabídky využívat odpojování vlečných vozů v průběhu provozního dne. V mimošpičkových obdobích, nejčastěji večer, se odpojovaly a odstavovaly vlečné vozy v blízkosti vozoven, kolem nichž vlaky linky projížděly, nebo na konečných stanicích, a v provozu zůstal po zbytek služby zpravidla jen motorový vůz. Vlečné vozy pak byly do vozovny dopraveny ve vícevozovém vlaku bez cestujících buď připojením za zatahující vlak, nebo za zvlášť k tomu účelu vypravený motorový služební vůz. Dále se vlečné vozy odpojovaly a obracely na některých místech tratí, když nebyla zapotřebí celá přepravní kapacita v koncových úsecích linek. Vlaky jedoucí z centra města odpojily svůj vlečný vůz, který byl připojen k časově následujícímu vlaku jedoucímu opačným směrem do centra. Odpojováním vlečných vozů se služba jejich průvodčích stávala nezávislou na službě kmenové posádky motorového vozu. Rozsah poměrně složité a provozně náročné operace odpojování vlečných vozů se snížil vývojem uspořádání sítě linek se vzrůstem jejich počtu a zavedením dělených služeb provozního personálu.

Dodávky nových motorových vozů se silnějšími motory a vybavené elektromagnetickou kolejovou brzdou umožnily ve třicátých letech absolutně vyšší používání třívozových vlaků, a to všeobecně v celé síti, bez ohledu na podélný profil linky, jen v závislosti na přepravní poptávce. Při celkovém nárůstu počtu vypravovaných vlaků v souvislosti s rozvojem sítě a růstem počtu přepravených osob rostl tak rychleji počet průvodčích (vlečných vozů) proti početnímu stavu posádek vozů motorových. Pouze nasazování větších vlečných vozů se středním vstupem (používaných jen ve vlcích dvouvozových) do provozu od roku 1930 uvedený trend částečně brzdilo.

Zcela novou náplň a formu získala práce průvodčího na prvních jednosměrných motorových vozech, které byly poprvé do pravidelného provozu nasazeny v roce 1936. Jednalo se o první pražské využití tramvajových vozidel s řízeným pohybem cestujících, kdy k nástupu jsou určeny jedny dveře (přední), k výstupu pak dveře v zadní části vozu – u tohoto typu rovněž jedny, u pozdějších typů dvounápravových vozů a u vozů řady T pak dvoje. Stanoviště průvodčího je pevné, situované u předních dveří, průvodčí v něm sedí a cestující procházejí kolem něj. Průvodčí již v tomto případě nevykonává prakticky úkony spojené s technologickou obsluhou vlaku – výhybky představuje řidič (ručně, s vývojem spolehlivějších elektromagnetických přestavníků pak automaticky), změna směru se provádí na kolejových smyčkách bez manipulace s vozidly, odpojování vlečných vozů je minimalizováno. Nově však průvodčí obsluhuje dveře vozu, které jsou u těchto typů již zavírací z důvodu bezpečnosti cestujících při zvýšené konstrukční rychlosti.

Na první autobusové lince a-A byl zaveden jednoslužný (tehdy nazývaný „jednomužný“) provoz, kdy cestující mohli nastupovat pouze dveřmi u řidiče, který prováděl jejich odbavování. Na druhé lince a-B již tvořil osádku vozu řidič i průvodčí. Průvodčí však u prvních typů autobusů neměli pevné stanoviště, ale prodávali jízdenky stejně jako na obousměrných tramvajích při procházení vozidlem. Na konečných stanicích prodávali jízdenky nastupujícím cestujícím i mimo vozidlo. Později byla dodávána vozidla s pevným stanovištěm průvodčího u zadních dveří, kterými

se v takovém případě muselo nastupovat. Vlečné vozy byly používány v pražských podmínkách spíše ojediněle a jen na některých linkách. Takovou soupravu obsluhoval jediný průvodčí. Na některých linkách s nižším obratem cestujících, a to i v době okupace a prvních letech následujících, byl využíván provoz jednoslužný. Na trolejbusích odbavovali cestující vždy průvodčí, ale u prvních vozidel opět bez pevného stanoviště. Teprve v poválečných letech byly všechny vozy vybaveny pokladnou u zadních dveří, tj. stejně jako u autobusů.

V době německé okupace se opět ve funkci průvodčích tramvají objevily ženy. Nedostatek mužského personálu souvisel tentokrát s jejich nuceným nasazováním ve válečném zbrojním a vůbec těžkém průmyslu, případně tzv. totálním nasazením zpravidla na území německé říše. Po okupaci se z řady příčin situace příliš nezlepšila a ženy byly přijímány na místa průvodčích již trvale, i když zpočátku ještě v podílu méně významném. Tehdy se pravděpodobně i u tramvají kvalifikačně oddělila profese řidič a průvodčí. Poválečný pokles počtu obyvatelů v Praze v důsledku vysídlení Němců a osídlování českého pohraničí a následující období budování socialistického průmyslu s utlumením sféry služeb měly zásadně negativní dopady na možnost získání zaměstnanců pro profesi průvodčího, ale později i řidiče. Snížená společenská prestiž a špatné odměňování jen umocňovaly nezáměr o tato zaměstnání. Přesto, že v šedesátých letech již tvořily ženy převažující složku průvodčích a nezanedbatelný podíl řidiček tramvají, potýkal se DPP s trvalým nedostatkem provozních zaměstnanců. Zavádění jednoslužného provozu řešící alespoň nedostatek průvodčích, uplatňovaného na autobusech (a trolejbusích) postupně od roku 1960 a na tramvajích pak o rok později, bylo tak jedinou možností k zachování provozu dopravy v potřebném rozsahu i s vědomím jeho negativních dopadů.

Na autobusech byl jednoslužný provoz zaváděn velmi postupně. Začal v roce 1960, vcelku logicky na linkách s nepřestupným tarifem – již existující linie a-225 (pozdější 119) a nových rychlíkových a-126, 127, kde cestující platili odpočítané jízdné do pokladniček umístěných u předních dveří pod dohledem řidiče. Prvními linkami základní sítě, na kterých musely být tudíž nadále vydávány jízdenky, byla skupina linek a-110, 116, 120, 123 (současně s první linkou tramvají d-2). Autobusy na těchto linkách byly vybaveny upravenými pokladničkami s držáky na jízdenky, které cestující odebírali po zaplacení. U trolejbusů byl provoz bez průvodčích zaveden pouze na dvou linkách – t-58 a krátce existující t-62, která byla vedena v plném souběhu s t-60 v zatíženější části její trasy a byla provozována jako nepřestupní, bez vydávání jízdenek.<sup>9</sup> Na silně zatížené t-58 byly na zastávkách s největším nástupem cestujících (obě konečné a nácestné Letov a Avia ve směru do centra) zřízeny kiosky obsazené ve špičkových obdobích zaměstnancem prodávajícím jízdenky, k nimž byl usměrněn pohyb cestujících instalovaným zábradlím. Podobné opatření bylo uskutečňováno i na dalších zastávkách trolejbusů a autobusů, ale pro nedostatek oficiálních údajů je možné jen ze vzpomínek pamětníků a bez časového zařazení jmenovat zastávky Václavské náměstí, Náměstí Míru, Ohrada a Knížecí.

Tramvajové vlaky sestavené ze starých obousměrných vozidel zůstaly v provozu až do roku 1974. Vlaky s dvounápravovými jednosměrnými motorovými vozy dodanými v letech 1936 a 1948 tvořily jen malou část provozního parku a nestaly se typickým dopravním prostředkem pražské dopravy. Podíl jednosměrných vozů se začal významně zvyšovat až od zahájení dodávek nových čtyřnápravových vozů řady T na začátku padesátých let. Jednosměrné dvounápravové vozy se staly ovšem prvními tramvajovými vozidly, na nichž byl vyzkoušen jednoslužný provoz bez průvodčích, a to na již zmíněné lince d-2.

Na tramvajových linkách obsluhovaných starými typy obousměrných i jednosměrných dvounápravových vozidel s vlečnými vozy byl jednoslužný provoz na motorových vozech zaveden velmi rychle – od 25. září 1961 (na lince d-2) do listopadu 1962, později pak již jen na třech

---

<sup>9</sup> Podrobný přehled zavádění jednoslužného provozu na autobusech a trolejbusích je obsažen v kapitole 7.3 ZAVÁDĚNÍ JEDNOSLUŽNÉHO PROVOZU.



linkách.<sup>10</sup> Stejně jako u autobusů byly motorové vozy vybaveny pokladničkami, do nichž se vhazovalo jízdné, ale bez vydávání jízdenek, a tyto vozy byly tak určeny jen pro přímé jízdy bez přestupu a pro cestující s předplatními jízdenkami. Na jednosměrných motorových dvounápravových vozech s usměrněným nástupem cestujících předními dveřmi byly pokladničky situovány pod dohledem řidiče, podobně jako u autobusů. U obousměrných motorových vozů, které byly vypravovány na druhou linku s jednoslužným provozem (d-20), byly pokladničky na obou plošinách, na zadní tak zcela mimo možnost kontroly. Pokladničky byly později uzpůsobeny k výdaji kontrolních jízdenek, které však neopravňovaly k přestupu. Na vlečných vozech vlaků nadále sloužili průvodčí prodávající jízdenky, které umožňovaly přestup. Z jednosměrných dvounápravových motorových vozů byla postupně nevyužitá stanoviště průvodčích demontována a nahrazena běžnými lavicemi pro cestující.

Z důvodu úspory řidičů, ale rovněž pro eliminaci dopadů zhoršující se průjezdnosti komunikací, začaly být od roku 1964 spřahovány čtyřnápravové vozy řady T do dvojic. Řídící (přední) vozy byly až do roku 1972 obsazeny řidičem a průvodčím. V tomto roce se začal zavádět jednoslužný provoz i na těchto vozech vlaků 2×T3, které byly rovněž vybavovány pokladničkami na mince s výdejem kontrolních jízdenek a následně pak z nich fyzicky odstraňováno stanoviště průvodčího.<sup>11</sup> V tomto období byla dokončována výměna starého vozového parku nahrazováním dvounápravových vozů čtyřnápravovými; pokud byly na linku nasazeny vlaky v sestavě 2×T3, byl na ní současně zaveden provoz bez průvodčích. Jestliže byla provedena náhrada sólo vozů T3 spřaženými dvojicemi, byl zpravidla současně zaveden provozu bez průvodčích.

Zavádění provozu bez průvodčích a prováděné úpravy vozů T byly již přípravou na nový odbavovací systém a postupné snižování počtu průvodčích k nulovému stavu. Jejich počet se skutečně snižoval – za poslední dva roky před zavedením nového tarifu (1972–1973) o více než 500. Přesto však posledních zhruba 1300 průvodčích elektrických drah kmenového stavu muselo být k dispozici až do samého závěru éry prodeje jízdenek na vozidlech. Až dne 8. května 1974 večer nastoupilo úplně posledních 80 průvodčích do služby na noční vlaky linek d-1, 5, 9, 11, 14, 17, 18, 19 a 22. Při této poslední službě do půlnoci prodávali poslední (tříkorunové, noční) tradiční jízdenky, v půlnoci odstranili z instalovaných mechanických označovacích strojků kryty s nápisem „Mimo provoz“ a do ranního zatažení prodávali zájemcům nové jízdenky pro mechanizované odbavování cestujících. Ráno pak provedli poslední vyúčtování, odevzdali tržbu a někteří z nich navždy opustili objekty DPP. Většina zde ovšem v té době zůstala – po přeškolení jako řidiči, pomocní dispečeri, při prodeji cenin či jako vozovenští pracovníci. S průvodčími, pouze však ve smyslu doprovodu vozidel, se pak cestující setkávali již jen při občasných slavnostních jízdách starých tramvají, kdy každý vlečný vůz musí být obsazen kompetentní osobou, jejímž úkolem ovšem není prodej jízdenek. Ale skuteční průvodčí přesto znovu ožili, i když jen ve velmi omezeném početním stavu, s nostalgickou linkou d-91 (později 41) v roce 1991.

Nový odbavovací systém, založený na nepřestupném tarifu, schválila rada NVP usnesením č. 192/1972 s tím, že bude zaveden od zahájení provozu na první lince metra. Důvody pro jeho zavedení, které byly tehdy uváděny, byla samozřejmě úspora provozních zaměstnanců, ale rovněž urychlení obratu cestujících umožněním nástupu a výstupu všemi dveřmi vozidel a návrat k zásadě identifikovatelného jízdního dokladu s možností provádění přepravní kontroly ve vozidlech kdykoliv v průběhu přepravy. K zavedení nového systému, nazvaného mechanizované odbavování cestujících (MOC), bylo třeba změnit řadu celostátních a interních předpisů, včetně tarifních, provést úpravy vozidel a zajistit tisk a vybudovat prodejní síť jízdenek pro jednotlivou jízdu.

---

<sup>10</sup> Podrobný přehled zavádění jednoslužného provozu i vybavování vozů pokladničkami vydávajících kontrolní jízdenky na tramvajích je obsažen v kapitole 7.3 ZAVÁDĚNÍ JEDNOSLUŽNÉHO PROVOZU.

<sup>11</sup> Časový postup zavádění jednoslužného provozu na linkách s vlaky v sestavě 2×T3 je obsažen v kapitole 7.3 ZAVÁDĚNÍ JEDNOSLUŽNÉHO PROVOZU.

Úpravy vozidel spočívaly především v jejich vybavení označovacími strojky, v nichž se jízdenky označovaly, i když tehdy se spíše užíval výraz „znehodnocovaly“, a strojky tudíž byly nazývány „znehodnocovači“. K označování byla vybrána jednoduchá mechanická zařízení maďarské výroby používané v budapeštském dopravním podniku (BKV). Funkce strojek spočívala v proděrování vložené jízdenky třemi či čtyřmi kuličky v rastru devíti polí, což tvořilo celkem 210 kódových kombinací. Strojky byly upevněny na svislých zadržovacích tyčích v blízkosti dveří, v tramvajových vozech T v počtu 6 kusů, v autobusech ŠM11 5 kusů a u RTO 4 kusy. Hlavními technickými úpravami vozidel bylo vybavení optickou a akustickou signalizací („nenastupujte – nevystupujte“) před zavřením dveří, vybavení novými vnitřními a vnějšími nápisy, změna ovládání dveří, u tramvají instalace tlačítka „znamení k řidiči“ a blokování rozjezdu při otevřených dveřích, u autobusů montáž zpětných zrcátek a u tramvají T1 instalace rozhlasového zařízení. Doplnujícími úpravami byly u tramvají změna signalizace zavřených dveří, odstranění stanovišť průvodčího s nahrazením sedadly pro cestující, osvětlení prostoru prvních dveří a zabezpečení stanoviště řidiče řízených vozů, u autobusů instalace tlačítek „znamení pro zastavení“ a světelných transparentů „zastavíme“. Popsané úpravy vozidel byly provedeny převážně během roku 1973.

Prodej jízdenek byl zajišťován hlavně u cizích organizací, v prodejnách potravin, tabáku, v restauracích a hotelech, a tato místa byla výrazně označena. Současně bylo zásadně změněno provedení předplatních jízdenek, když kartony formátu zhruba A7 s určitou dobou platnosti, na které se v jejím průběhu vylepovaly cenné známky, byly nahrazeny fyzicky oddělenými částmi – kmenovým listem a cenným kupónem, uloženými ve společném obalu. Cenu předplatních jízdenek navrhl DPP zhruba v polovině ceny mezi doklady základní sítě a RAL. Z důvodu žádoucího zvýšení podílu předplatitelů nebyl tento návrh městskými orgány schválen a nové ceny byly dokonce nižší, maximálně stejné, jako u dosavadních jízdenek základní sítě.

V rámci přípravy přechodu na MOC předpokládal DP k vytvoření návyku cestujících jeho postupné zavádění. Mělo k němu dojít na tramvajích v průběhu roku 1973 tak, že by již vozy byly vybaveny označovacími strojky a nový systém působit paralelně s dřívějším. U autobusů se předpokládalo zavedení na všech překryvných linkách od 1. října 1973 s jízdenkami za 2 Kčs. K postupnému zavedení provozu nedošlo z neznámých důvodů, na lince d-1 proběhlo v týdnu od 4. do 10. února 1974 pouze vyzkoušení technických úprav vozidel, kdy řidiči ovládali i dveře a průvodčí pouze prodávali jízdenky. Vlastní přechod na MOC tak byl uskutečněn v plném rozsahu na všech vypravených prostředcích povrchové dopravy až s ranním výjezdem dne 9. května 1974.

Odbavování cestujících v metru spočívalo v instalaci turniketů sovětské výroby. Vstupní turniket na odbavovací čáře uzavíral průchod v případě, že jím hodlal projít cestující bez zaplacení, tj. bez vhození jednorunové mince. Na některých stanicích, podle konkrétního dispozičního uspořádání, byly umístěny i turnikety výstupní, umožňující volný, ale jen jednosměrný průchod. U odbavovací čáry byla situována stanoviště dozorcích turniketů, u nichž byly umístěny pokladničky pro přímé placení pro cestující s objemnými zavazadly a kočárky. Jinak byl tento nejširší průchod u stanoviště dozorcího určen pro držitele předplatních a volných jízdenek a další osoby, vstupující do přepravního prostoru bez hotového placení. Všechny stanice byly rovněž vybaveny měniči mincí 2 a 5 Kčs na jednorunové. V roce 1972 se předpokládalo, že budou brzy vydány nové jednorunové mince, které měly být dlouhodobě požívány souběžně se starými mincemi vzoru 1957, resp. 1961. Proto byla ve stanicích vytvořena prostorová rezerva pro instalaci dalších měničů 1 Kčs nová → 1 Kčs stará; k vydání nových mincí však nedošlo, a nebylo proto zapotřebí toto neobvyklé opatření realizovat.

V povrchové dopravě si cestující na nový způsob odbavování zvykli velmi rychle a nenastávaly zde větší potíže; pouze v některých obdobích byla kritizována nedostatečná možnost nákupu jízdenek. Úniky tržeb, k nimž prokazatelně docházelo, byly částečně eliminovány zvýšením počtu pracovníků přepravní kontroly.

Zavedení nástupu a výstupu cestujících všemi dveřmi vyvolalo bezpečnostní problémy u autobusů ŠM11, které měly umístěny první dveře před přední nápravou, a v jejich prostoru docházelo

ke kumulaci cestujících, kteří zabraňovali řidiči ve výhledu. Proto se přistoupilo ke zkoušce využití prvních dveří jen pro výstup s vyloučením pobytu cestujících vedle kabiny řidiče za jízdy. Zkušební provoz byl zaveden na a-145 od 7. února 1977 a po příznivých zkušenostech od 1. června 1977 i na silně exponované a-134. Dobré výsledky se týkaly nejen bezpečnosti provozu, ale poněkud paradoxně i zkrácení zastávkového zdržení, někde až o 10 %. Tento efekt byl způsoben odstraněním nepřiměřeně silného využívání nejužších dveří vozidla, způsobeného zvykovou kumulací cestujících u zastávkových sloupků. Na všech linkách obsluhovaných třídveřovými autobusy byl proto tento způsob regulace vstupu zaveden s platností od 28. srpna 1978. Předními dveřmi mohli nastupovat pouze nevidomé osoby a jejich průvodci, později i ostatní držitelé průkazů ZTP a ZTP-P.

Již zmíněný nedostatek systému MOC, neumožňující v některých obdobích dne a týdne nákup jízdenek pro jednotlivou jízdu, vedl již v roce 1977 ke zkouškám automatů na jejich prodej. Byly vyzkoušeny mechanický a elektromechanický automat maďarské výroby a elektronický přístroj Merona ze SRN, který se jako jediný osvědčil. První série automatů Merona 2000 na jednorunové mince byla dodána v roce 1978. Od roku 1980 byl dodáván modifikovaný typ, umožňující použití mincí v hodnotě 2 a 5 Kčs s výdejem příslušného počtu jízdenek. Později, v roce 1987, byl další typ těchto automatů využit pro prodej 24hodinových jízdenek, na kterých byl již vyznačen časový údaj začátku platnosti (datum a čas v pětiminutových intervalech) a tyto jízdenky se tudíž ve vozidlech či ve stanicích metra již neoznačovaly.

Celkově vyšší počet cestujících využívající metro proti původním předpokladům a hlavně cenová atraktivita předplatních jízdenek způsobily v metru po krátké době po zahájení provozu přetěžování volného průchodu na odbavovací čáře. Proto byly turnikety nejbližší stanovišti dozorcího vypnuty a umožněn zde další vstup bez přímého placení, a na dalších provozních úsecích již byly instalovány v nižším počtu. Kontrola placení jízdného prováděná dozorcími se tak stávala minimálně ve špičkách pracovních dnů málo účinnou. Pro umožnění následné kontroly proto DPP již v roce 1981 zpracoval návrh na nahrazení turniketů odbavovacími strojkami shodnými jako v povrchové dopravě, jejichž kódy by dozorcí v hodinových intervalech synchronně měnili. Při projednávání návrhu, který vyžadoval i změnu přepravního řádu, se narazilo na další problémy, pro které byl nadřízenými orgány v roce 1983 zamítnut s požadavkem na technicky modernější řešení. Takové řešení bylo nalezeno ve vybavení stanic elektronickými označovací Merona, které na rubu jízdenky tiskem vyznačily místo a čas nástupu<sup>12</sup>, a které bylo uplatněno od 29. září 1985, tedy krátce před zahájením provozu na lince m-B, kde již turnikety instalovány nebyly. Stávající turnikety i měniče mincí byly odstraněny a ve stanicích metra instalovány prodejní jízdenkové automaty.

Systém MOC v poslední technické podobě, tj. s mechanickými označovacími strojkami v povrchové dopravě a elektronickými označovací Merona (a Eltec) v metru, se udržel bez dalších změn prakticky 10 let. Zásadní změna odbavovacího systému, související s plošným rozšiřováním systému PID a z toho vyplývající nutnosti zavedení přestupního tarifu, se začala připravovat v roce 1994. Ve vypsání veřejné soutěži na dodávku odbavovacího zařízení a informačního systému zvítězilo konsorcium MYPOL, tvořené společnostmi APEX, s. r. o., Praha, ČSAD SVT Praha, s. r. o., JZK, s. r. o., Olomouc a Mikroelektronika, s. r. o., Vysoké Mýto. Realizace nového způsobu odbavování byla schválena usnesením RZHMP č. 504 z 2. května 1995 původně k datu 1. ledna 1996.

Zkušební provoz označovacími strojkami Mikroelektronika typ NJ 24C na různých typech dopravních prostředků DPP probíhal na podzim roku 1995 a v průběhu I. pololetí 1996 byly do tramvají a autobusů instalovány i komponenty II. etapy systému MYPOL, tj. řídicí jednotka s palubním

---

<sup>12</sup> Nástupní stanice byla vyjádřena dvoumístným číselným kódem, čas byl vyjádřen plným kalendářním datem a hodinovým a minutovým údajem po čtvrt hodinách.

počítačem a terminálem a dále zobrazovač času a pásma pro cestující. Nové označovače byly instalovány v povrchové dopravě v počtu tří, resp. pěti kusů v každém vozidle, v metru pak stejně jako předcházející na odbavovací čáře, a mají i stejnou funkci, když na jízdenky nového většího formátu a odlišného provedení tisknou lokalizační a časové údaje umožňující následnou kontrolu. Nový způsob odbavování s přestupním tarifem a s platností jízdenek pro jednotlivou jízdu i v mimopražských tarifních pásmech byl zaveden od 1. června. Do konce června zůstaly ve vozidlech povrchové dopravy ještě staré označovací strojky, takže cestující mohli využít i dosavadní jízdenky.

Do nově dodávaných tramvají 15T od roku 2010 byly instalovány označovací strojky Mikroelektronika Camel Combi, které byly vyvinuty jako multifunkční zařízení i pro placení jízdného pomocí bezkontaktní čipové karty (např. Opencard). K vybavení touto další funkcí však nikdy nedošlo a po úpravách byly používány i v dalších dopravních prostředcích pouze jako označovače. Od roku 2013 se začal používat i další typ označovačů výrobce Telmax s. r. o.

Přestupní tarif s vícepásmovým jízdným znamenal nutnost podstatného rozšíření sortimentu všech druhů jízdních dokladů. Proto jeho součástí musela být i výměna mincovních jízdenkových automatů za pokročilejší typy pro zajištění prodeje více druhů jízdenek pro jednotlivou jízdu a krátkodobých časových. Prvními typy, instalovanými v roce 1996 byly automaty Mikroelektronika AVJ 24E, postupně modernizované (AVJ 24G) a funkčně i vzhledově upravované. Od roku 2014, poprvé ve znovuotevřené stanici metra Národní třída po rekonstrukci dne 27. června, byly instalovány modernizované automaty vybavené dotykovou obrazovkou a umožňující platbu bezkontaktními platebními kartami. Některé jejich nově vyvinuté prvky bylo možné používat pro průběžné rekonstrukce starších typů automatů. V říjnu 2014 byl ve vestibulu hlavního nádraží a na ruzyňském letišti instalován další typ prodejních automatů od společnosti SEC-Communicaton, a. s., které přijímají platby v hotovosti mincemi i papírovými penězi a kontaktními i bezkontaktními kartami, umožňují prodej prakticky neomezeného počtu druhů jízdenek a poskytují i informační služby o přepravním spojení včetně nabídky jízdenky k tomuto spojení. Od 12. dubna 2016 probíhal zkušební provoz vozidlových prodejních automatů Mikroelektronika VEGA CVP s platbou bezkontaktními kartami. Automaty, umožňující nákup základních jízdenek pro jednotlivou jízdu i vícedenních, byly instalovány zkušebně ve vozech 15T vypravovaných na linky d-22 a později i d-18. S ohledem na příznivé vyhodnocení provozu jimi byla od 26. dubna 2019 vybavena všechna tramvajová vozidla, následně byly instalovány i ve stanicích metra.

S nástupem elektronických jízdních dokladů, jejichž nákup je možné provádět on-line, byly pro jejich nahrání na kartu Opencard instalovány na některých místech sítě, především ve stanicích metra, tzv. validátory. Po přechodu na kartu Lítačka a v souvislosti se zaváděním multifunkčního odbavovacího systému (MOS) odpadla nutnost nahrávání jízdenek na kartu, neboť údaje o zakoupených časových jízdenkách jsou uloženy jako elektronický záznam v systému; tím ztratily validátory svůj význam, byly vypnuty a později odstraněny.

Od 27. srpna 2018 byla spuštěna aplikace pro elektronická mobilní zařízení a názvem „PID Lítačka“, která umožňuje jednak on-line nákup jízdenek pro jednotlivou jízdu a dále obsahuje řadu doplňkových funkcí. Vybranou jízdenku cestující zakoupí a následně aktivuje, přičemž její platnost začíná 2 minuty po aktivaci. Všechny údaje pro odbavení, přepravní kontrolu a informace potřebné pro cestujícího se zobrazují na displeji telefonu. Aplikace je od svého spuštění průběžně aktualizována a její funkce jsou upravovány a další přidávány – umožňuje například přeposlání zakoupené jízdenky, sledování průběhu platnosti aktivované jízdenky, vyhledání dopravního spojení včetně jeho zobrazení v mapě a doporučení vhodné jízdenky k tomuto nalezenému spojení a rovněž upozornění na výluky a mimořádnosti v dopravě. Také je umožněno nastavení času aktivace zakoupené jízdenky, pro jejíž platnost pak již není potřebné on-line připojení. Od 2. prosince 2019 byla zavedena možnost využívat aplikaci i jako tzv. „osobní identifikátor typu I (s evidencí)“, s nímž lze spojit nepřenositelné předplatní časové jízdenky (kupóny) PID, tzn., že vznikla možnost zakoupení dlouhodobých časových kupónů ve virtuální podobě.

## 1.8 PENĚŽNÍ HOSPODÁŘSTVÍ

Cena jednotlivého jízdného byla vždy natolik nízká, že při zakupování jízdenek převažovalo placení drobnými mincemi. V době existence průvodčích to byli oni, kteří byli prakticky jejich jedinými příjemci, teprve později při jednoslužném provozu se mince shromažďovaly i ve vozových pokladničkách, a teprve po zavedení mechanizovaného odbavování cestujících byl prodej zajišťován především prostřednictvím cizích subjektů a vlastních prodejních automatů, jimiž se provádí dosud. Související peněžní hospodářství, spočívající v předávání, výběru, transportu a odevzdání hotovosti peněžnímu ústavu, probíhalo z bezpečnostních důvodů vždy v režimu minimálně neveřejném nebo přímo utajovaném. Druhou, avšak bezprostředně související stranou stejného režimu, bylo hospodaření s jízdenkami, jako přísně zúčtovatelnými ceninami.

Průvodčí musel být pro výkon své profese vybaven jízdenkami všech druhů a hodnot, jejichž prodej podle platného tarifu přicházel v úvahu. Převzetím první sady jízdenek se natrvalo stal dlužníkem svého zaměstnavatele, kterému hodnotu jízdenek průběžně vracel odevzdáváním tržby. Současně s odevzdáním tržby přebíral nové jízdenky do celkové hodnoty, která byla stanovena vnitřními předpisy. Tento proces se uskutečňoval ve výpravenské části vozoven při ukončení nebo před zahájením každé služby spolu s předáním vyplněného výkazu prodaných jízdenek.

Vybrané peníze ukládal průvodčí do brašny, kterou měl během služby na vozech bez pevného stanoviště průvodčích stále u sebe zavěšenou na krku. V brašně měl kromě toho jízdenky, kleště k jejich označování a formulář výkazu prodaných jízdenek. Do výkazu se na každé konečné zastávce vyplňoval stav všech druhů jízdenek podle sériového označení a čísla. Po skončení služby musel průvodčí peníze připravit k odevzdání. Papírové peníze v případě jejich většího množství, například po měnové reformě v roce 1953 do vydání jednokorunových mincí v roce 1957, se odevzdávaly v přepáskovaných balíčcích po 100 kusech a jednotlivě přepočítávaly. Mince byly baleny po padesáti od každé hodnoty do ruliček, které se při odevzdání převažovaly. Malou hotovost do stanovené výše si průvodčí mohl ponechat k následnému vracení drobných cestujícím.

Zvýšení ceny jízdného od 1. prosince 1920 na 1,20 Kč mohlo přinést Elektrickým podnikům jeden téměř neřešitelný problém. V té době již byly v oběhu československé papírové státovky od hodnoty 1 Kč, ale drobnými kovovými mincemi byly dosud pouze staré rakouské peníze, teprve od začátku roku 1922 nahrazované ražbou mincí nové měny, a byl jich z různých důvodů výrazný nedostatek. Přitom nejvyšší haléřovou rakouskou mincí byl dvacetihaléř, padesátihaléře raženy nebyly, což znamenalo to, že na jakoukoliv částku v papírových penězích musí průvodčí vracet nejméně 4 kovové dvacetihaléře.

Přitom nedostatek drobných v dopravním provozu se projevil již za platnosti předcházejícího tarifu. Z ne zcela konkrétní zmínky v denním tisku vyplývá, že v první polovině roku 1920, mohly být místo drobných nazpět průvodčími vydávány zpáteční jízdenky; interpretace této informace není ovšem zcela jednoznačná. Ze stejného důvodu byly od 27. září 1920 vydány bloky jízdenek po 50 hal. určené jen pro dětské jízdné a držitele průkazu Červeného kříže, které svého držitele nijak cenově nezvýhodňovaly.

Správní rada EP se prozíravě pokusila možný problém eliminovat před jeho vznikem. Pražská obec, jako majitelka EP, požádala proto už 23. října 1920 ministerstvo financí o povolení vydat 500 000 kusů nouzových známek znějících na doplatek 20 haléřů. Ministerstvo této žádosti vyhovělo, stanovilo podmínky jejich použití, povinnost složit bankovní záruku na krytí projektu a provedení i dobu platnosti. Znamky byly raženy z mosazného plechu tloušťky 1 mm a měly průměr 18 mm, platnost byla určena na období 1. prosince 1920 až 30. listopadu 1921. Ještě v listopadu 1920 požádala správní rada o možnost vydání dalších 500 000 kusů, což bylo opětovně schváleno. Od prvního dne platnosti uváděli průvodčí známky ve velkém množství do oběhu, neboť předvídaná situace skutečně nastala. Přestože to bylo podmínkami ministerstva financí zakázáno, dostaly se známky v Praze do běžného peněžního oběhu a byly ochotně přijímány obchodníky. Před předpokládaným koncem platnosti známek požádaly EP o možnost jejich ponechání v oběhu, což bylo

povoleno prodloužením platnosti o půl roku do 31. května 1922. Začátkem roku 1922 začaly být konečně raženy československé dvaceti- a padesátihaléře, a ačkoliv jich zpočátku ještě nebyl úplný dostatek, ministerstvo již žádosti o další prodloužení platnosti známek nevyhovělo a jejich platnost skončila. EP vrátily podle dohody známky, které měly v pokladně, jejich výrobci za cenu kovu, mezi lidmi jich však zůstalo téměř 90 %.

Nedostatek drobných, který musel řešit provozovatel dopravy, se projevil ještě nejméně dvakrát. Na sklonku platnosti staré protektorátní měny mohli od 22. října 1945 průvodčí cestujícím vydat 3 jízdenky, z nichž 2 zůstaly neoznačené k použití při dalších cestách; to se týkalo zřejmě nedostatku jednokorunových mincí při placení papírovými pětikorunami a opatření platilo jen několik dnů do obnovení československé měny k 1. listopadu 1945. Není známo, zda a proč nastal nedostatek drobných v roce 1948, ale v denním tisku z 18. prosince byla zachycena informace, že průvodčí mohou, namísto vrácení 2,50 Kčs nazpět, vydat druhou jízdenku, kterou mohl cestující použít pro další cestu jen v den vydání.

## 1.9 JÍZDNÍ DOKLADY

Jízdní doklady (jízdenky), kterými se prokazuje zaplacení jízdného nebo přepravného, lze podle jejich provedení a v návaznosti na již uvedené členění jízdného rozdělit na dvě základní skupiny:

1. **Jízdenky jednoduché a vícenásobné** prodávané buď již označené, v minulosti nejčastěji průvodčím, v jednoslužném provozu autobusů řidičem nebo odebírané samoobslužně cestujícím po zaplacení jízdného, v současné době prodávané řidičem na příměstských linkách prostřednictvím technického zařízení nebo v předprodejích či prodejních automatech, nyní též řidiči autobusů v tzv. doplňkovém prodeji, následně označované dodatečně jejich držitelem. S technickým vývojem posledních let vznikl doklad o zaplacení jízdného i v nehmotné podobě formou datové zprávy zobrazené na mobilním zařízení (telefonu).

2. **Jízdenky předplatní časové** zakupované dříve vždy v prodejních místech dopravce, které mají začátek platnosti pevně stanovený, nebo v pozdější době i v prodejních automatech, jejichž začátek platnosti může být vázán na dodatečné označení. Rovněž tyto jízdenky existují v poslední době i v nehmotné podobě, nahrané jako datový soubor na hmotný nosič – čipovou kartu, případně jen uložené v elektronických datech dopravce.

Přeprava bez jízdenek je případem spíše výjimečným. Došlo k ní při zavádění jednoslužného provozu, kdy se platilo odpočítanými mincemi přímo do pokladniček pouze pod teoretickým dozorem řidiče nebo ostatních cestujících. Kontrola plnění této povinnosti mohla být prováděna pouze v okamžiku úkonu. Dalším případem v pražských podmínkách bylo odbavování v metru pomocí turniketů umístěných na začátku přepravního placeného prostoru, které se otevřely po vhození mince příslušné hodnoty; kontrola předplatních jízdenek byla v tomto případě prováděna ve volném vstupu dozorčím turniketů.

Při prodeji jednoduchých a vícenásobných jízdenek ve vozidle si cestující bezprostředně po nastoupení jízdy jízdenku zakoupí u průvodčího (řidiče) nebo získá z technického zařízení buď po zaplacení, nebo bez vazby na skutečnou platbu. V nepřestupním tarifu je tím odbaven pro nastoupenou jízdu, po jejím ukončení (výstupu z vozidla) ztrácí jízdenka platnost. V tarifu přestupním může platit za stanovených podmínek jízdenka pro celou cestu, při přestupu do vozidla obsazeného průvodčím je předkládána ke kontrole a dalšímu označení; platnost ztrácí podle podmínek tarifu. I při všeobecném prodeji jízdenek ve vozidle mohou být místa či období, kdy jsou jízdenky prodávány mimo, např. na zastávkách koncentrovaného nástupu cestujících. V systému prodeje jízdenek obecně mimo vozidlo je prodáván bílý doklad, který se stává platnou jízdenkou teprve po jejím označení ve vozidle nebo na začátku placeného přepravního prostoru.

Po dobu přepravy musí mít cestující platnou jízdenku u sebe a musí se jí prokázat na vyzvání průvodčímu nebo jiné oprávněné osobě dopravce. Pokud tak neučiní, může proti němu být uplatněna sankce dle přepravních a tarifních podmínek.

Předplatní jízdenky si cestující opatřuje nejčastěji před začátkem, ale někdy i v průběhu jejich časové platnosti a platí buď na celé deklarované časové období bez dalšího, tj. tak, jak byly vydány (jízdenky krátkodobé nebo naopak s velmi dlouhou dobou platnosti, například roční), nebo se skládají z části kmenové a prolongační, kdy kmenová část má platnost buď časově neomezenou, nebo omezenou buď pevně (dříve nejčastěji na jeden rok) nebo nějakou událostí (například vypršením doby nároku na příslušné jízdné). Prolongace byla dříve prováděna vylepováním cenných známek, později byly zavedeny jízdenky dvoudílné, u nichž je prolongace uskutečněna vložením řádně vyplněného cenného kupónu do společného pouzdra s kmenovým listem. Jízdenky volné mají vnější provedení buď jako časové, nebo jakékoliv jiné.

Jízdenky jsou až na malé výjimky nepřenositelné. Zneužití této zásady, například použitím přestupní jízdenky pro jednotlivou cestu odhozené jiným cestujícím, se dopravce bránil tarifními podmínkami, avšak zcela vyloučit tuto možnost nešlo. Na časových jízdenkách krátkodobých bylo třeba povětšinou vyplnit stanovené identifikační údaje, avšak praktická kontrola byla v tomto případě spíše iluzorní. Dlouhodobější jízdenky časové jsou vydávány s podobenkou držitele a navíc je třeba opět nezbytně vyplnění některých údajů. Zmíněnou výjimkou z uvedené zásady jsou časové jízdenky deklarované výslovně jako přenosné, která jsou prodávány za vyšší cenu a platí pro jejich držitele.

Z jednoduchých a vícenásobných jízdenek musí být patrná vždy doba výdeje nebo začátku platnosti (někdy měsíc, vždy kalendářní den, s různou přesností další časový údaj – ten nebyl obsažen pouze na přestupních jízdenkách v období S-provozu na autobusech) a pokud je to potřebné i místo (linka a rovněž s různou přesností místo v jejím průběhu, je-li to z tarifních důvodů nutné). Stanovené údaje vyznačoval průvodčí proděrováním zvláštními kleštěmi v předtištěném rastru na určených místech nebo jsou vyznačeny otiskem razítka po vložení jízdenky cestujícím do samočinného zařízení. Výjimkou z obsahu uvedených údajů byly pouze nepřestupní jízdenky vydávané z pokladniček v motorových vozech tramvají v době S-provozu, u nichž kontrola platnosti byla možná pouze podle obsaženého unikátního čísla.

V minulosti bylo pro nezbytné zjednodušení práce průvodčího potřebné, aby současně používané jednotlivé druhy jízdenek byly svým provedením co nejpodobnější, aby potřebné údaje mohly být označovány shodně. V opačném směru stál požadavek na co nejvýraznější optické rozlišení jízdenek různých hodnot k odstranění možnosti omylu zejména v neprospěch průvodčího. Z těchto dvou požadavků pak vycházelo obvyklé provedení soudobě platných druhů jízdenek, kdy jejich základní rastr, byl jednotný nebo velmi podobný a jednotlivé druhy se odlišovaly barevně, buď přímo barvou papíru nebo tiskem barevných polí, případně pruhů nebo jiných obrazců či znaků. Rozlišení šikmým pruhem v období sjednocujícího se tarifu bylo použito například pro jízdenky trolejbusové, které neplatily pro přestup na tramvaje, rozlišení barvou tisku doplňkového označení pak k určení dopravního prostředku, v němž byla jízdenka vydána, v období tarifu jednotného, a to právě pro možnost zachování jednotného základního rastru, kdy se shodně označovala například tramvajová linka číslo 1, trolejbusová 51 i autobusová 101.

V současné době je provedení jízdenek podřizováno zejména požadavku na odstranění možnosti jejich padělání, umožněné obecně dostupnými reprodukčními technikami. Jsou proto, stejně jako jiné ceniny, při výrobě vybavovány různými ochrannými prvky. Proti neoprávněným manipulacím ze strany cestujících, vedoucími k odstranění barvy otisků razítka označovacích zařízení, jsou jízdenky chráněny prostředky chemickými.

Počet prodaných jednoduchých jízdenek za dobu existence městské dopravy v Praze lze odhadovat pouze s velkým rozptylem. Přesto jsme se o takový odhad pokusili a dospěli k závěru, že za dobu prodeje průvodčími se jednalo přibližně o 20 miliard jednotlivých jízdenek všech druhů, v následujícím období pak asi o 2 miliardy jízdenek pro mechanické označovací strojky a zhruba o stejný počet posledních jízdenek pro elektronické označování. S určitou licencí lze tak odhadnout, že pokud by všechny prodané jízdenky zůstaly zachovány, mohl by mít každý ze současných obyvatelů zeměkoule v držení tři exempláře pražské jízdenky.

Bez ohledu na konkrétní počet se ale jednalo v každém případě o ohromná množství merkantilních tiskovin, které, jsouce ceninami, obsahovaly vždy unikátní číslo umožňující účetní a kontrolní operace. Toto číslo staví jízdenky na vyšší stupeň jinak v minulosti nepříliš náročného tisku účelové tiskoviny, která slouží svému vlastnímu účelu zpravidla pouhých několik desítek minut. Výroba jízdenek v ohromných sériích na rotačkách doplněná nutností bezchybného očíslování byla důvodem, že tyto zakázky mohly být v minulosti svěřovány pouze velkým, příslušně vybaveným tiskařským závodům. A tak byly objednávky rozdělovány mezi známé a velké tiskařské domy, které máme v povědomí jinak spíše z tisku krásné literatury – Vilímek, Batovec, Otto, Grégr a několik dalších. Za éry socialistické pak převzaly výrobu tohoto druhu tiskovin prakticky celostátně – jen s nevýznamnými výjimkami – Obchodní tiskárny v Kolíně. V nejnovější době, po méně úspěšných pokusech o zadávání menším tiskařským podnikům, tiskne jízdenky nejmodernějšími prostředky Státní tiskárna cenin.

## 1.10 PŘEPRAVNÍ KONTROLA, POKUTY, PŘIRÁŽKY

Od počátků veřejné dopravy se její provozovatelé setkávali s krácením tržeb cestujícími, kteří se vyhýbali placení jízdného nebo jízdenky neužívali v souladu se stanovenými tarifními pravidly. I když to bylo v době obsazení každého vozidla průvodčím poměrně obtížné, docházelo k úspěšným pokusům o takové jednání natolik často, že se vyplatilo zaměstnávat revizory, kteří byli oprávněni cestující kontrolovat. Kontrolu prováděli zaměstnanci dopravce ve stejnokroji nebo častěji v civilním oděvu; v takovém případě se prokazovali kontrolním odznakem, které byly u EP zavedeny od 1. listopadu 1904.<sup>13</sup> Je až překvapující, že po poměrně dlouhou dobu mohl revizor v případě zjištěného porušení tarifních podmínek pouze vynucovat zaplacení řádného jízdného, případně nechat zjistit totožnost cestujícího orgánem policie k jeho dodatečnému vymáhání.

První skutečná sankce, tehdy nazvaná „pokuta“, byla zavedena až od 1. července 1914. Cestující, který se nemohl prokázat platnou jízdenkou, musel zaplatit pokutu a stanovené jízdné. Tato sankční zásada zůstala zachována do současnosti s tím, že výše pokuty se mnohokrát změnila, a to nejen v souvislosti s růstem ceny jízdného, ale i ve své relativní výši, a to ve velkém rozpětí od necelého dvojnásobku až po stonásobek jednoduchého jízdného. Vybraná „pokuta“ byla zřejmě vždy součástí tržby dopravce, a proto byl její název změněn v MPŘ1953 na „přirážku“ a tento právní termín je užíván doposud. MPŘ1964 obsahoval kromě přirážky a její výše i pokutu za dvě skutkové podstaty porušení podmínek přepravních, jeho novelou (vyhláška č. 44/1985 Sb. účinná od 1. července 1985) byl termín „pokuta“ změněn na „částka“. Pokutou se v současné době rozumí finanční sankce, uložená za protiprávní jednání na základě zmocnění obsaženého v právním předpise orgánem státu nebo veřejné správy, která je příjmem státního nebo jiného veřejného rozpočtu.

Pokuta byla de iure zavedena Dopravním řádem pro elektrické dráhy král. hlavního města Prahy ze dne 29. září 1913, který ve svém bodě 15 uváděl: „*Cestující, který vlastním zaviněním platný jízdní lístek včas si nezaopatřil, zaplatí 1 K pokuty; průvodčí mu vydá na zaplacení zvláštní stvrzenku.*“ Prakticky se pravděpodobně pokuty začaly uplatňovat po vydání prováděcích předpisů k tomuto ustanovení z 1. července 1914. V nich bylo upozorněno na bod 13, podle něhož byl „*cestující povinen ihned po nastoupení do vozu bez vyzvání o lístek sám požádati*“. O zaplacení pokuty byl povinen průvodčí vydat stvrzenku ze stvrzenkového bloku „*svého času průvodčím na rozbitá okna, nebo znečištění vozů vydaných a k tomu účelu užívaných*“. Právo udílet pokutu měl i revidující orgán, když „*průvodčí mohl dokázati, že se hlasitě ptal, kdo dosud lístku nemá*“.

<sup>13</sup> Odznaky byly zavedeny na základě svolení c. k. ministerstva železnic ze dne 9. 5. 1903 č. 35642/10 ex1902 „*pro úředníky a podúředníky el. drah, aby i v civilním oděvu mohli vykonávat výkonou službu*“; odznaky byly kovové, emailované, na okraji s nápisem „Elektrické dráhy král. hlav. města Prahy“, uvnitř s rytinou znaku města Prahy a pod ní umístěným číslem odznaku. Skutečné oprávnění „*všem dozorcům vozby a výpravčím, aby, pokud to z jakékoliv příčiny uznají za dobré, směli provést kontrolu lístků ve vozích elektrických drah jako revizoři (kontroloři)*“ oznámila Správní rada EP oběžníkem č. 5 z 16. 1. 1905; oprávnění se v té době týkalo devíti revizorů, šesti dozorců vozby a čtyřech výpravčích.



Cestujícího, který pokutu nezaplatil a řádně se nelegitimoval, byl oprávněn průvodčí „c. k. stráží bezpečnosti zjistiti“.

Zvýšení pokuty na dvojnásobek v roce 1918 bylo zjištěno z interních materiálů EP, není však doložen jeho právní podklad, a stejně je tomu u stanovení pokuty na nočních vozech v roce 1921. Podrobněji doloženou skutečností je až jednání o všeobecném zvýšení „noční“ pokuty, kdy v městské užší správní komisi dne 11. května 1923 bylo rozhodnuto, že „... bude ministerstvu železnic předložen návrh nového dopravního řádu na zvýšení pokut ze 2 na 5 Kč“. Správní rada EP k tomu přijala usnesení až 7. července 1925, kterým návrh skutečně postoupila, a ministerstvo železnic jej 2. června 1926 schválilo. Ve výši 5 Kč pak byla pokuta obsažena v novém Přepравním řádu pro el. dráhy hl. m. Prahy, který platil od 1. února 1932 a nahradil přepravní řád z roku 1913. Ani ke zvyšování za německé okupace a brzy po ní nejsou právní mechanismy úprav známé.

Pokuta ve výši 50 Kčs z roku 1946, při měnové reformě přepočtená na 10 Kčs, byla takto zahrnuta jako přírážka do celostátně platného MPŘ1953 v jeho § 11 odst. 1. Její zvýšení od 31. ledna 1963 bylo provedeno vyhláškou ministerstva dopravy č. 7/1963 Sb., kterou byl MPŘ1953 novelizován. Stejnou výši přírážky k jízdnému obsahoval pak i nový MPŘ1964 v § 18 odst. 2. Další zvýšení od 1. září 1970 bylo provedeno podle vyhlášky č. 79/1970 Sb., kterou se změnil MPŘ1964 s účinností od 1. srpna 1970, a dále od 1. července 1985 podle vyhlášky FMD č. 44/1985 Sb. účinné od stejného data. Poslední úpravu MPŘ1964 ve výši přírážky přinesla od 1. prosince 1992 vyhláška FMD č. 462/1992 Sb., kterou bylo kromě jejího zvýšení provedeno i věcné doplnění ustanovení § 18 odst. 2 o případ zapomenutí předplatní jízdenky: „*Prohlásí-li však cestující, že má platnou časovou jízdenku s měsíčním nebo delším obdobím platnosti, a prokáže-li tuto skutečnost ve lhůtě a na místě určeném dopravcem, je dopravce oprávněn vyžadovat pouze zaplacení částky 30 Kčs.*“

Přírážka k přepravnému za zavazadlo byla v MPŘ1953 stanovena jen relativně jako dvojnásobek tarifního přepravného, v MPŘ1964 jako jeho pětinašobek.

Zvyšování a úprava přírážek (k jízdnému) od roku 1998 vycházela již z předpisů vyšší právní síly – zákona č. 111/1994, o silniční dopravě, a zákona č. 266/1994, o dráhách, a jejich novel. Těmito zákony byly vždy specifikovány důvody pro uložení a stanovena maximální hranice přírážky s tím, že její skutečná výše bude obsažena ve smluvních přepravních podmínkách vydávaných dopravci. V silniční dopravě, tj. pro autobusy, byla tato maximální hranice stanovena ve výši 1000 Kč od 1. dubna 1998, pro dráhy (metro, tramvaje, trolejbusy a lanovky) až od 1. dubna 2000; tím bylo teprve umožněno sjednotit ve smluvních přepravních podmínkách (od 1. července 2000) výši přírážky pro všechny provozované dopravní prostředky.

Od roku 1998 byla tedy skutečná výše přírážky pro různé okolnosti určována v rámci zákonného limitu dopravcem. Trvale byla zachována podstatně nižší částka pro případy zapomenutí zakoupené předplatní jízdenky a ve zvýhodněné části začala být vybírána při zaplacení na místě, bez nutnosti následného vymáhání. Od roku 2011 byla základní výše přírážky zvýšena na tehdy platnou horní zákonnou mez, po úpravě její maximální hranice pak opět od 1. ledna 2014.

Původně zkušebně na období od 23. října 2017 do 31. března 2018 byla tarifem snížena přírážka na 400 Kč cestujícímu, který se neprokáže platným jízdním dokladem na městských nebo příměstských linkách na území Prahy a nezplatí přírážku na místě kontroly, ale následně si zakoupí roční nebo 365denní občanskou časovou jízdenku (kupón) platnou pro pásma P + 0 + B, kterou při placení přírážky v doplatkové pokladně předloží. Zkušební období bylo nejdříve prodlouženo a posléze bylo snížení přírážky do tarifu zapracováno jako trvalé.

V tabulce 1.1 je obsažen vývoj výše pokut, resp. přírážek k jízdnému jednak absolutně a současně v porovnání s výší jednotlivého základního jízdného včetně vypočteného násobku.

Tabulka 1.1: Vývoj výše pokuty / přírážky za porušení tarifních podmínek

datum	jednotlivé základní jízdné	pokuta, přírážka [K], [Kč], [Kčs]	násobek základního jízdného	poznámka
01.07.1914	22 hal.	1	4,5	zavedení pokut
01.12.1916	24 hal.		4,2	
01.09.1917	28 hal.		3,6	
01.05.1918	34 hal.		2,9	
04.12.1918		2	5,9	
15.04.1919	50 hal.		4,0	
01.01.1920	80 hal.		2,5	
01.07.1920	1 Kč		2	
01.12.1920	1,20 Kč		1,7	
01.07.1921		2 [5]		ve dne [v noci]
13.06.1926		5	4,2	
01.04.1941		20 [5]	16,7	dráhy [autobusy]
15.04.1941	1,50 K		13,3	
15.05.1941		20		
15.07.1942		30 [20]	20	dráhy [autobusy]
21.09.1942		30		
01.01.1946	2,50 Kčs		12	
15.08.1946		50	20	
31.12.1951	3 Kčs		16,7	
01.06.1953	0,60 Kčs	10		měnová reforma
31.01.1963		30	50	
01.01.1970	1 Kčs		30	
01.09.1970		50	50	
01.07.1985		100	100	
01.04.1991	4 Kčs		25	
01.12.1992		200 (30)	50 (8,3)	(zapomenutí)
01.01.1994	6 Kč		33,3 (5)	
01.06.1996	10 Kč		20 (3)	
01.01.1998	12 Kč		16,7 (2,5)	
01.04.1998		200 (30)	16,7 (2,5)	dráhy (zapomenutí)
		400 (200; 30)	33,3 (16,7)	autobusy (na místě; zapomenutí)
01.07.2000		800 (400; 50)	66,7 (33,3; 4,2)	(na místě; zapomenutí)
01.08.2005	20 Kč	950 (500; 50)	47,5 (25; 2,5)	
01.01.2008	26 Kč	950 (700; 50)	36,5 (26,9; 1,9)	
01.09.2011	32 Kč	1000 (800; 50)	31,4 (25; 1,6)	
01.01.2014		1500 (800; 50)	46,9 (25; 1,6)	
23.10.2017		1500 (800; 50) [400]	46,9 (25; 1,6) [12,5]	(na místě; zapomenutí) [dodatečné zakoupení]

## 1.11 MĚNOVÉ SYSTÉMY A JEDNOTKY

Přibližně od poloviny 18. století do roku 1858 platila v Rakousku tzv. měna konvenční, kdy se z vídeňské hřivny (280 g) stříbra razilo 24 zlatých konvenční měny (1 zl. k. m. = 60 kr.), resp. z hřivny kolínské 20 zl. k. m. Dne 24. ledna 1857 byla podepsána dohoda mezi Rakouskem a Lichtenštejnskem na jedné straně a německými státy, tvořícími od roku 1838 celní unii na straně druhé, o zavedení jednotné stříbrné měny a při plné směnitelnosti bankovek za kovové mince.

Nová měna, zvaná rakouská nebo též stříbrná, začala platit od 1. ledna 1859 a předcházející měnu konvenční nahradila v poměru 1 zl. k. m. = 1,05 zl. rakouské měny. Z tzv. nové libry (libra celní = 500 g) se razilo 45 stříbrných zlatníků, tzn. z kolínské hřivny 21 zlatníků. Zlatý r. m. se dělil na 100 krejcarů<sup>14</sup> (kr.), čímž se uskutečnila decimalizace měny. Mince byly zemské (měděné ½ a 1 krejcar, stříbrné 5 a 10 kr. a ¼, 1 a 2 zl.) a spolkové (stříbrné tolary [1 tolar = 30 stříbrných grošů = 1 ½ zl.] a dvojtolary, zlaté půlkoruny a koruny [10 g Au986]). Kromě mincí rakouské měny a bankovek směnitelných za kov (znějících na guldeny = zlaté, fl. [fl. = florin, resp forint]), vydávaných Rakouskou národní bankou, obíhalo ještě množství dřívějších měděných mincí a cizích drobných peněz. (V čl. XXI zákona o zavedení zlaté měny z roku 1892 jsou výslovně uvedeny jako nadále platné mince zemské stříbrné v hodnotách 2, 1 a ¼ zl., a dále [drobné] mince 20, 10, 5, 4, 1 a 5/10 kr.).

Místo rakouské měny byla zavedena zákonem z 2. srpna 1892 č. 126 ř. z. zlatá měna s početní jednotkou koruna s poměrem 1 zl. r. m. = 2 K.<sup>15</sup> Nové mince byly bronzové 1 a 2 hal., niklové 10 a 20 hal., stříbrné 1 K (5 g Ag935) a 5 K (ty zavedeny až v roce 1899) a zlaté 10 a 20 K. Zákon umožňoval počítání i hotovostní vyrovnání v obou měnách. S tiskem a ražbou nových peněz probíhalo stahování starých peněz z oběhu, které však bylo velmi postupné. Papírové státočky s nejnižším nominálem 1 zl. („modré zlatky“) byly vydávány ještě v roce 1894 a platily do 31. prosince 1895, ale státočky v hodnotách 5 zl. a 50 zl. byly stahovány dokonce až do roku 1907 (v oběhu pak zůstaly jen bankovky, jejichž směnitelnost nebyla zavedena). Kovové mince v hodnotách 20 a 4 kr. platily do 31. prosince 1894, u ostatních hodnot nebyla zatím takto konkrétní data získána; v dostupné literatuře je obsažen pouze údaj, že staré mince byly stahovány do roku 1898. Povinné počítání a účtování v korunové měně bylo zavedeno proti předpokladům opožděně až od 1. ledna 1900 čís. nař. z 21. září 1899 č. 176 ř. z.

V době I. světové války byly pro nedostatek ušlechtilějších kovů raženy mince 10 a 20 hal. ze slitiny CuZnNi (od 7. května 1915) a posléze 20 hal. (od 3. srpna 1916) a 2 hal. (od 10. října 1916) ze železa (Fe).

Po vzniku samostatného československého státu byly na základě zákona z 28. října 1918 č. 11 Sb. z. a n. (tzv. zákon o kontinuitě právního pořádku) převzaty právní a ekonomické instituty Rakousko-Uherska. Zákon z 19. listopadu 1918 č. 49 Sb. z. a n. umožnil provedení odluky československé měny od měny rakouské, ale nebyl uveden v život z důvodu obavy z inflačního charakteru měny, která by neměla obchodní krytí. Rakousko-uherská banka tak zůstávala nadále jediným ústavem vydávajícím bankovky a toto inflační oběživo se dostávalo i na území Československa. Měnový chaos byl odstraněn až okolkováním obíhající bankovek na základě zákona z 25. února 1919 č. 84 Sb. z. a n. s platností od 1. března 1919. Při fyzickém okolkování uskutečněném mezi 3. a 9. březnem se 50 % hodnoty zadrželo jako nevypověditelná státní záručitelná půjčka; nekolkovaly se pouze bankovky v nejmenší hodnotě 1 a 2 K, jejichž oběh byl omezen až v květnu 1919. Okolkované bankovky pak byly postupně vyměňovány za československé státočky. Měnová jednotka koruna československá se zkratkou „Kč“ byla zavedena zákonem z 10. dubna 1919

<sup>14</sup> Hodnota nového krejcaru r. m. tedy činila přibližně 57 % krejcaru k. m.

<sup>15</sup> Čl. 1 zákona uvádí: „Na místo dosavadní rakouské měny vstupuje měna zlatá, jejíž početní jednotkou je koruna. Koruna dělí se na sto haléřů.“ Dobový Ottův obchodní slovník v hesle „korunová měna“ tedy uvádí správně, že „jednotkou je koruna, ale měna se korunovou dle zákona nenazývá“, ale císařské nařízení z roku 1899, kterým se tato měna zavádí jako výlučná, již pojem „korunová měna“ užívá.

č. 187 Sb. z. a n. od 12. dubna 1919 s tím, že „jedna koruna československá se počítá za jednu korunu rakouskou“; tento kurs se však rychle změnil ve prospěch koruny československé. Vydanými penězi byly papírové státočky tzv. 1. emise z 15. dubna 1919 v hodnotách 1, 5, 10, 20, 50, 100 (vytisknuty a dány do oběhu jako první hodnota), 500, 1000 Kč, prvními mincemi československé měny byly dvacetí a padesátí haléře s ročníkem ražby 1921, platné od 18. února 1922. K urychlenému stažení starých rakouských dvacetihaléřových mincí, které dosud plnily funkci řádného oběživa, byla jejich hodnota snížena na polovinu a platnost těchto improvizovaných desetníků skončila 20. března. První československá korunová mince byla do oběhu uvolněna také ještě v roce 1922. Mince československé měny byly vydány v hodnotách 2 hal. (ražba jen 1923–1925, Zn), 5 a 10 hal. (CuZn), 20, 25 (jen 1933) a 50 hal., 1 Kč (CuNi), 5 Kč (CuNi, Ag, Ni) a 10 a 20 Kč (Ag).

Ústavním zákonem z 22. listopadu 1938 č. 299 Sb. z. a n., o autonomii Slovenskej krajiny, byl název měny upraven na korunu česko-slovenskou. Označení měnové jednotky ve zkratce bylo změněno na „K“ vládním nařízením č. 16/1939 Sb. I. ze dne 27. ledna 1939 s účinností od 2. února 1939.

Koruna (ovšem bez přívlastku) zůstala měnovou jednotkou i po ustavení protektorátu výnosem Vůdce a říšského kancléře č. 75/1939 Sb. ze dne 16. března 1939, o Protektorátu Čechy a Morava, který stanovil, že „zákonitým platidlem jest vedle říšské marky až na další koruna“. Jako zkratka měny zůstávalo nadále „K“. Mince protektorátní měny byly vydány v hodnotách 10, 20 a 50 hal. a 1 K (Zn).

Ústavní dekret prezidenta republiky ze dne 3. srpna 1944 č. 11 Úř. věst. čsl., o obnovení právního pořádku, který nabyt podle usnesení vlády republiky Československé ze dne 27. července 1945 účinnosti zpětně dnem 5. května 1945, se nevztahoval na rozhodnutí soudů a úřadů správních ve věcech organizačních opatření v oboru peněžnictví. Měnové opatření bylo vyhlášeno až následně jako dekret prezidenta republiky č. 91/1945 Sb. ze dne 19. října 1945, o obnovení československé měny. Jím bylo stanoveno, že měnovou jednotkou na celém území Československé republiky je počínajíc dnem 1. listopadu 1945 československá koruna („Kčs“), která nahrazuje v poměru 1:1 dosavadní korunové měnové jednotky (Kč, K, Ks) ve všech právních poměrech, které s nimi počítají. Mince této měny byly vydány v hodnotách 20 hal. a 50 hal. (CuZn, Al), 1 Kčs (CuNi, Al), 2 Kčs (CuNi).

Označení československých peněz se nezměnilo ani při měnové reformě v roce 1953<sup>16</sup>, ani při změnách názvů státu po přijetí ústavy v roce 1960 a jejích změnách v letech 1968 a 1990. Mince v období 1953–1992 byly vydávány v hodnotách 1, 3 hal (Al), 5 a 10 hal. (Al, AlMg), 20 hal. (CuZnNi), 25 hal. (Al), 50 hal. (CuZn, CuNi), 1 Kčs (CuAlMn), 2, 3 a 5 Kčs (CuNi), 10 Kčs (CuAlNi).

Teprve k rozdělení federace byl dne 17. prosince 1992 přijat zákon České národní rady č. 6/1993 Sb., o České národní bance, který s účinností od 1. ledna 1993 stanovil, že peněžní jednotkou v České republice je koruna česká, zkratka názvu je „Kč“ a tato koruna se dělí na sto haléřů. První fyzické české peníze byly vydány později: po oddělení české a slovenské měny v únoru 1993 okolováním federálních bankovek byla jako první vydána bankovka v hodnotě 200 Kč dne 8. února 1993, kdy současně skončila platnost všech neokolovaných federálních platidel.

Z předcházejícího popisu je patrné, že téměř celé poslední desetiletí 19. století bylo možné uvádět ceny a platit či obchodovat ve dvou měnách – „zlaté“ a korunové. Při sledování vývoje výše jízdného u koňky a některých soukromých drah je ovšem někdy v průběhu tohoto období nezbytné přejít z údajů ve staré měně (ve zlatých a krejcarech) na novou měnu (s korunami a haléři). Přitom žádná „oficiální“ data v této věci nebyla nalezena. Vycházíme proto jednak ze známých publikovaných tarifních informací pro cestující, kterých není ovšem dostatek, a ze známých

---

<sup>16</sup> Podrobnější popis provedení a dopadů měnové reformy je obsažen v kapitole 7.2 MĚNOVÁ REFORMA 1953.

jízdenek, které vždy jediný měnový údaj obsahovaly, ale u nichž zase nelze dostatečně přesně určit období jejich používání; navíc si někdy tyto dva prameny prokazatelně odporují. Použitý časový údaj v příslušných tabulkách je proto třeba chápat pouze jako přibližný a orientační, který může být ještě v budoucnosti zpřesňován při nalezení dalších podkladů.

Tabulka 1.2: Zlatý poměr koruny

rok	zlatý poměr [mg Au/koruna]	poznámka
1859	–	poměr ke stříbru (1 zlatý r. m. = 11,1 g Ag)
1892	304,878	oficiálně 1 zl. = 609,756 mg Au
1919	–	papírová měna
1929	44,58	zavedena měna krytá zlatem od 27. 11. 1929 [opatření státního výboru č. 166 Sb. z. a n.]
1934	37,15	devalvace od 17. 2. 1934 [zákon č. 25 Sb. z. a n.]
1936	31,21	devalvace pravděpodobně od 10. 10. 1936 [vl. nař. č. 263 Sb. z. a n.] na základě stanoveného rozmezí 30,21÷32,21 mg Au a zmocnění zákonem č. 262 Sb. z. a n.
1940	35,84	formální hodnota z poměru 1 K = 0,1 DM
1945	17,77	(po měnové reformě)
1953	123,426	(po měnové reformě)
1993	×	poměr k USD

## 1.12 VÝZNAMNÉ TARIFNÍ UDÁLOSTI

Kromě změn, bezprostředně se vážících k obecné historii dopravního systému jako je přechod soukromých drah do provozu EP, zahájení provozu jednotlivých dopravních subsystémů apod., se samozřejmým dopadem i do oblasti tarifní, lze nalézt několik primárně významných změn uspořádání tarifního, jehož důsledky poznamenaly další vývoj celého systému. Za takto zásadní změny lze považovat zejména

- zavedení jednotného jízdného v celé síti tramvají bez ohledu na vzdálenost (**1. července 1920**),
- sjednocení tarifů všech provozovaných dopravních prostředků městské dopravy<sup>17</sup> (**31. prosince 1951**),
- zavedení nepřestupního tarifu a mechanizovaného odbavování cestujících (**9. května 1974**) a
- obnovení přestupního tarifu ve městě a zavedení tarifu PID pro příměstskou oblast (**1. června 1996**).

Dopady těchto změn jsou podrobně obsaženy v popisu vývoje síťového tarifu v základní kapitole 3.

<sup>17</sup> Tato reforma začala být připravována brzy po skončení války a bylo k ní postupně zpracováno několik návrhů, které jsou podrobně popsány v kapitole 7.1 TARIFNÍ REFORMA V ROCE 1951.

## 1.13 USPOŘÁDÁNÍ POPISU

Základní obsah i uspořádání následujících popisů jednotlivých tarifů jsou patrné ze schématu na následující straně.

V kapitole 2 jsou obsaženy samostatně všechny soukromé dráhy, které se – až na Křižíkovu dráhu letenskou<sup>18</sup> – postupně staly součástí sítě městské dopravy a dále petřínská lanovka, i když ta se jí stala až ve své třetí podobě.<sup>19</sup> Nosnou částí práce je **kapitola 3** – popis vývoje tarifu systému městské dopravy od počátku existence pražských elektrických drah, do kterého postupně vplynuly dráhy soukromé a posléze i ostatní provozované druhy dopravy, takže se stal tarifem jednotné sítě MHD, dále se rozšiřující vznikem dalších dopravních prostředků či jejich začleňováním do systému MHD, resp. PID. Samostatně popsány jsou ostatní druhy nekolejové dopravy provozované městským dopravním podnikem (kapitola 4), které měly původně zčásti nebo zcela odlišný tarif; sem jsou zařazeny i tarifní výjimky u autobusů MHD v době, kdy již byly součástí sítě, ale částečně se od jejich tarifních principů odlišovaly.<sup>20</sup> V **5. kapitole**, která věcně navazuje na hlavní část popisu, je obsažen vývoj tarifu (i samotného systému) PID, který se týká nejen dopravy mimo městské, ale i území města. Kapitola 6 obsahuje dopravy a subsystémy mimo městskou síť linek, které buď také zajišťovaly dopravu na území města, ale nepatří ani v širším smyslu do oblasti dopravy městské, nebo které jsou sice dopravou městskou, ale nepatřily do jejího tarifního systému. Tato kapitola není z mnoha důvodů systematická a má spíše jen povšechně informativní charakter.

Maximum základních číselných údajů je v kapitolách 2 až 6 soustředěno v samostatně číslovaných tabulkách výše jízdného, k nimž jsou připojovány potřebné komentáře a vysvětlivky. Ve všech tabulkách jsou vždy obsažena všechna data, k nimž dochází ke změně kteréhokoliv sledovaného údaje, v příslušném řádku jsou pak obsaženy pouze tyto měněné údaje; nemění-li se obsah sloupce, zůstává políčko tabulky prázdné. Pokud je však v některé tabulce sledován současně vývoj více součástí tarifu a k jednotlivým datům tak obsahuje více řádků, jsou pro přehlednost opakovány i nezměněné „podřádky“.

U všech ne- jednotných tarifů se v tabulkách uvádí druh tarifu s připojenými hraničními údaji ve formě např. STANICOVÝ-3;6, což znamená, že jízdné bylo stanoveno ve třech stupních – do vzdálenosti 3 stanic včetně, od 4 do 6 stanic včetně, a nad 6 stanic. Nejvyšší stupeň jízdného u těchto vzdálenostních tarifů byl oficiálně označován buď jako „nad předcházející“ nebo „do dalšího počtu“; tímto „dalším počtem“ byl buď nejvyšší počet zastávek (pásem) u skutečné linky v síti, nebo jakási fiktivní hranice, za níž by se (pravděpodobně v budoucnosti, při nárůstu délky některé linky) přikročilo k rozšíření počtu vzdálenostních stupňů. V tabulkách je jednotně používán tvar „nad předcházející“ a počet cenových údajů je tak vždy o jeden vyšší než počet hraničních vzdálenostních stupňů – stanic nebo pásem.

Pro méně obvyklé druhy tarifu je způsob použitého zápisu vždy popsán v textu. Pro úsporu místa jsou u některých údajů použity zkratky druhů tarifů (např. „S“ pro stanicový), které byly vysvětleny v předcházejících částech, u údajů o přestupnosti pak i jinde běžně používané zkratky dopravních prostředků (k ... koňka, dP ... dráhy EP/DPP, ldP ... petřínská lanovka, m ... metro apod.). Výše jízdného je udávána v dobově platných peněžních jednotkách<sup>21</sup>, a jen pokud je to zapotřebí, obsahují tabulky i zvláštní sloupec se zkratkou této jednotky.

<sup>18</sup> Důvodem pro její zařazení do kapitoly 2 je existující společný tarif s Lanovou dráhou na Letné.

<sup>19</sup> Ale již v druhé podobě, kdy ji provozovaly EP, měla jeden styčný bod se síťovým tarifem – jednodenní jízdenku.

<sup>20</sup> V kapitole 4.4 AUTOBUSY 1954–1991.

<sup>21</sup> Jsou použity peněžní jednotky základní (zl. k. m., zl. r. m., K, Kč, Kčs) nebo jejich oficiální zlomky (kr. k. m., kr. r. m., hal.).



## 2 SOUKROMÉ KOLEJOVÉ DRÁHY

### 2.1 PRAŽSKÁ KOŇKA

Provoz soukromé Pražské tramwaye byl zahájen 23. září 1875 na jedné lince z Prahy do Karlína. Prodloužení přepravního směru na Smíchov bylo uskutečněno samostatným úsekem na levobřežní malostranské, resp. smíchovské straně o dva roky později. Skutečná síť koňky vznikla až v další fázi výstavby tratí v letech 1883–1885. Od 11. března 1898 byla koněspřežná dráha provozována Elektrickými podniky král. hl. m. Prahy na účet obce pražské, jejím majetkem se stala k 30. červnu 1898. Po elektrifikaci tratí zůstala po roce 1901 v provozu poslední linka přes Karlův most, jejíž provoz byl ukončen 12. května 1905.

Tarifní koňky vycházely v zásadě ze smluv mezi jejím majitelem a pražskou obcí. Poslední platil ještě krátce po převzetí provozu Elektrickými podniky, tarifní sjednocení s mezitím již vzniklými linkami elektrických drah bylo provedeno s platností od 20. října 1898. Na jediné poslední lince koňky bylo v samém závěru jejího provozu zavedeno zvláštní samostatné jízdné.

Dosud publikované údaje o tarifu koňky byly velmi neúplné, mnohdy nepřesné a někdy i zcela nesprávné. Teprve v posledních letech se podařilo zjistit řadu dosud neznámých skutečností, ani ty však nedávají zatím obraz o jeho vývoji v plném rozsahu. Sestavený přehled tak nelze považovat za zcela úplný a definitivní, když obsahuje i některé údaje sporné nebo hypotetické; na takové skutečnosti je konkrétně poukázáno v textových komentářích.

#### 2.1.1 Jednotlivé jízdné

Tabulka 3.1: Jednotlivé jízdné pražské koňky

datum změny	jízdné			p. j.	pře- stup- nost	poznámky
	základní		dětské			
	druh	cena				
23.09.1875	PÁSMOVÉ-1	5, 10	–	kr.	–	3 pásma (úseky)
30.05.1876	PÁSMOVÉ-1	5, 10	<b>J: 5</b>		–	3 a 2 pásma
	PÁSMOVÉ-1	10, 15	–		k	2 pásma
01.05.1877	PÁSMOVÉ-1,2	6, 10, 15	6		–	3 a 2 pásma
	JEDNOTNÉ	12	–		k	Václavské nám – Smíchov
24.05.1877	PÁSMOVÉ-1	5, 10	5		–	3 a 2 pásma
	PÁSMOVÉ-1	12, 15	–		k	2 pásma
31.10.1882	VZDÁLENOSTNÍ/3 (S-4 + P-2)	5, 10, 15	5, 5, 15 (5, 5, 10)		k	<i>přestupní tarif</i>
1894	VZDÁLENOSTNÍ/3	10, 20, 30	10, 10, 20	hal.		<i>korunová měna</i>
16.10.1895	STANICOVÉ-4	10, 20	<b>J: 10</b>			
29.10.1896	STANICOVÉ-6,9	10, 15, 20				
20.10.1898	STANICOVÉ-6	10, 20	10		dP	tarif pražské sítě
10.04.1904	JEDNOTNÉ	6	–	hal.	–	již jen k-01
12.05.1905	koňka zrušena					



## Základní jednotlivé jízdné

Jízdné na první lince bylo pásmové, hranice pásem byly na Poříčí (u bývalé Poříčské brány) a na Václavském náměstí. Dle dopisu General Direction Prager tramway z 30. září 1875 adresovanému městské radě činila jeho výše v úsecích „staniště v Karlíně – Poříč 5 kr., Poříč – Václavské nám. 5 kr., Václavské nám. – Národní divadlo 5 kr., za jízdu po celé trati ze staniště v Karlíně k Národnímu divadlu 10 kr.“ Z této formulace lze nepřímou usuzovat, že jízdné 10 kr. se vztahovalo k překročení jedné i obou pásmových hranic.

Druhý úsek trati na levém břehu Vltavy, uvedený do provozu 16. května 1876 byl, vzhledem k nemožnosti pojiždění málo únosného řetězového mostu císaře Františka I. vozidly koňky, z provozního hlediska samostatný a lze ho považovat za samostatnou linku. Z hlediska logického se však jednalo o jeden přepravní směr, což muselo mít pro relaci Praha – Smíchov svůj odraz i v tarifu. Na původní lince „karlínské“ zůstaly hranice pásem beze změny [první ve směru z Karlína uváděna nyní jako „Poříč (Severozápadní dráha)“, druhá zůstala Václavské náměstí], na druhé lince „smíchovské“ byla vytvořena dvě pásma s hranicí Plzeňská třída. Za projetí obou linek v celé délce Karlín – Smíchov by z toho vyplývala celková výše jízdného 20 kr. Zda však takové uspořádání začalo skutečně platit, není doloženo, první známý tarif pro obě linky pochází až z konce května. Tento tarif, uveřejněný v Národních listech 30. května 1876 (a tímto datem označený v tabulce) obsahoval přestupní jízdné mezi oběma linkami, které byly považovány za jednu se dvěma pásmy s pásmovou hranicí Václavské náměstí; z Václavského náměstí tak bylo možné dojet do jakékoliv stanice na Smíchově za 10 kr., přes most však musel cestující přejít pěšky (a pravděpodobně zaplatit mostné 1 kr.).

Po zřízení omnibusové linky přes most císaře Františka I. (kolem 10. prosince 1876) se jízdné zvýšilo o 2 kr. (snad bez nutnosti placení samostatného mostného), v této výši však údajně zůstalo i po jejím brzkém zrušení od 23. dubna 1877. V té době se postupem společnosti Pražské tramwaye ve věci tarifu kriticky zabýval různý český denní tisk i v souvislosti s dopady na soukromé omnibusové dopravce. Zprávy z této přechodné doby si však odporují, jiný údaj uvádí pouze předcházející jízdné za celou trať ve výši 15 kr. plus 1 krejcar mostného.

Změnu tarifu od 1. května 1877 předložilo ředitelství koňky městské radě, která ji dne 11. května schválila. Změna znamenala zvýšení nepřestupního jízdného na obou linkách na nejkratší vzdálenost a výrazné zvýšení na nejdelší vzdálenost na lince „karlínské“. Přestupní jízdné bylo jednotné, ale platilo nově jen pro úsek Václavské náměstí – Smíchov.<sup>22</sup> Na základě stížnosti policejního ředitelství a obce Karlínské nařídilo místodržitelství koňské dráze, že může „jen dříve ujednané jízdné vybírat“ a vyzvalo magistrát, aby zavedlo s podnikatelstvem trestní řízení.<sup>23</sup> Tarif se proto navrátil do předcházející nebo jí blízké podoby. Pochybnost je zde u přestupního jízdného v úseku Václavské náměstí – Smíchov, které je z pozdější doby doloženo ve výši 12 kr. a nikoliv původních 10 kr.; nelze tedy vyloučit stav, kdy i toto jízdné se k 24. květnu 1877 vrátilo na původních 10 kr. a někdy před rokem 1883 bylo na v tabulce uvedených 12 kr. opět zvýšeno.

Před dalším rozvojem koňky byla 6. července 1882 uzavřena Smlouva o koňskou dráhu pražskou (Vertrag über die Prager Tramway) mezi král. hl. m. Prahou a Edvardem Otletem, jejím majitelem. Článek XXII. smlouvy obsahoval ustanovení tarifní, jímž bylo stanoveno nejvyšší jízdné v síti na 15 kr., za jízdu v katastrálních hranicích města Prahy nejvýše 10 kr. a za plné čtyři nebo méně než 5 stanic nejvíce 5 kr. Vzdálenost zastávek, které se mohly za stanice počítat, byla v rozmezí 300–350 m. Součástí smlouvy byla v čl. XXVIII. i výše mostného, které činilo 10 kr. (v neděli a ve svátek odpoledne 20 kr.) za průjezd každého vozu koňky.

<sup>22</sup> O další, jinde nedokumentované změně, spočívající ve zvýšení jízdného z 15 na 20 kr. od 7. května 1877 se zmiňují Národní listy z následujícího dne.

<sup>23</sup> Proti tomuto rozhodnutí místodržitelství podalo podnikatelstvo tramvaje odvolání k ministerstvu vnitra, o jehož výsledku nejsou informace, pravděpodobně však bylo zamítnuto.

Jak vyplývá ze zprávy v tisku z roku 1883, začaly být zřejmě v souvislosti se stanovenou vzdáleností tarifních stanic zřizovány, kromě stanic již zřízených a označených červeným tabulkami, i zastávky značené tabulkami modrými, které se do počtu projetých stanic tarifně nezapočítávaly.

Nový tarif byl zaveden po podpisu smlouvy na prvních dvou linkách, které tak byly již pojímány jako jedno dopravní spojení, a od roku 1883 postupně na všech linkách nových. Byl to tarif přestupní, s jízdným obecně vzdálenostním, které bylo kombinací jízdného stanicového a pásmového (STANICOVÝ-4 + PÁSMOVÝ-2) s hranicemi pásem na hranicích města Prahy; nejnižší jízdné se platilo za jakékoliv 4 stanice i při překročení hranice pásma, nejvyšší jízdné se platilo jen při jízdě „z předměstí do předměstí“, tj. při dvojnásobném překročení pásmové hranice bez ohledu na počet stanic. Přes takto stanovené zásady byl pro nové linky nebo v případě změn jejich vedení schvalován tarif pro každou linku samostatně v podobě tabulky jízdného mezi všemi zastávkami.

Pro celou dokončenou síť koňky v roce 1885 byly hranice pásem definovány takto:

- u bývalé poříčské brány (hranice s Karlínem),
- na smíchovském konci Palackého mostu (hranice se Smíchovem),
- v Chotkově ulici u řetězového mostu (hranice se Smíchovem),
- na počátku Palackého třídy ve Vinohradech (hranice s Královskými Vinohrady),
- u domku pro vybírání potravní daně na konci prodloužené Hyberňácké ul. (hranice se Žižkovem),
- za řetězovým mostem císaře Františka Josefa při počátku Belcrediho silnice (bývalá hranice s Holešovicemi).

Z hlediska tarifu byly tedy za „předměstí“ považovány nadále i Holešovice, připojené k Praze od 12. prosince 1884.

Tarif vycházející ze smlouvy mezi městem a provozovatelem koňky platil pak více než deset roků bez zásadních změn. Z jednoho pramenu z roku 1892 však vyplývá, že nejvyšší jízdné se skutečně platilo při dvojnásobném překročení pásmové hranice, ale jen tehdy, činila-li vzdálenost více než 8 stanic. To by znamenalo, že mezi některými sousedními předměstími (Karlín – Žižkov, Žižkov – Vinohrady) bylo při kratších cestách využitelné jízdné 10 kr. Zdá se, že v dalších letech byl pásmový prvek z tarifu zcela odstraněn a jízdné se stalo závislé pouze na počtu projetých mezistanických úseků. Údaje k datům 16. října 1895, resp. 29. června 1897 však nejsou zcela prokazatelné ani věcně, ani časově: jako první datum je někdy uváděn i 1. únor 1895 a ne plně potvrzený je i druh jízdného, rovněž u další změny „snížení sazby pro 9 stanic na 15 haléřů“ je uváděno i jiné (méně pravděpodobné) datum 5. listopad 1896 a jako tarifní hranice 10 stanic, čili jízdné STANICOVÉ-6,10.

Od 8. února 1893 byla zavedena omnibusová linka z Královských Vinohradů do Vršovic, která se dle dobového tisku považovala „za pokračování tratě tramwayové“ a platil na ní tarif koňky; o dalších osudech této linky informace nejsou.

V tabulce obsažený rok 1894 s jízdným uvedeným v korunové měně je prvním rokem, v němž byl údaj v haléřích namísto v krejcarech nalezen na jízdenkách.

V úplném závěru provozování koňky Elektrickými podniky bylo na její poslední krátké lince přes Karlův most zavedeno po schválení městskou radou ze dne 29. března 1904 samostatné nepřestupní jízdné ve výši tehdejšího jízdného zlevněného.

### **Přeprava dětí a dětské jízdné**

V počátcích provozu se pravděpodobně za děti platilo stejné jízdné, jako za dospělé cestující, pouze děti do dvou let se přepravovaly bezplatně. První jednoznačná zmínka o dětském jízdném pro děti ve věku 2–10 roků je z května 1876, a to jako JEDNOTNÉ pro každou linku (tedy pouze nepřestupní) ve výši základního jízdného pro kratší vzdálenost. V krátkodobě platném tarifu z roku 1877 byl věk pro dětské jízdné snížen na 2–6 roků, ostatní zásady zůstaly nezměněny; mělo být

tedy poskytováno zvýhodnění pro delší cesty a u jen nepřestupního tarifu pro jízdy ve dvou pásmech (60 % základního) a nad 2 pásma (40 %). Po návratu k předcházejícímu tarifu se i věk pravděpodobně vrátil na původní rozpětí 2–10 roků.

Samotná smlouva mezi městem a dopravcem z roku 1882 dětské jízdné neřešila. V prvních dostupných linkových tarifech, vycházejících z této smlouvy je zvláštní dětské jízdné pro děti ve věku 2–10 roků uváděno jen pro cesty nad 4 stanice a to ve výši 5 kr., pro jízdy do 4 stanic a mezi předměstími se platilo za děti stejně jako za dospělé. Až tarif linky Josefské náměstí – Holešovice k 5. dubnu 1885 uvádí snížené dětské jízdné pro obě vyšší vzdálenostní skupiny, tj. i mezi předměstími. Zatím nelze určit, zda došlo ke změně i na všech ostatních linkách, údaje v pozdějších pramenech se v této věci rozcházejí. Bezplatná přeprava dětí do 2 roků je nadále, stejně jako od počátků provozu koňky, specifikována ve známých tarifech ustanovením „*za dítky do 2 let, pokud na klíně chovány jsou, neplatí se ničeho*“ nebo jiným podobným zněním stejného věcného obsahu.

Tarify z let 1895 a 1896 se o dětském jízdném vůbec nezmiňují, údaj v tabulce je pouze hypotetický.

### **Zlevněné jízdné**

S posledním tarifem z roku 1896 bylo zavedeno v ranních hodinách zlevněné dělnické jízdné. Jízdenky byly vydávány do 7:00 hodin a platily nejdéle do 7:30. Výše jízdného ani bližší podmínky použití nejsou známy.

### **2.1.2 Vícenásobné a časové jízdné**

Ve výkazu, který předkládalo ředitelství Pražské tramwaye na základě Smlouvy z roku 1882 je za rok 1883 (období 11. 3.–31. 12. 1883) obsažen „*hrubý příjem z povozného*“ za jednotlivé měsíce (celkem 217 146 zl.). V této částce je zahrnut i „*útržek za lístky povozné, študující vydané*“ ve výši 909 zl. bez dalších podrobností. Může se jednat o bloky jízdenek, známé zatím pouze ze sbírek, za 1,50 zl. obsahující 30 jízdenek platných pro více než 4 stanice. Z popisu na nich uvedeném se jedná o „*Školácký předplatní jízdní lístek*“ platný do 17 roků věku, neplatný v neděli a ve svátek odpoledne, obsahující dále upozornění „*Jen od konduktora utržený lístek jest platný.*“ Cena jedné jízdenky tak činila 5 kr., tedy shodně s jízdným dětským.

V platnosti posledního tarifu z roku 1896 byly vydávány „*předplatní lístky*“ formou bloků 30 jízdenek platných pro více než 6 stanic za 2 K. Cena jedné jízdenky tak vycházela na 6,67 hal., což znamenalo významnou slevu proti základnímu jízdnému 15, resp. 20 hal. Není však známo, komu či za jakých podmínek byly prodávány, použity nemohly být v neděli a ve svátek odpoledne.

### **2.1.3 Ostatní přepravní podmínky, zavazadla, psi**

Krátkodobý tarif z roku 1877 obsahuje toto přepravně tarifní ustanovení: „*Za brašny a košíky v ruce držené se ničeho neplatí. Za zavazadla sebou nešená, musí se ještě jeden lístek zakoupiti. Předměty, které velké prostory zaujímají, jakož i ty, které by povoz znečistily, se nepřijímají. Psy do vozu sebou bráti, nebo v tomto kouřiti jest od příslušných úřadů přísně zakázáno.*“ Lze však předpokládat, že stejné ustanovení platilo již dříve a určitě i později, v roce 1882. K tomuto roku je navíc obsažena výslovná poznámka, jejíž obsah rovněž s vysokou pravděpodobností platil již dříve, že na stejnou jízdenku je možné pokračovat v případě přerušování jízdy u potravní daně. Bylo pamatováno již na přestupování mezi linkami, které bylo možné jen v přestupních stanicích „*při nepřetržitě jízdě další*“. Přestupní jízdenky obsahovaly v této době i seznam stanic na navazujících linkách a platily jen do stanice, kterou průvodčím při jejím vydání označil. Později, po zjednodušení obsahu jízdenek, bylo toto pravidlo zrušeno. Větší zavazadla, pokud je bylo možné přepravovat, se umísťovala na plošinu u kočího.

V počátcích provozu zcela otevřených vozů, dodaných v roce 1885, v nich bylo pravděpodobně dovoleno kouření, což vyplývá ze zprávy denního tisku z května následujícího roku, podle níž policejní ředitelství „*v nových letních vagonch*“ kouření zakázalo.

## 2.2 LANOVÁ DRÁHA NA LETNOU

*Dráha, jejíž provoz zahájen 31. května 1891, byla v majetku pražské obce a byla řízena Správní radou lanové dráhy na Letnou. Byla postavena k Jubilejní výstavě, v dolní stanici navazovala na síť později elektrifikované koňky, v horní stanici pak na jen o několik týdnů později zprovozněnou Křižíkovu Elektrickou dráhou na Letné. Od 1. ledna 1900 byla dráha převzata Elektrickými podniky král. hl. m. Prahy, její provoz byl zastaven v roce 1916, když v posledních letech byl udržován jen občasně.*

Na dráze platil po celé období provozu samostatný tarif, od 26. května 1892 souběžně kombinovaný tarif s Křižíkovou letenskou dráhou, a to až do ukončení jejího provozu v roce 1900, a dále souběžně od 1. května 1899 také tarif sítě městských linek elektrických drah. Po krátkou dobu tak existovalo kombinované jízdné lanovky dokonce se dvěma dalšími dopravními podniky.

### 2.2.1 Jednotlivé a zpáteční jízdné

V době konání Jubilejní výstavy, pro niž byla dráha postavena, bylo jízdné jednotné bez ohledu na směr jízdy, s vydáváním jízdenek zpátečních. Po ukončení výstavy provoz na dráze výrazně poklesl, a jízdné proto bylo v následujícím roce sníženo se současným rozlišením ceny za směr nahoru a dolů a zrušením zpátečního. Toto samostatné SMĚROVÉ jízdné pak platilo v nezměněné výši po celou dobu provozování lanovky, jízdné zpáteční bylo na určitou dobu obnoveno.

S ohledem na úzkou přepravní vazbu na Křižíkovu letenskou dráhu bylo také zavedeno kombinované jízdné, pro použití obou dopravních prostředků. Bylo schváleno městskou radou dne 13. května 1892; jízdenky za 9 kr. se prodávaly v dolní stanici lanovky pro směr „nahoru“ a dostával z nich 6 kr. F. Křižík, pro směr „dolů“ byly prodávány na jeho letenské dráze za 8 kr., z nichž 2 kr. obdržel provozovateli lanovky. Kombinované jízdné existující po dohodě dvou dopravců bylo v současném pojetí určitým integrovaným dopravním systémem. Je třeba jen připomenout, že provoz letenské dráhy byl, na rozdíl od lanovky, pouze sezónní.<sup>24</sup>

Po prodloužení Křižíkovy letenské dráhy byly schváleny městskou radou dne 19. září 1893 nové zásady kombinovaného jízdného. Pro přestup na Křižíkovu dráhu byly v dolní stanici lanovky prodávány jízdenky za 10 kr., z nichž bylo odevzdáváno Křižíkovi 8 kr. Křižík naopak ze všech prodaných jízdenek za 10 kr., tj. za projetí celé trati od horní stanice lanovky k místodržitelskému letohrádku, a to v obou směrech, odváděl lanovce 1 kr. bez ohledu na skutečné využití pro přestup. V roce 1895 Křižík od této podmínky, pro něho zřejmě nevýhodné, přes nesouhlas městské rady odstoupil, pro svoji trať začal prodávat i nepřestupní jízdenky, a lanovce odváděl 1 kr. pouze z kombinovaných jízdenek ze směru k lanovce, pokud si je cestující pro přestup vyžádal. Není známo, zda v tomto uspořádání nedošlo k nějakým změnám, každopádně se z dostupných pramenů zdá, že kombinované jízdné platilo až do ukončení provozu letenské dráhy 16. srpna 1900.

V roce 1899, tj. již po zakoupení koňky pražskou obcí a elektrifikaci její tratě do Královské obory Elektrickými podniky, bylo jízdné lanovky navázáno na linky drah, které tento městský podnik provozoval. Kombinované jízdné s pražskými dráhami bylo koncipováno tak, že použití lanovky se počítalo jako ekvivalent projetí určitého počtu stanic. Na dráhách EP (dP) platilo v této době jízdné STANICOVÉ-6, tj. s dvojnásobnou výší – do 6 ujetých stanic a nad tento počet. K datu zavedení kombinovaného jízdného se prodávaly na lanovce (v horní stanici) pouze jízdenky EP za 10 hal. (tj. do 6 stanic) a předplatní bloky. Dne 28. října 1899 vyslovila Správní rada EP a dne 24. listopadu 1899 Správní rada lanové dráhy souhlas s prodejem kombinovaných jízdenek i za 20 hal.

---

<sup>24</sup> Lanovka sice jezdila celoročně, ale v zimních měsících za větších mrazů byla z provozu vyřazena, neboť zamrzala voda, která ji poháněla.

Tabulka 2.2: Jednotlivé základní a zpáteční jízdné lanové dráhy na Letnou

datum změny	jízdné				p. j.	přestupnost
	základní			zpáteční		
	druh	nahoru	dolů			
		cena				
		<i>ekvivalent</i>				
31.05.1891	JEDNOTNÉ	4		6	kr.	–
07.04.1892	SMĚROVÉ	3	2	×		
26.05.1892	SMĚROVÉ	3	2			–
		9	–			dL
21.09.1893	SMĚROVÉ	3	2			–
	JEDNOTNÉ	10				dL
06.07.1895	SMĚROVÉ	3	2	4		–
	JEDNOTNÉ	10				dL
01.05.1899	SMĚROVÉ	3	2	4	kr.	–
	JEDNOTNÉ	10				dL
	STANICOVÉ-6	~ 3	~ 1			dP
(1899)	SMĚROVÉ	6	4	8	hal.	–
	STANICOVÉ-6	~3	~1			dP
01.01.1902	SMĚROVÉ	6	4	8	hal.	–
	STUPŇOVÉ-Vd/Ne	12/20				dP
01.01.1903	SMĚROVÉ	6	4	8	hal.	–
	STANICOVÉ-6	~3	~1			dP
01.01.1908	SMĚROVÉ	6	4	×	hal.	–
	PÁSMOVÉ-3, 10	~1	~0			dP
01.01.1912	SMĚROVÉ	6	4	–	hal.	–
	PÁSMOVÉ-3, 10	~1 pásmo				dP
11.11.1916	zastaven provoz, lanovka zrušena					

Po převzetí lanovky do majetku Elektrických podniků došlo k úplnému sjednocení tarifních podmínek jeho drah, ale s ponecháním zvláštního nepřestupního jízdného jen za použití lanovky, není však známo přesné datum uvedeného sjednocení, není zcela vyloučeno, že k němu došlo až v roce 1903. Kromě roku 1902, kdy platil v té době neobvyklý tarif jednotný s rozlišením Vd/Ne, bylo použití lanovky nadále tarifně chápáno jako ujetí určitého počtu stanic, později pásem; z některých údajů není vyloučena možnost, že někdy v období let 1900–1901 se jízda lanovkou i ve směru dolů počítala za ujetí tří stanic, stejně jako nahoru.

Údaj pro rok 1899 v tabulce s jízdným v korunové měně je pouze formální orientační přepočet.

## Přeprava dětí a dětské jízdné

Děti do 4 roků byly přepravovány zdarma. Pro starší děti nebylo zvláštní jednoduché jízdné zavedeno a platily tak stejně jako dospělé osoby. Ani návrh města na zavedení dětských kombinovaných jízdenek v roce 1894 se pro nesouhlas F. Křížika neuskutečnil. Zvýhodněná přeprava dětí byla prováděna pouze s jízdným vícenásobným.

V kombinovaném tarifu s dráhami EP (1899) se dětské jízdné neuvádí, v pozdější době platilo patrně stejně jako na linkách tramvají.

### 2.2.2 Vícenásobné jízdné

Od začátku provozu existovaly plnocenné předplatní bloky po 10 jízdenkách v obou směrech v ceně 50 kr. a žakovské (určené „*pro žactvo škol obecných, měšťanských, středních a jim na roveň postavených*“) v ceně 40 kr. Jejich platnost byla 2 měsíce. Od 7. dubna 1892, po snížení základního jízdného, byly zlevněny na 40, resp. 30 kr. a zřejmě od července 1892 byla jejich platnost prodloužena na kalendářní rok.

Žádné další údaje o platnosti předplatních bloků nejsou známy, po zavedení zpátečního jízdného v roce 1895 však plnocenné za předcházejících podmínek ztratily význam.

## 2.3 ELEKTRICKÁ DRÁHA NA LETNÉ V PRAZE

*Provoz dráhy byl zahájen 18. července 1891, zastaven 16. srpna 1900, jejím majitelem a provozovatelem byl Ing. František Křížik. Dráha otevřená k Jubilejní výstavě byla tvořena jednoduchou tratí v přepravně málo významném směru a provoz s rekreačním charakterem byl na ní proto udržován pouze v letních obdobích. Na síť koňky, později městských elektrických drah, byla navázána prostřednictvím letenské lanovky.*

Na dráze platil po celou dobu samostatný tarif, od 26. května 1892 rovněž kombinovaný tarif s Lanovou dráhou na Letné v majetku pražské obce. Na původní trati bylo jízdné jednotné, po prodloužení k letohrádku v roce 1893 pásmové. Jak v samostatné, tak i v kombinovaném tarifu platilo po celou dobu existence dráhy pouze základní jízdné, jiné druhy nebyly zavedeny.

Tabulka 2.3: Základní a kombinované jízdné elektrické dráhy na Letné

datum změny	jízdné		p. j.	přestupnost	poznámky
	druh	cena			
18.07.1891	JEDNOTNÉ	8	kr.	–	
26.05.1892	JEDNOTNÉ	6		–	
	SMĚROVÉ	8		ldL	pro směr lanovkou dolů
01.09.1893	PÁSMOVÉ-1	5, 10		–	2 pásma
	SMĚROVÉ	8		ldL	
21.09.1893	PÁSMOVÉ-1	5		–	pouze pro jedno ze dvou pásem
	JEDNOTNÉ	10		ldL	shodné pro oba směry lanovkou
05.06.1895	PÁSMOVÉ-1	5, 10		–	2 pásma
	JEDNOTNÉ	10		ldL	
(1900)	PÁSMOVÉ-1	10, 20	hal.	–	korunová měna
	JEDNOTNÉ	20		ldL	
16.08.1900	zastaven provoz, dráha zrušena				

K provozování dráhy uzavřel její majitel dne 12. května 1891 smlouvu s pražskou obcí, obsahující v odd. II, čl. 10 závazek, že předloží jízdní řád a jízdné bude činit nejvýše 8 kr. za osobu. Smlouva dále umožňovala vydání společných jízdenek elektrické dráhy a letenské lanovky ze stanic Most císaře Fr. Josefa a Královská Obora, k tomu ale došlo až ve druhém roce provozu.

Zavedení kombinovaného jízdného letenské lanovky a Křižíkovy dráhy bylo schváleno radou městskou dne 13. května 1892 a bylo podmíněno snížením (základního) jízdného z 8 na 6 kr. V prvotním uspořádání ho označujeme jako SMĚROVÉ, protože mělo pro každý směr odlišnou cenu. Na letenské dráze se prodávaly pouze jízdenky za 8 kr. pro cestu lanovkou dolů, z nichž 2 kr. patřily provozovateli lanovky, na lanovce se pro cestu nahoru prodávaly kombinované jízdenky za 9 kr., z nichž naopak 6 kr. připadlo F. Křižíkovi. S ohledem na výši samostatného jízdného na lanovce neznamenal využití kombinovaného jízdného pro cestující žádné cenové zvýhodnění.

Po prodloužení tratě dráhy k místodržitelství letohrádku v roce 1893 bylo zavedeno jízdné pásmové, hranicí pásma byl konec původní tratě. Z formulace o vyhlášení tarifní změny však jednoznačně nevyplývá, zda pro jízdu jen na samostatném úseku nové trati, kterých byl ale fakticky jen nepatrný počet, platilo nižší jízdné jednoho pásma. Jelikož původní trať měřila 0,8 km a po prodloužení 1,4 km, činilo jednotkové 6,25, resp. 7,14 kr./km.

Krátce po prodloužení dráhy byl usnesením městské rady z 19. září 1893 schválen i nový kombinovaný tarif a „*nové kombinované lístky*“ pro lanovku začaly být vydávány od 21. září. Z jízdenek za 10 kr. prodávaných v dolní stanici lanovky mělo být Křižíkovi odevzdáváno 8 kr., Křižík měl naopak prodávat desetikrejcarové jízdenky pro oba směry jeho dráhy pouze jako kombinované a z každé odevzdával lanové dráze 1 kr. („*F. Křižík se zavázal, že pro celou trať z Letné k Letohrádku neb od Letohrádku na Letnou nebude prodávat jiné lístky než kombinované 10 kr. a že ze všech těchto lístků bude odváděti lanové dráze po 1 kr., ať již dotyčná osoba použije dotyčného lístku pro lanovou dráhu nebo ne. Ujednání to stalo se ze strany obce pražské pouze do odvolání.*“) V tomto uspořádání označujeme kombinované jízdné jako JEDNOTNÉ, neboť bylo shodné pro oba směry jízdy lanovkou. Pro cestující znamenalo využití kombinovaného jízdného v obou směrech bezplatnou jízdu lanovkou.

Dne 24. dubna 1895 požádal Křižík město o změnu tak, aby platil pouze z jízdenek vydaných u letohrádku (tj. pro jízdu směrem k lanovce) a osobám, které je budou pro skutečný přestup na lanovku požadovat. Městská rada této žádosti nevyhověla, ale Křižík přesto jednostranně od smlouvy odstoupil a od 5. června 1895 svůj návrh uskutečnil. Právní odbor magistrátu k tomu konstatoval, že Křižík měl právo smlouvu vypovědět, a bylo proto rozhodnuto s ním vyjednávat. Výsledky vyjednávání nejsou známy.

Dne 13. května 1897 F. Křižík předložil ministerstvu železnic sazebník svojí dráhy, který se však nezachoval a není tudíž známo, co bylo jeho obsahem a o jakou změnu se tak jednalo.

Dle jednoho pramenu, který ale pro jednotlivé jízdné uváděl cenu 10 kr., měly od zahájení provozu existovat i předplatní bloky po 15 jízdenkách v ceně 1 zl., což by odpovídalo jednotkové ceně 6,7 kr./jízdenku. Skutečná existence takových bloků není však doložena, a jednalo se proto zřejmě jen o neuskutečněný návrh.

## 2.4 LANOVÁ DRÁHA NA PETŘÍN

*Lanová dráha na Petřín existovala ve třech stavebních podobách a obdobích. I. dráha byla majetkem Družstva rozhledny na Petříně, její provoz byl zahájen 25. července 1891; na začátku I. světové války v roce 1914 byl přerušen, ale pravděpodobně jako sezónní udržován až do roku 1920.<sup>25</sup> II. dráha, po zásadní přestavbě a prodloužení, patřila hlavnímu městu Praha a byla provozována městským dopravcem v letech 1932–1965. III. dráha byla po dvacetileté přestávce a generální opravě trati uvedena do provozu v roce 1985.*

Tarif lanovky v prvním období byl zcela samostatný, ale kromě prvních let 20. století není výše jízdného dosud známa. Rovněž v druhém období se jednalo o samostatný tarif, jen s výjimkou platnosti jednodenní síťové jízdenky (pro jednu jízdu nahoru a dolů) v letech její existence

---

<sup>25</sup> Provozování doloženo s určitostí v letech 1916, 1917, 1919 a 1920.

1937–1949. Ve třetím období platí běžný tarif městské dopravy jen s dílčími výjimkami, které jsou obsaženy v popisu tarifu síťového.

### 2.4.1 Jednotlivé a zpáteční jízdné

Na obou prvních dráhách bylo uplatňováno základní jízdné SMĚROVÉ, tj. s rozlišením cen za směr nahoru a dolů, a to u jízdného základního i dětského. Jen na první dráze bylo zavedeno i jízdné zpáteční.

Tabulka 2.4: Jednotlivé základní a zpáteční jízdné lanových drah na Petřín

datum změny	jízdné				p. j.	poznámky
	základní			zpá- teční		
	druh	nahoru	dolů			
I. petřínská lanovka						
25.07.1891	SMĚROVÉ	12	6	15	kr.	děti do 12 roků: 6; 3; 8 kr.
(1900)		20	12	24	hal.	korunová měna; děti: 12; 6; 16 hal.
1920	zastaven provoz, dráha zrušena					
II. petřínská lanovka						
05.06.1932	SMĚROVÉ	1,50	0,50	–	Kč	děti do 4 roků zdarma, dále základní jízdné; přepravné shodné se základním jízdným
01.01.1944						děti do 6 roků zdarma
01.01.1946		2	1		Kčs	hromadné výpravy školní mládeže nahoru 1,50 Kčs
31.12.1951		3	1,50			děti 6–10 roků nahoru 1,50 Kčs, přepravné nahoru i dolů 3 Kč
01.06.1953		0,60	0,30			měnová reforma; děti nahoru 0,30 Kčs, přepravné nahoru i dolů 0,60 Kč
07.06.1965	zastaven provoz					
III. petřínská lanovka						
15.06.1985	tarif pražské MHD					

### 2.4.2 Ostatní druhy jízdného, přepravné, další poznámky

#### I. petřínská lanovka

Z tohoto období není znám žádný oficiální tarif, veškeré informace o výši jízdného pocházejí zprostředkovaně pouze z dobového tisku a jsou navíc velmi sporadické. Jako velmi pravděpodobné se jeví pouze v tabulce obsažené údaje k zahájení provozu a k roku 1900. V mezidobí k neznámému datu došlo tedy ke snížení jízdného směrem nahoru (z 12 na 10 kr.) a zpátečního (z 15 na 12 kr.). Stejně jízdné jako v roce 1900 je uváděno ještě v letech 1911 a 1912.<sup>26</sup>

V roce 1911 existovaly i bloky jízdenek, obsahující 10 jízdenek zpátečních za 2 K.

Od 1. března 1896 byly zavedeny skupinové „*listky společenské*“ za 2 zl., které opravňovaly k cestě lanovkou nahoru i dolů a ke vstupu na petřínskou rozhlednu včetně „*použití vytahovadla*“

<sup>26</sup> Jiný pramen z roku 1908 obsahuje základní cenu za jízdu nahoru ve výši 24 hal. a ze sbírek je naopak doložena též zpáteční jízdenka v ceně 20 hal. z přesně neurčené doby. Rovněž pouze z existující jízdenky je známé jízdné pro děti do 10 roků pro směr dolů ve výši 10 hal. Je tedy zřejmé, že byl uskutečněn pravděpodobně i větší počet dosud neznámých úprav výše jízdného.



pro 5 dospělých osob nebo 4 dospělé a 2 děti nebo 3 dospělé a 4 děti. Z doby korunové měny jsou známé jízdenky pro jízdu lanovkou nahoru a dolů kombinované se vstupenkou „*do rozhledny pomocí výťahu*“ za 1,20 K „pro osobu dorostlou nebo 2 děti do 10 let“. (V téže době činila cena samostatné vstupenky na rozhlednu opravňující „*k výstupu po schodech*“ 1 K.)

## II. petřínská lanovka

V roce 1934 je doloženo zlevněné jízdné pro hromadné výpravy školní mládeže pro směr nahoru ve výši 1 Kč. Toto jízdné platilo pravděpodobně až do některé z tarifních úprav v době okupace. V některých obdobích existovalo i snížené základní jízdné platné pro úsek Újezd – Nebozízek ve stejné výši; zastávka Nebozízek byla fakultativní a jen ve směru nahoru s nutností uplatnit požadavek na zastavení již před odjezdem vozu z Újezdu.

Pro činovníky výkonného výboru X. všesokolského sletu bylo vydáno 10 ks dočasných slevových jízdenek bez podobenky, která platily v červnu a červenci roku 1938, za 50 Kč/měsíc.

Výše přepravného za zavazadlo, dětský kočárek nebo psa je známá od roku 1951 a byla jednotná a shodná se základním jízdným pro směr nahoru.

## III. petřínská lanovka

Jako vyhláška FMD č. 3/1977 Sb. byl s účinností od 1. dubna 1977 vydán přepravní řád lanových drah platný pro přepravu cestujících, zavazadel a zásilek na všech pozemních a visutých lanových dráhách (s výjimkou lanových drah, které slouží jen provozní potřebě organizace, a lanových vleků), který nahradil obecnější úpravu MPŘ1964. Před zahájením provozu na obnovené petřínské lanovce byl tento přepravní řád změněn vyhláškou FMD č. 35/1985 Sb. s účinností od 1. června 1985. Touto změnou byly pro lanové dráhy, které byly správním orgánem prohlášeny za součást městské hromadné dopravy, přepravní podmínky upraveny jejich přiblížením k podmínkám daným městským přepravním řádem, a to ve věcech přepravy dětí do 10 let, náležitostí jízdenek, možnosti vyloučení cestujících z přepravy, výše přírážky k jízdnému, přepravy dětských kočárků, výše přepravného za psa a vracení jízdného a přepravného. Odbor dopravy NVP proto rozhodnutím č. j. DOP/3-4558/85-Pr ze dne 29. května 1985 prohlásil ve smyslu této novely lanovou dráhu Újezd – Petřín za součást městské hromadné dopravy s výše uvedenými důsledky včetně důsledků tarifních. V odůvodnění rozhodnutí uvedl, že lanová dráha bude sloužit jako základní dopravní obsluha dosud neobsluhovaného území části Hradčan.

Další údaje jsou obsaženy u tarifu pražské sítě MHD. Od zavedení přestupního jízdného v roce 1996 existovaly pro lanovku určité výjimky proti ostatním dopravním prostředkům.

## 2.5 ELEKTRICKÁ DROBNÁ DRÁHA PRAHA – LIBEŇ – VYSOČANY

*Provoz byl zahájen 19. března 1896, jejím původním majitelem byl Ing. František Křížik, od 1. července 1900 akciová společnost Elektrická drobná dráha Praha – Libeň – Vysočany. Od 5. srpna 1907 byla dráha v majetku obce pražské a začleněna do sítě pražské městské dopravy provozované Elektrickými podniky král. hl. m. Prahy.*

Na dráze platil od zahájení provozu samostatný tarif přestupní v rámci jejích linek, od 1. ledna 1908 tarif sítě pražské městské dopravy.

### 2.5.1 Jednotlivé jízdné

Po celou dobu samostatné existence dráhy bylo jízdné vzdálenostní, závislé od ujetí určitého počtu stanic s možností přestupu mezi linkami tvořícími jednoduchou síť téhož provozovatele.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> Pro zajímavost lze uvést pro rok 1901 délky a počet stanic na třech provozovaných linkách: Praha – Vysočany 20, později asi 18 stanic, délka 5,7 km, Palmovka – Libeň 6 stanic, 1,2 km, Balabenka – Českomoravská 3 stanice, 0,7 km.

Tabulka 2.5.: Jednotlivé základní, dětské a zlevněné jízdné dráhy Praha – Libeň – Vysočany

datum změny	jízdné				p. j.	přestupnost	poznámky
	základní		dětské	zlevněné			
	druh	cena					
19.03.1896	STANICOVÉ-6	10, 20			hal.	–	
04.10.1896						dK	
1898	STANICOVÉ-4	10, 20					
~1900		10, 20 ♦		6, 12	hal.		
20.02.1904	STANICOVÉ-6	12, 20 ♦	J: 12 ♦		hal.		
01.01.1908	PÁSMOVÉ-3,10	12, 20, 30	6	6	hal.	dP	tarif pražské sítě

Podobně jako u ostatních drah nejstaršího období se v literatuře vyskytují i jiné údaje, než které jsou obsaženy v tabulce. Je to k zahájení provozu údaj o jízdném jednotném ve výši 5 kr. (10 hal.), z pozdější doby pak o zvýšení stanicového jízdného na 12 a 24 hal. Druhý údaj mohl vycházet z úvah, které nakonec vedly ale jen k posunutí hranice nižšího jízdného ze 6 na 4 stanice, doložené k roku 1898. Skutečné zvýšení jízdného na nižší vzdálenost, spolu s obnovením jeho hranice 6 stanic, bylo v roce 1904 provedeno „*souhlasně se sazbou platnou u elektrických drah král. hlav. města Prahy*“. Nejpozději od roku 1901 bylo zavedeno zlevněné jízdné platné v určité denní dobu pro všechny cestující. Jednalo se tak ve skutečnosti o kombinaci jízdného stanicového a časového. V souladu s tehdejším chápáním a názvoslovím uvádíme toto časově odlišené jízdné v kategoriích základního a zlevněného a v tabulce tento stav vyjadřujeme pouze zvýrazněním cenového údaje u „zlevněného“ a značkou ♦ u základního a dětského.

### Převaha dětí a dětské jízdné

Bezplatně byly přepravovány děti jen ve věku do 2 roků. Jednotlivé dětské jízdné pro věk 2–6 roků je v tarifu poprvé uváděno až v roce 1904, a to jako JEDNOTNÉ, ve výši jízdného základního na nižší vzdálenost. Ačkoliv to k tomuto datu není uváděno výslovně, lze se oprávněně domnívat, že v období platnosti zlevněného jízdného (ve všední dny ráno do 7 hodin) se toto jízdné vztahovalo i na děti. Pro děti do 14 roků existovaly blokové jízdenky.

### Zlevněné jízdné

Zlevněné jednotlivé jízdné bylo součástí tarifu schváleného ministerstvem železnic k zahájení provozu dráhy pro období, a to v obdobích 6–7, 12–13 a 18–19 hodin „*ve vozech označených*“, ale bez uvedení ceny. Je prokázáno, že od začátku provozu zavedeno nebylo (existovaly jen zlevněné předplatní bloky), s určitostí existovalo v roce 1901 podle stejné zásady jako základní, tj. v té době STANICOVÉ-4, rozsah denní platnosti v této době není známý. Při změně tarifu v roce 1904 platilo ve všední dny od zahájení ranního provozu do 7 hodin, a to pro všechny cestující.

### 2.5.2 Vícenásobné jízdné

Od začátku provozu dle tarifu existovaly předplatní bloky po 25 jízděnkách v ceně 2 K a 3,50 K s tarifem STANICOVÝM-6 a skutečnou cenou jedné jízdy 8 a 14 hal. Od 20. února 1904 byla cena bloků do 6 stanic zvýšena na 2,50 K a bloky pro vyšší vzdálenostní stupeň již pravděpodobně nebyly vydávány; pro takové jízdy bylo možné použít dvě jízdenky z bloku, v tom případě ale jejich užití nemělo pro cestujícího tarifní význam. Prodej plnocenných bloků byl zastaven k 1. prosinci 1905 „*pro zjednodušení kontroly*“.

Zlevněné předplatní bloky pro děti do 14 roků jsou poprvé doloženy v roce 1903, a to v ceně za 1,50 K/25 jízděnek, tj. za 6 hal. na jednu jízdu v jednom vzdálenostním stupni, pro jízdy nad 4 stanice (později 6) se použily dvě jízdenky. V roce 1904 se jejich cena při zavedení jednotlivého dětského jízdného nezměnila, a měly tak praktický význam jen pro cesty do 6 stanic.

### 2.5.3 Časové jízdné

V letech 1905–1907 jsou doloženy předplatní jízdenky pololetní za 60 K, roční za 120 K.

### 2.5.4 Bezplatná přeprava

Znamé oficiální údaje o bezplatné přepravě pocházejí až z doby bezprostředně před převzetím dráhy městem. Z nich vyplývá, že žádné volné jízdenky vydávány nebyly, ale nárok na volnou jízdu měl „*děle sloužící personál dráhy*“ a dále 6 konkrétně jmenovaných osob z vedení podniku včetně členů jejich rodin (správce dopravy, účetní, jeden úředník, dva kontroloři a mistr vozovky), kteří „*jsouce celému personálu osobně známí, volné lístky nemají*“. Kromě toho měla nárok na bezplatnou přepravu jen c. k. policejní stráž, a to nejvýše 3 osoby na přední plošině.

V rozporu s těmito údaji je skutečnost, že se zachoval Volný lístek knížkového provedení s číslem 69, platný pro rok 1904 pro c. k. řiditele telegrafu a telefonu pana Boh. Drahoše s doložkou „*Platný jen pro cestu služební*“. Je tedy patrné, že bezplatná přeprava s průkazy k volné jízdě byla v určitém rozsahu poskytována.

### 2.5.5 Přeprava zavazadel a psů

První známý údaj je z roku 1898, kdy se malá zavazadla přepravovala bezplatně, větší do 50 kg za přepravné ve výši občanského jízdného, věci nad 50 kg se nepřepřavovaly. Psi se nepřepřavovali.

## 2.6 ELEKTRICKÁ DRÁHA SMÍCHOV – KOŠÍŘE

*Provoz dráhy byl zahájen 13. června 1897, jejím majitelem byl Matěj Hlaváček. Od 21. července 1900 přešla do majetku obce pražské a byla začleněna do sítě pražské městské dopravy provozované Elektrickými podniky král. hl. m. Prahy.*

Na dráze platil od zahájení provozu samostatný nepřestupní tarif, a to i krátce po jejím převzetí obcí pražskou, od 1. října 1900 tarif sítě pražské městské dopravy.

### 2.6.1 Jednotlivé jízdné

#### Základní jednotlivé jízdné

Po celou dobu existence dráhy bylo jízdné vzdálenostní, závislé od ujetí určitého počtu stanic. Pro původní tarif platný do října 1897 uvádějí některé prameny jako tarifní hranici méně pravděpodobný údaj 2 a 3 zastávky, tedy jízdné STANICOVÉ-2,3. Jako „zlevněné“ jízdné bylo uváděno nižší jízdné v určitých časových obdobích platné pro všechny cestující. Jednalo se tak ve skutečnosti o kombinaci jízdného stanicového a časového (stejně jako tomu bylo u Křižíkovy dráhy PLV), a proto ze stejných důvodů uvádíme toto časově odlišené jízdné v kategoriích základního a zlevněného a v tabulce shodně vyjadřujeme.

Tabulka 2.6: Jednotlivé základní a zlevněné jízdné dráhy Smíchov – Košíře

datum změny	jízdné			p. j	přestupnost	poznámky
	základní ♦		zlevněné			
	druh	cena				
13.06.1897	STANICOVÉ-2,4	3, 4, 5	<b>J: 3</b>	kr.	–	
21.10.1897	STANICOVÉ-4	3, 5	<b>S: 2, 3</b>	kr.		
(1900)		6, 10	4, 6	hal.		<i>korunová měna</i>
01.10.1900	STANICOVÉ-6	10, 20	6, 10	hal.	dP	tarif pražské sítě

Podle zprávy z denního tisku byla k datu 21. října 1897 uskutečněna zatím neznámá změna tarifu či jízdného. V tabulce jsou k tomuto datu obsaženy hypotetické ceny, které jsou pak doloženy s určitostí k datu 20. července 1900 a v korunové měně orientačně uvedeny pro rok 1900.

### Zlevněné jízdné

Platilo zpočátku ve všední dny ráno do 7 hodin a v rozpětí 12–13 a 18–19 hodin, od 21. října 1897 ráno do 8 hodin a v rozpětí 11–13 a 18–20 hodin, vždy pravděpodobně pro všechny cestující.

### 2.6.2 Vícenásobné jízdné

V roce 1900 jsou doloženy blokované plnocenné jízdenky po 30 ks za 2 K (~ 6,7 hal./jízdenku) a školské po 50 ks za 2 K (~ 4 hal./jízdenku). Podmínky jejich použití nejsou známé.

## 2.7 MĚSTSKÁ ELEKTRICKÁ DRÁHA KRÁLOVSKÝCH VINOHRADŮ

*Provoz dráhy byl zahájen 25. června 1897, majitelem a provozovatelem byla obec Královské Vinohrady. Další část jediné okružní trati na pražském území vybudovalo král. hl. město Praha a od jejího zprovoznění 18. září 1897 byla celá trať provozována společně dvěma dopravci. Od 15. prosince 1897 převzala i vinohradskou část trati do majetku obec pražská.*

Na dráze platil od zahájení provozu samostatný tarif. Po dobudování druhé části okružní dráhy byl provoz zajišťován v celé délce současně dvěma dopravci za stejných tarifních podmínek. Oba dopravci vypravovali stejný počet dopravních prostředků a tržby z jízdného byly příjmem toho, kdo je vybral. Tarif platný od 18. září 1897 na celé lince je prvním tarifem pražské sítě městské hromadné dopravy.

### 2.7.1 Jednotlivé jízdné

Po krátkou dobu samostatné existence dráhy bylo jízdné vzdálenostní, závislé od ujetí určitého počtu stanic. Přestupy zde nepřicházely v úvahu.

Tabulka 2.7: Jednotlivé základní jízdné dráhy Královských Vinohradů

datum změny	základní jízdné		p. j	přestupnost	poznámky
	druh	cena			
25.06.1897	STANICOVÉ-4	5, 10	hal.	–	
18.09.1897	STANICOVÉ-4,6,9	5, 10, 15, 20	hal.	dP	tarif pražské sítě

Trať měla při zahájení provozu pravděpodobně 8 stanic a 1 zastávku, která se tarifně nezačítávala, tedy 7 tarifních mezistaničních úseků o průměrné délce 400 m, barém jízdného tak činil 3,1 hal./km v prvním vzdálenostním stupni a 3,6 hal./km v druhém.

Kromě základního není doložen žádné další druh jednotlivého jízdného.

### 2.7.2 Vícenásobné jízdné

Předplatní bloky prodávané od zahájení provozu dráhy a určité i v době provozování celé okružní trati tvořilo 50 jízdenek pětihalérových za 2,50 K; podmínky jejich platnosti, nejsou známé, pravděpodobně se mohlo jednat o možnost použití i na vzdálenost nad 4 stanice.

## 3 ELEKTRICKÉ DRÁHY MĚSTA, SÍŤ PRAŽSKÉ MĚSTSKÉ DOPRAVY

*Provoz elektrické dráhy v majetku pražské obce a provozované Elektrickými podniky (a později jejich nástupci) byl zahájen 18. září 1897 a trvá dosud. Provoz koněspřežné dráhy byl zajišťován Elektrickými podniky od 11. března 1898, tarifní sjednocení s tramvajemi bylo provedeno s platností od 20. října 1898. Rovněž další soukromé elektrické dráhy (Vinohradská, Hlaváčkova Smíchov – Košíře a Křižíkova Praha – Libeň – Vysočany) byly po jejich převzetí zahrnuty do tarifního systému městských drah.*

*Linky městských autobusů vzniklé po 1. světové válce měly až do roku 1951 tarif zcela nezávislý (až na nevýznamné tzv. kombinované jízdné), další odchylky u některých linek existovaly pak v letech 1954–1991. Linky trolejbusů měly od počátku tarif částečně vlastní a částečně s elektrickými dráhami společný, plně byl sjednocen rovněž až v roce 1951. Další dopravní prostředky byly do jednotného tarifního systému začleňovány postupně od svého vzniku (metro) nebo zapojení do systému (petřínská lanovka, přívozy, železnice).*

Tarif elektrických drah byl v období od vzniku jejich prvních městských linek (přesněji – od vzniku druhé linky) až do roku 1951 v jejich síti přestupní, přitom do roku 1920 vzdálenostní, potom jednotný bez ohledu na projetou vzdálenost. V roce 1951 se stal základem a součástí tarifu celosíťového, který byl nadále přestupní a platil v zásadě pro všechny tehdy provozované dopravní prostředky kromě petřínské lanovky a s určitým omezením v autobusové dopravě. Omezení mělo systémový charakter pouze v letech 1967–1974, kdy kromě tzv. základní sítě existovaly tarifně samostatné rychlíkové (překryvné) autobusové linky, v ostatních obdobích lze odlišnosti označovat jako výjimky. Od roku 1974 se změnou odbavovacího systému se tarif změnil na nepřestupní s výjimkou subsystému metra po zahájení provozu na jeho druhé lince. Návrat k přestupnímu tarifu nastal při další změně odbavovacího systému v roce 1996.

### 3.1 JEDNOTLIVÉ JÍZDNÉ

Údaje o všech druzích jednotlivého jízdného a jejich cenách, a dále rozsah přestupnosti jsou soustředěny do jediné tabulky. Podrobnosti k užití obsažených druhů jízdného i k souvisejícím přepravním podmínkám jsou obsahem následujících textových komentářů.

#### 3.1.1 Základní jednotlivé jízdné

Prvním tarifem Elektrických podniků král. hl. m. Prahy byl tarif společný s Městskou elektrickou dráhou Královských Vinohradů. Jednotlivé jízdné bylo stanicové, se čtyřmi vzdálenostními stupni. Kromě základního jízdného existovalo i jízdné dětské. Společně provozovaná linka na okružní trati měla 15 stanic a jednu zastávku, tedy 15 tarifních mezistaničních úseků o průměrné délce 390 m, barém jízdného tak činil  $3,2 \div 4,3$  hal./km. Jízdné pro největší vzdálenost nemohlo být využito pro logické jízdy, neboť nejdelší možná cesta pro kratší z obou možných směrových variant obsahovala pouze 8 stanic. Tarif zůstal zachován i po převzetí provozu celé dráhy Elektrickými podniky 15. prosince 1897. Od v té době platného tarifu koňky se lišil pouze existencí jízdného na vzdálenost do 4 stanic, které bylo poloviční (5 oproti 10 hal.).

Ke změně tarifu došlo zanedlouho, při zahájení provozu na druhé trati (a lince) EP Spálená ul. – Purkyňovo nám. 15. února 1898. Mezi oběma linkami bylo možné na Purkyňově náměstí přestupovat, ale pouze na jízdenky platné nad 3 stanice. Proti předcházejícímu stavu se jízdné na vzdálenosti do čtyřech a od sedmi do devíti stanic zvýšilo, v případě čtyř stanic dokonce na dvojnásobek. Kritika tohoto zdražení přiměla městskou radu k zavedení zlevněného dělnického jízdného v ranním období všedních dnů.

Tabulka 3.1: Jednotlivé jízdné v síti tramvaji a městské dopravy

datum změny	jízdne							přepavné	peněžní jednotka	přestupnost	
	základní (občanské)		dětské	vojenské	zlevněné	večerní, polonoční, noční					
	druh	cena				občanské	dětské				
18.09.1897	STANICOVÉ-4;6;9	5; 10; 15; 20	S-4: 5; 10	–	–	–	–	jako základní jízdné	hal.	–	
15.02.1898	STANICOVÉ-3;6	6; 10; 20	S-3: 6; 10								dP
20.03.1898					S-6: 6, 10						
20.10.1898	STANICOVÉ-6	10; 20 ♦	J: 10		6, 10						dP, k
01.05.1899											dP, k (†1905), ldL
01.01.1902	STUPŇOVÉ-Vd/Ne	12; 20	6; 12		J: 6						
01.01.1903	STANICOVÉ-6	12; 20	J: 6								
15.11.1903						J: 20					
01.01.1908	PÁSMOVÉ-3;10	12; 20; 30				?					d, ldL (†1916)
15.04.1908		12; 20; 30 ♦			6						
01.08.1910					×						
01.01.1912		14; 22; 30			J: 6	P-3: 22; 30					
01.12.1916	PÁSMOVÉ-3	16; 24	8		8	J: 30					
01.09.1917		18; 28	10		10	36					
01.05.1918		22; 34	16		16	42	J: 42				
15.04.1919		30; 50	20		20	80	80				
01.01.1920		50; 80 ♦	30		30						
01.07.1920	JEDNOTNÉ	1	0,50		×	×	×	2	Kč		
01.12.1920		1,20	0,60					2,40			
01.05.1921						2	0,60				
01.07.1921						St/2: 2; 4	St/2: 0,60; 4	St/2: 2,40; 4			

01.01.1923						2; 3	0,60; 3	2,40; 3		
01.01.1924			0,50				0,50; 3	1,50; 3		
01.07.1924						<b>J: 3</b>	<b>J: 1</b>			
01.11.1928						2		<b>J: 1,50</b>		
12.02.1934				1						
01.09.1934					0,50					
29.08.1936										d, t do určité vzdálenosti
15.04.1941		1,50		1,20	1	2,50/(1,50)			K	
30.11.1942							<b>St/2: 1; 2,50</b>			
01.01.1944			1	1	×	2,50	2,50			
17.12.1945						5	5		Kčs	
01.01.1946		2,50	1,50	1,50				2,50		
01.07.1946								3,50		d
31.12.1951		3				×	×	3		<b>sít' (d, t, a)</b>
01.06.1953		0,60	0,30	0,30				0,60		
03.01.1954										sít', výjimky u linek a
01.10.1967	STUPŇOVÉ-ZS/RAL	0,60; 1	0,30; 0,50	0,30; 0,50				0,60; 1		ZS [d, t (†1972), aZS]; –
01.01.1970		1; 2	0,50; 1	0,50; 1		<b>J: 3</b>	<b>J: 3</b>	1; 2		(noční přepravné <b>J: 3</b> )
09.05.1974	JEDNOTNÉ	1	×	×		×	×	1		<b>×</b> (NEPŘESTUPNÍ)
13.08.1978										m
01.04.1991		4	1		1					
01.05.1991								<b>St/2: 1; 4</b>		
01.10.1992			2		2			2; 4		
01.01.1994		6	3		3			3; 6	Kč	
01.06.1996	STUPŇOVÉ/2	6; 10	3; 5		3; 5			<b>J: 5</b>		m; <b>sít' (m, d, a, ldP, ž)</b>
01.01.1998		8; 12	4; 6		4; 6			6		
01.01.2000					×					
01.07.2005		14; 20	7; 10		7; 10			<b>St/2: 10; 20</b>		m; <b>sít' (m, d, a, ldP, ž, př)</b>
01.01.2008		18; 26	9; 13		9; 13			13; 26		m; <b>sít'</b>
01.07.2011	ČASOVÉ/2	24; 32	12; 16		12; 16			<b>J: 16</b>		<b>sít': do 30; 90 minut</b>

Ještě v téže roce současně se zahrnutím převzaté koňky do tarifního systému EP od 20. října 1898 byl tarif opět změněn zrušením nejnižšího vzdálenostního stupně a současně zavedením platnosti ranního zlevněného jízdného pro všechny cestující. Tato podoba tarifu se dvěma vzdálenostními stupni základního jízdného se udržela, s výjimkou roku 1902, až do konce roku 1907. Od 1. května 1899 platil tarif EP souběžně s tarify dalšími i na letenské lanovce, která v té době nebyla v jejich majetku. Od 1. října 1900 byla jeho platnost rozšířena i na linku Smíchov – Klamovka bývalé Hlaváčkovy košířské dráhy, kterou EP provozovaly od 21. července 1900.

V několika dalších časových obdobích bylo jízdné, označované jako „zlevněné“, určeno pro všechny cestující v časných ranních hodinách. Byl to tudíž samostatný druh základního jízdného s denním časovým rozlišením. V těchto obdobích se tedy fakticky jednalo o kombinaci vzdálenostního (stanicového nebo pásmového) a stupňového tarifu s časovým rozlišením. Vzhledem k jejich krátkosti a pro zjednodušení celého popisu včetně tabulky je přístupováno k nižšímu jízdnému průběžně jako k zvýhodněnému, což odpovídá i jeho dobovému chápání. V tabulce je tato skutečnost vyjádřena pouze zvýrazněním cenového údaje u „zlevněného“ jízdného a odkazující značkou ♦ u jízdného základního. Podrobnější textové údaje jsou pak obsaženy v části DALŠÍ ZLEVNĚNÉ (SNÍŽENÉ) JÍZDNÉ.

Od začátku roku 1902 byl zaveden tarif s jízdným jednotným bez ohledu na vzdálenost, ale s rozlišením výše pro všední dny a neděle a svátky. Důvodem pro zavedení tohoto – z hlediska denního provozu – jednotného tarifu bylo zjednodušení prodeje jízdenek, kdy odpadla nutnost zjišťování cíle cesty průvodčím a následná nutnost kontroly dodržení platnosti jízdenky cestujícím. Z hlediska provozního se zřejmě nový tarif osvědčil, neboť Správní rada EP navrhovala dne 29. září 1902 radě městské jeho zachování, a to nově zcela jednotně i o nedělích a svátcích, ale ve výši 14 hal. se současným zavedením předplatních bloků s jízdenkami po 12 hal., platných jen ve všední dny. Protože však zavedené jednotné jízdné ve výši 12 hal. ve všední dny znamenalo snížení přepravních tržeb, které nebylo kompenzováno ani vyšším jízdným nedělním, rada městská dne 15. října 1902 návrh zamítla a rozhodla „zásadně pro sazbu dvojistou“ s předplatními bloky nižší ceny. V obsáhlé debatě k této věci byl městským radním panem Voitlem vysloven zajímavý názor, totiž „že kdybychom neměli smlouvy s předměstími, bylo by dobře zavést sazbu pro Prahu a mimo Prahu“. Schválený tarif platný od 1. ledna 1903 znamenal návrat k odstupňovanému jízdnému podle vzdálenosti bez ohledu na kalendářní den, proti stavu před rokem 1902 ale se zvýšeným jízdným do 6 stanic o 20 %.

V závěru provozu koňky (1904–1905) bylo na její poslední lince zavedeno i samostatné nepřestupní jízdné ve výši jízdného zlevněného, tj. 6 hal.

Zakoupením Křižíkovy dráhy PLV v roce 1907 byla tramvajová síť ve městě a jeho zájmové oblasti sjednocena majetkově i provozně. S ohledem na uskutečněné rozšíření sítě včetně dalšího předpokládaného vývoje byl od 1. ledna 1908 v jízdném zaveden další vzdálenostní stupeň a současně formálně změněna jeho podoba. Nově zavedená „pásma“ se rovnala dvěma dřívějším tarifním stanicím (zastávky v to nepočítaje) a vzdálenostní stupeň tří pásem se tedy beze změny rovnal dřívějším šesti tarifním stanicím. Jízdné se tak zvýšilo jen pro vzdálenost nad dřívějších 20 tarifních stanic. Od 15. dubna 1908 bylo „zlevněné“ jízdné opět určeno pro všechny cestující, tentokrát jen ve všední dny ráno do 07:00 hod., a to až do jeho zrušení k 1. srpnu 1910.

První autobusová linka EP provozovaná v letech 1908–1909 měla zcela samostatný tarif, bez možnosti přestupu na linky tramvají.

Ke zvýšení jízdného na nižší a střední vzdálenost došlo od 1. ledna 1912, současně bylo zavedeno jízdné noční a platnost denního omezena na dobu od rána do 23:00 hod., později postupně až do 21:00 hod. Od 1. prosince 1916 bylo jízdné na určité vzdálenosti opět zvýšeno a současně byl zrušen jeho nejvyšší stupeň; důvodem byla snaha o zjednodušení tarifního systému v komplikované válečné době s nedostatkem provozního personálu. Dalšími úpravami



jízdného až do roku 1920 bylo jeho několikeré prosté zvyšování související s válečnou a těsně poválečnou inflací. Pro zajímavost lze uvést, že poměr maloobchodních cen 1921/1914 (cenový index) v Praze činil u nejdůležitějších životních potřeb tehdejší skupiny I. (potravin, palivo, petrolej a mýdlo) 1503 %, skupiny II. (látky, obuv, klobouky) dokonce 2480 %.

Od 1. července 1920 byl tarifní systém zásadně zjednodušen zavedením jednotného jízdného bez ohledu na projetou vzdálenost. Současně bylo zrušeno zlevněné a noční jízdné, nově zavedeno zvláštní přepravné za zavazadla, zachováno zůstalo jízdné dětské. V síti tramvají a posléze v celé síti pražské dopravy zůstalo jednotné denní jízdné zachováno na dalších 90 roků a až v nedávné době došlo k rozlišení na časovém principu.

Ještě koncem roku 1920 uskutečněné zvýšení základního jízdného o 20 %, související s vyrovnáváním cenové hladiny po zavedení nové československé měny, bylo na dobu více než dvacet let jeho poslední úpravou.

Od 1. května 1921 bylo opět zavedeno noční (večerní) jízdné a platnost základního denního byla omezena do 21:00 hod.<sup>28</sup>

V roce 1925 byl zahájen poválečný provoz autobusů EP s tarifem zcela odlišným od tramvají. Údaje o výjimečných možnostech přestupů mezi linkami autobusů a tramvají v roce 1925 a potom v letech 1935–1940 (tzv. kombinované jízdné) jsou obsaženy v kapitole 4.2. V roce 1936 byla do provozu uvedena první trolejbusová linka. Ve srovnání s dopravou autobusovou byl provoz trolejbusů pevněji svázán se základním tarifem tramvajovým a v období 1936–1945 byl umožněn přestup mezi tramvajemi a trolejbusy za určitých podmínek i za základní tramvajové jízdné. Kromě toho ale existoval samostatný tarif trolejbusový a pro přestupy i kombinované jízdné, které jsou samostatně obsaženy v kapitole 4.3. Teprve od 31. prosince 1951 začal na trolejbusech a autobusech plně platit jednotný tarif pražské sítě.

Zvýšení téměř všech druhů jízdného převážně o 20÷25 % a úprava některých tarifních podmínek byla provedena v celém systému městské dopravy (tedy i na trolejbusech a autobusech) až v době německé okupace od 15. dubna 1941.

Dne 30. listopadu 1942 byl zahájen první skutečně celonoční provoz tramvají, a to na zvláštních linkách označených písmeny, na kterých platilo noční jízdné po celou dobu jejich provozu, od 15. března 1943 pak jen do 04:00 hod.

S poválečným obnovením československé měny k 1. listopadu 1945 souvisela i nutnost vyrovnání cenových relací mezi českými zeměmi, kde se předválečná cenová úroveň jen mírně zvýšila, a Slovenskem, kde vzrostla zhruba na trojnásobek. Cenová hladina byla celostátně upravena zhruba na úroveň Slovenska, což znamenalo v Česku všeobecné zvýšení cen, které se promítlo i do ceny všech druhů jízdného od 1. ledna 1946. Kromě zvýšení jízdného byla zrušena možnost omezeného přestupu mezi trolejbusy a tramvajemi za tramvajové jízdné, a nově byl přestup možný jen s doplatkem nebo v rámci jízdného kombinovaného.

Od začátku roku 1952, resp. přesněji od pondělí 31. prosince 1951, byla uskutečněna zásadní reforma tarifních podmínek pražské hromadné dopravy, spočívající v úplném sjednocení jízdného ve všech provozovaných dopravních prostředcích (kromě petřínské lanovky) i denní době. Zhruba za předcházejících podmínek tramvajové dopravy byly umožněny vzájemné přestupy mezi tramvajemi, trolejbusy a autobusy na jeden jízdní doklad a současně zrušeno noční jízdné. Tímto datem byla teprve vytvořena jednotná síť hromadné dopravy na území města (současným pojmem vlastně „integrováný dopravní systém“). Základní jízdné bylo pouze mírně zvýšeno na úroveň, která se následujících 20 roků nezměnila.

Zavedením nové autobusové linky a-122 k 3. lednu 1954, označované jako „tovární“, byla narušena jednotnost tarifu v síti, neboť na této lince platil tarif nepřestupní. Od tohoto data

---

<sup>28</sup> Rozsah platnosti denního, večerního a nočního jízdného pro všechna období jejich rozlišení je obsažen podrobně v části NOČNÍ PROVOZ A NOČNÍ JÍZDNÉ této kapitoly.

jsou proto sledovány výjimky v tarifu a přestupnosti autobusových linek samostatně v kapitole 4.4 AUTOBUSY 1954–1991. Od 1. října 1967, kdy byla nepřestupnost, dosud uplatňovaná jen na jednotlivých linkách autobusů vztažena na celou nově definovanou skupinu rychlíkových autobusových linek (RAL) a současně na nich bylo zvýšeno jízdné, již nelze považovat tuto skupinu za výjimku, ale z hlediska sítě za další stupeň jízdného. Vzájemná přestupnost a jízdné v zatím nezměněné výši zůstaly zachovány v tzv. základní síti (ZS), tvořené tramvajemi, trolejbusy a napájecími a obslužnými linkami autobusů.

Krátkodobá existence trolejbusové linky t-62 v letech 1961–1962 s jednoslužným provozem a nepřestupným jízdným není jako samostatná výjimka v přestupnosti v tabulce zaznamenána, vzhledem k jejímu úplnému souběhu s t-60.

Náklady na provozování dopravy poměrně výrazně vzrostly při mírném uvolnění cenové regulace zejména na konci 60. let.<sup>29</sup> Proto vedení města uložilo DPP z důvodu „zajištění ekonomické rovnováhy“ zpracovat návrh na úpravu tarifu, který byl pak schválen usneseními rady NVP č. 157 z 1. července, č. 236 z 21. října a č. 273 z 9. prosince 1969. Od 1. ledna 1970 bylo zvýšeno jízdné jak v ZS tak na RAL (později byly linky namísto „rychlíkové“ označovány jako „překryvné“) a zavedeno zvýšené noční jízdné se zachováním přestupnosti v ZS.

V souvislosti s otevřením první linky metra 9. května 1974 byl zásadně změněn způsob odbavování a celý tarif. Bylo zavedeno tzv. mechanizované odbavování cestujících, v povrchové dopravě s prodejem jízdenek mimo vozidla (současně zrušena funkce průvodčích), metro bylo vybaveno turnikety s hotovostním placením jednotlivého jízdného bez vydávání jízdenek. Tarif byl nyní NEPŘESTUPNÍ a jednotný jen s výjimkou několika účelových autobusových linek.

Nový tarif byl zaveden 9. května přesně v 00:00 hodin. Na nočních linkách tramvají se do 24:00 hodin předcházejícího dne prodávaly jízdenky za 3 Kčs, platné i pro přestup po půlnoci. O půlnoci průvodčí aktivovali označovací strojky a do ukončení služby jen prodávali na požádání nové (bločkové) jízdenky. Na nočních linkách autobusů se od půlnoci nevydávaly jízdenky a do pokladen se platilo jízdné 1 Kčs; vozy s novými označovacími strojkami byly vypraveny na denní linky ráno 9. května.<sup>30</sup>

Po zahájení provozu na druhé lince metra 13. srpna 1978 bez oddělení placeného prostoru ve stanici Muzeum (m-A/m-C) byl umožněn přestup v subsystému metra. Od 29. září 1985, tedy krátce před zahájením provozu na lince m-B, byl odbavovací systém metra změněn. Stanice metra byly namísto turniketů vybaveny elektronickými označovacími strojkami, které na jízdence pro jednotlivou jízdu vyznačily tiskem údaj o času a místě nástupu. Jízdenka platila po označení 90 minut.

Do tarifního systému pražské MHD byla od znovuzahájení provozu 15. června 1985 zařazena i petřínská lanovka (v tabulce označena ldP).

Uvolněním a posléze téměř úplným zrušením cenové regulace a v důsledku celkové změny hospodářských poměrů po roce 1989 se skokově navýšila inflace, následovaná pak i postupným nárůstem peněžních příjmů obyvatel. V roce 1990 činila inflace přibližně 10 %, v roce 1991 pak 57 % (!); pod 10 % klesla až v roce 1995 a „normálních“ hodnot v řádu od desetin procenta po maximálně 6 % se dostala v roce 1999. V důsledku toho musela být k 1. dubnu

---

<sup>29</sup> Podle oficiálních údajů například velkoobchodní ceny ve strojírenství vzrostly mezi roky 1960 a 1970 o 32 %, mzdy „v socialistickém sektoru“ o 42 % při vzrůstu životních nákladů o 11,5 %.

<sup>30</sup> V tento den se uskutečnilo slavnostní zahájení provozu metra, kdy celý den mělo být metro vyhrazeno jen pro pozvané cestující na zvláštní jízdenky. Ve skutečnosti bylo v podvečerních hodinách otevřeno pro všechny zájemce – bezplatně. Časové jízdenky pro metro a třílinkové s linkou m-C platily celý den na příslušných úsecích linek d-1, 10, 13, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 30.

1991 a potom k 1. lednu 1994 výrazně zvýšena cena jízdného.<sup>31</sup> K prvnímu z uvedených dat byla současně omezena doba platnosti jízdenky v metru z 90 na 60 minut.

Od 1. června 1996 byl zaveden nový odbavovací systém pomocí elektronických označovacíh strojků (jejichž zkušební provoz probíhal již od 1. listopadu předcházejícího roku) umožňující uplatnění komplikovanějšího tarifu PŘESTUPNÍHO a jízdného pásmového. Pro území města ale zůstalo jízdné pro jednotlivou jízdu JEDNOTNÉ, přičemž za základní lze považovat jízdné přestupní v celé síti městské dopravy (od tohoto data postupně včetně železnice, zde v závislosti na vybavování stanic či vozidel odbavovacími zařízeními<sup>32</sup>) s časovým omezením platnosti jízdenek na 60 minut, v pracovní dny v období od 20:00 do 05:00 hod. a ve dnech pracovního volna 90 minut. Pro denní krátké jízdy bylo určeno nižší jízdné nepřestupní, kde byla doba platnosti jízdenek na linkách tramvají a autobusů omezena na 15 minut, v metru na 30 minut a pouze na 4 projeté stanice, v rámci tohoto limitu však bylo možné mezi linkami metra přestupovat; tyto jízdenky neplatily na nočních linkách, na petřínské lanovce a na železnici. Vzhledem k uvedeným rozdílům platnosti v různých dopravních prostředcích a přestupnosti, považujeme toto jízdné stále za STUPŇOVÉ, i když je zde již současně výraznou charakteristickou skutečnou platnost časová.

Současně bylo zavedeno pásmové jízdné, opět s časovým omezením, v rámci celého systému Pražské integrované dopravy.<sup>33</sup> Pro tyto účely bylo území Prahy rozděleno na dvě tarifní pásma, označovaná „P“ a „0“ (nula), která však neměly žádný vliv na jízdné při vnitroměstských cestách, neboť formálně platily všechny vnitroměstské jízdenky pro dvě pásma. Rozdělení na pásma má tarifní význam pouze pro cesty mezi Prahou a územím Středočeského kraje.

S ohledem na celkový tarif PID mělo od 1. července 2005 pásmo „P“ dvojnásobnou hodnotu a území města (pásma P + 0) se považovalo za 3 pásma. Pro vnitroměstský tarif se opět jednalo pouze o změnu formální. Do tarifního systému PID byla zařazena nově vzniklá první linka přívozu (a postupně všechny jejich další linky; na prvních z nich zpočátku platil souběžně i samostatný tarif). Doba platnosti základních jízdenek byla prodloužena v denním období pracovních dnů na 75 minut, nepřestupní jízdenky pro denní krátké jízdy (nově nazývaná „jízdenky s omezenou přestupností“, též „limitované jízdenky“) platily nyní na denních linkách tramvají, autobusů a ve vlacích ČD (zde jen v pásmu „0“) 20 minut, v metru bez změny 30 minut, ale až na 5 projetých stanic se zachováním možnosti přestupu mezi linkami; nadále neplatily na nočních linkách a na petřínské lanovce a platnost nebyla rozšířena ani na přívozy.

Při další změně tarifu PID mimo území města od 1. ledna 2008 bylo pásmo „0“ rozděleno z hlediska jednotlivého jízdného na dvě pásma – „0“ a „B“, území města tvořené pásma P + 0 + B se považovalo za 4 pásma a základní přestupní jízdenka byla tak čtyřpásmová. Časová platnost základní jízdenky byla v celém období dne a týdne jednotně 75 minut. Omezeně přestupní jízdenka nemohla být použita pro cesty přes hranici pásem P/0.

Se zatím posledním zvýšením jízdného od 1. července 2011 byly zrušeny omezeně přestupní (limitované) jízdenky a nahrazeny plně přestupními jízdenkami krátkodobými, které platí jednotně 30 minut na všech linkách PID – nově i na nočních linkách, lanovce, přívozech a bez omezení ve vlacích ČD. Doba platnosti jízdenek základních byla prodloužena na 90 minut.

---

<sup>31</sup> Zvýšení ceny jízdného vyvolalo vždy i nutnost vydání nových jízdenek. U systému s jejich předprodejem je v těchto případech třeba řešit využití starých jízdenek, které si cestující zakoupili předem. Dopravce proto vyhlášoval buď možnost jejich použití v novém tarifu skladebně podle jejich skutečných hodnot, nebo stanovoval lhůty, v nichž bylo možné nepoužité jízdenky vrátit či vyměnit.

<sup>32</sup> Tzv. „plná integrace“ na železničních linkách na území města byla věcně dokončena až k 21. září 2010, tarifně od 1. října 2010.

<sup>33</sup> Vývoj jízdného v mimoměstské oblasti PID je obsažen v kapitole 5.

Od 1. května 2000 byl zahájen tzv. doplňkový prodej přestupních jízdenek základních a zvýhodněných, resp. dětských pro počet pásem odpovídající vnitroměstským cestám. Cena při zakoupení u řidiče byla vyšší než cena v jiných druzích prodeje – původně o 3 Kč, později se tento rozdíl zvyšoval a v současnosti činí u základních jízdenek 8 Kč, u zvýhodněných 4 Kč.

### 3.1.2 Přeprava dětí a dětské jízdné

Jak již bylo v úvodní části uvedeno, základním kritériem pro posuzování zvýhodněné přepravy dětí byl v Praze vždy věk. To se týká jak bezplatné přepravy, tak i poskytování dětského jednotlivého jízdného, které je obecně nižší než základní plnocenné.

Bezplatná přeprava dětí byla v minulosti poskytována dětem do poměrně nízkého věku, doprovázeným osobou platící plné základní jízdné (případně osobou s plnocennou předplatní jízdenkou, ale tato skutečnost většinou v tarifech zmiňována explicitně nebyla; právě tak nebyla nikdy řešena možnost v úvahu přicházejícího rozšíření na doprovázející osoby s jiným druhem předplatní jízdenky). Teprve v některých obdobích od roku 1974, kdy byla věková hranice zvýšena, přichází v úvahu bezplatná přeprava samostatně cestujících dětí, jejichž věk je případně omezen pouze přepravními, a nikoliv tarifními podmínkami.

Dětské jízdné je určeno pro děti, případně mládež, určitého věkového rozpětí a do roku 1972 i pro mladší, které nesplňovaly podmínku pro bezplatnou přepravu. V době existence nočního jízdného se obecně vztahovalo jen na denní dobu, kdy platilo základní jízdné. V noční (večerní) době byly děti přepravovány za denní dětské nebo za plnocenné noční nebo za zvláštní dětské noční jízdné.

Údaje o věkovém rozpětí pro bezplatnou přepravu a nároku na dětské jízdné jsou obsaženy v tabulce 3.2.

#### Denní dětské jízdné

V prvním tarifu byla bezplatná přeprava deklarována pro děti do 4 roků věku „*pokud se pro ně nepožaduje zvláštní místo*“, což prakticky znamenalo, že cestující mohl takto vézt jen jedno dítě i když to výslovně uvedeno nebylo. Dětské jízdné bylo uplatňováno jako zvýhodnění až na nejdlejší vzdálenosti, na nejběžnější až do vzdálenosti 6 stanic bylo totožné se základním. To pravděpodobně platilo i po snížení počtu stupňů základního jízdného v únoru následujícího roku.

Od dalšího zjednodušení základního jízdného k 20. říjnu 1898 bylo dětské jízdné již trvale JEDNOTNÉ bez ohledu na projetou vzdálenost, věcně ovšem zůstalo shodné se základním na vzdálenost do 6 stanic. Podmínka pro bezplatnou přepravu byla stanovena rovněž tak, že cestující může zdarma vézt jen jedno dítě do 4 roků „*je-li drženo na klíně či v ruce*“. Pouze v jednom interním rukopisném pramenu EP je obsažen jinde neuváděný údaj, že za 2 děti se platí jako za jednoho dospělého cestujícího, což by mělo význam při přepravě dvou dětí a nižší projetou vzdálenost. Současně bylo k uvedenému datu zavedeno jízdné zlevněné (6 hal.), určené v časných ranních hodinách pro všechny cestující; lze oprávněně předpokládat, že bylo využitelné i pro děti, i když ve zveřejněném tarifu taková možnost výslovně vyjádřena nebyla.

Po dobu platnosti neobvyklého tarifu rozlišujícího jízdné ve všedních a ostatních dnech v roce 1902 byla povolena bezplatná přeprava i více dětí do 4 roků s jedním cestujícím, zvýšena

Tabulka 3.2: Věk pro bezplatnou přepravu dětí a dětské jízdné

datum	bezplatná přeprava do věku	dětské jízdné pro rozpětí věku
18.09.1897	4 (1 dítě)	4–10
01.01.1902	4 (více dětí)	4–14
01.01.1903	4 (1 dítě)	4–10
01.01.1944	6	6–12
01.01.1946		6–10
01.11.1972	6 (více dětí)	
09.05.1974	10	×
01.04.1991		10–16
01.05.1995	6	6–15
01.07.2010	10	10–15
01.07.2011	15	(6–15)

věková hranice pro dětské jízdné, a toto jízdné sníženo v obou obdobích oproti základnímu. Po obnovení platnosti předcházejících tarifních zásad od 1. ledna 1903 (dětské jízdné určeno pro „*dítka do 4 let, pokud je cestující chová na klíně nebo v ruce, neplatí ničeho, avšak bezplatně smí cestující vzít sebou jen jedno takové dítě, za další se platí dětská sazba*“) došlo ke snížení dětského jízdného pod úroveň jízdného základního i na nejnižší přepravní vzdálenost, a jeho relativní výše činila dle vzdálenosti 50 a 30 %.

Při zavedení pásmového jízdného a zvýšení základního jízdného na nejvyšší vzdálenosti se dětské jízdné nezměnilo a jeho relativní výše v tomto pásmu činila pouze 20 %. Ani při dalším zvýšení cen v roce 1912, tentokrát na nižší vzdálenosti, nedošlo ke změně dětského jízdného, jehož výše dále relativně klesla do 3 pásem na 43 % a do 10 pásem na 27 %. Teprve se zvyšováním cen základního jízdného v letech 1916–1920 bylo upravováno adekvátně i jízdné dětské, přičemž jeho relativní výše kolísala hlavně vlivem zaokrouhlování mezi 73 a 50 % jízdného na kratší vzdálenost a 47 a 33 % jízdného na delší vzdálenost.

Od roku 1920 bylo základní jízdné již trvale jednotné bez ohledu na projetou vzdálenost, výše jízdného dětského činila v té to době jeho polovinu. Při dalších úpravách podíl výše dětského a základního jízdného opět kolísal – od roku 1924 42 %, 1941 33 %, 1946 60 % a od 1951 50 %. Změnilo se i věkové rozpětí pro dětské jízdné a pro bezplatnou přepravu – dlouhodobě od roku 1944 na 6 roků. Od 15. února 1929 bylo upraveno pravidlo bezplatné přepravy tak, že se vztahovalo na jedno dítě do 4 roků věku i v případě, že není chováno na klíně, ale sedí vedle svých rodičů nebo opatrovníků.

Od 1. července 1924 bylo zavedeno samostatné dětské noční jízdné platné až do roku 1944.

Od tarifní reformy k 31. prosinci 1951 činila relativní výše dětského 50 % a tato hodnota zůstala zachována po celou dobu jeho další existence, včetně období let 1970–1974, kdy přestupní dětské jízdné v základní síti linek (ZS) činilo 0,50 Kčs, nepřestupní na linkách RAL 1 Kčs. Od 1. listopadu 1972 bylo možné s jedním cestujícím bezplatně přepravovat libovolný počet dětí do 6 roků.

Se zavedením nepřestupního tarifu od 9. května 1974 bylo dětské jízdné úplně zrušeno a děti do 10 roků bez dalších tarifních podmínek byly přepravovány bezplatně, a to včetně autobusových linek rekreačních, na kterých bylo jízdné odlišné (vyšší) od základního.

Dětské jízdné pro věkovou kategorii 10–16 roků bylo znovu zavedeno od 1. dubna 1991 současně s výrazným (čtyřnásobným!) zvýšením jízdného základního, ale pouze ve výši 1 Kčs. Na podíl 50 % ceny základního jízdného v souladu s celostátním cenovým předpisem, tj. na 2 Kčs, bylo zvýšeno od 1. října 1992. Děti do 10 roků byly nadále přepravovány bezplatně, to znamená mezi 6. a 10. rokem věku nad rámec cenového výměru. Od 1. září 1995 se věková hranice pro bezplatnou přepravu snížila na 6 roků a rovněž upravila horní věková hranice pro dětské jízdné na celostátně stanovený věk, takže dětské jízdné platilo pro věkovou kategorii 6-15 roků.

Na území města (nikoliv v systému PID mimo Prahu) byla opět zavedena bezplatná přeprava dětí do 10 roků od 1. července 2010, ve vlacích ČD od 1. října 2010. Dětské jízdné bylo určeno pro tarifní kategorii DĚTI (10–15 roků) s nutností průkazu věku. Od 1. července 2011 byla bezplatná přeprava rozšířena na děti do 15 roků věku a pro rozšířenou tarifní kategorii DĚTI (6–15 roků) byla podmínkou jejího uplatnění platná karta Opencard (později Lítačka) s nahranou elektronickou aplikací (za 120 Kč na dobu nejvýše 6 let); způsob prokazování věku do 10, resp. 15 roků byl v dalším období rozšířen o další možnosti. Dětské jízdné pro děti ve věku od 6 do 15 roků zůstalo nadále zachováno, ale s určením jen pro děti, které neprokáží nárok na bezplatnou přepravu věk stanovenými způsoby.

## Noční dětské jízdné

S ohledem na vzájemné souvislosti jsou obsaženy některé zmínky o nočním dětském jízdném již v předcházejících částech, další detaily jsou pak zahrnuty v části NOČNÍ PROVOZ A NOČNÍ JÍZDNÉ této kapitoly. Na tomto místě jsou pouze stručně charakterizována jednotlivá období existence tohoto druhu jízdného s nezbytnými poznámkami.

Vyhláška z roku 1903, kterou se zavádělo zvláštní jízdné v nočních divadelních vozech od Varieté, se o dětech nezmiňovala, pravděpodobně zde tedy platilo základní jízdné. Otázka je však spíše teoretická, neboť není pravděpodobná návštěva dětí mladších 10 let na večerních představeních. Ani tarif pravidelného nočního provozu z roku 1912 a tarify pozdější neobsahují ustanovení týkající se dětí, přičemž zde již byla jejich přeprava i prakticky možná. Teprve k datu 1. května 1918 nacházíme ojedinělý, ale jednoznačně prezentovaný údaj o shodě nočního jízdného za dospělé osoby i děti. Pro další období opět doložené podklady nejsou k dispozici a údaj v tabulce k 15. dubnu 1919 je pouze hypotetický.

Obnovené noční (ve skutečnosti večerní) jízdné platné od 1. května 1921 se na děti nevztahovalo, v tomto provozním období pro ně platilo nadále dětské jízdné denní. Naopak zavedení dalšího stupně nočního jízdného od 1. července 1921 se vztahovalo na děti plně, jejich jízdné bylo shodné s jízdným nočním pro dospělé. Po tarifním zrušení večerního provozu v roce 1924 bylo zavedeno samostatné dětské noční jízdné, v té době ve výši dvojnásobku dětského denního a jedné třetiny nočního pro dospělé osoby.

Na celonočních linkách d-A až F provozovaných v době okupace platily děti plné noční jízdné občanské, noční (večerní) dětské jízdné na denních linkách zůstalo zachováno v nezměněné výši. Zvláštní dětské noční jízdné bylo zrušeno k 1. lednu 1944 a již nikdy nebylo zavedeno. Od tohoto data do konce roku 1951 a potom v období 1. 1. 1970–8. 5. 1974 (kdy bylo plnocenné noční jízdné odlišné od základního denního) platily děti v noční době plné noční jízdné občanské.

### 3.1.3 Přeprava vojáků a vojenské jízdné

V období I. světové války byla tarifně usnadňována přeprava některých skupin vojáků. Jsou doloženy zvláštní průkazy pro vojáky raněné a rekonvalescenty a pro vojenské ordonance, podmínky pro jejich vydání a použití nejsou známy. Zanikly zřejmě brzy po skončení války.

První samostatné vojenské jízdné bylo zavedeno od 12. února 1934 pro „*hromadné jízdy mužstva pražské posádky*“. Pravděpodobně od 24. listopadu 1936 bylo vojenské jízdné zavedeno obecně i pro jednotlivě cestující vojáky československé armády do hodnosti rotného. Odbavení se původně dělalo dvěma denními jízdenkami dětskými, zvláštní vojenské jízdenky za 1 Kč byly zavedeny až od 1. února 1937. Ani z tohoto období nejsou známy další podrobnosti, je ale pravděpodobné, že vojenské jízdné platilo jen v denním provozu. Česko-slovenská branná moc vstoupila do likvidace zřízením Protektorátu Čechy a Morava, de iure byla zcela rozpuštěna vládním nařízením č. 317/1939 Sb. ke dni 31. prosince 1939, což je datum, které je třeba považovat i za konec platnosti vojenského jízdného pro její příslušníky.

Již od 17. března 1939 bylo ale vojenské jízdné, platné jen ve dne, naopak zavedeno pro příslušníky německé říšské armády, od 23. dubna dále pro příslušníky německé ochranné policie (Schutzpolizei), od 5. května pro příslušníky SS-Standarte Germania, od 17. listopadu 1939 pro civilní zaměstnance říšské branné moci se služební legitimací a žlutou rukávní páskou s nápisem Deutsche Wehrmacht, od 1. prosince pro příslušníky SA a NSKK, od 25. ledna 1940 pro všechny oddíly SS a vládní vojsko Protektorátu (zřízené již k 1. červenci 1939) a od 15. července 1940 pro příslušníky Reichsarbeitsdienst. K 15. dubnu 1941, kdy došlo ke zvýšení vojenského jízdného, bylo určeno v provozu tramvají pro brannou moc, oddíly SS, vládní vojsko, Reichsarbeitsdienst, příslušníky SA a NSKK a civilní zaměstnance branné moci, na trolejbusích je specifikováno pro vojáky vyjímajíc důstojníky, příslušníky Reichsarbeitsdienst do hodnosti Unterfeldmeister, příslušníky SA a NSKK, u všech uvedených vždy ve stejnokroji.

Dále byla platnost vojenského jízdného rozšířena od 12. července 1941 i na uniformované příslušnice spojovací služby branné moci, od 25. listopadu 1941 na příslušnice Reichsarbeitsdienst, od 15. dubna 1943 pro Německý červený kříž (pro který dosud platilo nižší zlevněné jízdné) a pro personál Dobrovolné péče o nemocné, a od 19. března 1944 na Luftschutzpolizei a Technische Nothilfe. Tarifní výhody pro některé další protektorátní skupiny cestujících byly poskytovány jako jízdné zlevněné, v určité době nižší než vojenské. Od začátku roku 1944 bylo vojenské jízdné sníženo a současně bylo zvýšeno dětské tak, že se oba druhy dostaly na stejnou úroveň. Tato relace zůstala zachována dále po celou další dobu zvýhodněné přepravy vojáků. V tarifech byly nadále obě skupiny rozlišovány, v některých případech však bylo uváděno, že vojáci se přepravují za dětské jízdné, čímž se vyjadřovalo, že pro obě skupiny se k odbavení používají stejné „dětské“ jízdenky.

Po obnovení Československého státu samozřejmě všechny uvedené složky ztratily legalitu, resp. zanikly. Pravděpodobně bezprostředně po obnovení dopravy po Pražském povstání byla dočasně zavedena bezplatná přeprava pro všechny příslušníky spojeneckých armád i obnovené armády československé. Tato tarifní výhoda byla později omezována a upravována tak, že během roku 1946 byly v zásadě obnoveny předválečné předpisy, kdy za vojenské jízdné byli přepravováni vojáci československé armády do hodnosti rotného včetně, a to jen na elektrických drahách a trolejbusích a ve dne.

Se zavedením jednotného tarifu v roce 1951 byla platnost vojenského jízdného rozšířena na všechny dopravní prostředky (tj. i na autobusy). Se změnou hodnot v armádě bylo později omezeno poskytování vojenských výhod jen na vojáky základní služby do hodnosti četaře; obvykle bylo v tarifních pravidlech doplňováno spojení „ve stejnokroji“, neboť stejnokroj tvořil fyzický doklad pro tarifní zvýhodnění. Po změně tarifu od 1. ledna 1970 činilo přestupní vojenské jízdné v základní síti 0,50 Kčs, nepřestupní na linkách RAL 1 Kčs, v nočním provozu platilo i pro vojáky plně noční jízdné (3 Kčs) na všech linkách.

Od 9. května 1974 byli vojáci opět do hodnosti četaře včetně (stejně jako děti do 10 let), přepravováni bezplatně, od roku 1985 se tak dělo i na základě platných tarifních pravidel celostátních. Po zavedení možnosti civilní služby byla od 1. července 1990 bezplatná přeprava rozšířena i na občany v jejím výkonu, okruh vojáků byl naopak omezen o žáky a posluchače vojenských škol. Tato bezplatná přeprava byla úplně zrušena ke konci roku 1995.

### 3.1.4 Další zlevněné (snížené) jízdné

Do přehledu je zařazena i další zvláštní kategorie jízdného, která (kromě jízdného dětského a vojenského) rovněž přináší ve vztahu k základnímu jízdnému cenové zvýhodnění. Tato kategorie má v různých obdobích různé systémové charakteristiky: v prvním období let 1898–1920 to bylo zvýhodnění cest v časných ranních hodinách, ať již bylo určeno pro všechny cestující nebo pouze některé kategorie, v letech Protektorátu se jednalo o zvýhodňování jeho některých složek či pomocných orgánů, které se blížilo pojetím jízdnému vojenskému, po roce 1989 má výrazný charakter sociální. Častějším způsobem systémového cenového zvýhodnění je ovšem jízdné vícenásobné a zejména jízdné časové, poskytované formou volných a předplatních jízdenek; tyto druhy jsou probrány samostatně v dalších částech.

Při zahájení provozu na pražských elektrických drahách 18. září 1897 bylo oznámeno, že „*dělnické lístky budou zavedeny později*“. K tomu skutečně došlo 15. února 1898 při zvýšení základního jízdného. Dělnické jízdné jako STANICOVÉ-6 se zvýhodněním cest nad 3 projeté stanice platilo ve všední dny od zahájení ranního provozu do 07:15 hod. (příslušné jízdenky se vydávaly do 07:00). Již od 20. října 1898, s dalším zvýšením základního jízdného na nejnižší vzdálenost, začalo platit toto zlevněné jízdné do 07:00 pro všechny cestující (od 1. května 1899 i o nedělích a svátcích) a činilo 60 %, resp. 50 % (plnocenného) základního jízdného. V tomto období (a několika dalších) se tedy fakticky nejednalo o zlevněné jízdné, nýbrž o tarifní rozlišení určitých částí dnů. V tabulce 3.1 je tato skutečnost vyjádřena zvýrazněním cenového údaje u „zlevněného“ jízdného a značkou ♦ u jízdného základního.

Ze všeobecně platného levnějšího ranního jízdného se stalo skutečné zlevněné jízdné dělnické opět od začátku roku 1902, kdy začalo být využitelné jen na základě zvláštní legitimace potvrzené zaměstnavatelem. Jízdné bylo nyní JEDNOTNĚ bez ohledu na projetou vzdálenost a na rozdíl od základního a dětského v tomto roce i bez ohledu na den v týdnu, stále do 07:00 hod. Po obnovení stanicového tarifu v roce 1903 platného shodně po všechny dny v týdnu pro jízdné základní se určení, charakter, ani výše jízdného zlevněného nezměnily. Cenově bylo nyní zlevněné jízdné dlouhodobě zcela totožné s jízdným dětským. Formulář legitimace pro prokazování nároku na dělnické jízdné prodávaly EP v této době za 2 hal.

Od 15. dubna 1908 se jízdné označované jako „zlevněné“ znovu stalo jízdným časově rozlišeným platným pro všechny cestující, znovu v době do 07:00 hod., ale tentokrát pouze ve všední dny. K jeho zrušení došlo k 1. srpnu 1910, a od tohoto data byly pro dělníky vydávány zvýhodněné předplatní jízdenky síťové.

Zlevněné jízdné pro ranní období do 07:00 hod. bylo znovu zavedeno v roce 1912. Bylo pravděpodobně nyní určeno jen pro určité uživatele, což je patrné z toho, že k jeho použití byl potřebný zvláštní průkaz; okruh uživatelů však není znám, velmi pravděpodobně se ale jednalo o dělníky, což je výslovně doloženo v roce 1918, kdy je pro prokázání zmíněna opět „legitimace dělnická“. Platilo zpočátku celotýdenně, od 1. prosince 1916 jen ve všední dny, ale nejpozději k 1. květnu 1918 znovu „*po dobu války do odvolání*“ i v neděli, tj. celotýdenně. Krátkodobě byla platnost zlevněného jízdného opět rozšířena na všechny cestující na začátku roku 1920, v pondělí s rozšířenou platností do 07:30 hod., v ostatní všední dny a neděle beze změny do 07:00 hod. Současně byly zavedeny (zlevněné) zpáteční jízdenky.

Se zavedením jednotného tarifu od 1. července 1920 bylo jednoduché (i zpáteční) zlevněné jízdné zrušeno, nově bylo zavedeno jízdné týdenní a pro některé kategorie i zlevněné předplatní jízdenky linkové. Zrušení zlevněného jízdného neznamenovalo úplné zrušení všech slev v jednoduchém jízdném, takové slevy byly v tarifu nejčastěji vyjadřovány jako možnost využití jiného sníženého (dětského, případně vojenského) jízdného. Samostatně definované zlevněné jízdné 0,50 Kč v době hospodářské krize od 1. září 1934 bylo určeno pro nezaměstnané s průkazem o nezaměstnanosti a platilo ve všední dny v období 9:00–11:00 hod. K odbavení se používaly dětské jízdenky. Není známo, zda a kdy byla tato výhoda zrušena, další známý údaj o jízdném pro nezaměstnané pochází až z roku 1941.

Od 14. června 1940 se za snížené jízdné přepravovali na tramvajích členové Hitler-Jugend v uniformách a se zvláštním průkazem, od 28. června ve dne také ošetřovatelky Německého červeného kříže (obě skupiny od 2. srpna i na trolejbusích, ošetřovatelky od 10. října i v noci). Snížené jízdné bylo shodné s dětským, tj. nižší než vojenské, a používaly se pro ně i stejné jízdenky. V obou případech ovšem dobové prameny necharakterizují jízdné jako zlevněné, ale jako možnost využívání jízdného dětského. K 15. dubnu 1941 bylo vojenské jízdné zvýšeno z 1 K na 1,20 K a jízdné ve výši dřívějšího vojenského bylo nyní formálně označeno jako zlevněné. K tomuto datu bylo poskytováno pro Hitler-Jugend, Německý červený kříž, žactvo živnostenských odborných škol, školní hromadné výpravy, výpravy akce Radosti ze života a pro nezaměstnané. Současně bylo zavedeno zlevněné noční jízdné (1,50 K) pouze pro Německý červený kříž. Od 15. dubna 1943 pro Německý červený kříž platilo jízdné vojenské. Od začátku roku 1944 bylo zlevněné jízdné jako zvláštní kategorie zrušeno. K tomuto datu tím byla pravděpodobně zrušena sleva pro hromadné školní výpravy, není však známo, zda ostatním nebo alespoň některým skupinám cestujících, na které se dosud zlevněné jízdné vztahovalo, nebyly poskytnuty slevy v kategorii dětského nebo vojenského jízdného, které byly nyní cenově shodné jako zrušené zlevněné (1 K).

Nové zlevněné jednotlivé jízdné, cenově shodné po celé další období s jízdným dětským a od následujícího roku poloviční ve vztahu k základnímu, bylo zavedeno od 1. dubna 1991 a určeno pro důchodce ve věku 65–70 roků. Dále ho mohly využívat dospělé osoby, cestující s dětmi do 3 let věku. Současně byly důchodcům této věkové kategorie vydávány zlevněné



předplatní jízdenky. Po zvýšení základního jízdného v roce 1992 přestalo zlevněné jednotlivé jízdné platit pro důchodce (občany ve věku 65–70 roků) a zůstalo pro ně v platnosti jen zvýhodnění předplatními jízdenkami. Od roku 1994 bylo zlevněné jednotlivé jízdné opět určeno i pro důchodce a osoby důchodového věku, tj. nyní od 60 do 70 roků. Od 1. ledna 1996 byla zrušena možnost využívání zlevněných jízdenek pro osoby doprovázející děti do 3 let, a ke konci roku 1999 zrušením jejich platnosti pro důchodce přechodně tento druh jednotlivého jízdného zanikl.

Obnovení zlevněného jízdného pro jednotlivé jízdy pro důchodce nastalo od 1. července 2005, tarifně byly mezi důchodce zařazeny osoby s trvalým pobytem v ČR pobírající starobní nebo plný invalidní důchod a některé další osoby pobírající jiné druhy důchodů nebo trvalé sociální dávky. Od 1. srpna 2008 byly všechny jízdní výhody pro osoby patřící dříve do kategorie tarifních důchodců nově určeny pro „seniory od 60 do 70 let“, kam patřili všichni občané EU tohoto věku, a dále pro definované „občany v hmotné nouzi“, což byly další osoby v prakticky nezměněném rozsahu proti předcházející úpravě. O jízdní výhody přišly ženy – starobní důchodkyně ve věku do 60 let. S rozšířením bezplatné přepravy i na osoby ve věku od 65 roků od 1. září 2018 se zlevněné jednotlivé jízdné týká jen kategorie SENIOR od 60 do 65 let (a nadále občanů v hmotné nouzi).

Jízdní výhody pro důchodce či seniory byly a jsou v posledních obdobích ve větší míře poskytovány formou zvýhodněných předplatních jízdenek nebo jako bezplatná přeprava, a jsou proto obsaženy v kapitolách, popisujících tato zvýhodnění.

### 3.1.5 Noční provoz a noční jízdné

Na schématickém obrázku je graficky znázorněn časový rozsah platnosti nočního jízdného na tramvajích v celém časovém průběhu. Tenká čára znamená rozsah provozu, tučnou čárou je znázorněno noční jízdné, dvojitá čára reprezentuje jízdné večerní. Údaje se vztahují pouze k tarifu a nikoliv k fyzickému rozsahu provozu, proto zde není obsažen jeho začátek v ranních hodinách, který neměl žádný tarifní význam až do zavedení celonočního provozu. V době I. světové války byl skutečný rozsah provozu vícekrát upravován a dočasně omezován, takže v některých obdobích platilo noční jízdné jen ve velmi krátkém časovém úseku.

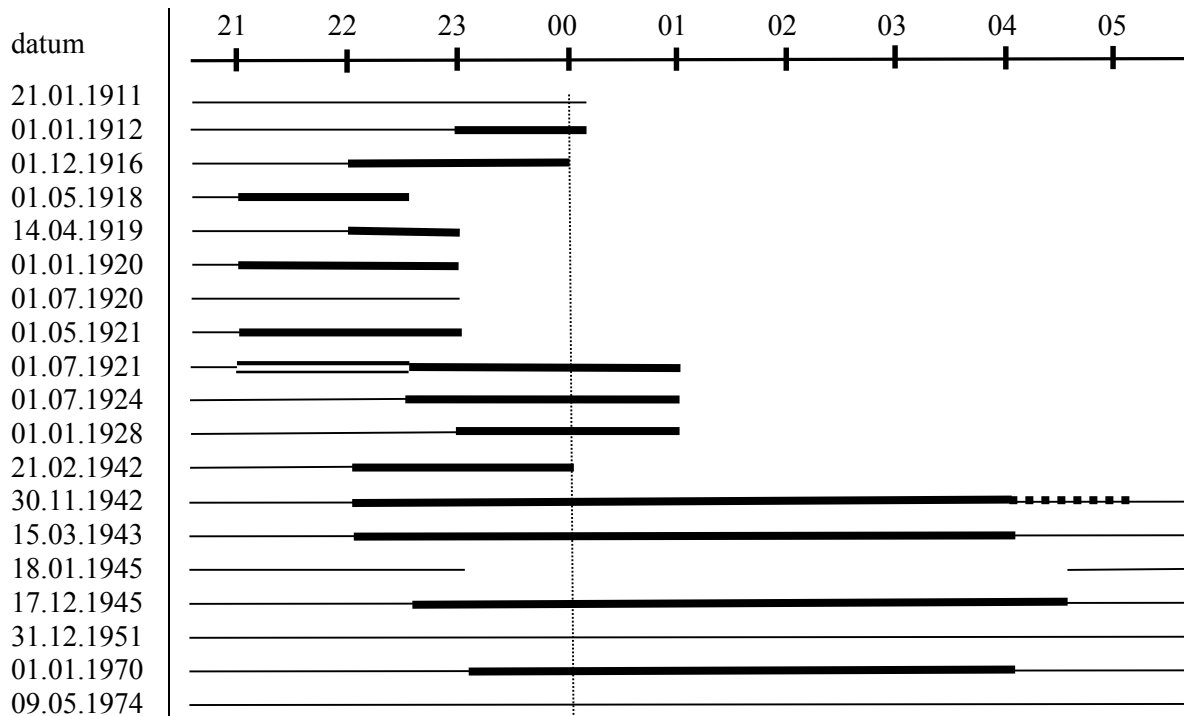
První zvláštní (noční) jízdné bylo stanoveno od 15. listopadu 1903 pro divadelní vozy (spoje) od Varieté, které odjížděly po skončení večerního představení bez ohledu na rozsah provozu pravidelných linek. Jízdné bylo JEDNOTNÉ bez ohledu na projetou vzdálenost, totožné s denním jízdným nad 6 stanic. Stejně tarifní opatření je zmiňováno v roce 1907 při zavedení divadelního spoje od Uranie. Jak vyplývá ze známých údajů, byly divadelní spoje provozovány nepřetržitě až do roku 1914. Při změně denního jízdného v roce 1908 však jejich provoz zvlášť uváděn není, jízdné lze proto pouze předpokládat buď JEDNOTNÉ 30 hal., nebo PÁSMOVÉ-10 s cenami 20 a 30 hal.

Od 21. ledna 1911 byl prodloužen provoz na většině linek v části nebo celých trasách do 24:00 hod. Tento provoz byl vyhlášen jako zkušební beze změny tarifu, tj. za základní (denní) jízdné. Teprve při tarifní úpravě k 1. lednu 1912, kdy byl již prodloužený provoz chápán jako trvalý, bylo zavedeno celosíťově jízdné noční, které platilo při nástupu cesty od určitého časového okamžiku. K uvedenému datu se jednalo o jízdné PÁSMOVÉ-10 ve výši 22, 30 hal. platné od 23:00 hod.; rozdíl proti základnímu dennímu jízdnému spočíval tedy pouze v neexistenci nejnižšího vzdálenostního stupně do 3 pásem.

Se zjednodušením tarifu a zvýšením základního jízdného došlo od 1. prosince 1916 i k úpravě jízdného v nočním provozu, které nyní bylo JEDNOTNÉ bez vzdálenostních stupňů a vyšší než denní na větší (největší) vzdálenost; současně byl upraven začátek jeho platnosti na 22:00 hod. Časové úpravy nočního jízdného byly dále provedeny současně s některými jeho zvýšeními od 1. května 1918 na 21:00 hod. a od 15. dubna 1919 opět na 22:00 hod. Je však třeba poznamenat, že podle jízdního řádu z dubna 1918, označeného stejně jako předcházející

válečné „*Provisorní po dobu války*“ byly po 21. hodině v provozu pouze spoje ojedinělé, neboť z konečných zastávek vyjížděly poslední večerní spoje povětšinou kolem 20:30 hod. Úpravou od 1. ledna 1920 bylo noční jízdné vyrovnáno se základním na větší vzdálenost a platilo již od 21:00 hod., k 1. červenci 1920 bylo zrušeno a po celé provozní období platilo JEDNOTNÉ jízdné základní.

Obrázek 3.1: Časový rozsah platnosti večerního a nočního jízdného



Noční jízdné bylo obnoveno, a to pro stejné časové období jako dříve již od 1. května 1921; s ohledem na následně vzniklý další stupeň jízdného v pozdějších hodinách, nazýváme dále toto jízdné „večerní“.

S časovým rozšířením provozu od 1. července 1921 do 01:00 hod. byl zaveden další stupeň nočního jízdného, s odlišnými pravidly proti dennímu a večernímu. Noční jízdné ve výši 4 Kč platilo při nástupu jízdy (tj. i při přestupu) dle tarifu od 22:30 hod., a to jednotně i pro děti a zavazadla, neplatily žádné předplatní jízdenky. Podle podrobnějších podmínek platila „noční sazba“ na zvláštních nočních vozech, na večerních vozech odjíždějících z konečných cca od 22:20 (a posléze zatahujících) a na vozech divadelních odjíždějících po 22:30. V roce 1923 bylo uváděno, že noční jízdné platí ve spojích, jejichž vozy byly označeny tabulkami „Zvláštní vůz noční“. Tyto spoje byly zavedeny na většině linek, na některých v mírně upravené trase proti provozu dennímu, první vyjížděly z konečných zastávek od 22:20 a centrem tak projížděly kolem 22:45 hod. Ve skutečnosti tak již noční jízdné platilo na okrajových zastávkách linek několik minut před 22:30. Cestující, který nastoupil cestu dříve a po začátku platnosti nočního jízdného hodlal přestupovat, si musel již v době večerního jízdného zakoupit noční jízdenku. Teprve od 1. července 1922 byl povolen přestup na jízdenky za večerní jízdné s doplatkem 2 Kč (pro odbavení byla používána pravděpodobně další večerní jízdenka). Při snížení nočního jízdného od 1. ledna 1923 na 3 Kč byl doplatek k večernímu jízdnému snížen na 1,20 Kč a jako doplatková se vydávala denní občanská jízdenka. Od 15. května 1924 byl doplatek dále snížen na „správnou“ výši 1 Kč a k odbavení používány dvě dětské jízdenky po 50 hal., existující po snížení dětského jízdného od 1. ledna 1924.

Večerní jízdné bylo zrušeno 1. července 1924 a pro přestup do 23:00 hod. platily denní jízdenky vydané do 22:30 hod., a do 23:00 též veškeré předplatní jízdenky. Po 23:00 hod. platilo

(na nočních vozech) jen noční jízdné 3 Kč (přepravné ve stejné výši za zavazadla), z předplatních jízdenek byly platné jen plnocenné s příplatkem 1 Kč. Současně bylo zavedeno samostatné dětské noční jízdné 1 Kč, platné pak beze změny následujících dvacet let. S pozdějším snížením nočního jízdného 1. listopadu 1928 byl zároveň zkrácen časový rozsah „tarifní noci“ o 30 minut. Základní denní jízdné pak platilo pro nástup cesty do 23:00 hod., pro přestup do 23:30; do 23:30 též platily i veškeré předplatní jízdenky, poté jen plnocenné s příplatkem 1 Kč. Bylo zrušeno vyšší noční přepravné za zavazadla. Od 1. května 1938 byla platnost denních jízdenek prodloužena pro přestup do 23:45 hod., vydávaly se ale pravděpodobně i nadále jen do 23:00. V souvislosti s rozšiřováním délky pracovních směn za německé okupace byla od 1. prosince 1939 rozšířena na noc i platnost zpátečních jízdenek a to za stejných podmínek jako u plnocenných předplatních, tj. s příplatkem 1 K.

Při zvýšení jízdného v roce 1941 se rozsah „tarifní noci“ nezměnil. Předplatní jízdenky platily při nástupu do 23:45, po této době jen plnocenné s příplatkem 1 K. Současně bylo zavedeno zlevněné noční jízdné (ve výši 1,50 K) pouze pro Německý červený kříž, na ostatní skupiny s výhodou zlevněného (denního) jízdného se nevztahovalo. Od 15. dubna 1943 platilo pro Německý červený kříž v denní době vojenské jízdné; zda to znamenalo i zrušení zlevněného nočního jízdného, nebo k němu došlo až v roce 1944, není známo. Od 21. února 1942 byla platnost základního jízdného zkrácena do 22:00 hod., pro přestup na tramvaje do 22:45, na trolejbusy do 23:00, zpáteční jízdenky platily v noci bez příplatku.

První skutečně celonoční provoz zvláštních tramvajových linek (označených písmeny) byl zahájen 30. listopadu 1942. Platilo na nich po celou dobu provozu noční jízdné (ráno zatahovaly jejich poslední vlaky až po 5. hodině, kdy již byly v provozu denní linky se základním jízdným), a to i pro děti; zpáteční jízdenky platily s příplatkem 1,50 K, předplatní vůbec. Od 15. března 1943 byla platnost nočního jízdného na těchto linkách ukončena v 04:00 hod., dále platilo základní denní jízdné. Zavedením zvláštních celonočních linek ani jejich zrušením od 18. ledna 1945 se nezměnila tarifní pravidla pro noční (večerní) provoz denních linek. Od 1. ledna 1944 bylo však zrušeno dětské noční jízdné a děti již ve večerním provozu platily jízdné základní. Současně bylo na denních linkách umožněno využívání předplatních jízdenek bez příplatku až do ukončení večerního provozu.

Trvalý celonoční provoz na vybraných linkách byl zahájen od 17. prosince 1945 s posunem tarifního rozsahu nočního provozu na období 22:30–04:30 hod. Denní jízdné tak platilo do 22:30 hod. (pro přestup do 23:00) a ráno od 4:30 hod. Nové zvýšené noční jízdné bylo jednotné pro všechny cestující (do vydání samostatných jízdenek se dočasně v noci cestující odbavovali dvěma jízdenkami denními), předplatní jízdenky neplatily až na nepodstatné výjimky; na přestupních zastávkách byl s předplatními jízdenkami možný nástup až do 23:00 hod. V této době se v materiálech DPP, z hlediska provozního, označovalo období od ranního vyjíždění do 22:30 hod. jako „denní“, „noční“ dobou bylo rozmezí hodin od 22:30 do 24:00, kdy část linek již nebyla v provozu a některé byly vedeny v odlišných trasách, a provoz v časovém období 00:00–04:30 byl nazýván zpravidla „celonoční“.

Noční jízdné bylo zrušeno při tarifní reformě na konci roku 1951, nově po celých 24 hodin platilo jednotné jízdné na všech dopravních prostředcích, noční provoz byl ovšem v této době zajišťován pouze linkami tramvajovými. Jízdné na nočních autobusových linkách provozovaných v letech 1959–1966 a potom od roku 1967 je obsaženo v kapitole 4.4 jako součást výjimek v tomto druhu dopravy.

S celkovou úpravou tarifu od 1. ledna 1970 bylo opět zavedeno noční jízdné v době 23:00–4:00 hod. jednotné i pro děti, vojsko a zavazadla v základní síti i na RAL. Denní jízdenky vydané před 23:00 platily pro přestup do 24:00 hod., v noci však platily všechny předplatní jízdenky. Noční jízdné bylo zrušeno při zavedení nepřestupního tarifu 9. května 1974 a v pražské městské dopravě již znovu nezavedeno.

V tarifu platném v období 1. 9. 1996–30. 6. 2011 existující nepřestupní a omezeně přešupní jízdenky neplatily na nočních linkách.

### 3.1.6 Ostatní slevy jednotlivého jízdného

V části DALŠÍ ZLEVNĚNÉ (SNÍŽENÉ) JÍZDNÉ je popsáno samostatné jízdné, které lze považovat za systémové zvýhodnění, poskytované v delší časové řadě a za jednoduše charakterizovatelných podmínek. Kromě toho existovala ještě poměrně široká „nesystémová“ oblast slev jednotlivého jízdného ad hoc. Tyto slevy jsou zmíněny v dalších odstavcích podle okruhů cestujících, kterým byly poskytovány. Tato část však pravděpodobně není natolik kompletní, jako části předcházející, a podobných slev, dosud neznámých, mohlo být poskytováno větší množství. Kromě toho i u vyhlášených slev známých je často známo pouze datum zahájení platnosti a nikoliv její ukončení.

#### **Žáci a studenti**

Žáci ve věku, na který se nevztahuje dětské jízdné, a studenti tvoří sociální skupinu bez vlastního výdělků, přičemž buď z důvodů zákonných, nebo soukromých navštěvují různé druhy škol. Školy obecné (první stupeň škol základních) se obvykle nacházely v místech bydliště a k jejich návštěvě nebylo třeba používat dopravní prostředky. Už v některých případech školy měšťanské (druhý stupeň základních škol), ale pravidelně školy střední nebyly v pěší docházce dosažitelné. U vysokých škol, kde se navíc přednášky a případná praktika konají často na různých místech, to platilo ještě výrazněji. S ohledem na pravidelnost dojížděky do škol se výhody pro žáky a studenty poskytovaly zpravidla nebo častěji formou zvýhodněných časových jízdenek. Ale i v jednotlivém jízdném nacházíme některé výhody pro tuto kategorii cestujících.

Od 1. prosince 1928 bylo pro žáky pokračovacích škol živnostenských povoleno používání dětského jízdného pro jízdy do škol v neděli v době 07:00–10:00 tam a 11:00–13:00 zpět na zvláštní průkaz. Od 1. prosince 1932 bylo pro žáky odborných škol živnostenských povoleno používání dětského jízdného pro jízdy do těchto škol v době 1 hodiny před začátkem vyučování a 30 minut po konci vyučování, rovněž na zvláštní průkaz.

Od 24. prosince 1937 se žáci z Motola, dojíždějící do obecných a měšťanských škol do Košíř a na Smíchov, přepravovali za dětské jízdné, a to až do konce I. pololetí školního roku 1939/40. (Od 8. listopadu 1939 začaly být vydávány středoškolské předplatní jízdenky i žákům nižších stupňů škol, kteří museli do škol dojíždět.)

#### **Hromadné výpravy školní mládeže**

Sleva (pro školní mládež nad 10 let) je poprvé doložena ve 30. letech. O její poskytnutí bylo třeba písemně požádat EP, které vystavily potvrzení, na jehož základě průvodčí prodal dětské jízdenky (0,50 Kč na tramvajích, později i trolejbusích, na autobusech 1 Kč, později rovněž 0,50 Kč, na petřínské lanovce 1 Kč). Pravděpodobně až tarifem platným od 15. dubna 1941 byla na tramvajích a trolejbusích sleva snížena na možnost užití jízdného zlevněného (tj. 1 K) a od 28. března 1943 se poskytovala pouze na tramvajích. Při další změně tarifu k 1. lednu 1944 bylo zlevněné jízdné zrušeno a dětské, platné nyní do 12 let, zvýšeno na 1 K; buď současně nebo v krátké době poté byly výhody pro školní výpravy zrušeny.

Zcela speciální sleva určená pro cesty do Zoologické zahrady, které byly konány s přešupem d-/a-J, je popsána v kapitole 4.2.

Slevy pro školní výpravy ve formě dětského jízdného byly na tramvajích obnoveny v roce 1946, do tarifu pak byly v plné šíři zahrnuty od 31. prosince 1951. Později nebylo třeba o slevu předem žádat u DPP, ale byla poskytována na základě potvrzení školy, že se jedná o školní akci. Sleva zůstala zachována i po 9. květnu 1974 a uskutečňovala se označením polovičního počtu jízdenek pro jednotlivou jízdu; zrušena byla na konci roku 1982.

## Ostatní skupiny cestujících

Snížené jízdné ve výši dětského bylo pro některé skupiny cestujících zavedeno v době I. světové války na zvláštní průkazy. Prokazatelně byly v letech 1918 a 1919 průkazy vydávány „pro sbor lékařský a ošetrovatelský“. K 1. červenci 1920 měli stejný nárok na snížené jízdné držitelé průkazu Červeného kříže.

Od roku 1938 byla zavedena sleva pro slepé (pokud neměli zlevněnou předplatní jízdenku), kdy na jednu jízdenku pro jednotlivou jízdu za 1,20 Kč mohla cestovat i osoba doprovázející.

Poloviční slevu měli po květnu 1945 příslušníci Revolučních gard (zrušeno od července 1945 v souvislosti s jejich začleněním do SNB) a členové Československého červeného kříže (zrušeno od 1. dubna 1947), od 25. června 1945 příslušníci SNB v uniformě (později se stali držiteli volných nebo zlevněných předplatních jízdенок), v období 25. 7. 1945–31. 3. 1947 zaměstnanci Svazu katolické charity, pověření péčí o repatrianty.

Sleva formou dětského jízdného byla poskytována i účastníkům některých významných hromadných akcí – například „Předstevových tělovýchovných slavností čsl. škol“ v jejich závěru (od 27. do 30. června 1947) na zvlášť vydané průkazy nebo I. celostátní spartakiády v roce 1955 na některé druhy cvičeneckých průkazů.

### 3.1.7 Přepavné a bezplatná přeprava zavazadel a psů

Přeprava zavazadel a zvířat tvoří samostatnou část přepravních i tarifních podmínek osobní dopravy. V městské dopravě se vždy jedná o zavazadla, jejichž přepravu si plně zajišťuje sám cestující a platí za ně jednotlivé přepravné. Jak již bylo v úvodní části uvedeno, jsou zavazadla a další předměty, které sebou cestující veze, do určitých rozměrů či hmotnosti přepravovány bezplatně nebo je zpoplatňován až jejich větší počet, v dalším stupni rozměrů podléhají placení přepravného a může být i omezen jejich počet, a nad určité rozměry, vlastnosti nebo množství jsou z přepravy vyloučeny.

Od zahájení provozu pražských elektrických drah se bezplatně přepravovala „malá zavazadla“, za větší do 50 kg se platilo „jako za osobu“. Jen trochu podrobněji, případně s mírně odlišnou formulací, byla shodná pravidla vyjádřena i v pozdějších letech, například v roce 1903 „*Za zavazadla, která zaujímají místo osoby nebo váží přes 50 kg, platí se jako za osobu, avšak movitosti, jež převyšují objem obyčejných ručních zavazadel aneb takové, které obtěžují cestující obecnost, jsou z dopravy vyloučeny.*“, nebo 1908, kdy se platilo za zavazadla, „*pokud zaujímají místo osoby nebo váží přes 50 kg*“.

Samostatné přepravné bylo zavedeno až s jednotným tarifem od 1. července 1920 ve výši dvojnásobku základního jízdného (2 Kč; odbavení se provádělo dvěma denními jízdenkami). I po zvýšení základního jízdného koncem roku 1920 zůstalo přepravné jeho dvojnásobkem, a to i v době platnosti jízdného večerního. Po zavedení nočního jízdného od 1. července 1921 se v době jeho platnosti platilo za zavazadlo jako za dospělého cestujícího, tj. 4 Kč; po jeho snížení od 1. ledna 1923 bylo i přepravné sníženo na 3 Kč. Odbavení zavazadel v nočním provozu se rovněž provádělo občanskou jízdenkou.

Přepravné (stále za zavazadla „*pokud zaujímají místo jedné osoby nebo váží přes 50 kg*“) bylo upraveno na výši nezávislou na jízdném a se samostatnými jízdenkami od 1. ledna 1924. Cena 1,50 Kč, tj. 125 % základního jízdného. byla shodná i v provozu večerním, v nočním provozu se platilo nadále noční občanské jízdné 3 Kč. Od 1. listopadu 1928 po snížení nočního jízdného se za zavazadla platilo v noci stejně jako ve dne. Výše přepravného se nezměnila následujících více než 20 roků, a to ani při zvýšení základního jízdného na cenu s ním shodnou.

Přepravné bylo zvýšeno až na začátku roku 1946 s dalším zvýšením základního jízdného na 2,50 Kčs a opět od 1. července 1946, a to o 1 Kčs, v důsledku přijetí zákona č. 32/1946 Sb., o úpravě některých poplatkových předpisů.<sup>34</sup>

Od sjednocení tarifu v roce 1951 se výše přepravného dlouhodobě ztotožnila se základním jízdným a používaly se i stejné jízdenky. V tarifu bylo udáváno jako „přepravné za zavazadlo, za dětský kočárek nebo za psa“, kočárky se však v té době nepřpravovaly na autobusech. Výjimky ze shodnosti základního jízdného a přepravného se vyskytly později pouze na některých rekreačních autobusových linkách, zachována naopak zůstala i na linkách RAL a v nočním provozu v letech 1970–1974.

Jednotně upravily přepravu zavazadel a zvířat až celostátní přepravní řády. MPŘ1953 stanovil podmínky jejich bezplatné přepravy, MPŘ1965 se bezplatnou přepravou nezabýval, stanovil však jednoznačné podmínky jejich připuštění k přepravě; rozsah bezplatné přepravy byl pak určován celostátními předpisy tarifními. Z takto stanovených přepravních a tarifních podmínek, které jsou podrobněji popsány v úvodu, nebyly možné prakticky žádné výjimky.

Po uvolnění cenových předpisů v devadesátých letech přestaly být pro městskou dopravu tarifní podmínky pro přepravu zavazadel centrálně upravovány a PŘVD upustil i od určování konkrétních rozměrů jejich jednotlivých kategorií. Obojí je nyní v kompetenci dopravců.

V Praze byly rozměry bezplatně přepravovaných zavazadel zvětšeny od 1. ledna 1996, a to (u běžných tvarů) do 25 × 45 × 70 cm, u předmětů tvaru desky do 100 × 100 × 5 cm a tyče do 150 cm délky; proto byl také opět samostatně uveden i jeden pár lyží, od roku 1998 přesněji jeden pár lyží včetně lyžařských holí.

Od 1. června 1996 se jedno zavazadlo (nebo pes beze schrány) jinak podléhající přepravnému přepravovalo bezplatně s držitelem předplatní časové jízdenky s platností od 24 hodin výše, od 1. ledna 2000 se již tato výhoda nevztahovala na psa.

V období let 1991–1996 existovala dvojí výše přepravného. Od 1. května 1991 bylo zavedeno zvláštní přepravné ve výši 4 Kčs za jízdní kola, jejichž přeprava byla od tohoto data povolena v metru; do tarifu bylo ustanovení doplněno až později. Výše přepravného za jízdní kola se nezměnila při zvýšení obecného přepravného k 1. říjnu 1992. Od roku 1994 se přepravné za (obecná) zavazadla zvýšilo na úroveň za jízdní kola (6 Kč), nezměnilo se pouze přepravné za psa (3 Kč), které dosud vždy bylo totožné s přepravným za obecná zavazadla; k jeho zvýšení, a tím opětovnému sjednocení došlo od 1. června 1996.

Bezplatná přeprava jízdních kol byla tarifem zavedena od 1. ledna 2000 v těch městských dopravních prostředcích, kde byla přepravními podmínkami umožněna, což k tomuto datu bylo jen v metru, od 1. dubna 2008 v některých traťových úsecích tramvají, od 1. července 2010 na petřínské lanovce. Od 2. dubna 2011 platí i ve vlacích PID (na jízdenku PID) na území města, pokud přepravu jejich vozidla technicky umožňují.

V období let 2005–2011 opět existovala dvojí výše přepravného, když pro psy bylo zvýšeno na 20 Kč od 1. července 2005;<sup>35</sup> v této souvislosti byly pro psy od roku 2006 poprvé v historii zavedeny předplatní jízdenky, které byly zrušeny od 1. srpna 2018. Od 1. července 2011 bylo přepravné za zavazadla a psy opět sjednoceno.

Na přívozech se jak zavazadla, tak i psi přepravovali bezplatně od jejich začlenění do městského dopravního systému. V ostatních prostředích městské dopravy byla bezplatná přeprava psů povolena od 1. července 2015 pouze s výjimkou vlaků PID, kde se za ně platí nadále jako za zavazadla.

<sup>34</sup> Tento zákon účinný od 16. března 1946 stanovil v § 2 odst. 3 „*Poplatek z poštovních průvodek a z lístků o přepravě zavazadel a spěšnin na železnicích všeho druhu činí 1 Kčs.*“

<sup>35</sup> V tabulce je pro toto období přepravné zvýrazněno, neboť jeho „stupně“ věcně neodpovídají v té době rovněž odstupňovanému základnímu jízdnému.

### **Zvláštní podmínky pro dětské kočárky**

Přeprava dětských kočárků, které obvykle výrazně překračují rozměry ostatních přepravovaných zavazadel, byla povolena až od 15. července 1940 dodatkem k platnému přepravnímu řádu pro elektrické dráhy z roku 1932. Kočárky s dítětem mohly být přepravovány mimo období 06:30–08:30 všedních dnů, a to jen na přední (střední) plošině vlečných vozů, ve vozech motorových jen v případě, kdy vlečné vozy nebyly zařazeny. Za jejich přepravu se platilo stejně, jako za jiná zpoplatněná zavazadla. V autobusech se kočárky nepřepravovaly.

Od 1. července 1945 byla přeprava kočárků ve vozech tramvají (a trolejbusů!) zakázána. Není známo, kdy byl tento zákaz zrušen, ale již vyhláškou DPP z 29. října 1946 bylo přepravné za „nesložitelný kočárek“ zvýšeno z 3,50 Kčs na 7 Kčs, a to do 1. září 1947, kdy se snížilo opět na původní výši běžného přepravného, tj. 3,50 Kčs.

MPŘ1953 obsahoval podmínky pro přepravu kočárků, tarifně je řadil mezi zavazadla zpoplatněná. Bezplatná přeprava kočárků s dítětem byla zavedena zatím neznámým tarifním předpisem v průběhu 60. let, pravděpodobně po nabytí účinnosti MPŘ1964, zcela určitě byla obsažena v tarifu platném od 9. května 1974, zahrnuta byla i v cenovém výměru z roku 1982 a stále trvá. Bezplatná přeprava prázdných kočárků byla zavedena pravděpodobně na přelomu 70. a 80. let, zatím jediný konkrétně známý údaj se vztahuje až k ukončení této možnosti od 1. ledna 1983 s uplatněním tarifních podmínek podle cenového výměru. V posledním období je umožněna s některými jízdními doklady i bezplatná přeprava kočárků dítětem neobsazených.

### **Podmínky přepravy psů**

Od 15. listopadu 1928 byla poprvé v tramvajích povolena přeprava psů „za poplatek 1,50 Kč“, tj. za stejné přepravné jako za zavazadlo.

K 20. říjnu 1937 se bezplatně přepravovali psi slepečtí, na invalidní průkazku nevidomého s písmenem „S“. V dalším období nejsou informace úplné, je však pravděpodobné, že psi doprovázející nevidomé, kteří měli vydanou zlevněnou jízdenku, byli přepravováni bezplatně již trvale. Od roku 1946 to mohly být teoreticky takto zvýhodněny i další skupiny válečných poškozců podle zákona č. 164/1946 Sb., ale prakticky i v této úpravě se jednalo pouze o nevidomé. Podle zákona o sociálním zabezpečení z roku 1957 se tato výhoda vztahuje na držitele průkazů ZTP-P.

MPŘ1953 stanovil podmínky pro přepravu psů s tím, že se za ně platí přepravné. To bylo následně, kromě období let 1994–1996 a 2001–2011 vždy shodné s obecným přepravným. Obecně bylo možné v jednom vozidle přepravovat jednoho psa a dopravcům byla dána možnost dalších restriktivních opatření s výjimkou psů slepečtích a služebních. MPŘ1964 však obsahoval zmocnění k místní úpravě tohoto ustanovení, která v souladu s vydaným komentářem byla využívána pro jednotlivé případy povolení k rozšíření počtu psů ve vozidle při různých oficiálních kynologických akcích. V 80. letech vydával DPP organizovaným členům Svazarmu průkaz, který je opravňoval k přepravě dvou psů, z toho jednoho bezplatně.

## **3.2 VÍCENÁSObNÉ JÍZDNÉ**

Do vícenásobného jízdného zařazujeme jízdné zpáteční a týdenní a dále jízdenkové bloky či soubory jízdenek a jízdenky na určitý počet cest nebo jízd. V dobách existence průvodčích byly prodávány ve vozidlech.

Zpáteční jízdenky byly určeny vždy pro dvě jízdy ve stejné relaci, tj. pro jízdu z místa bydliště do místa zaměstnání a zpět. Platnost byla zásadně jednodenní (jeden kalendářní den), výjimečně pro zaměstnance na nočních směnách bylo možné cestu zpět vykonat druhý den ráno.

Týdenní jízdenky mají sice název „časový“ a jejich platnost byla skutečně omezena kalendářním týdnem, ale platily vždy pouze pro dvě cesty denně stejně jako jízdenky zpáteční.

Byly vydávány buď všeobecně, nebo jen za určitých podmínek, jejichž splnění se prokazovalo zvláštním průkazem. Byly prodávány průvodčími ve vozidlech.

Předplatky byly jízdenky pro určitý počet jízd.

Blokové jízdenky byly fyzicky soubory jízdenek pro jednotlivou jízdu prodávané společně v několikakusových svazcích (blocích) za nižší cenu, než byl součet jejich nominálních hodnot. Blok jízdenek byl tedy určitou předplatní jízdenkou, nikoliv však s časovou platností. Každá jízdenka měla po označení průvodčím platnost obvykle jako základní jízdenky pro jednotlivou jízdu, někdy byly omezeny na přímé jízdy jako jízdenky nepřestupní. Jízdenku z bloku mohl oddělit pouze průvodčí, kterému musel být předložen celý blok, Byly vydávány buď pro všeobecné použití (a v tom případě platily i jako přenosné, tj. bylo možné pro více společně cestujících osob nechat označit více jízdenek z jednoho bloku) nebo určitému okruhu cestujících za stanovených podmínek, jejichž splnění se prokazovalo zvláštním průkazem; v tom případě byly určeny pouze pro držitele průkazu. Pozdější soubory jízdenek měly obdobné vlastnosti jako bloky, vnější podoba byla ovšem odlišná a ze souboru jednotlivou jízdenku odděloval jejich držitel před označením v označovacím zařízení.

Údaje o existenci a vývoji cen vícenásobných jízdenek jsou soustředěny do jedné tabulky 3.3. Ta navíc obsahuje údaj o základním a zlevněném jízdě pro porovnání výše zvýhodnění, které vícenásobné jízdenky pro cestující přinášely a cenu jedné cesty (jízdy) při jejich použití. Do data „01.01.1920“ včetně jsou ceny v haléřích, není-li uvedeno jinak, dále pak v základních peněžních jednotkách.

Předplatní blokové jízdenky byly zavedeny již na dráze Královských Vinohradů od zahájení jejího provozu a tam pravděpodobně platily bez ohledu na projetou vzdálenost, tj. cenově zvýhodňovaly jízdy delší než 4 stanice. Po dokončení okružní dráhy, na které byly zavedeny v jednotlivém jízdě další vzdálenostní stupně, nejsou o platnosti jízdenek z bloků žádné informace; protože se ale podle jediného existujícího údaje prodávaly až do 9. února 1898, musely být vydávány i za období převzatí provozu EP. Lze se domnívat, že jejich platnost byla ukončena k 15. únoru, kdy po úpravě tarifu činilo i nejnižší jízdě více než jejich nominální hodnota.

Další blokové jízdenky byly zavedeny se začleněním koňky, na níž stejný druh jízdenek dosud existoval, do tarifního systému pražských drah od 20. října 1898, jejich prodej začal již o 3 dny dříve. Bloky byly rozlišeny pro dva vzdálenostní stupně, jejich jízdenky měly stejnou platnost jako jednotlivé, pouze průvodčí je ovšem mohl z bloku oddělit; mohly být použity i pro více společně cestujících osob. Plnocenné byly určeny pro všechny cestující, zlevněné pouze pro „*dítka školou povinné (do 14 roků)*“. Od 1. ledna 1900 byla platnost jízdenek z bloků omezena na všední dny. Pro rok 1902, kdy platil tarif odlišný v pracovní dny a o nedělích a svátcích, byly školní blokové jízdenky zrušeny. Po obnovení stanicového tarifu zůstaly v platnosti plnocenné bloky jen na kratší vzdálenost do 6 stanic, obnovené dětské platily pro děti do 10 roků na jakoukoliv vzdálenost, všechny stále jen ve všední dny. Po zavedení pásmového tarifu v roce 1908 zůstaly plnocenné bloky s mírně zvýšenou cenou analogicky platné jen na nejkratší vzdálenost do 3 pásem, dětské byly již trvale zrušeny. Od 1. ledna 1912 byly blokové jízdenky zrušeny úplně.

K 1. lednu 1920 bylo ještě v platnosti kromě základního ještě jízdě zlevněné, od tohoto data zvýšené na 30 hal., určené pro všechny cestující pro ranní cesty do 07:00 hod. Jízda do a ze zaměstnání s jeho využitím tak stála celkem buď 80 hal. (do tří pásem) nebo 110 hal. K tomu byl nyní zaveden zcela nový druh jízdě – zpáteční pro dvě jízdy v jeden den, ráno do zaměstnání a odpoledne zpět, za výrazně nižší cenu 50 hal.; podmínky pro jeho použití nejsou známy.

Se zavedením jednotného základního jízdě byly zpáteční jízdenky po půlroce zrušeny, a to současně i s jednoduchými zlevněnými, a od pondělí 5. července 1920 nahrazeny týdenními vydávanými za podobných podmínek. Týdenní jízdenky měly podobu bloků a platily



obdobně jako dřívější zlevněné, tj. denně včetně svátků do 07:00 hod., v pondělí do 07:30 hod.; od 1. září 1920 byla prodloužena jejich platnost do 07:30 hod. po všechny dny. V tarifech není nikde uváděna časová platnost pro cestu zpět a lze tedy usuzovat, že mohla být nastoupena tentýž den kdykoliv do konce platnosti denního jízdného.

Od 27. září 1920 platné blokové jízdenky byly určeny jen pro dětské jízdné a platily pro děti a na průkaz Červeného kříže. Byly vydány pouze z důvodu tehdejšího nedostatku drobných mincí a svého držitele nijak cenově nezvýhodňovaly; zrušeny byly s novým tarifem k 1. prosinci.

Týdenní jízdenky byly od 1. května 1921 zrušeny a nahrazeny opět zpátečními, tentokrát s definovanou platností pro cestu tam ráno do 07:30 hod. a zpět odpoledne v rozmezí 12:00–20:00 hod. platné mimo neděle. Byly vydávány na zvláštní průkazy úředníkům, gážistům (to byli definitivní státní zaměstnanci mimo služební třídy, tj. skupina funkčně nižší než úředníci, ale vyšší než podúředníci), zřízcencům a dělníkům. Od 1. ledna 1923 se vydávaly ráno jen do 07:15 hod.

Ke zpátečním jízdenkám byly od 1. července 1924 zavedeny znovu i jízdenky týdenní za cenu šestinásobku jednotlivého základního jízdného, tj. se shodnou slevou 50 %. Byly určeny pro zaměstnance s pevným měsíčním platem, pro ostatní (tj. zaměstnance s denním nebo týdenním platem nebo bez stálého zaměstnání) zůstala možnost využívání zpátečního jízdného. Vydávání obou druhů jízdenek bylo vázáno na zvláštní průkaz a oba platily časově shodně, nyní ráno do 07:15 hod., pro cestu zpět v pondělí až pátek mezi 12:00–20:00, v sobotu mezi 10:00–20:00 hod., týdenní navíc i ve svátek (nikoliv v neděli).

K 1. dubnu 1928 byly zrušeny jízdenky týdenní a u zpátečních došlo ke změně podmínek použití, které znamenaly prakticky jejich rozšíření na obě dřívější skupiny uživatelů. Jízdné zpáteční tak bylo nyní určeno pro všechny zaměstnance s pevným platem denním, týdenním nebo měsíčním, jízdenky byla vydávány na průkaz, doba platnosti se nezměnila. Nárok na jejich užívání byl od začátku roku 1932 omezen, nyní byly určeny jen pro zaměstnance s určitou výší platu, a to do 1200 Kč/měsíc u svobodných a do 1800 Kč u ženatých; průkazky k nákupu byly opatřeny podobenkami. Časová platnost byla prodloužena od 1. ledna 1937 na zpáteční jízdu v pondělí až pátek od 11:00 do 20:00 hod. Od 9. prosince 1939 mohly být použity i pro cesty z/na odpolední a noční směny, po 22:45 s doplatkem 1 K, který nebyl zvýšen ani po zdražení nočního jízdného na 2,50 K od 15. dubna 1941, platil se však již 22:00 hod. K tomuto datu se vydávaly „Průkazky pro zlevněnou jízdu na zpáteční jízdenky“ pro zaměstnané do příjmové hranice do 1300 K/měsíc pro svobodné, 1900 K pro ženaté a vdané, pokud druhý z manželů není zaměstnán a do 2500 K při společném příjmu zaměstnaných manželů, přičemž příjem manželův nesměl přesáhnout 1900 K/měsíc; do uvedených částek se nezapočítávaly přídatky na děti. Ranní platnost byla prodloužena ze 7:15 na 8:00 hod. od 3. listopadu 1941 a bezprostředně na to na 8:30 hod. Od 21. února 1942 platily i v noci bez doplatku, na později v tomto roce zavedených celonočních linkách d-A až F s příplatkem 1,50 K. Zpáteční jízdenky byly zrušeny k 3. lednu 1943 a nahrazeny týdenními.

Od 15. září 1929 byly zavedeny blokové jízdenky určené jen pro přímé jízdy bez možnosti přestupu a platné ve všední dny v době 08:30–11:30 hod.; sleva proti normálnímu jízdnému činila 17 %. Prodávaly se do konce roku 1931 a platily do 15. ledna roku následujícího. Důvodem zavedení byl pravděpodobně pokus o zrychlení odbavení cestujících.

Další zlevněné týdenní jízdenky (označované jako „s přetiskem“) byly od 3. prosince 1934 určeny jen pro příslušníky tzv. Pluku práce (nebo Praporů práce) a platily ve všední dny do 07:15 hod., odpoledne v období 12:00–20:00 hod.; zrušeny byly k 15. dubnu 1941.

Tabulka 3.3: Vícenásobné jízdné v síti tramvaji a městské dopravy

datum změny	jízdné jednotlivé [hal.   Kč, K, Kčs]			jízdné vícenásobné [cena / počet jízd]				cena jednotlivé jízdy (cesty) na jízdenku		
	základní		zlevněné	zpáteční	týdenní	blokové, soubory, ♦ předplatky		zpáteční, týdenní	blokovou, ze souboru, ♦ předplatku	
						plnocenné	zlevněné		plnocennou	zlevněnou
18.09.1897	S-4;6;9	5; 10; 15; 20		–	–	<b>J:</b> 2,50 K/50 jízd				
15.02.1898	S-3;6	6; 10; 20				×				
20.10.1898	S-6	10; 20	6; 10			2; 4 K/ 25 jízd	2; 3 K/ 30 jízd		8; 16	6,7; 10
01.01.1901						2,20; 4,40 K/ 25 jízd			8,8; 17,6	
01.01.1902	St-Vd/Ne	12; 20	J: 6			3 K/ 25 jízd; –	×		12; –	×
01.01.1903	S-6	12; 20				2,50 K/ 25 jízd; –	<b>J:</b> 1,50 K/ 25 jízd		10; –	6
01.01.1908	P-3;10	12; 20; 30				2,75 K/ 25 jízd; –; –	×		11; –; –	×
01.08.1910			×							
01.01.1912			J: 6			×			×	
01.01.1920	P-3	50; 80 ♦	30	50				25		
01.07.1920	J	1	×	×	6			0,50		
27.09.1920							10 / 20 jízd			0,50
01.12.1920		1,20			7,20		×	0,60		×
01.05.1921				1,20	×					
01.07.1924					7,20					
01.04.1928					×					
15.09.1929						10 /10 jízd			1	
15.01.1932						×			×	

pokračování

pokračování

01.09.1934			0,50						
03.12.1934					4				
15.04.1941		1,50	1	1,50	×			0,75	
07.05.1942						10 / 7 jízď			1,43
03.01.1943				×	9			0,75 (0,64)	
01.03.1943						♦ 20 / 15 jízď			♦ 1,33
01.01.1944			×						
01.01.1946		2,50			15	×		1,25	×
31.12.1951		3			St/2: 30; 15			2,50; 1,25	
01.06.1953		0,60			6; 3			0,50; 0,25	
01.01.1970		1			×			×	
01.04.1991		4	1			90 / 25 jízď	75 / 25 jízď		3,60
01.01.1994		6	3			135 / 25 jízď	115 / 25 jízď		5
01.01.1996						×	×		×

Nové blokové jízdenky vydávané od 7. května 1942 měly stejnou platnost jako základní (plnocenné), včetně možnosti přestupu na trolejbusy, poskytovaly zvýhodnění pouhých 5 % a nesměli je používat Židé. Jízdenky v bloku měly podobu základních jízdenek včetně nominální ceny 1,50 K, lišily se pouze žlutým trojúhelníkem s vrcholem v pravém dolním rohu. Od 1. března 1943 byly nahrazeny předplatkami, ale doprodávaly se ještě v první polovině dubna. Předplatky byly jízdenky pro 15 přímých jízd a důvodem jejich vydání bylo zjednodušení manipulace v době vysokého využívání dopravních prostředků. Provedením se jednalo o jednoduchou jízdenku, rozdělenou graficky na 15 polí (pro každou jízdu), v nichž bylo obsaženo vždy 16 políček s vybranými písmeny abecedy. Průvodčí označil jízdenku pouze jedním otvorem, a to počátečním písmenem svého příjmení nebo písmenem v abecedě předcházejícím. Mohly být využity i pro více osob, které cestovaly současně. Jejich platnost skončila až na konci roku 1945.

Od začátku roku 1943 bylo zrušeno zpáteční jízdné a opět nahrazeno týdenními jízdenkami se stejným poměrným zvýhodněním; cestujícím, pracujícím pravidelně i v neděli, platily i k jízdám v tyto dny. Byly vydávány na průkazy a platily i v noci.

I po tarifní úpravě v roce 1946 bylo týdenní jízdné zachováno ve shodné cenové relaci s jízdným základním. Jízdenky se vydávaly na „Průkazky pro zlevněnou jízdu na zpáteční jízdenky“ určené pro zaměstnané do příjmové hranice do 2000 Kčs/měsíc pro svobodné, 3000 Kčs pro ženaté a vdané, pokud druhý z manželů není zaměstnán, 3500 Kčs při společném příjmu zaměstnaných manželů, přičemž příjem manželův nesměl přesáhnout 3000 Kčs; všechny částky se opět počítaly bez přídavek na děti. Od 14. února 1946 byla příjmová hranice zvýšena – do 2500 Kčs/měsíc pro svobodné, 3500 Kčs pro ženaté a vdané, 4000 Kčs pro společný příjem manželů, přičemž příjem manželův nesměl být vyšší než 3000 Kčs. Pravděpodobně již v roce 1946 přestaly být týdenní jízdenky vydávány pro 7 dnů v týdnu a nemohly tak být používány i o nedělích.

Se sjednocením tarifu na konci roku 1951 byly pro všeobecné použití zavedeny týdenní jízdenky, které mohl používat každý „pracující v řádném pracovním poměru“; jejich cena činila desetinásobek jednoduchého jízdného, takže při denním užívání znamenala 17% slevu. Zlevněné týdenní zůstaly zachovány pro pracující s nízkým příjmem – u svobodných do 2500 Kčs/měsíc, u ženatých a vdaných do 3500 Kčs a jejich výdej byl vázán na průkaz; cena znamenala nyní slevu proti základnímu jízdnému ve výši 58 %. Přitom ještě jen několik týdnů před reformou tarifu se výslovně uvádělo jejich zrušení z důvodu nepřiměřené výše slevy a nízkého počtu uživatelů, který se s ohledem na současné poskytnutí žakovských jízdenek učňům odhadoval na pouhých 4500; do tarifu byly zřejmě zapracovány bezprostředně před jeho změnou. Cena a podmínky pro prodej zůstaly zachovány ve stejném poměru i po měnové reformě – cena 3 Kčs, příjem do 500, resp. 700 Kčs. Využití „plnocenných“ týdenních jízdenek prudce pokleslo při zavádění pětidenního pracovního týdne koncem 60. let, kdy přestaly poskytovat uživatelům jakékoliv zvýhodnění. Zlevněné, které byly od počátku využitelné jen pro velmi omezený okruh uživatelů, prakticky zcela zanikly při postupném růstu mezd již na začátku 60. let. Průměrná mzda v socialistickém sektoru (kromě JZD) činila v českých krajích v roce 1960 1375 Kčs, v roce 1969 již 1886 Kčs, přičemž s ohledem na tehdejší mzdovou nivelizaci byl rozptyl od průměru nevelký. Zrušení obou druhů týdenních jízdenek ke konci roku 1969 tak bylo v podstatě pouze formální.

Vícenásobné jízdenky byly znovu vydány až v roce 1991 jako určitá kompenzace při skokovém zvýšení základního jízdného. Jednalo se o soubory 25 jízdenek pro jednotlivou jízdu ve dvojím provedení – za vyšší cenu platné pro všechny dopravní prostředky (v barvě modré), za nižší cenu jen pro prostředky elektrické trakce (tzv. jízdenky „ekologické“ v barvě zelené); poskytovaly slevu 10, resp. 25 %. Vzhledem k tomu, že jejich zavedení bylo schváleno později než ostatní zásady nového tarifu, byl jejich tisk opožděn a začaly být prodávány až od 2. května. Po dalším zvýšení jízdného od začátku v roce 1994 byla zvýšena i cena souborů, sleva proti

základnímu jízdnému činila nyní 17, resp. 14 %. Platnost souborů jízdenek skončila k 31. prosinci 1995, nepoužité jízdenky byly vyměňovány do 29. února 1996.

Poznámka: Blokované jízdenky po 11 jednoduchých jízdenkách vydávané obvodními národními výbory pražským důchodcům s nízkým důchodem pravděpodobně v období 1970–1974 nejsou do této části zahrnuty, neboť jimi byla pro uživatele zajišťována přeprava bezplatná.

Blokované jízdenky poskytující určité cenové zvýhodnění byly vydány několikrát jako příležitostně při hromadných akcích celostátního významu. Jednalo se o následující doložené případy, je však možné, že jich bylo i více. Bloky šesti jízdenek byly vydány pravděpodobně jako univerzální, bez uvedení konkrétního účelu a doby platnosti, které byly následně vyhlášovány v EP pouze interně pro informaci provozního personálu.

Tabulka 3.4: Příležitostné blokované jízdenky

období platnosti	cena [Kč]	akce, podmínky
26.06.–07.07.1926	6 / 6 jízd	VIII. všesokolský slet; platí jen ve dne, pro max. 1 přestup
26.06.–07.07.1927	6 / 6 jízd	II. dělnická olympiáda; platí jen ve dne, pro max. 1 přestup
02.07.–10.07.1932	6 / 6 jízd	IX. všesokolský slet
29.06.–10.07.1934	6 / 6 jízd	III. dělnická olympiáda
02.07.–06.07.1938	8 / 10 jízd	X. všesokolský slet; nepřestupní

### 3.3 PŘESTUPNOST A PŘESTUPOVÁNÍ

Přestupní tarif umožňuje cestujícím dosažení libovolného místa sítě (přesněji subsystému, na který se možnost přestupu vztahuje) při jednom tarifním odbavení. Dopravce však po celou dobu jeho platnosti stanovoval určitá pravidla pro pohyb cestujících v této síti, která měla vyloučit zbytečné jízdy a přerušování cesty pro jejich potřeby, a tím omezit zbytečné zatěžování dopravních prostředků nebo snižování přepravních tržeb. Platnost jízdenek proto byla omezoována v zásadě na nejpřímější cestu k cíli cesty (v závislosti na konfiguraci sítě), někdy i současně s časovým omezením platnosti, a pro případné přestupy byly stanoveny určité podmínky časové i místní. Přestup na cestě bylo možné vždy uskutečnit pouze v případech, kdy z místa nástupu do cíle nevedla přímá linka. Počet přestupů nebyl původně omežován, při dodržování uvedených pravidel nemohl dlouhodobě v síti tramvají přesáhnout dva. Cesta musela být volena tak, aby i při přestupech byla vedena nejkratším směrem k cíli, tj. nikoliv oklikou nebo zpět. Přestup byl povolen v určitých definovaných stanicích přestupních, bez zbytečného prodlení, případně s přímo vyjádřenou povinností použít nejbližší spoj příslušné linky. Nedodržení podmínek pro přestup, umožňující cestujícím například vyřízení s přepravou nesouvisejících záležitostí, se chápalo jako ukončení cesty s nutností následného nového zahájení přepravy se zaplacením dalšího jízdného.

Pro kontrolu plnění podmínek platnosti jízdenek byl na nich vyznačován čas a místo nástupu jízdy. Pro určení místa nástupu se i po zrušení pásmového tarifu po roce 1920 používala tzv. pásma, která již neměla význam pro určení výše jízdného, ale pouze tento kontrolní. Pásma, resp. pásmové body, byly stanoveny tak, aby místo nástupu bylo určeno s potřebnou přesností ve vztahu k tarifním podmínkám.

Snaha o omezení přestupů a vyloučení jejich zneužívání byla patrná i ze skutečnosti, že v některých obdobích byly za shodné jízdné rozlišovány jízdenky přestupní a nepřestupní. Při prodeji jednotlivých jízdenek musel cestující výslovně žádat průvodčího o vydání jízdenky s možností přestupu, neboť v opačném případě byla označena stanoveným způsobem jako nepřestupní. Stejný postup bylo třeba zachovat při přestupu, pokud hodlal cestující ještě přestupovat následně.

Vzájemné přestupy mezi linkami vznikající sítě tramvají byly možné již po zahájení provozu na druhé trati Spálená – Purkyňovo náměstí 4. února 1898, a to na konečné této linky, kde se stýkala s linkou okružní tratě Praha – Žižkov – Královské Vinohrady. Koňka, již provozovaná EP, byla zahrnuta do tarifu městských drah po elektrifikaci její první tratě (28. září 1898), a to od 20. října 1898; přestupovat bylo možné „jen na přestupní stanici nejbližší při jízdě nepřetržitě“.

V roce 1902 platil „*přestupní lístek po dobu pouze jedné hodiny a pro nepřetržitou jízdu další*“. Přestupovat bylo možné jen ve stanicích přestupních, kde „*jiná trať buď odbočuje, nebo počíná, která tou dobou jest provozována*“; tratí je zde samozřejmě nutno v souladu s dobovou terminologií rozumět linku.

Podle tarifu platného v roce 1903 se do počtu projetých stanic nepočítaly zastávky, a k platnosti jízenek a přestupům tarif uváděl: „*Lístky přestupní opravňují ku přestupu na dráhu koňskou neb lanovou na Letnou a naopak, platí nejvýše po dobu půl hodiny pro jízdu nepřetržitou a přímou k cíli cesty. Přestupovat se smí pouze na stanicích přestupných t. j. na křižovatkách a odbočkách tratí tou dobou provozovaných a pouze při přechodu na jinou trať za účelem pokračování v jízdě k cíli přímo od započetí jízdy a nikoliv nazpět a také ne v témž směru na téže trati.*“

Od zavedení pásmového tarifu v roce 1908 ztratilo z hlediska tarifního význam dělení na stanice a dříve tarifně nezapočítávané zastávky a proto podle rozhodnutí správní rady EP z 24. října 1907 „*všechna místa, kde vozy zastavují, budou nazývána stanice*“.<sup>36</sup>

K přestupům tarif ze 4. prosince 1907 platný od 15. dubna 1908 uváděl: „*Přestupovat se smí pouze na stanicích přestupných, kde se jízda buď prodlužuje, nebo křížuje, t. j. na křižovatkách neb odbočkách tratí tou dobou provozovaných a pouze při přechodu na druhou trať za účelem pokračování v jízdě k cíli přímo a nikoliv buď přímo zpět anebo oklikou zpět a také ne v témž směru na téže trati kolejové.*“ Jízdenky za 12 a 20 hal. (platné na kratší vzdálenost do 10 pásem) bylo možné použít k přestupu do půl hodiny po vydání, jízdenky za 6 a 30 hal. (dětské na jakoukoliv vzdálenost a základní nad 10 pásem) do jedné hodiny. Obdobně k 1. květnu 1918 přestupní jízdenky za 22 hal. (do 3 pásem) opravňovaly k přestupu do půl hodiny, jízdenky za 16, 34, 42 hal. (dětské, základní nad 3 pásma a noční) do jedné hodiny. Po zavedení jednotného tarifu platila jízdenka jednu hodinu.

Jak je patrné, byly stanice přestupní zpočátku definovány jako „*křižovatky nebo odbočky*“. V zatím přesně neurčené době po I. světové válce byla možnost přestupů rozšířena novou definicí přestupní stanice na místa, kde se linky „*setkají, křížují nebo rozdělují*“. Důvod pro umožnění přestupu i ve stanicích, v nichž se linky setkávaly, není zřejmý (v zásadě umožňoval přestup nadbytečný), snad jím mohlo být zamezení kumulace cestujících v místech, kde se linky rozdělávaly. Z vyhlášky EP z května 1931 lze k tomu citovat: „*Cestující má k cíli použití pokud možno přímé trati; musí-li k dosažení cíle přestupovati, smí k tomu účelu použití celkem nejvýše tři tratí, t. j. jen dvakrát přestupovati, při čemž musí voliti k cíli nejkratší cestu. Přestupovati se smí pouze ve stanicích, v nichž se trati elektrických drah křížují, setkají nebo odbočují; v jiných stanicích se tudíž přestupovati nedovoluje. S jízdenkou se smí přestoupiti nejpozději v jedné hodině po jejím vydání, při čemž doba mezi nástupem a přestupem nesmí*

---

<sup>36</sup> Název stanice pro místo zastavování městských dopravních prostředků k výstupu a nástupu cestujících se používal (alespoň v pražských podmínkách) dlouhodobě a byl použit i v prvním celostátním městském přepravním řádu (MPŘ1953). Teprve MPŘ1964 zavedl v návaznosti na železniční terminologii pro stanice a zastávky (které ale věcně nijak nerozlišoval) legislativní zkratku „*zastávka*“. Název stanice se v (pražské) městské dopravě znovu uplatnil až pro provozně a technicky vybavené prostory metra; PŘVD, platný pro všechny druhy pozemní dopravy, naopak nyní používá pro obě kategorie míst pro výstup a nástup cestujících legislativní zkratku „*stanice*“.

*býti delší než doba, odpovídající době jízdy mezi stanicí nástupní a stanicí přestupní zvětšenou o dobu potřebnou k přestupu z vozu jedné trati do vozů druhé po případě třetí trati.*“

Z citované vyhlášky vyplývá, že v této době byl maximální počet přestupů, který původně nebyl výslovně stanoven, omezen jednoznačně na dva, což stále zahrnovalo všechny logické cesty v síti. Z tohoto pravidla byly později povoleny konkrétní výjimky. Tři přestupy bylo možné použít v tzv. kombinovaném tarifu (d-/a-K, T resp. d-/t-K) a celkem ve třech relacích v síti tramvají; ty jsou konkrétně vyjmenovány v části DÍLČÍ TARIFNÍ VÝJIMKY v kapitole 7.5.

Přestupy nad rámec definice přestupních stanic byly umožněny i v některých místech sítě mezi zastávkami odlehlými s určitou pěší docházkou. Pro cestující bylo efektem zrychlení cesty, pro dopravce pak v historické, převážně radiálně orientované síti, snížení využití jejich zatížených paprsků v blízkosti centra. První takový případ s označením „dovolený přestup“ je znám již z roku 1909 a v síti pak existovaly v různém počtu až do roku 1974. V pozdější době byly označovány jako **dovolené přechody**.<sup>37</sup>

Významově podobným instrumentem jako dovozené přechody byly tzv. **uzlové stanice**<sup>38</sup> s prvním doloženým uzlem před rokem 1934 (v tomto roce je zaznamenána jeho změna). Důvodem jejich kodifikace bylo pravděpodobně odstranění pochybností o oprávněnosti zcela logických přestupů mezi místně blízkými dvěma nebo více zastávkami odlišných názvů.<sup>39</sup>

V roce 1946 se v pravidlech pro přestupování poprvé objevuje termín první a poslední „společné nástupiště“, kde lze rovněž přestupovat. První stejnojmenné zastávky na sbíhajících tratích mohly být umístěny před sjezdovými výhybkami a stejně tak poslední zastávky na rozvětřujících se tratích za výhybkami rozjezdovými. Podle významu pravidel by v těchto případech byl cestující nucen k nepohodlnému přestupu mezi stejnojmennými ale fyzicky oddělenými zastávkami. Zavedení pojmu „společné nástupiště“ dávalo možnost přestupu tam, kde linky zastavovaly na fyzicky shodném místě.

K 14. prosinci 1947 byla provozním zaměstnancům připomínána pravidla o přestupování v tom smyslu, že *„cestující má jet k cíli, pokud lze přímou tratí; musí-li přestupovat, musí jet nejkratším směrem, při přestupu nesmí přerušit jízdu a přestupní stanice jsou jen ty, kde se příslušné trati setkají, křížují nebo rozbíhají. Přestup na trolejbus na Bořislavce se nepočítá do počtu dvou dovolených přestupů.*“

Po zavedení úplné přestupnosti v celé síti tramvají, trolejbusů a autobusů omezení počtu přestupů padlo a s využitím napájecích linek nekolejové dopravy se i cesty se čtyřmi přestupy staly prakticky realizovatelné bez porušení ustanovení o nejkratší cestě. V novém tarifním systému došlo i k úpravě místa přestupu, který již nebyl možný ve stanicích, kde se linky sjíždějí, ale pouze v místech, kde se křížují (někdy ještě s omezením „naposledy křížují“ – to se mohlo týkat zejména trolejbusů) nebo rozbíhají (event. i na posledních společných nástupištích). Ke kontrole dodržování stanovených pravidel bylo nadále na jízdenkách, nyní včetně autobusových, vyznačováno zhruba místo nástupu pomocí pásmových bodů a úseků. Úplně přestupní dopravní systém vedl také k potřebě zvýhodnit některá dopravní spojení nebo k nutnosti naopak omezit zejména využívání oblíbených trolejbusů a později i autobusů. Proto postupně vznikla řada lokálních nesystémových výjimek zejména z pravidel o přestupování, případně i z platnosti jízdenek.<sup>40</sup>

<sup>37</sup> Podrobný vývoj je obsažen v části DOVOLENÉ PŘECHODY kapitoly 7.5.

<sup>38</sup> Podrobný vývoj je obsažen v části UZLOVÉ STANICE kapitoly 7.5.

<sup>39</sup> Plán sítě EP z ledna 1934 zachycuje jakási „uzlová pásma“. Tento pojem není vysvětlen a zatím nebyl nikde jinde nalezen a nelze ani zjistit, jaký byl jejich tarifní význam. Obsah plánu je popsán v části UZLOVÁ PÁSMATA kapitoly 7.5.

<sup>40</sup> Všechny známé výjimky z obecných pravidel a některé související podrobnosti za celé období platnosti přestupního tarifu (do roku 1974) jsou obsaženy v jednotlivých částech kapitoly 7.5.

Po obnovení přestupního tarifu v roce 1996 bylo stanoveno a platí jediné kritérium omezující pohyb v síti při použití jednotlivých jízdenek, a tím je jejich časová platnost. Po tuto dobu může cestující u přestupních jízdenek využívat všechny dopravní prostředky a jejich kombinace ke zcela libovolným cestám a jízdenka tak má charakter jízdenky časové síťové, platné ovšem pouze v řádu desítek minut.

### 3.4 PŘEDPLATNÍ ČASOVÉ JÍZDENKY

Předplatní jízdenky umožňují po dobu jejich časové platnosti využívání všech nebo jednotlivých linek sítě pro neomezený počet jízd. Rozsah časové platnosti je velmi široký – od jednoho dne (24 hodin) po jeden rok (365 dnů). Pracovně je lze rozdělit na krátkodobé (do 15 dnů platnosti) a dlouhodobé (od 1 měsíce, resp. 30 dnů platnosti), přičemž toto rozdělení není pouze formální, neboť tyto dvě skupiny se zpravidla lišily i svým fyzickým provedením. Jízdenky krátkodobé jsou vydávány jako jednorázové, buď provedením podobné jízdenkám pro jednotlivou jízdu, nebo ve formě kartonů odlišného grafického provedení. I když jsou nepřenositelné, nejsou opatřovány fotografií držitele a jejich personalizace je prováděna pouze jednoduchým vyplněním jména, případně jiných či dalších údajů.

Dlouhodobé jízdenky mají zpravidla část kmenovou a prolongační, ty s nejdelší platností (roční) byly ale vydávány často také jako jednorázové, tj. bez možnosti prolongace. V kmenové části je obvykle vyjádřen druh jízdenky (zpravidla textem a barevným rozlišením), rozsah a období platnosti a evidenční číslo, případně cena, a provedena identifikace držitele (nejedná-li se o jízdenku přenosnou), a to obvykle fotografií a základními osobními údaji.<sup>41</sup>

Od srpna roku 2008 bylo možné jako nosič jízdenek využívat kartu Opencard. Tato multifunkční čipová karta byla vytvořena jako tzv. karta Pražana a jejím prostřednictvím mělo být zajišťováno větší množství funkcí, k čemuž však došlo pouze ve velmi omezené míře a její použití jako jízdenky zůstalo pro většinu uživatelů jediné. Z důvodu nevýhodných smluv s provozovatelem a po sporech s vlastníky práv ke kartě přistoupilo město k založení vlastní obchodní společnosti, která vytvořila rovnocennou náhradu Opencard pro jízdenkové aplikace, uvedenou do provozu pod názvem Lítačka k 1. březnu 2016. Lítačka je vydávána ve dvou provedeních – jako osobní nepřenosná se jménem a fotografií držitele a nepřenosná bez údajů o držiteli. Karty Opencard zůstaly v platnosti, ale nově se nevydávaly.

Věcný (prostorový) rozsah platnosti předplatních jízdenek buď není omezen a jízdenky mají celosíťovou platnost nebo jsou určeny jen pro některé dopravní prostředky, pro určitý počet vyjmenovaných linek (jízdenky linkové) nebo na určitý traťový úsek (jízdenky úsekové).

---

<sup>41</sup> Prolongační částí bylo dlouhodobě v minulosti místo pro nalepování cenných známek tvořící fyzický celek s kmenovou částí, přičemž známky se nalepovaly buď na přední, nebo zadní část jízdenky. Prolongace se tímto způsobem prováděla až do roku 1974; kmenová část platila u ročních jízdenek jeden až tři roky, u čtvrtletních čtyři čtvrtletí a u měsíčních zpravidla rok, obecně ale nikoliv kalendářní, nýbrž se začátkem platnosti v různých obdobích (podle druhu jízdenky) pro odstranění kumulace jejich výměny; u měsíčních školských byl obdobím platnosti školní rok. V roce 1974 se současně se změnou odbavovacího systému změnilo i vnější provedení všech předplatních jízdenek. Namísto vylepování cenných známek na kartonový podklad s omezenou časovou platností byly zavedeny kmenové listy s dlouhodobou nebo neomezenou platností, doplňované samostatnými cennými kupóny, umístěnými ve společném pouzdru zpočátku pod kmenovým listem. V roce 1988 se provedení předplatních jízdenek dále změnilo, kmenové listy a cenné kupóny v odlišném provedení byly umístěny vedle sebe. Výměna byla prováděna postupně, první od začátku školního roku 1988/89 pro jízdenky žákovské, dokončena byla k 1. dubnu 1989. V roce 2004 došlo k další změně provedení, kdy obě části jízdenky byly vkládány (vedle sebe) do rozevíracího pouzdra. Cenné kupóny musely být pro nabytí platnosti vždy rukopisně doplněny – číslem kmenového listu, potom rodným číslem, potom „identifikačním číslem průkazky“.



V této části se věnujeme jízdenkám subsystému tramvajového, od roku 1951 pak systému celosíťového, předplatní jízdenky pro autobusy a trolejbusy do roku 1951 jsou pojednány v příslušných částech kapitoly 4.

Dalším dělicím kritériem u předplatních jízdenek je cena. Stejně jako u jednotlivého jízdného existuje cena základní, pro jízdenky určené komukoliv (plnocenné), které mají zpravidla i univerzální platnost. Pro řadu skupin cestujících, podstatně širší než u jízdného základního, pak existují jízdenky zlevněné, jejichž platnost může být omezena určitými podmínkami.

Ve všech případech, ať již se jedná o jízdenky síťové či linkové, nebo plnocenné či zlevněné, může být platnost omezena systémově v rámci dne. Například v některých obdobích platnosti vyššího nočního jízdného předplatní jízdenky v nočním období buď neplatily vůbec, nebo jen se zvláštním příplatkem.

V období 1935–1939 platily v rámci kombinovaného tarifu předplatní jízdenky tramvajové s doplatkem i na dvou autobusových linkách a-K, T. Jednalo se o předplatní jízdenky síťové a linkové (včetně zlevněných a volných) z linek d-11, 23 (na linku a-K) a d-1, 22 (na a-T).

V období 1936–1951 bylo možné používat předplatní jízdenky linek tramvajů částečně a za určitých podmínek i na linkách trolejbusů. Kromě jízdenek celosíťových platily na prvních dvou linkách trolejbusů i linkové (a krátkodobě existující směrové) jízdenky z tramvajových linek navazujících. Od roku 1948 byly dvoulinkové jízdenky vydávány i pro jednu linku trolejbusovou, a to za vyšší cenu. Do určité vzdálenosti (jednoho či dvou pásem) platily bez doplatku, na větší vzdálenost pak s doplatkem shodným s příplatkem k jízdenkám pro jednotlivou jízdu. (Na lince t-K, pokud byla provozována v celé trase až od Vozovny Střešovice, platily však jízdenky z d-20, 22 a síťové na celou linku). Pokud se v nočním provozu doplácelo na předplatní jízdenky v síti tramvajů, platil tento doplatek i při přestupu na trolejbus.

V následujících tabulkách je kromě cen příslušného jízdného uváděna pro srovnání i cena referenční. Tou je u jízdenek plnocenných cena základního jednoduchého jízdného platného k příslušnému datu. V době, kdy základní jízdné bylo odstupňované, považujeme pro zjednodušení za základní jízdné v tomto případě jízdné na střední nebo vyšší vzdálenost. Datum v těchto tabulkách se vztahuje k popisovaným jízdenkám předplatním, pro připojené ceny referenční nemusí být datem změny.

### 3.4.1 Předplatní jízdenky krátkodobé

Krátkodobé jízdenky byly určeny zejména pro příležitostné návštěvníky města, převážně turisty. Tomu odpovídala jejich platnost, provedení i distribuce. Jejich časová platnost byla v rozmezí jednoho až patnácti dnů, prostorová platnost byla obecně celosíťová, v dřívějších dobách byly vydávány zpravidla v jediné podobě jako plnocenné, teprve v posledních letech jsou i zlevněné.

Návrh na zkušební zavedení prvních „nepřenosných jednodenních lístků“ byl schválen ve správní radě EP 20. dubna 1936 s platností na všechny provozované dopravní prostředky (d, t, a) a pro jednu jízdu petřínskou lanovkou nahoru a dolů; v noci platily na tramvajích s příplatkem 1 Kč, na celonočních autobusech neplatily. Jednalo se o zcela první celosíťové jízdenky, které mohli zakoupit všichni cestující, neboť žádné další tehdejší předplatní jízdenky neměly platnost na autobusech, na nichž platil jen velmi omezený okruh jízdenek volných. První jízdenky byly vydány na tříleté období 1937–1939, platnost se vyznačovala děrováním políček roku, měsíce a dne, z pozdější doby jsou známé jak „tříleté“ (1941–1943), tak „jednorocní“ (1943). Poslední známá jízdenka je právě z roku 1943 a určitě již nebyly vydány pro rok 1945.

V interních pramenech DPP ke znovuzavedení od 1. ledna 1946 i k pozdějšímu zrušení jednodenních jízdenek je uváděna jen jízdenka platná v celé denní síti (d, t, a) a pro jednu jízdu lanovkou za cenu 15 Kčs. Dle blíže neidentifikovaného pramene ale již v letech 1946 a 1947 existoval i další druh – s platností jen pro tramvaje za cenu 9 Kčs; prokazatelná je jejich

existence v roce 1948, ale za cenu 10 Kčs. Od 1. června 1949 se jednodenní jízdenky přestaly prodávat, již prodané platily do konce roku.

Tabulka 3.5: Krátkodobé předplatní jízdenky síťové – plnocenné a zlevněné

datum změny	jednot. základ. jízdné	cena jízdenky [Kč, K, Kčs, Kč] na dobu									
		1 den, 24 hod.		2 dny	3 dny 72 h.	4 dny	5 dnů 120h.	6 dnů	7 dnů 168 h.	10 dnů	15 dnů 360 h.
		plno-cenné	zlev-něné								
23.07.1937	1,20	10	–	–	–	–	–	–	–	–	–
01.01.1946	2,50	10; 15									
01.01.1950		×									
31.12.1951	3	25									
01.06.1953	0,60	5									
01.01.1970		×									
01.05.1987	1	8									
01.07.1989				15	20	25	30	35	40		
01.04.1991	4	25		40	50	60	70	×	×	(60)	
01.10.1992		30		50	65	80	100			×	
01.01.1994	6	50		85	110	135	170				
01.06.1996	10			×	130	×	×		190		220
01.01.1998	12	70			180				250		280
01.01.2000					200						
01.01.2002											
01.07.2005	20	80	40		220		280		320		×
01.01.2008	26	100	50		330		500		×		
01.07.2011	32	110	55		310		×				

Opět byly jednodenní jízdenky zavedeny od data sjednocení tarifu 31. prosince 1951 s tehdy již samozřejmou platností celosíťovou; omezené použití se nadále vztahovalo jen na lanovku, na níž platily stejně jako dřívější jen pro jednu jízdu nahoru a dolů. Údaje o případné platnosti na později zřizovaných rekreačních autobusových linkách nebyly nalezeny; na RAL od 1. října 1967 neplatily. Prodej jednodenních jízdenek před jejich zrušením v roce 1969 byl velmi nízký, např. v letech 1963–1967 se ročně pohyboval pouze mezi jednou a dvěma stovkami.

Nově zavedené jednodenní jízdenky od 1. května 1987 měly platnost čtyřadvacetihodinovou a byly prodávána jen prostřednictvím zvláštních jízdenkových automatů MERONA, kterých v té době bylo instalováno 20 ks. Jejich provedení bylo obdobné jako u jízdenek pro jednotlivou jízdu, lišily se barvou papíru a při výdeji byl již na nich označen rozhodný čas, od něhož se platnost počítala; jízdenky se proto již neoznačovaly v označovacích strojích ve vozidlech.

První vícedenní jízdenky (tzv. turistické) začaly platit od 1. července 1989, byly nepřenosné, při prodeji se vyznačovalo datum začátku platnosti, vyplňovalo se jméno a rodné číslo držitele. Byly vydány v estetické grafické podobě, v barvách odlišných podle délky platnosti, nejméně ve dvou postupných provedeních.

Desetidenní jízdenka, obsažená v tabulce k 1. lednu 1991 byla obsažena jen ve schváleném tarifu. Měla být určena jen pro Pražany a mít spíše charakter jízdenky „dlouhodobé“; ve skutečnosti nebyla nikdy vydána.

Od 1. dubna 1992 byla kromě čtyřiaadvacetihodinové jízdenky zavedena za stejnou cenu i turistická jednodenní, od 1. října 1992 byly čtyřiaadvacetihodinové „automatové“ zrušeny a zůstaly jen turistické jednodenní, doloženy jsou však i turistické čtyřiaadvacetihodinové, od 1. června 1996 byly vydávány jen čtyřiaadvacetihodinové. Od 4. dubna 1997 byly vícedenní jízdenky vydány v novém grafickém provedení se zvýšenou ochranou proti zneužití. Od 1. června 1999 byla u všech vícedenních jízdének platnost určovaná dosud v kalendářních dnech (3, 7 a 15denní) změněna na platnost hodinovou (násobky 24). Krátkodobé jízdenky neplatily na železnici, kde bylo od 1. října 1992 možné na území města používat předplatní jízdenky dlouhodobé.

Na období letních školních prázdnin v letech 1994 a 1995 byly vydány kupóny za 140 Kč, platné na 15 po sobě jdoucích dnů; nejednalo se však o krátkodobé jízdenky, ale kupóny k jízdénkám dlouhodobým, a jsou proto zahrnuty až do další části.

Od 1. ledna 2002 byly čtyřiaadvacetihodinové jízdenky kromě plnocenných vydány i jako zvýhodněné za poloviční cenu, platné pro děti. Od 1. ledna 2006 byly tyto zvýhodněné jízdenky určeny i pro důchodce (resp. od 1. srpna 2008 „seniory“) – držitele průkazky PID.

V období 1. 1. 2008–30. 6. 2011 jízdenky na 72 a 120 hodin platily kromě držitele i pro jedno dítě.

Od 1. července 2011 byly plnocenné jízdenky na 24 hodin a jízdenky na 72 hodin prodávány i v podobě SMS (textová zpráva odeslaná ve tvaru DPT110, DPT310) za stejnou cenu jako papírové fyzické.

Dalším dokladem, který bylo možné považovat za krátkodobou jízdenku, byla turistická Prague Card existující v různých podobách již od roku 1992 a umožňující především návštěvu turistických atrakcí – muzeí, kulturních památek apod. V období od 1. dubna 2014 do 31. března 2019 bylo její využití rozšířeno jako jízdenky pro všechny linky PID na území města včetně linky b-AE. Karty jsou vydávány jako plastové s čipem s platností na 2, 3 či 4 dny v členění plnocenné pro dospělé a zlevněné pro děti a studenty. Původní ceny plnocenných karet byly 1280, 1540 a 1780 Kč, později byla cena zvýšena na 1550, 1810 a 2080 Kč, zlevněné se prodávaly přibližně za 75 %.

### **Jízdenky příležitostné**

Výše popsané krátkodobé jízdenky jsou určeny pro všeobecné použití všemi cestujícími. Kromě nich existovaly a nadále existují jízdenky, které lze nazvat příležitostné, určené pro účastníky určitých akcí a platné buď na celou dobu takové akce, nebo na jednotlivé dny. První z nich byly vydány dokonce dříve, než jízdenky všeobecné.

Jednodenní jízdenky za cenu 6 Kč byly vydány pro dny VIII. všesokolského sletu ve dnech 3. až 6. července 1926 (pro každý z uvedených dnů zvláštní jízdenka). Není známo, komu byly určeny či kdo měl na jejich užití nárok. Výroční zpráva EP z roku 1932 uvádí příležitostné jízdenky čtyřdenní za 20 Kč, platné ve dnech následujícího IX. všesokolského sletu („o hlavních dnech sletových“) 26. až 29. června; rozsah platností ani jiné údaje zmíněny nejsou.

Další známé příležitostné jednodenní jízdenky v ceně 3,50 Kčs byly určeny pro „účinkující účastníky“ I. celostátní spartakiády v roce 1955 a podobně i při II. spartakiádě (pro dny 20. června až 8. července 1960). Pro celé období III. celostátní spartakiády 27. června až 5. července byly vydány průkazy pro její účastníky v ceně 15 Kčs, které opravňovaly k volné jízdě v prostředcích pražské MHD a současně k získání určitých jízdních výhod ve vlacích a autobusech a slev při vstupech na doprovodné hromadné akce.

Dalšími příležitostnými jízdenkami jsou jízdenky pro účastníky mezinárodních i významných národních akcí. Jsou vydávány v různých podobách jejich organizátory (zatím první doložená jízdenka tohoto druhu pochází z roku 1963 pro II. Mezinárodní farmakologický sjezd) na základě jednorázových smluv uzavíraných s DPP na dobu trvání akce. Dřívější

podmínky těchto smluv nejsou známy. Od 1. srpna 2011 byly podmínky výdeje takových jízdenek sjednoceny zavedením tzv. kongresového jízdného, schváleného usnesením RHMP č. 651. Vydávají se organizátorům akcí, které musejí být s mezinárodní účastí, podle počtu dnů za cenu odpovídající násobku zvýhodněné jízdenky jednodenní, tj. 55 Kč na osobu; neplatí ve vlacích ČD.

### 3.4.2 Předplatní jízdenky dlouhodobé

Dlouhodobé jízdenky jsou určeny pro cestující využívající přepravní služby pravidelně a ve větším rozsahu. Jsou vydávány pro konkrétní fyzickou osobu a obsahují její identifikační údaje včetně fotografie. V některých obdobích existují i předplatní jízdenky přenosné, které nejsou personalizované a platí pro jejich okamžitého držitele.

Rozsah využívání, kdy bylo použití předplatních jízdenek výhodné, závisel na dobové tarifní politice, takže i pro pravidelné uživatele mohly být výhodnější jiné druhy jízdních dokladů, například jednotlivé zlevněné nebo zpáteční či týdenní.

Předplatní jízdenky platily ve vyznačeném období. Kromě toho zpravidla platily i v posledním dni období předcházejícího a 2 či 3 dny v období následujícím (poprvé s určitostí doloženo u měsíčních jízdenek v roce 1918).

Do následujících částí jsou (oproti jízdenkám jednotlivým) zařazeny i předplatní jízdenky platné v letech 1967–1974 na rychlíkových autobusových linkách (RAL).

#### 3.4.2.1 Jízdenky plnocenné

Plnocenné jízdenky jsou určeny pro všeobecné použití a vydávají se všem zájemcům. Vyskytovaly se jako síťové, tj. s platností na všech linkách sítě podle příslušné dobové definice, nebo s platností omezenou.

##### Jízdenky síťové

Jízdenky síťové lze považovat za základní druh předplatních jízdenek, existující prakticky po celou dobu provozování veřejné dopravy. Plnocenné síťové jízdenky měly vždy ze všech předplatních jízdenek nejširší platnost, omezenou případně pouze obdobím dne (resp. spíše noci). Lze pouze poznamenat, že samotný pojem „síťové“ se na vlastních jízdenkách vyskytuje až od 40. let, předtím byly většinou označovány jen jejich časovou platností (roční, měsíční).

Jakési předplatní jízdenky byly pravděpodobně zavedeny již tarifem platným od 15. února 1898, ale jejich skladba a ceny nejsou známy. S určitostí byly vydány podle tarifu platného od 20. října 1898 roční a pololetní „permanentní lístky předplatní“ od roku 1899. Roční jízdenku bylo možné za alikvotní cenu zakoupit i v průběhu roku, cena se počítala po čtvrtletích za každé započaté;<sup>42</sup> pro další léta již nebyla v tarifech možnost zakoupení roční jízdenky za sníženou cenu v průběhu roku nalezena. Za první vystavení předplatní jízdenky se platil manipulační poplatek 1 K.

Dne 21. března 1905 se usnesla městská rada „zavést pro méně majetné úředníky a studenty“ předplatní měsíční lístky na elektrických drahách po 12 K. Nejednalo se ale o jízdenky zlevněné (rozložená cena pouze usnadňovala jejich nákup), naopak oproti ročním byla jejich cena relativně vyšší, když činila jejich desetinu; tento poměr ceny měsíčních a ročních jízdenek se pak udržel dlouhodobě. Měsíční jízdenky byly vydávány od 1. května 1905, za jejich vystavení se rovněž vybíral manipulační poplatek 1 K.

---

<sup>42</sup> Příslušná vyhláška městské rady neuvádí konkrétní cenu za jedno čtvrtletí; z logiky věci ovšem vyplývá, že musela být odvozena od ceny jízdenky pololetní (tj. 35 K), nikoliv roční (30 K).

Tabulka 3.6: Předplatní jízdenky plnocenné síťové

datum změny	jednotlivé základní jízdné [hal.   Kč]	cena jízdenky [K, Kč, K, Kčs, Kč]					
		nepřenosné			přenosné		
		roční 365denní	◆pololetní ●5měsíční čtvrtletní 90denní	měsíční 30denní	roční 365denní	čtvrtletní 90denní	měsíční 30denní
01.01.1899	20	120	◆70	–	–	–	–
01.01.1902	12						
01.01.1903	20						
01.05.1905				12			
01.01.1908		150	◆80	15			
01.01.1912	22						
01.12.1916	24	180	◆100	18			
01.09.1917	28	200	◆110	20			
01.05.1918	34	300	×	30			
01.05.1919	50	(450)		45			
01.01.1920	80	×					
01.07.1920	1			150			
01.12.1920	1,20			180			
01.01.1926		1800	500				
01.04.1927			450				
01.07.1939					1800		
01.05.1941	1,50		500	200	×		
01.01.1946	2,50	2700	750	300	4050		
01.01.1947					×		
01.01.1951				275/350			
01.01.1952	3	3300	900	360	6600		
01.06.1953	0,60	660	180	72	1320		
01.10.1967	0,60; 1	660; 820	180; 220	72; 90	1320; 1640		
01.01.1970	1; 2	850; 1200	230; 320	90; 130	1700; 2400		
09.05.1974	1	780	210	80	1560		
01.01.1983					×		230
01.04.1991	4	(1100)	300	120	3000	780	300
01.01.1992		×					
01.10.1992		1700	500	200	×	×	×
01.01.1994	6	2200	◆1250; 680	280			
01.01.1996		2700	860	320			
01.06.1996	10						
01.01.1998	12	3400	1000	380			
01.01.2000		3800	1150	420			
01.01.2001					5900	1600	560
01.07.2005	20	4150	1260	460			
01.01.2008	26	4750	1480	550	6750	1880	670
01.01.2009					6100		
01.07.2011	32		●2450; 1480				
01.07.2015		3650					

Při zvyšování cen předplatních jízdenek v průběhu roku platily pololetní a roční vždy na celou dobu, na kterou byly vydány v původní ceně. V tarifu platném od 1. května 1918 se výslovně uvádí platnost předplatních jízdenek jeden den před a dva dny po době platnosti, pravděpodobně však nikoliv jako nová skutečnost. Rovněž je výslovně uvedeno, že dosud vydané roční a pololetní platí „do vyježdění“, pololetní na druhé pololetí 1918 se již nevydávaly. Lze proto oprávněně předpokládat, že vydané roční jízdenky na rok 1919 za 300 K platily rovněž do konce roku a cena obsažená v tarifu z 15. dubna 1919 v platnost nevstoupila, neboť roční jízdenky byly od roku 1920 zrušeny. Síťové jízdenky zůstaly pouze s platností měsíční a od 1. července 1920 byly zavedeny se stejnou platností i plnocenné jízdenky dvoulinkové.

Po zvýšení základního jízdného dle tarifu od 15. dubna 1941 zůstala zachována cena jízdenky roční, u ostatních byla zvýšena, ale proporcionálně méně, než u jízdného základního. Tím se proti předcházejícímu stavu zvýhodnilo využívání předplatních jízdenek a jízdenka roční se od tohoto data již trvale stala cenově nejvýhodnější. Všechny předplatní jízdenky nyní platily při nástupu do 23:45 hod. bez příplatku, po této době se na ně připlácela 1 K. I při dalším zvýšení cen základního jízdného od 1. ledna 1946 se cena předplatních jízdenek zvýšila v mírně nižším poměru.<sup>43</sup> Dvojitá cena měsíčních jízdenek v roce 1951 byla vyvolána zavedení tzv. „hospodářského roku“ pro plánovací účely národního hospodářství. Ten spočíval ve fiktivní jednotné délce všech čtvrtletí po 13 týdnech, přičemž v každém čtvrtletí vždy první dva měsíce měly délku 4 týdny, poslední 5 týdnů. Na tomto základě byla stanovena platnost i ceny měsíčních jízdenek, které platily buď 4, nebo 5 týdnů.<sup>44</sup> Jestliže samotný hospodářský rok v tomto pojetí měl jen nepatrný racionální smysl, jeho uplatnění na platnost jízdenek lze považovat za zcela formalistické. Hospodářský rok byl uplatněn pro celostátní plánování pravděpodobně ještě v roce 1952, ale platnost a ceny měsíčních jízdenek se jím již neřídily. Došlo ovšem ke zvýšení jejich ceny, ale současně i rozšíření platnosti na celou síť v souvislosti s tarifní reformou provedenou k 31. prosinci 1951.

Od roku 1952 byly na delší dobu zavedeny přenosné roční jízdenky za cenu dvojnásobnou proti nepřenositelným. Byly určeny a prodávány snad jen „socialistickým organizacím“ a počet vydaných kusů činil povětšinou jen několik málo stovek. Kromě vývoje cen byly jakékoliv údaje o nich velmi sporadické. To ostatně platí i o přenosných jízdenkách z předcházejících období. První zmínka o měsíčních jízdenkách „bez podobenky“ pochází z roku 1921, zde však neznáme jejich cenu, platnost ani určení, a proto není vůbec zahrnuta do tabulky. U následujících jízdenek přenosných jsou alespoň základní údaje známy a do tabulky tak zařazeny být mohly. Přenosné roční jízdenky platné od 1. července 1939 byly za cenu shodnou s nepřenositelnými určeny pravděpodobně pro potřeby okupačních orgánů a byly pro rok 1939 vydány na II. pololetí za poloviční cenu. Za plnou cenu byly vydány v roce 1940, pro následující rok již není jejich existence jistá. Přenosné jízdenky pro rok 1946 za 150 % ceny jízdenky nepřenositelné byly určeny pro „kurýrní službu různých institucí“.

Pro období 1967–1974 jsou v tabulce obsaženy jízdenky určené jak jen pro základní síť linek (ZS), tak i jízdenky skutečně celosíťové, určené i pro nepřestupní rychlíkové autobusové linky (RAL) ve tvaru ZS; ZS + RAL. Ani jízdenky ZS + RAL neplatily nadále na autobusových linkách rekreačních. Jedinou výjimkou z platnosti síťových jízdenek ZS na lince RAL byl od

---

<sup>43</sup> Změna ceny předplatních jízdenek nebyla pravděpodobně provedena k 1. lednu 1946, neboť pro I. čtvrtletí je doložena cena čtvrtletní síťové jízdenky ještě za cenu 500 Kčs a teprve pro čtvrtletí II. za 750 Kčs.

<sup>44</sup> Není známo, jak byly stanoveny časové přesahy platnosti „měsíčních“ známek, ale lze se domnívat, že shodně jako dříve u jízdenek skutečně měsíčních. Oběžník DPP vydaný k aplikaci hospodářského roku se zabýval pouze délkou a ohraničením období platnosti, a v této věci uváděl, že „veřejnosti jsou tato období běžně známa z toho důvodu, poněvadž již delší čas odpovídají platnosti potravinových lístků“.

26. listopadu 1973 úsek Veleslavín – Aritma Vokovice, kde obsluha linkou základní sítě nebyla zajištěna, ale jen v uvedeném směru.

Při zvýšení ceny jízdního v roce 1970 a dále znovu při zavedení nepřestupního tarifu v roce 1974 cena předplatních jízdenek relativně klesala, neboť byl zájem na jejich rozšířené používání s ohledem na zavádění jednoslužného provozu a posléze mechanizovaného odbavování cestujících.

Roční jízdenky pro rok 1974 nebyly vydány, místo nich byly vydány jízdenky pololetní za poloviční cenu podle tarifu (a v provedení) z roku 1970 – nepřenosné ZS 425, RAL 600 Kčs, přenosné ZS 850, RAL 1200 Kčs. Pro druhé pololetí byly ke kmenovým listům v novém vnějším provedení vydány pololetní kupóny za poloviční cenu podle tarifu platného od 9. května 1974.<sup>45</sup> Nově od roku 1974 platily všechny síťové předplatní jízdenky i na účelových autobusových linkách.

Roční nepřenosné jízdenky, existující podle tarifu z 1. dubna 1991 nebyly ve skutečnosti pro rok 1992 vydány, neboť byly samostatným opatřením zrušeny. Ročních přenosných se toto opatření pravděpodobně netýkalo a byly v roce 1992 v platnosti za cenu uvedenou v tabulce.

Jen na období letních školních prázdnin v letech 1994 a 1995 byly k jízdenkám měsíčním nebo čtvrtletním vydány kupóny za 140 Kč, platné na jakýchkoliv vybraných 15 po sobě jdoucích dnech.<sup>46</sup>

Od roku 1997 byly pro eliminaci větších škod uživatele v případě ztráty či odcizení roční jízdenky vydávány roční kupóny v pětidílném provedení, s jedním dílem s uvedenou cenou a ostatními díly platnými pro jednotlivá čtvrtletí, které si jejich držitel vyměňoval.

Od 10. července 2000 byly vydávány i 30denní jízdenky za stejnou cenu jako měsíční, od 26. února 2001 též 90denní za cenu čtvrtletních a kmenové listy obou druhů byly vždy totožné. Od začátku roku 2006 byly vydávány i 365denní jízdenky za cenu roční s volitelným začátkem platnosti v období od 1. do 31. ledna, od 1. července 2010 bylo již možné zvolit počátek platnosti této jízdenky zcela libovolně a její platnost až dvakrát přerušit, nejméně vždy na 14 dnů a celkově nejvíce na 60 dnů.

Plnocenné jízdenky byly od ledna 2001 vydávány ve dvou provedeních – s uvedením osobních údajů a nově bez nich. Jízdenku s osobními údaji bylo i nadále možné vrátit v průběhu její platnosti ze závažných důvodů a při jejím zapomenutí a dodatečném předložení se platila přírážka k jízdnému ve značně redukované výši; jízdenky bez osobních údajů tyto výhody postrádaly. (Od roku 2006 bylo navíc možné k jízdenkám s evidencí osobních údajů maximálně jednou za 24 měsíců vydat duplikát za 60 Kč.) Nově zavedené přenosné jízdenky byly vydávány s platností 30 a 90 dnů a celoroční jako jednorázové a nebylo k nim možné použít kupóny na vnější pásma PID.

V souvislosti se zvýšením přepravného za psy v předcházejícím roce byly pro ně od 1. ledna 2006 zavedeny poprvé v historii 30denní předplatní jízdenky za cenu shodnou s jízdenkou plnocennou (460 Kč). Tato cena zůstala zachována i po zvýšení ceny jednotlivého přepravného za psa z 20 na 26 Kč a současného zvýšení plnocenných jízdenek občanských v roce 2008 a stejně tak po následném snížení ceny přepravného na 16 Kč v roce 2011. Od 1. července 2015 se psi na území města přepravují bezplatně s výjimkou vlaků, a předplatní

---

<sup>45</sup> Kmenové listy byly vystavovány postupně, jak končila časová platnost dosavadních jízdenek podle jejich druhů, pravděpodobně od dubna do září; u měsíčních plnocenných jízdenek byla platnost, která měla končit v únoru, o měsíc prodloužena a 13. známka se vylepovala na jejich přední stranu. Studentské a školské měsíční jízdenky byly používány a cenné známky pro ně prodávány až do srpna. Čtvrtletní jízdenky, jejichž platnost končila v březnu 1974, nebyly pravděpodobně pro II. čtvrtletí vydány.

<sup>46</sup> V roce 1994 trval začátek volitelného období od 27. června do 22. srpna.

jízdenky zde proto ztratily praktický význam; pro použití mimo Prahu byly v tarifu ponechány až do 1. srpna 2018, kdy byly pro nízký zájem zrušeny.

Od 1., resp. 5. srpna 2008 bylo možné jako nosič jízdenek využívat kartu Opencard. Jako jízdenka sloužila karta s nahanou aplikací „dopravní odbavovací systém (DOS)“, v níž bylo postupně možné nahrání všech druhů jízdenek. Tento postup umožnil snadnější volitelné stanovení platnosti časových jízdenek, které tak nemusí respektovat pevné časové období, ale mohou být určeny na odpovídající počet dnů. Dále umožnil dálkový elektronický prodej jízdenek, které byly následně nahrány na kartu ve validátorech umístěných v některých stanicích metra. Papírové jízdenky s cennými kupóny zůstaly souběžně zachovány, pro rok 2009 však již nebyla vydána roční jízdenka a při jejím zaplacení a nahrání na Opencard do určitého data byla cena jednorázově snížena na 4275 Kč. (Držitelé plnocenných předplatných jízdenek měli nárok v mimopracovní dny na bezplatnou přepravu jednoho dítěte.) Od 14. listopadu 2010 byly všechny plnocenné nepřenosné předplatní jízdenky s výjimkou kategorie STUDENT prodávány pouze v elektronické podobě nahráním na Opencard, od 1. března 2015 však byly opět v platnosti i papírové doklady a kupóny. Od 1. března 2016 začala být karta Opencard postupně nahrazována nově vydanou kartou Lítačka s rovnocennými, později i rozšířenými vlastnostmi pro jízdenkové aplikace.

Snížení ceny ročních jízdenek od 1. července 2015 bylo vyhlášeno jako přechodné na dva roky, zůstalo však zachováno i na další období jako trvalé.

### **Jízdenky linkové**

Linkové předplatní jízdenky platily obecně pouze jen pro (celou) linku nebo linky, pro které byly vydány a která na nich byla vyznačena při jejich zakoupení podle volby držitele. U vícelinkových jízdenek na sebe musely linky navazovat. Krátce používané tzv. jízdenky směrové, které jsou mezi linkové rovněž zahrnuty, naopak platily pro cesty mezi vyznačenými zastávkami jakoukoliv linkou. Pro tyto jízdenky by byl vhodnější název jízdenka úseková, protože platila v určitém traťovém úseku v obou směrech; pro jednoznačnost však v tomto případě v textu používáme terminologii dobovou.

Z různých důvodů (například pro rovnoměrnější využití souběžných linek) byly v některých obdobích tarifem povolovány pozitivní výjimky, jimiž byla tato platnost linkových jízdenek (plnocenných i zlevněných) v konkrétních případech rozšiřována na další linky nebo jejich úseky. Tato opatření dávala linkovým jízdenkám částečně charakter úsekový.<sup>47</sup>

V tarifu i na vlastních jízdenkách byl od jejich zavedení až do 60. let požíván název „traťové“, což by bylo obecně v souladu s dobovou terminologií, avšak ve skutečnosti se zpočátku jednalo o jízdenky „dvoutraťové“. V tarifu k 1. červenci 1920 je použita formulace „*lístky traťové jsou vydávány pro dvě tratě spolu související*“, v pozdější informaci pro veřejnost z roku 1923 jsou obsaženy jízdenky „*traťové, platné pro vozy nejvýše dvou spolu souvisejících tratí*“. Teprve po zavedení jednolinkových jízdenek se začaly důsledně rozlišovat „jednotraťové“ od „dvoutraťových“.

Okružní obousměrná linka d-2 byla po celou dobu existence v této podobě (1924–1961) považována z hlediska platnosti předplatních linkových jízdenek za dvě linky – 2A pro úsek Flora – Karlovo nám. – Bubeneč a 2B Bubeneč – Prašná brána – Flora.

Linkové jízdenky byly vždy nepřenosné, a kromě prvního krátkého období jejich existence vydávány pouze jako měsíční. Vývoj jejich cen je obsažen v tabulce, v níž je pro srovnání obsažena i cena jízdenek síťových. Kromě dvoulinkových plnocenných byly od 1. července 1920 zavedeny pro některé kategorie cestujících i jízdenky dvoulinkové zlevněné.

---

<sup>47</sup> Všechny známé údaje o těchto výjimkách jsou obsaženy v kapitole 7.4 VÝJIMKY Z PLATNOST LINKOVÝCH PŘEDPLATNÍCH JÍZDENEK.



Tabulka 3.7: Předplatní jízdenky plnocenné linkové

datum změny	cena jízdenky měsíční (♦ roční) [K, Kč, K, Kčs]			
	síťové	pro 1 linku	pro 2 linky	■směrové, pro 3 linky
01.01.1908	♦150	♦100	–	–
01.01.1909		×		
01.07.1920	150		100	
01.12.1920	180		120	
01.10.1924		60		
01.01.1926		70	100	
01.01.1932		75		
01.05.1941	200	90	120	■120
01.02.1943				■105
01.01.1946	300	130	180	×
01.01.1948		150	190	
01.01.1951	275/350	140/170	175/220	
01.01.1952	360	165	210	280
01.06.1953	72	33	42	56
01.10.1967	72; 90	33; 40	42; 50; 60	
01.01.1970	90; 130	×	70	×
09.05.1974	80	45	×	60
01.08.1978		×		
01.04.1991	120			×

Od 10. března 1929 byla povolena první výjimka z platnosti linkových jízdenek mimo na nich vyznačené lince či linkách. V nočním období bylo umožněno používat předplatní jízdenky linek, které v tuto dobu byly provozovány po jiných tratích (d-6, 9, 13) i na úsecích linek, které je v tomto období nahrazovaly. Od 1. května 1930 platily k nástupu jízdy do 23:30 všechny předplatní jízdenky, po 23:30 jen plnocenné, u jednolinkových a dvoulinkových i v uvedených úsecích jiných linek, a to s příplatkem 1 Kč.

Předplatní lístky směrové, zavedené tarifem platným od 15. dubna 1941, platily k jízdám mezi dvěma určitými stanicemi sítě elektrických drah a to nejkratším směrem. Oklika se dovolovala pouze tehdy, jestliže se jí počet nezbytných přestupů omezil na dva. Platily jako plnocenné, tj. s příplatkem i v noci. Pokud byla v noci část předplaceného úseku bez provozu, platily pro nejkratší směr i k jízdě odlišné. Na jízdenkách byla zpočátku vyznačena čísla „vedoucích tratí“ (tedy linek) a jejich úseků, kterými by vybraný směr bylo možné projet s minimem přestupů, cestující ale mohl použít ve vyznačených úsecích linky libovolně. V pozdějším provedení se čísla linek neuváděla, revers jízdenky obsahoval schematický plánec sítě, v němž se barevně vyznačila trasa cesty, pro kterou jízdenka platila.

Od cenové úpravy k 1. lednu 1948, tj. po prodloužení linky t-52 do centra města, byly vydávány jízdenky dvoulinkové i pro kombinaci d + t; jejich cena je obsažena u jízdného trolejbusů.

U nově zavedených jízdenek třílinkových od začátku roku 1952 musela být alespoň jedna linka autobusová. V období let 1954–1967 nebyly linkové jízdenky vydávány pro některé autobusové linky s odlišným tarifem.

K 1. říjnu 1967 je u jízdenek na jednu linku cena uvedena ve tvaru linka ZS; RAL, u dvoulinkových pak kombinace ZS + ZS; ZS + RAL; RAL + RAL. Třílinkové jízdenky

zůstaly pravděpodobně zachovány pouze pro linky ZS, v posledních letech platnosti byly však prodávány jen v nepatrném množství několika desítek kusů.<sup>48</sup>

Od 1. ledna 1970 byla cena dvoulinkových jízdenek shodná pro jakoukoliv kombinaci linek ZS a RAL.

Jednolinková jízdenka zavedené od 9. května 1974 byla vydávána jen pro metro (m-C). Od zahájení provozu na druhé lince metra m-A nebylo možné s ohledem na charakter odbavování v metru volit u třílinkových jízdenek pouze jednu linku metra, a proto byly vydávány pouze v kombinaci m + 1 linka povrchové dopravy nebo 3 linky povrchové dopravy. Od 1. listopadu 1985 (v důsledku zahájení provozu m-B) mohla být pak tato jízdenka určena buď jen pro subsystém metra, nebo 3 linky povrchové dopravy.

### 3.4.2.2 Jízdenky zlevněné dětské, školské, žákovské, učňovské a studentské

V prvních letech provozu městských tramvají nebyla školou povinná mládež, ani studující nijak zvýhodňováni. Povinná školní docházka do 14 let věku se odehrávala na obecných nebo měšťanských školách, které byly ve městě téměř všude v tehdy akceptovatelné docházkové vzdálenosti. Počet studujících na středních školách (od 11 do 18 či 19 roků) byl relativně velmi nízký (v roce 1914 z celkového počtu dětí školou povinných, tj. ve věku 6–14 roků, jich v Čechách navštěvovalo gymnázia a reálky jen cca 1,2 %; i když v Praze byl zajisté tento podíl vyšší, šlo i tady o relativně velmi nízké počty osob) a jednalo se povětšinou o děti z rodin vyšších příjmových vrstev, takže pravděpodobně otázka zvýhodnění jejich cest do škol nebyla aktuální. Zřejmě však časem hledisko sociální muselo být bráno v potaz a v roce 1908 se ke zvýhodnění cest žáků přistoupilo.

V tabulce jsou ceny zlevněných jízdenek pro mládež porovnány s cenou plnocenných měsíčních jízdenek. Nadpisy sloupců se zjednodušenými názvy jízdenek neodpovídají dobovému názvosloví, přesnější názvy jsou použity v komentáři.

Jízdenky zavedené od začátku roku 1908 byly nazývány školské, měly celosíťovou platnost a byly určeny pro školní mládež do 18 roků (v jednom z pramenů s upřesněním „*pro mládež obecných a středních škol*“), vyjímaje posluchače vysokých škol. Jízdenky musely být potvrzeny školní správou. Od 1. ledna 1909 byl rozsah uživatelů upraven a vyjádřen tak, že jsou určeny pro mládež do 18 roků a neplatí pro posluchače „*vysokých škol a jim příbuzných ústavů*“. Pravděpodobně od 1. ledna 1912 současně se zvýšením ceny došlo i k omezení časové platnosti – jízdenky platily ve všední dny do 19 hodin, v neděli do 12 hodin, ale již od 1. března 1912 byla platnost rozšířena po všechny dny v týdnu do 21 hodin.

Od 1. prosince 1916 byly zavedeny měsíční studentské jízdenky, určené pro posluchače vysokých škol. Proti školským jízdenkám měly vyšší cenu, ale nebyla omezena jejich časová platnost.

Se zvýšením ceny od 1. května 1918 byl rozsah uživatelů obou druhů jízdenek formulován přesněji, u školských „*pro dívky škol obecných, měšťanských a středních a škol podobných, veřejného práva požívajících*“, u vysokoškolských pro „*řádné posluchače*“. Oba druhy musely být potvrzeny správou školy, časová platnost se nezměnila. Od 1. července 1920 byly školské jízdenky, nově i jako dvoulinkové (v tehdejší označení „*středoškolské traťové*“), určeny jen pro středoškoláky a pravděpodobně současně omezena jejich platnost jen na všední dny, stále jen do 19 hodin. Vysokoškolské byly určeny jen pro řádné posluchače s průkazem nemajetnosti nebo osvobození od kolejného.

---

<sup>48</sup> V letech 1962–1969 byly linkové jízdenky pro pracující některých pražských podniků vydávány též jako zvýhodněné; tam existovaly i jízdenky čtyřlinkové za shodnou cenu jako třílinkové (více v části OSTATNÍ ZLEVNĚNÉ JÍZDENKY).

Tabulka 3.8: Předplatní jízdenky žákovské, školské, učňovské a studentské

datum změny	cena jízdenky měsíční [K, Kč, K, Kčs, Kč]				
	síťové			dvoulinkové	třílinkové
	plnocenné	žákovské	studentské	žákovské	
01.01.1908	15	8	–	–	–
01.04.1908		6			
01.01.1912		7			
01.12.1916	18		10		
01.09.1917	20				
01.05.1918	30	10	15		
01.05.1919	45		20		
01.01.1920	60	15	30		
01.07.1920	150	30		15	
01.12.1920	180	36	36	18	
01.01.1923		×	42	25	
01.01.1926				30	
01.01.1932			50		
01.11.1939				30; 50	
01.05.1941	200		60	40; 60	
01.07.1942			90	60	
01.01.1946	300		130	90	
01.02.1947			150		
01.01.1951	275/350		140/170	85/100	
01.01.1952	360		150	90	140
01.06.1953	72		30	18	28
01.10.1953					×
01.10.1967	72; 90		30; 35	18; 20	
01.01.1970	90; 130		35	×	
09.05.1974	80				
01.09.1988	plnocenné	cena jízdenky síťové [Kčs, Kč]			
		měsíční, 30denní		čtvrtletní, 90denní	
		děti a mládež	žáci a studenti	děti a mládež	žáci a studenti
01.04.1991	120		35		
01.10.1992	200	50	80		
01.01.1994	280	70	140		
01.01.1996	320	80	160	215	430
01.01.1998	380	90	190	250	500
01.01.2000	420	100	210	280	570
01.07.2005	460	115	230	315	630
01.01.2008	550				
01.08.2008		děti	junioři, studenti	čtvrtletní, 90d / 5měsíční, 150d / 10měsíční, 300d / roční, 365d	
				děti	junioři a studenti
01.08.2008	550	115	230	315/-/-/-	630/-/-/-
01.07.2010		130	260	360/600/1200/-	720/1200/2400/-
01.07.2011		×		×	720/1200/2400/-
01.10.2018			130		360/×/×/1280

Na konci roku 1922 byly středoškolské síťové jízdenky zrušeny a zůstaly v platnosti jen „*středoškolské traťové, platné pro nejvýše dvě související trati*“; byly určeny pro žáky škol středních a jim na roveň postavených škol odborných s právem veřejnosti a platily jen ve všední dny do 21 hod. Vysokoškolské síťové jízdenky byly nadále vydávány studentům vysokých škol jen na průkaz nemajetnosti nebo osvobození od kolejného a platily v celém denním provozu. Od 17. června 1923 měli držitelé středoškolských jízdenek v neděli do 12 hod. možnost cestovat za dětské jízdné – v té době 0,60 Kč (někdy označováno v tomto případě jako „*příplatek*“), od 1. září 1924 0,50 Kč. Od 1. ledna 1929 platily dvoulinkové žákovské ve všední dny a svátky k nástupu do 23:30 hod., tj. stejně jako plnocenné, v neděli jen do 12 hodin s příplatkem 0,50 Kč. Od 1. února 1934 středoškolské i studentské platily i po 23:30 hod. s doplatkem 1 Kč.

Od 3. března 1930 byl omezen okruh uživatelů středoškolských jízdenek na žáky, pro které činila vzdálenost z domova do školy alespoň 4 stanice, a byly vydávány jako jednolinkové, jen v případě potřeby (= nutnosti přestupu) jako dvoulinkové. K 1. září 1930 bylo navíc ve vyhlášených podmínkách výdeje obsaženo, že jsou vydávány z nástupní stanice nejbližší bydlíšti, do výstupní stanice u školy; to by znamenalo, že měly platnost pouze úsekovou, což v žádné z dřívějších podmínek nebylo obsaženo.

Od 1. listopadu 1939 získali nárok na zlevněné žákovské jízdné i žáci škol soukromých, ale za vyšší cenu proti žákům státních škol obecných a měšťanských. Obě ceny jsou uváděny v tabulce ve společné kolonce. Podle tarifu k 15. dubnu 1941 byly obě kategorie rozlišeny jako „*žáci všech veřejných škol*“ a „*soukromých obchodních škol*“. Žádné zlevněné jízdenky neplatily v noci, tj. při nástupu po 23:45 hod. Od 4. května 1941 žákovské vůbec neplatily v neděli, do té doby byla jejich platnost shodná jako v roce 1923. Studentské, tedy vysokoškolské, jízdenky jsou v tarifech uváděny po celou dobu okupace, ale nejsou známé podmínky jejich výdeje a platnosti. Protože české vysoké školy byly uzavřeny již v listopadu 1939, je zřejmé, že byly vydávány pro posluchače vysokých škol německých.

Od cenové úpravy k 1. lednu 1948 byly vydávány i žákovské jízdenky dvoulinkové, stejně jako plnocenné, i pro kombinaci d + t (jejich cena je obsažena u jízdného trolejbusů).

Pravděpodobně v důsledku účinnosti zákona č. 95/1948 Sb., který zavedl pojem „*jednotného školství*“, byly v roce 1949 v tarifu upřesněny školy pro nárok na zlevněné předplatní jízdenky výčtem jejich žáků a studentů jako „*žáci národních, středních, odborných, vyšších odborných a gymnasií a řádní posluchači vysokých škol*“.

V jednotném tarifu od 1. ledna 1952 byly i pro žáky zavedeny jízdenky síťové, a to i do následujících období za stejnou cenu jako studentské. V té době byly oba druhy označovány jako „*lístky školní*“ bez rozdílu ceny, ale vydávaly se trvale ve dvou provedeních. Od stejného data platily žákovské síťové a linkové i pro učně. U třílinkových musela být jedna linka autobusová. Jako všechny ostatní druhy předplatních jízdenek platily nyní i v noci.

Od 22. března 1962 platily školské jízdenky na linkách tramvají s jednoslužným provozem jen v motorovém voze. Od 25. května 1962 byly v předprodejích známky za uplynulé období znehodnocovány přetiskem razítka. K 1. říjnu 1967 je cena ve vztahu k linkám základní sítě a RAL uváděna stejně jako u jízdenek plnocenných. Od 1. ledna 1970 byly zrušeny žákovské jízdenky linkové a síťové byly vydávány, na rozdíl od plnocenných, jen v jedné podobě, s platností i pro RAL.

Od školního roku 1988/1989 bylo změněno rozdělení z kategorií „*žákovské*“ (pro žáky základních a středních škol a učně, dřívější označení Ž-U) a „*studentské*“ (pro posluchače vysokých škol s označením VŠ) na „*pro mládež do 16 let*“ (s obecným nárokem na dětské jízdné), k nimž bylo možné nakupovat cenné kupóny volně, a „*pro žáky a studenty*“, jejichž výdej byl vázán na splnění určitých podmínek. Od 1. září 1995, kdy byla zrušena bezplatná přeprava dětí ve věku od 6 do 10 let, byly jízdenky pro mládež vydávány dětem ve věku od 6 do 15 let, jízdenky pro žáky a studenty žákům základních škol nad 15 let a studentům středních a vysokých škol.

Od roku 1996 byly zavedeny i jízdenky čtvrtletní, za cenu nižší než trojnásobek měsíčních. Pro studenty vysokých škol byly od 10. července 2000 vydávány jízdenky s 30denní platností za stejnou cenu jako měsíční, od 26. února 2001 byly zavedeny i 90denní za cenu čtvrtletních s kmenovými listy oběma druhům společnými.

V roce 2008 se uživatelská kategorie „žáci a studenti“ rozdělila na kategorie „JUNIOR 15–19 let“ a „STUDENT od 19–26 let“ s odlišnými pravidly prodeje jízdenek, ale se zachováním shodné ceny. Od 13. června 2010 byly jízdenky pro děti a juniory 30 a 90denní s volitelným začátkem platnosti vydávány jen v elektronické podobě nahrané na kartě Opencard (později Lítačka). Od 14. listopadu 2010 byly všechny předplatní jízdenky kromě kategorie STUDENT vydávány pouze v elektronické podobě.

Po zavedení celostátních slev v drážní a silniční dopravě pro juniory (a seniory) ve výši 75 % v roce 2018 došlo i ke snížení ceny předplatních jízdenek pro tyto kategorie na území města na polovinu a současně k omezení jejich sortimentu, když místo jízdenek na 5 měsíců, resp. 150 dnů a 10 měsíců, resp. 300 dnů byly zavedeny jízdenky roční (365denní). Se sjednocením kategorií v celém systému PID byl upraven i jejich věkový rozsah na JUNIOR 15–18 let a STUDENT 18–26 let.

### 3.4.2.3 Jízdenky zlevněné pro invalidy

K prvnímu zvýhodnění přepravy invalidů došlo v průběhu první světové války, v jejímž důsledku utrpělo velké množství vojáků zranění s trvalými následky. K válečným invalidům byli krátce po zavedení zlevněných jízdenek připojeni i invalidé civilní, z nich ale pouze nevidomí. S nevidomými byli bezplatně přepravováni jejich průvodci. Podmínky výdeje zlevněných jízdenek se několikrát změnily, v zásadě ale uvedený rozsah osob pro zvýhodněnou přepravu zůstal zachován až do okupace. V jejím průběhu byly výhody poskytnuty i invalidům civilním, v poválečných letech ale za méně výhodných podmínek (za vyšší ceny). V této době začala být poskytována některým invalidům i bezplatná přeprava, která se později stala pravidlem.

První jízdenky byly zavedeny na zkoušku do konce roku 1916 „*pro vojenské nebo civilní osoby, jež náležejí nebo náležely stavu důstojnickému nebo stavu mužstva vojenského, a u nichž normální tělesná schopnost následkem zranění nebo nemoci ve službě válečné byla zmenšena*“. Dále je mohli používat průvodci „*válečných slepců*“, kteří sami byli v této době přepravováni zdarma. Od 1. prosince 1916 byly nově určeny pro vojáky, kteří přišli o dolní končetinu, a pro všechny slepé. V roce 1918 byly vydávány na zvláštní žádost a na průkaz invalidity „*válečným poškozcům, kteří utrpěli v nynější válce zranění nebo nemoc, v důsledku které je jim chůze ztížena*“. Pro rok 1920 byly podmínky výdeje zpřísněny, zlevněné jízdenky byly nyní určeny jen pro invalidy s příjmem do 10 000 Kč/rok. Pro válečné invalidy musela vydat vojenská správa potvrzení, že utrpěli ve válce vážné zranění nebo vážnou chorobu, která jim činí značné potíže v chůzi. Od 1. července 1920 byl se slepými držiteli invalidních jízdenek již trvale bezplatně přepravován průvodce; toto pravidlo pravděpodobně zůstalo zachováno po celou dobu existence invalidních jízdenek do roku 1951.

V dalších letech byl rozsah uživatelů několikrát upraven – od 1. prosince 1920 pro beznohé válečné invalidy a všechny slepé, v roce 1922 jen pro invalidy po amputaci nohy od kotníku výše a pro slepé, v roce 1923 opět pro všechny vojenské invalidy, pokud mají vážně ztíženou chůzi, a pro slepé. Od 1. ledna 1925 byly namísto síťových jízdenek zavedeny dvoulinkové, a to dokonce za vyšší cenu; po důrazných protestech spolků sdružující válečné invalidy a dalších institucí se od 15. února platnost dvoulinkových jízdenek rozšířila na celou síť a od začátku příštího měsíce byly obnoveny síťové jízdenky za původní cenu. Jízdenky byly nyní určeny pro válečné poškozence s příjmem do 20 000 Kč/rok, kteří „*světovou válkou utrpěli amputaci nohy, dále invalidům se zkrácenou nohou, užívajícím prothesy a pak slepcům vůbec*“; od 1. září 1934 byla příjmová hranice zvýšena z 20 000 na 30 000 Kč/rok.

Tabulka 3.9: Předplatní jízdenky měsíční pro invalidy

datum změny	cena jízdenky měsíční [K, Kč, K, Kčs]				
	síťové plnocenné	síťové pro invalidy		dvoulinkové	jedno- linkové
		válečné	civilní		
01.04.1916	18	7	–	–	–
01.12.1916		7			
01.09.1917	20				
01.05.1918	30	10			
01.05.1919	45				
01.01.1920	60	15			
01.07.1920	150				
01.12.1920	180	18			
01.01.1925		×		30	
01.03.1925		18		×	
01.01.1926		30			
01.05.1941	200	40	120	60	40
01.07.1942		60		×	×
01.01.1944		×	60; 120		
01.01.1946	300	90			
(1948)		90	180	110	
01.01.1951	275/350	85/110	170/200	×	85/110
31.12.1951	360	×	×		×

Tarifem k 15. dubnu 1941 byly zavedeny výhody pro invalidy civilní – zlevněné jízdenky síťové, dvoulinkové a jednolinkové. Síťové jízdenky pro válečné invalidy byly nadále určeny i pro všechny slepé. Příjmovou hranicí pro získání invalidních výhod byl roční příjem do 40 000 K. Již od následující úpravy k 1. červenci 1942 byly dvou- a jednolinkové jízdenky zrušeny. Pro válečné invalidy (těž „válečné poškozenec“) byla se zvýšením ceny síťových jízdenek zvýšena hranice příjmu na 50 000 K/rok. Od 1. ledna 1944 byli přepravováni váleční poškozenec – říšskoněmečtí příslušníci a od 10. června 1944 i příslušníci protektorátní (i v noci a ve všech dopravních prostředcích) bezplatně; lze zatím jen předpokládat, že snížená cena pro nevidomé civilní invalidy zůstala zachována.

Kromě změny výše ceny nabyt k datu 1. lednu 1946 se zpětnou účinností zákon č. 164/1946 Sb., o péči o vojenské a válečné poškozenec a oběti války a fašistické persekuce, který umožňoval některým z nich bezplatnou přepravu. Po jeho vyhlášení 9. srpna 1946 byly zvýhodněné invalidní jízdenky proto určeny pouze pro invalidy, na které se tento zákon nevztahoval. Mezi roky 1946 a 1951 nejsou známa data změn ani podmínky platnosti; síťová jízdenka za 90 Kčs byla i v tomto období určena pro všechny slepé. Od roku 1952 již nebyly zlevněné jízdenky invalidům poskytovány. Z osob, na které se nevztahoval zákon č. 164/1946 Sb., měli nárok na bezplatnou přepravu pouze nevidomí.

#### 3.4.2.4 Jízdenky zlevněné pro důchodce a seniory (osoby vyššího věku)

První systematické zvýhodnění osob vyššího věku je zaznamenáno na konci 60. let formou bezplatné přepravy. Samostatné zvýhodněné předplatní jízdenky byly zavedeny v roce 1977 a jsou poskytovány do současnosti, od roku 1991 v některých obdobích i spolu se zvýhodněním jednotlivého jízdného. Současně se pro seniory dále rozšiřovala možnost přepravy bezplatné.

Tabulka 3.10: Předplatní jízdenky síťové pro důchodce / seniory

datum změny	cena jízdenky síťové [Kčs, Kč]				
	plnocenné měsíční	pro důchodce / seniory			
		měsíční, 30denní	čtvrtletní, 90denní	5měsíční, 150denní	roční, 365denní
03.01.1977	80	35	–	–	–
01.04.1991	120	50			
01.04.1992			150		
01.10.1992	200	80	200		
01.01.1994	280	140	340		
01.04.1994		110	270		
01.01.1996	320	130	350		
01.01.1998	380	150	400		
01.01.2000	420	210	570		
01.07.2005	460	230	630		
01.01.2008	550	250	660		
01.07.2011				1100	
01.10.2018		130	360	×	1280

Zlevněné jízdenky byly na začátku roku 1977 zavedeny pro starší pražské důchodce ve věku 65–75 let s nízkým důchodem a pro odbojáře od nabytí nároku na starobní důchod bez ohledu na jeho výši. Hraniční výše důchodu činila 800 Kčs/měsíc, od října 1979 830 a od 1. února 1982 900 Kčs. Od 1. ledna 1983 byli občané ČSSR nad 70 roků přepravováni bezplatně, zlevněné jízdenky proto zůstaly pro důchodce ve věku 65–70 let za stejných podmínek. Od 1. ledna 1985 se dále zvýšila hranice důchodu na 950 Kčs, od 1. října 1987 na 1000 Kčs/měsíc. Jízdenky pro tuto kategorii byly od 1. září 1988 shodné se žakovskými.

Od 1. dubna 1991 bylo zlevněné jízdné předplatní i jednotlivé rozšířeno na všechny osoby důchodového věku, tj. v tomto roce od 57 (ženy se třemi a více dětmi), resp. 60 roků (bezdětné ženy a muži) do 70 let, bez ohledu na vyplácení či výši důchodu. K 1. říjnu 1992 bylo zrušeno zvýhodněné jednotlivé jízdné a předplatní jízdenky opět určeny jen pro užší věkovou skupinu 65–70 roků, a to občany ČSFR a osoby s trvalým pobytem na území republiky. Od 1. ledna 1994 byly zvýhodněné předplatní jízdenky, spolu s obnovenými jízdenkami pro jednotlivou jízdu, opět určeny pro důchodce a osoby důchodového věku, tj. prakticky od 60 do 70 roků. Od 3. března 1998 byly tarifně mezi důchodce zařazeny „osoby s trvalým pobytem v ČR, které jsou poživateli starobního či plného invalidního důchodu a osoby důchodového věku s trvalým pobytem v ČR, které sice nejsou poživateli starobního či plného invalidního důchodu, avšak pobírají měsíčně se opakující peněžité dávky sociální péče“.

Všechny jízdní výhody pro osoby patřící dříve do kategorie tarifních důchodců byly od 1. srpna 2008 určeny pro „seniory od 60 do 70 let“, kam patřili nově všichni občané EU tohoto věku. Od 1. července 2011 se na území města přepravovali bezplatně senioři ve věku 65–70 roků s platnou kartou Opencard (později Lítačka) s nahanou aplikací „jízdné zdarma“ za 120 Kč na dobu nejvýše 6 let a zlevněné předplatní jízdenky tak zůstaly určeny jen pro seniory 60–65 roků.

Po zavedení celostátních slev v drážní a silniční dopravě pro seniory (a juniory) ve výši 75 % v roce 2018 došlo i ke snížení ceny předplatních jízdenek pro tuto kategorii na území města na polovinu; současně byly jízdenky na 5 měsíců, resp. 150 dnů nahrazeny jízdenkami ročními (365denními).

### 3.4.2.5 Ostatní zlevněné jízdenky

Kromě uvedených a poměrně jednoznačně definovaných skupin byly v průběhu historie zlevněné jízdenky poskytovány i mnoha dalším sociálním nebo zvláštním skupinám cestujících. U nich jsou však jen v ojedinělých případech známy podrobnosti výdeje a data zavedení nebo zrušení. Mnohdy není ani samotný okruh uživatelů identifikovatelný jednoznačně a lze jej z názvu jízdenky pouze odhadovat. Údaje jsou totiž čerpány jen z dostupných přehledů, které byly pro provozní zaměstnance dopravce publikovány v některých obdobích s roční periodicitou, jindy však velmi nepravidelně.

Přehled je proto uspořádán odlišně od předcházejících a obsahuje jen skupiny uživatelů s obdobím platnosti, druhy jízdenek, roky, v nichž byla jejich existence doložena a cenu; ceny jsou přitom uváděny pouze pro roky nebo jejich rozpětí kdy jsou spolehlivě známy. Do přehledů jsou zahrnuty i městské autobusy a trolejbusy před rokem 1952.

Zlevněné jízdenky byly vydávány nejčastěji jako měsíční síťové, méně často jako linkové. S platností roční byly vydávány povětšinou jízdenky volné. Rozsah platnosti těchto ostatních zlevněných jízdenek byl obecně shodný jako u plnocenných, s výjimkou nočního provozu. Pokud je u některých jízdenek doložena plná noční platnost, je u příslušného roku uveden index „N“.

Členové komisí hl. m. Prahy: Měsíční síťové od 1. 7. 1942 (60 K).

Policisté, příslušníci SNB, VB (1920–1970): Měsíční síťové: policie, státní policie 1920 (60 Kč), 1924N–1928N–1931 (90 Kč), 1932–1940 (100 Kč), 1943–1945N (70 K), 1946–1948N (100 Kčs, platí i na autobusech a trolejbusy); civilní zaměstnanci protektorátní policie 1942 (120 K); civilní orgánové národní bezpečnosti nebo civilní příslušníci SNB od 1. 5. 1948 180 Kčs, 1952 (230 Kčs), 1954–1967 (30 Kčs), 1968, 1969 (60 Kčs, platí i na rekreačních autobusových linkách) od 1. 1. 1970 zrušeno; příslušníci SNB uniformovaní 1948 (35 Kčs – mimotarifní úleva pro mimoslužební jízdy, ve službě přeprava bezplatná), 1952–1953 (100 Kčs), 1953–1967 (20 Kčs), 1968–1970 (60 Kčs); v roce 1971 již neexistují, v roce 1980 doložena přeprava příslušníků VB buď bez průkazu (ve stejnokroji), nebo na jízdenky volné.

Vojáci (1961–1969): Roční přenosné: (330 Kčs).

Zaměstnanci potravní daně (1923–1942): Měsíční síťové: 1923–1926 (50 Kč), 1927–1941 (70 Kč), od 15. 4. 1941 90 Kč, zrušeny od 1. 7. 1942. (V závěru platnosti se jednalo jen o bývalé zaměstnance z doby před zrušením pachtu potravní daně obci pražské a převzetí její správy a zaměstnanců státem v roce 1920.)<sup>49</sup>

Učitelé (1903–1942, 1947–1950): Správní rada EP slevila dne 21. 10. 1903 učitelům a učitelkám obecných a měšťanských škol pražských 33 % při celoročních listcích na el. dráhy (tedy pro rok 1904 80 K/rok); další údaje v tohoto období nejsou známy. Měsíční síťové: učitelé smluvní: 1918 (10 K), 1919 (9 Kč), 1920 (18 Kč); učitelé definitivní: 1918 (15 K), 1919 (18 Kč), 1920–1922 (36 Kč), 1923 (50 Kč), 1924 (učitelé řádní) (50 Kč), 1925–1931 (učitelé Velké Prahy, později učitelé obce pražské) (50 Kč), 1932–1937 (60 Kč), 1938 (i pro učitele v penzi – zrušeno k 31. 12. 1938) (60 Kč), 1939–1941 (učitelé činní) (60 Kč), od 15. 4. 1941 75 K, zrušeny od 1. 7. 1942; 1947 (150 Kčs), 1948–1950 (180 Kčs); zrušeny v roce 1950; učitelé státní (a mimořádní): 1924–1926 (90 Kč), zrušeny 1927; zavedeny snad opět od 1. 1. 1932 za shodných podmínek s učiteli Velké Prahy, viz učitelé definitivní. Měsíční dvoulinkové: učitelé Velké Prahy do příjmu 20 000 Kč/rok, zavedeny od 1. 7. 1920 (60 Kč), zrušeny 1. 12. 1920.

Lékaři (<1920–1931): Před rokem 1920 praktičtí lékaři, cena i platnost neznámy. Měsíční síťové: lékaři nemocenské pojišťovny: 1926–1927 (90 Kč); lékaři nemocenské pokladny EP: 1925–1931 (90 Kč).

<sup>49</sup> Potravní daň byla v Protektorátu zrušena dnem 28. května 1942.



Žurnalisté, později redaktoři (1923–1942, 1945–1951): Měsíční síťové: 1923<sup>N</sup>–1928<sup>N</sup>–1940 (50 Kč), od 15. 4. 1941 60 K, zrušeny od 1. 7. 1942; 1945<sup>N</sup> (90 K), 1946<sup>N</sup> (130 Kčs), 1947 (150 Kčs), 1948<sup>N</sup> (200 Kčs), 1950 (150 Kčs), 1951 (140/170 Kčs).

Humanitní korporace, dříve též jízdenky pro humánní účely (1923–1947): Měsíční síťové: 1923–1931 (90 Kč), 1932–1941 (100 Kč), od 1. 7. 1942 120 K, 1945 (120 K), 1946–1947 (180 Kčs). Měsíční dvoulinkové: od 15. 4. 1941 60 K, od 1. 7. 1942 90 K, 1945 (60 K), 1946–1947 (90 Kčs). Měsíční jednolinkové: od 15. 4. 1941 40 K, od 1. 7. 1942 60 K.

Obecní úřadovny, podniky a školy (–1922): Přenosné, cena, rozsah ani období platnosti nejsou známé.

Obecní zaměstnanci (1918–1951): Měsíční síťové: 1918–1919 (4 Kč), 1920–1922 (12 Kč), 1923–1931 (20 Kč), 1932–1940 (30 Kč), od 15. 4. 1941 40 K, 1942–1950 (60 K/Kčs), 1951 (55/70 Kčs). Pro penzisty je doložena platnost za stejných podmínek v letech 1923, 1941, od 1. 7. 1942 zrušena, v letech 1946 a 1951 opět potvrzena. Měsíční dvoulinkové: 1933–1934 (20 Kč). Smluvní zaměstnanci obce: Měsíční síťové: 1927–1932 (70 Kč). Někteří další zaměstnanci obce: Měsíční síťové: od 1. 7. 1942 (120 K).

Zaměstnanci Městské spořitelny, později Městské pojišťovny pražské (1928, 1934–1943, 1945): Měsíční síťové: 1928 (50 Kč, v tomto roce zrušeny); 1934 (90 Kč), 1936–1938 (100 Kč), zrušeny k 31. 12. 1943; obnoveny v říjnu 1945 (do ročního příjmu 40 000 Kčs) (120 Kčs). Měsíční dvoulinkové: od října 1945 (do ročního příjmu 40 000 Kčs) (60 K).

Důchodci a členové rodin zaměstnanců EP, MPP, DPP: Viz část JÍZDNÍ VÝHODY ZAMĚSTNANCŮ DOPRAVCE A JEJICH RODIN.

Dělníci (1910–1911): Měsíční síťové s platností jen do 07:00 hod.: od 1. 8. 1910 (2 K), zrušeny pravděpodobně k 31. 12. 1911. Byly používány místo zlevněných jízdenek pro jednotlivou jízdu, kterými pak byly opět nahrazeny.

Úředníci státní, samosprávní a soukromí (1920) (do příjmu 20 000 Kč/rok): Měsíční dvoulinkové: Od 1. 7. 1920 (60 Kč), zrušeny od 1. 12. 1920.

Úředníci ministerstva železnic (1921, 1928): Měsíční síťové: 1928 (50 Kč). Měsíční dvoulinkové: Od 5. 1. 1921 (36 Kč).

Zaměstnanci v poměru námezdním i služebním (1920–1925) (do příjmu 20 000 Kč/rok): Měsíční dvoulinkové: Od 1. 7. 1920 (60 Kč), od 1. 12. 1920 72 Kč, od 1. 1. 1923 (90 Kč), od 1. 10. 1924 60 Kč, zrušeny k 31. 12. 1925.

#### Pracující některých pražských podniků (1962–1969)

Důvodem pro zavedení zlevněných *měsíčních linkových* jízdenek pro vybrané podniky a organizace byla snaha o zvýšení počtu držitelů předplatních jízdenek a tím snížení rozsahu hotovostního placení s ohledem na zavádění jednoslužného provozu. Původně se mělo jednat o zkušební provoz od 1. ledna 1962 na dobu 3 měsíce v n. p. ČKD Dukla Karlín a Závody 9. května Pankrác. Materiál zpracovaný odborem dopravy NVP v roce 1961 a určený pravděpodobně pro informaci politických a nadřízených orgánů ve věci uváděl: „Tyto závody byly vybrány z důvodů velmi dobré politické situace v závodech, dále počtu zaměstnanců a jejich umístění v jednotlivých oblastech Prahy.“ Skutečné zavedení jízdenek se o jeden měsíc opozdilo. O dalších podnicích, které byly do programu zahrnovány, rozhodovala Dopravní komise NVP.

První organizací, pro jejíž zaměstnance byly určeny, byl závod Dukla Karlín od 1. února 1962, dalšími ještě v roce 1962 Závody 9. května Pankrác a Ústředí SBČS Na příkopě. Ceny jízdenek byly proti plnocenným sníženy zhruba o 15–30 % – jednolinková byla za 28 Kčs,

dvoulinková za 33 Kč a tří- i čtyřlinková za 38 Kč<sup>50</sup>, přičemž čtyřlinková plnocenná neexistovala. Dalšími organizacemi byly od 31. ledna 1963 Tatra Smíchov, Čs. závody naftových motorů a celý podnik ČKD Praha, od 31. března 1963 Výzkumný ústav A. S. Popova, Pražské komunikace, Plynárna Michle, TOS Hostivař, ČSAD závod 4 Vršovice a od 31. srpna 1963 AVIA Čakovice. Konkrétní postup dalšího rozšiřování není známý, ale počet vydaných jízdenek v dalších letech stoupal – v roce 1963 jich bylo vydáno 4042, 1967 již 7521. Od 1. října 1967 byla jejich platnost pravděpodobně omezena pouze na linky ZS.

### 3.4.2.6 Přehled cen plnocenných a zlevněných jízdenek

V tabulce 3.11 je provedeno porovnání cen předplatních jízdenek plnocenných a všech známých druhů jízdenek zlevněných. Jsou do ní ve zjednodušené podobě převzaty vybrané relevantní údaje z tabulek 3.6 až 3.10, a doplněny ceny jednak jízdenek zlevněných z textu předcházející kapitoly, který byl členěn podle jednotlivých uživatelských skupin, a dále placených jízdenek zahrnutých do kapitoly 3.6 JÍZDNÍ VÝHODY ZAMĚSTNANCŮ DOPRAVCE A JEJICH RODIN.

Tabulka 3.11: Zjednodušené porovnání cen měsíčních jízdenek síťových a dvoulinkových [K, Kč, K, Kčs, Kč]

datum	jízdenky							
	síťové					dvoulinkové		
	plno- cenné	pro mládež	pro invalidy seniory	ostatní zlevněné	zaměst- nanecké	plno- cenné	pro mládež	ostatní zlev- něné
01.05.1905	12	–	–	–	–	–	–	–
01.01.1908	15	8				jen roční		
01.04.1908		6						
01.08.1910				2				
01.01.1912		7		×				
01.04.1916			7					
01.12.1916	18	10						
01.09.1917	20							
01.05.1918	30	10; 15	10	4, 10, 15				
01.05.1919	45	10; 20		4, 9, 18				
01.01.1920	60	15; 30	15	12, 18, 36	10			
01.07.1920	150	30		12, 18, 36, 60		100	15	60
01.12.1920	180	36	18			120	18	72
05.01.1921								36, 72
01.01.1922								72
01.01.1923		42		20, 50, 90	20		25	90
01.10.1924								60
01.01.1926			30			100	30	×
1927				20, 50, 70, 90				
01.01.1932		50		30, 50, 60, 70, 90, 100	30			20 <sup>51</sup>
01.11.1939							30; 50	

pokračování

<sup>50</sup> Cena jízdenky třílinkové byla navržena ve výši 36 Kčs, ale pravděpodobně od začátku činila uvedených 38 Kčs.

<sup>51</sup> Jen v letech 1933–1934.

datum	jízdenky							
	síťové	dvoulinkové						
	plno- cenné	pro mládež	pro invalidy seniory	ostatní zlevněné	zaměst- nanecké	plno- cenné	pro mládež	ostatní zlev- něné
01.05.1941	200	60	40; 120	40, 60, 75, 90, 100, 120	40	120	40; 60	60
1945								60
01.01.1946	300	130	90	60, 100, 130, 180	90, 100	180	90	90
01.01.1947		150		60, 100, 150, 180				
1948			90; 180	35, 60, 180, 200		190		×
01.01.1951	275/350	140/170	85/110; 170/200	55/70, (180)	85/100	175/220	85/100	
01.01.1952	360	150	×	100, 230	90	210	90	
01.06.1953	72	30		20, 30	18	42	18	
01.02.1962								33
01.10.1967	72; 90	30; 35		60		42;50;60	18;20	
01.01.1970	90; 130	35		×	×	70	×	×
09.05.1974	80					×		
03.01.1977			35					
01.04.1991	120		50					
01.10.1992	200	50/80	80					
01.01.1994	280	70/140	140					
01.04.1994			110					
01.01.1996	320	80/160	130					
01.01.1998	380	90/190	150					
01.01.2000	420	100/210	210					
01.07.2005	460	115/230	230					
01.01.2008	550		250					
01.07.2010		130/260						
01.07.2011		260						
01.10.2018		130	130					

### 3.5 BEZPLATNÁ PŘEPRAVA A VOLNÉ JÍZDENKY

Bezplatná přeprava může být prováděna na základě různých skutečností – buď vnějších znaků přepravované osoby, nebo častěji předložení nějakého fyzického dokladu. Vnějším znakem je buď věk, nebo stejnkroj, doklady mají fyzickou, nejčastěji papírovou podobu. Zvláštním případem je volná jízda osoby, která takový nárok získává doprovodem držitele nějakého průkazu. Do této části jsou – stejně jako u zlevněných jízdének – zahrnuty částečně i autobusy a trolejbusy před rokem 1952.

#### 3.5.1 Bezplatná přeprava bez jízdních dokladů

Děti: Pokud byla bezplatná přeprava vázána na doprovod starší osoby, byl údaj o věku deklarován touto doprovázející osobou bez nutnosti jiného doložení. Obdobně tomu bylo v letech 1974–1995, kdy věková hranice činila 10 roků a děti od 6 roků mohly cestovat samostatně a věk tak prohlašoval sám cestující. Od následujícího návratu k hranici 10 roků v roce 2010 se

bez jízdního dokladu přepravují jen děti do 6 roků, starší musí věk prokazovat. Bližší údaje jsou obsaženy v části PŘEPRAVA DĚTÍ A DĚTSKÉ JÍZDNÉ.

Policisté, hasiči, příslušníci VB, vojenská policie: U těchto skupin byla bezplatná přeprava uskutečňována na základě stejnokroje. V období okupace se týkala protektorátní policie a hasičů z povolání, od roku 1943 též ochranné policie (Schutzpolizei). V poválečných letech se vztahovala na příslušníky SNB při služebních jízdách (doloženo 1947at, 1948t). Z pozdějšího období (1967) je známá existence bezplatných jízdenek pro příslušníky SNB ve stejnokroji a nejednalo se tudíž o průkaz samotným stejnokrojem. V dalších letech, pravděpodobně od roku 1971, spolehlivě doloženo v roce 1980, byly uzavírány smlouvy mezi DPP a správou SNB o bezplatné přepravě, není však zřejmé, zda uniformovaným příslušníkům stačil k průkazu bezplatné přepravy stejnokroj nebo jim byly i v této době vydávány bezplatné jízdenky. Podle tarifu platného od 1. dubna 1991 se bezplatná přeprava týkala policistů a od 1. října 1992 i vojenské policie, v obou případech včetně zavazadel a služebních psů; v této podobě byla zrušena k 31. prosinci 1995.

Vojáci základní služby: Průkazem bezplatné přepravy v období 9. 5. 1974–31. 12. 1995 byl rovněž stejnokroj s hodností vojína až četaře.

Krátkodobě v době mobilizace v roce 1938 členové středisek strážní služby (od 3. 10., od 7. 10. jen legionáři a členové Národní gardy, zrušeno 11. 10.).

Průvodci nevidomých: Byli přepravováni na jízdní doklad doprovázené osoby, poprvé je tato možnost zachycena v roce 1916 a trvale se pak týkala průvodců nevidomých držitelů zvýhodněných předplatních jízdenek. Od roku 1938 byli takto přepravováni „*průvodci slepých, kteří nepoužívají invalidní lístky*“.

Průvodci raněných příslušníků říšské branné moci a zbraní SS a příslušníků pracovní služby, ošetřovaných v pražských nemocnicích: Přepravováni s platností od 1. října 1941 na jejich průkazy, jestliže byly i pro průvodce určeny. V roce 1944 je doložena platnost i na nočních linkách.

Doprovod dětí do 3 roků: Od 1. července 2015 na doklad doprovázeného dítěte – průkaz „DÍTĚ DO 3 LET“ vystavovaný na jeho jméno; je s fotografií, platí jeden rok a za vystavení se vybírá poplatek 20 Kč.

### 3.5.2 Bezplatná přeprava na základě jízdních dokladů

Dokladem sloužícím k doložení nároku na bezplatnou přepravu je zpravidla nějaký průkaz v papírové podobě nebo v novější době elektronický. V širším smyslu ale může být dokladem i jiný předmět, například odznak. Například odznakem kriminální služby policie se prokazovali její příslušníci v období 1991–1995, dalším známým jednorázovým a krátkodobým případem byli cvičenci Československé spartakiádu 1975, kteří se prokazovali kovovým spartakiádním odznakem.

Papírovými doklady mohou být i běžné osobní doklady, například k doložení věku či domicilu držitele. Dále to mohou být průkazy vydávané podle jiných právních předpisů, kterými je současně jejich držitelům umožněna bezplatná přeprava; v těchto případech se jedná o výhodu mimotarifní, která může být do tarifu zahrnuta pouze informativně, neboť by byla platná i v případě, že by tam obsažena nebyla. Dalšími doklady mohou být interní průkazy vydávané podle pravidel některých orgánů či organizací jejich zaměstnancům, které jsou tarifem prohlášeny za průkaz k volné jízdě; takové opatření bylo používáno spíše výjimečně a na přechodnou dobu. Nejčastější případem je bezplatná přeprava stanovená tarifem a prováděná na základě dokladů vydávaných dopravcem (volné jízdenky). V některých obdobích se nejednalo o zcela bezplatné jízdenky, ale o jízdenky zpravidla s roční platností, kde se buď určita, velmi nízká částka v porovnání např. s cenou plnocenné předplatní jízdenky vybírala za prolongaci, nebo se sice jednalo o cenu, ale natolik nízkou, že ji lze považovat za symbolickou. I takové jízdenky řadíme mezi bezplatné. Mezi volné jízdenky patří i jízdenky zaměstnanců dopravce.

Následující přehled je uspořádán obdobně jako u ostatních zlevněných jízdenek, obsahuje jen skupiny uživatelů a období platnosti, kdy je bezplatná přeprava doložena. Do přehledů jsou i v tomto případě zahrnuty i městské autobusy a trolejbusy před rokem 1952. Volná jízda platila obecně v síti tak, jak je pro tarifní účely popisovány v předcházejících částech. U některých druhů jízdenek mohou být určité pochybnosti o platnosti na trolejbusech v období 1936–1951.

Pro uvedení výjimek z obecné síťové (tramvajové) platnosti jsou v přehledu použita doplňující písmena (indexy) u roku či období, k němuž je doložena, znamenající rozšíření platnosti s následujícím významem: „a“ – na autobusech, „N“ – v noci, „R“ – na rekreačních linkách autobusů, „t“ – na trolejbusech bez doplatku, „Z“ – pro bezplatnou přepravu zavazadel, „+1“ – pro jednu další doprovázející osobu; naopak „g“ značí, že jízdenka neplatí na autobusech, pokud je to třeba zdůraznit.

Členové zákonodárných sborů (poslanci, senátoři) (1921–2010, s výjimkou období německé okupace, bezprostředně po ní členové Prozatímního Národního shromáždění na základě dekretu presidenta republiky z 23. 10. 1945): Rozsah platnosti poslaneckých průkazů byl vždy dán zákonem a zahrnoval širokou škálu dopravních prostředků i podmínek použití – na železnici např. využití vyšších vozových tříd a dalších služeb jako lehátkových a lůžkových vozů apod. V pražské městské dopravě proto platily tyto průkazy na všech provozovaných linkách včetně nočních, v novějším období včetně linek s odlišným tarifem, většinou či vždy i pro přepravu zavazadel. V době československé federace měli stejné výhody jako federální poslanci i poslanci obou národních parlamentů. Všechny jízdní výhody této skupiny platily do 31. prosince 2010, když byly zrušeny zákonem č. 425/2010 Sb.

Soudci Ústavního soudu (1993–1995, 1996–2010): Jednalo se o jízdní výhody obdobného rozsahu jako u členů zákonodárných sborů platné od 1. 7. 1993 podle § 130 odst. 3 zákona č. 182/1993 Sb. do 25. 10. 1995 (zákon č. 236/1995 Sb.), obnovené od 25. 5. 1996 (zákon č. 138/1996 Sb.) a konečně opět zrušené stejným zákonem jako u předcházející skupiny od 1. 1. 2011.

Vojsko: Ranění a nemocní vojáci v době I. světové války: zvláštní jízdenky s určenou platností pro cesty mezi vyznačenými zastávkami. „Ordonanční služba vojenská“ či „vojenské ordonance“ (1918, 1919, 1923–1927), „vojíni k služebním cestám“ (1928; opravňoval pouze k jízdě k stání na přední plošině vozů), „vojíni k vojenským službám“ (1936). Ranění příslušníci říšské branné moci a zbraní SS, později i ranění příslušníci pracovní služby, ošetřování v pražských nemocnicích (od 1. 10. 1941, 1943, 1944N): jízdenky s názvem „Fahrkarte für Verwundete in Uniform / Jízdenka pro raněné ve stejnokroji“. Vojáci ke služebním cestám (jízdam) (1945 platí jen ve dne, neplatí pro důstojníky, 1948, 1952, 1958, 1962–1965).

Policie a četnictvo: V období 1. republiky jen na linkách autobusů – viz tam. Za okupace příslušníci německé civilní tajné státní policie (Gestapo) (od 20. 3. 1939, na služební průkaz, od 6. 10. 1939a na volné jízdenky bez podobenky, od roku 1940atN na roční lístek síťový); příslušníci kriminální policie (KRIPPO) (1941atN, 1943 – na průkaz „Dienstauweis“ společně s průkazem „Fahrberechtigungsausweis“); Sicherheitsdienst (1941atN); Protektorátní policie (1941N); policejní orgány (1943); jízdenky byly vydávány za paušální cenovou úhradu od příslušných institucí. Příslušníci SNB ve stejnokroji (1963, 1967): měsíční síťové jízdenky prodloužené bezplatnými známkami. Policie ČR (1996 – dosud): průkazky k jízdám prostředky MHD vydává Krajské ředitelství Policie na základě smlouvy s DPP.

Členové pražských městských volených orgánů: Platnost pro dále uvedené městské orgány byla zřejmě vyhlášena vždy nějakými závaznými úředními akty, které však nebyly dohledány. Informace pocházejí pouze z tarifů, které v některých případech tento okruh volných jízdenek neobsahovaly, a proto nejsou skutečná období platnosti známa konkrétně:

– sbor obecních starších (1907); je pravděpodobné, že bezplatná přeprava byla poskytována od založení EP po celou další existenci sboru do roku 1918,

- městské zastupitelstvo (1921<sub>N</sub>), Ústřední zastupitelstvo (1926, 1927 – 14 Kč/rok, 1931<sub>a</sub> – jen na lince autobusů, kde zastupitel bydlí), správní komise Velké Prahy (1923, 1924); i v tomto případě je zřejmé, že volení členové zastupitelstva měli bezplatnou přepravu v síti tramvajů a trolejbusů po celou dobu jeho existence, tj. do roku 1939; pravděpodobně pouze primátor měl tuto výhodu i na všech linkách autobusů v plném rozsahu,
- starostové a náměstci předměstských obcí (1921<sub>N</sub>), místní výbory Prahy I–XIX, obecní komise (1927 – 14 Kč/rok, 1928<sub>N</sub> 9 Kč/rok); zrušeno od 1. 7. 1942,
- primátor a jeho náměstkové (1941<sub>tN</sub>, 1943 **atN+1**), správní komise hl. m. Prahy, radniční komise (1941<sub>tN</sub>), (1942 25 K/tok); zrušeno od 1. 7. 1942, dále jen zlevněné jízdenky; volné opět od října 1945<sub>aN</sub>, (1946<sub>aN</sub>, 1948<sub>aN</sub>),
- členové / poslanci ÚNV od října 1945<sub>aN</sub> (25 K/rok), (1946<sub>N</sub>, 1947, 1948<sub>atN</sub> – 40 Kčs/rok), komise při ÚNV od října 1945<sub>N</sub> (25 Kč/rok), (1946<sub>N</sub>), obvodní rady od října 1945<sub>N</sub> (25 Kč/rok), (1946<sub>N</sub>, 1948), obvodní tajemníci národních výborů hl. m. Prahy (1949), poslanci NVP a ONV Praha 1 až 10 (1963, 1969<sub>R</sub>), od roku 1974 poslanci pražských národních výborů všech stupňů, tedy včetně MNV (1975<sub>Z</sub>, 1976–1990; zaniklo dnem voleb do nových zastupitelských sborů 22. 11. 1990); členové zastupitelstva hl. m. Prahy a zastupitelstev městských částí od 1. 4. 1991.

K poslancům pražských MNV je třeba poznamenat, že bezplatná přeprava jim byla poskytována na základě usnesení orgánů hl. m. Prahy vždy od doby připojení obcí k Praze v letech 1967 a 1974. Od 1. 2. 1989 nabyla účinnosti novela vládního nařízení č. 3/1989 Sb., kterým se změnilo a doplnilo vládní nařízení č. 12/1968 Sb., o úpravě odměn a náhrad a některých dalších poměrů poslanců národních výborů ..., která upravila právo bezplatné přepravy celostátně pro poslance KNV (na linkách ČSAD na území kraje) a národních výborů měst, která řídí nebo založila organizaci městské hromadné dopravy (v jeho územním obvodu). V hl. m. Praze se vztahovalo toto právo na poslance NVP a ONV, ale nikoliv MNV. Rada NVP usnesením č. 165 z 26. dubna 1989 rozhodla o ponechání volné jízdy i poslancům pražských MNV a současně vedení města požádalo předsedu vlády ČR o změnu vládního nařízení. Dopravní podnik však průkazy poslanců MNV za doklady pro volnou jízdu odmítl uznávat, avšak žádné sankce jejich držitelům neukládal. S účinností od 1. listopadu 1989 nabyla účinnosti další novela předmětného vládního nařízení č. 117/1989 Sb., kterým byl omezující výčet národních výborů v Praze zrušen.

Členové řídicích orgánů dopravce: Těmi byli volení členové samosprávných městských orgánů a případně další osoby jmenované. Lze předpokládat, že i osoby jmenované, kterým nevznikl nárok na bezplatnou přepravu z titulu volené funkce, měli volné jízdenky (vydávané dopravcem) ve všech obdobích, kdy takové orgány existovaly. Jsou doloženy následující orgány: správní rada EP v letech 1897 až 1939 (1907<sub>a</sub>, 1931<sub>aN</sub>), (správní) komise pro EP 1939–1941 (1941<sub>tN</sub>), decernent (1943<sub>atN+1</sub>), referenti hl. m. Prahy (1943<sub>atN</sub>), komise ÚNV pro EP/DPP (komise pro EP byla zřízena 31. září 1945, společně s komisemi pro plynárny a pro vodárny, přestože ještě oficiálně existovaly Městské podniky pražské, zrušena byla se zřízením komunálních podniků od 1. 1. 1949) (1945<sub>atN</sub>), (1946–1948<sub>atN</sub> – 40 Kčs/rok), představenstvo DPP, dozorčí rada DPP.

Pracovníci nadřízených a kontrolních orgánů dopravce: Ministerstvo železnic (1921<sub>N</sub>, 1923–1927), generální inspekce státních drah (1931<sub>a</sub>), orgány úředního (výsostného) místního dozoru (1941<sub>tNZ</sub>, 1943<sub>tNZ</sub>, 1945<sub>N</sub>), ministerstvo dopravy (1946, 1948, 1952<sub>Z</sub>, 1958<sub>Z</sub>, 1963), orgány revizní služby Berní správy (1947<sub>a</sub>), úřední místní dozor, státní místní dozor (1951<sub>g</sub>, 1965), státní odborný dozor na drahách (1975<sub>gZ</sub>), státní odborný dozor na drahách městských a drahách zvláštního určení (1975<sub>gZ</sub>), státní odborný technický dozor na drahách (1975<sub>gZ</sub>). Ministerstvo dopravy, později Správa pro dopravu ministerstva vnitra (včetně rodinných příslušníků zaměstnanců), odbor dopravy Národního výboru hl. m. Prahy (1963<sub>R</sub>–1991).

Zaměstnanci Magistrátního úřadu, později Magistrátu a obvodních a místních úřadů: (1992): jízdenky za 100 nebo 50 Kčs/rok.

Městská policie: (1992).

Zaměstnanci, důchodci a členové rodin zaměstnanců EP, MPP, DPP: Viz JÍZDNÍ VÝHODY ZAMĚSTNANCŮ DOPRAVCE A JEJICH RODIN.

Sadoví dozorcí Královské obory: (1935–1948).

Osoby se zvláštním vztahem k městu nebo dopravci:

Kromě všech uvedených kategorií byla bezplatná přeprava umožňována prostřednictvím tzv. volných jízdenek nebo i dalších individuálně vydávaných dokladů. Pravidla pro jejich výdej ani okruh uživatelů nebyl zveřejňován a ani z interních materiálů se nepodařilo s jedinou výjimkou získat bližší informace.

Touto výjimkou je důvěrný materiál z roku 1941, který byl zpracován EP a následně vedením města schválen k omezení okruhu uživatelů různých zvýhodněných a volných jízdenek. Zde byly v samostatné části „Lístky volné“ obsaženy následující instituce a osoby: nadřízené úřady (např. Úřad říšského protektora, ministerstvo dopravy), vojenské úřady (např. Standorttkommandatur, SS-Standorttkommandatur, vládní vojsko), různé úřady a korporace (např. policejní ředitelství, úřední lékaři EP, SA, ministerstvo financí), osoby utrpěvší úraz na elektrických drahách (5 jmenovaných osob) a „různé osoby“ (zaměstnanci presidia hl. m. Prahy, ministerstva vnitra, policejního ředitelství a 8 konkrétně jmenovaných osob, např. Ing. Novák, bývalý ředitel elektráren hl. m. Prahy a Ing. dr. E. Mölzer, bývalý předseda EP).

Další uvedené případy podobných jízdenek byly zjištěny jen náhodně a bez okruhu osob, pro něž byly určeny:

- roční volný lístek k jízdám služebním (1928, na jméno, platí i v noci),
- povolení k volné jízdě (1941t, může být platné i v noci a může být i přenosné),
- volná denní jízdenka (1943t, může být platné i na autobusech a v noci),
- krátkodobá jízdenka (7 konkrétních dnů v roce 1944 platná na denních linkách tramvají),
- roční volný lístek síťový (volná jízdenka síťová) (1963–1985, s fotografií i přenosná),
- jízdenka příležitostná (bez podobenky, s vyznačenou dobou platnosti), vydávaná sekretariátem vedení DPP (60. až 80. léta),

Od roku 1989 mohla být poskytnuta bezplatná přeprava oficiálním hostům Národního výboru hl. m. Prahy (později formulováno jako „hostům hlavního města“), DPP a později i RO-PID; pro tyto účely byly vydány samostatné jízdenky.

Důchodci, senioři, odbojáři:

Pravděpodobně se změnou tarifu v roce 1970 začaly být pražským důchodcům poskytovány bezplatně bloky po 11 jednotlivých jízdenkách. Výdej zajišťovaly odbory sociálního zabezpečení ONV podle podmínek SÚSZ, které nejsou známé, jednalo se však pravděpodobně o definované „sociální případy“. Jízdenky platily jen ve dne na linkách ZS, používaly se tramvajové jízdenky pro jednotlivou jízdu za 60 hal., později autobusové pro S-provoz, v obou případech opatřené perforací ve tvaru kulatého znaku města Prahy s číslicí „7“. Jízdenku označovali průvodčí běžným způsobem, na autobusových linkách s S-provozem měl řidič tramvajovou jízdenku znehodnotit přetržením a místo ní vydat jízdenku pro S-provoz.

Od 3. ledna 1977 byly zavedeny volné síťové jízdenky vydávané pražskými ONV pro starší pražské důchodce ve věku nad 75 let s nízkým důchodem a pro odbojáře bez příjmového omezení. Příjmová hranice byla shodná jako u zlevněných jízdenek pro věk 65–75 roků, tj. 800 Kčs/měsíc, od října 1979 830 Kčs, od února 1982 900 Kčs. Od 1. ledna 1983 se ve všech městských hromadných dopravách bezplatně přepravovali občané ČSSR nad 70 let na základě výměru ČCÚ č. 1493/25/82 z 23. září 1982. Výkladem k výměru byla tato bezplatná přeprava rozšířena i na cizince – držitele povolení k trvalému pobytu v ČSSR. Po roce 1989, i když byly ceny obecně liberalizovány, obsahovaly první výměry ministerstev financí v rámci stanovení

maximálních cen i rozsah bezplatné přepravy proti předcházejícímu období beze změn, včetně osob nad 70 roků. Od roku 1995 byla z celostátně určených cen tato skupina cestujících vypuštěna a od tohoto roku stanovena ve vyhlášce hl. m. Prahy a z ní vycházejících městských tarifů. Okruh osob byl postupně rozšiřován z občanů ČR (v roce 1996) až po všechny osoby starší 70 let. Nárok na bezplatnou přepravu se prokazuje v městské dopravě obecně buď některými doklady, které slouží i pro jiné účely, nebo osobními průkazy, z nichž je patrný věk (občanský průkaz ČR nebo jiné země EU, povolení k pobytu, cestovní pas). V rámci rozšiřování platnosti tarifu PID na železniční dopravu mohou od 31. července 2010 senioři nad 70 roků cestovat bezplatně i ve vlacích ČD na území města (s nahranou aplikací SENIOR 70+ na kartě Opencard, později Lítačce).

Výměrem ČCÚ č. 240/25/88 byla od 1. března 1988 bezplatná přeprava rozšířena na odbojáře a vdovy po nich bez ohledu na věk. Průkazy vydával Československý svaz protifašistických bojovníků. (Podle některých údajů měly být průkazy prolougovány ročními známkami za 24 Kčs, je však znám průkaz z tohoto období, který nemá platnost nijak časově omezenou). Usnesením Rady NVP č. 165 ze 26. dubna 1989 byla umožněna bezplatná přeprava „aktivním účastníkům Pražského povstání“. Obdobně jako u osob nad 70 roků byly výhody pro odbojáře od roku 1995 určovány městskou vyhláškou, a to pro účastníky I. a II. odboje, dále občany uvedené v § 29 zákona č. 87/1991 Sb., o mimosoudních rehabilitacích, a konečně pro aktivní účastníky Pražského povstání s průkazy vydanými Městským výborem Českého svazu bojovníků za svobodu.

#### Invalidé, zdravotně postižené osoby:

Od 1. ledna 1944 byli zdarma přepravováni váleční poškozcenci – říšskoněmečtí příslušníci a od 10. června 1944 i příslušníci protektorátní (i v noci a ve všech dopravních prostředcích). V roce 1945 jsou zmíněni „těžcí váleční poškozcenci“.

Dne 9. srpna 1946 vstoupil v platnost zákon č. 164/1946 Sb., o péči o vojenské a válečné poškozcence a oběti války a fašistické persequce, a to se zpětnou účinností od 1. ledna 1946. Osoby, na které se zákon vztahoval a jejichž výdělečná schopnost byla snížena nejméně o 65 %, měly podle § 90 na úřední průkazku nárok na přepravu zdarma „a) při dopravě na drobných drahách a b) při místní autobusové dopravě v obci“.<sup>52</sup> Podle § 91 cit. zák. se bezplatná přeprava u invalidů, kteří potřebovali stálý doprovod, vztahovala také „na průvodce nebo psa-vůdce“. Na základě ustanovení zákona vyhlásily EP dne 15. srpna 1946, že průvodci nebo psi slepců mají nárok na jízdu zdarma i na trolejbusích a autobusech.

Po tarifní úpravě ke konci roku 1951 nejsou v tarifních předpisech již zmiňovány předplatní zlevněné jízdenky pro invalidy, bezplatná přeprava až do roku 1957 byla poskytována pouze v rozsahu zákona č. 164/1946 Sb., mimo to jen pro slepé na průkaz vydaný Ústřední jednotou invalidů, v tomto případě i s bezplatnou přepravou psa, ale nikoliv lidského průvodce.

Zákon č. 164/1946 Sb. byl nahrazen od 1. ledna 1957 zákonem o sociálním zabezpečení. Pro všechny osoby s určitým rozsahem zdravotního postižení jsou obecnou právní úpravou od té doby trvale poskytovány výhody i ve veřejné dopravě. Zdravotně postiženým osobám, na které se příslušná ustanovení předpisů sociálního zabezpečení vztahují, jsou vydávány zvláštní průkazy označené TP, ZTP a ZTP-P (ZTP/P). Bezplatná přeprava v městské dopravě, a slevy v dopravě celostátní, jsou poskytovány na průkazy ZTP a ZTP-P, u ZTP-P včetně průvodce.

#### Občané vykonávající civilní službu:

Výkon civilní služby namísto povinné služby vojenské byl umožněn podle zákonů č. 73/1990 Sb. a 18/1992 Sb. Nárok na bezplatnou přepravu platil v období 1. 4. 1991–

---

<sup>52</sup> Průkazku na výhody pro invalidy vydávalo ministerstvo sociální péče jako tisk. P 3. Měla 4 strany, byla tištěna na slabě nažloutlém papíru černým tiskem se světle šedým podtiskem, na první straně měla červená písmena „DD“, na poslední straně červené písmeno „Ž“.



31. 12. 1995, není však znám způsob k jeho prokazování. V dalším období až do zrušení civilní služby dostávali občané, kteří ji vykonávali u orgánů a organizací zřizovaných hl. m. Prahou nebo městskými částmi, účelový dar na nákup předplatní jízdenky.

### 3.6 JÍZDNÍ VÝHODY ZAMĚSTNANCŮ DOPRAVCE A JEJICH RODIN

Vlastním zaměstnancům poskytovali v minulosti zaměstnavatelé kromě mzdy či platu i další naturální výhody. Kromě pracovního oděvu to v oblasti dopravy byly jízdní výhody, spočívající v možnosti cestování za režijní jízdné nebo výdeji volných či zlevněných jízdenky, a to jak pro zaměstnance, tak i jejich rodinné příslušníky. V době existence EP byla další výhodou dodávka elektřiny pro domácnost za snížené ceny, při začlenění do MPP obdobně i plynu a vody.

Počet osob, kterých se naturální výhody týkaly, nebyl nijak zanedbatelný. Počet zaměstnanců DPP před rokem 1989 překročil 20 000 a jízdní výhody, popsané v dalších odstavcích, se tak týkaly zhruba 50 000 osob.

#### 3.6.1 Kmenoví zaměstnanci

Zaměstnanci EP (dráhové i elektrárenské části) měli pravděpodobně právo na bezplatnou přepravu od vzniků podniku, prokazatelně je tato skutečnost doložena v roce 1904. Vydávané volné jízdenky měly platnost v celé síti tramvaj<sup>53</sup>, později i trolejbusů, a to i v nočním provozu (již v roce 1921). Neplatily ale obecně na linkách autobusů, zaměstnanci, kteří bydleli na okraji města, mohli používat bezplatně pouze napájecí část autobusové linky od jejich bydliště k tramvajím. Pro cesty z noční služby (ve stejnokroji) bylo umožněno od roku 1932 používání nočních autobusových linek ze zastávek u vozoven – na a-A Vozovna Strašnice, Na Floře, a-B Na Švábkách, a-C Plzeňská tř., Vozovna Košíře. Na celonočních linkách v období okupace zaměstnanecké jízdenky zřejmě neplatily automaticky, platnost musela být vyznačena písmenem „N“. Od 7. listopadu 1948 byla povolena i bezplatná přeprava zavazadel na tramvajích a trolejbusích, na autobusech jen pro ty zaměstnance, kteří zde mají povolenou bezplatnou přepravu. Teprve od 31. prosince 1951 byla platnost jízdenek pro kmenové zaměstnance skutečně celosíťová, a to včetně pozdějších autobusových linek nočních a rekreačních.

Od roku 1928 do roku 1943 byly poskytovány zaměstnancům EP Praha jízdní výhody recipročně i v některých jiných městech s vlastními dopravními podniky (v této době převážně provozující dopravu tramvajovou); jejich přehled, jakož i popis obdobných výhod v období po roce 1945 je obsažen v části ZAMĚSTNANCI MIMOPRAŽSKÝCH DOPRAVNÍCH PODNIKŮ.

Vznikem Městských podniků pražských (s uváděnou organizační formou „decernát“) od 15. července 1942 byly bývalé Elektrické podniky rozděleny na jejich tzv. hlavní oddělení – elektrárny a veřejné dopravy, dalšími hlavními odděleními se staly plynárny a vodárny. Jízdní výhody zůstaly zachovány pro dřívější zaměstnance EP a ve stejném rozsahu je získali zaměstnanci připojených plynáren a vodáren. Vrchní ředitelé MPP měli zvláštní průkazy, opravňující i k volné přepravě v noci, na trolejbusích a autobusech. V listopadu 1943 byly vydány nové průkazy pro všechny zaměstnance MPP ve shodném provedení.

Po obnovení samostatnosti ČSR v důsledku přijatých zásad znárodnování došlo k postupným výrazným změnám v začlenění činností dosavadních městských podniků. Od 1. ledna 1946 přešla bývalá Pražská obecní plynárna na základě znárodnovacího dekretu do Západočeských plynáren n. p., Praha, a tím pravděpodobně současně její zaměstnanci přišli o jízdní výhody. Dne 9. dubna 1946 byly vytvořeny samostatné Vodárny hl. m. Prahy, ale jejich zaměstnanci si podrželi své výhody pravděpodobně do roku 1948. Ke znárodnění elektrárenské části

---

<sup>53</sup> Využití volných jízdenek mělo kdysi určitá omezující pravidla. Např. v roce 1913 mohlo v jenom voze cestovat do 7. hodiny ranní nejvýše 6 jejích držitelů, po 7. hodině pouze 3, v tomto případě jen na přední plošině.

bývalých EP došlo v roce 1946 později<sup>54</sup> a naturální požitky zaměstnanců byly vyřešeny dlouhodobě; volné jízdenky pro „zaměstnance energetiky“ jsou uváděny nejméně do roku 1958.

Po začlenění osobní lodní dopravy do DPP v roce 1961 byla na lodních linkách poskytována zaměstnancům DPP poloviční sleva. To platilo pravděpodobně až do jejího opětovného osamostatnění vznikem Pražské paroplavební společnosti v roce 1992.

Právo na bezplatnou přepravu prokazoval zaměstnanec služebním průkazem, který vydával DPP. V roce 1963 byly vydány stálé volné jízdenky v jednotném provedení pro všechny podniky městské dopravy v ČSSR. Jízdenky (tisk. PŘEPR 047 pú) byly vydány v několika provedeních – jako přenosné / nepřenositelné, a s platností v celé ČSSR / na území jednoho kraje / pro jeden dopravní podnik.<sup>55</sup>

Od 1. dubna 1968 začala platit směrnice MD čj. 13117/68-10/33 o poskytování jízdních výhod v městské hromadné dopravě osob provozované podniky městské dopravy (dále jen „směrnice 1968“). Pro zaměstnance, jejichž pracovní úvazek činil nejméně 50 % stanovené pracovní doby a učně, se podmínky prakticky nezměnily, jízdenky opravňovaly k bezplatné jízdě na všech linkách všech dopravních podniků na území státu, a to včetně zavazadel, dětských kočárků a živých zvířat. Směrnice byla s platností od 1. ledna 1979 nahrazena směrnicí MV ČSR č. j. SD/33-7/78 bez podstatných obsahových změn.

Nově byly jízdní výhody s platností od 1. dubna 1987 upraveny výnosem MV ČSR čj. SD/33-1002/87 o poskytování jízdních a přepravních výhod v městské hromadné dopravě z 12. března 1987 ve znění výnosu č. j. SD/33-3956/87 (dále jen „výnos 1987“). Jízdenky vydávané stálým zaměstnancům dopravních podniků a žákům středních odborných učilišť, kteří se připravovali k výkonu povolání pro podnik MHD, platily opět na všech linkách podniků městské dopravy na území ČSSR. Změnilo se jejich provedení, skládaly se, jako ostatní pražské časové jízdenky (které jim byly vzorem), z kmenové části s fotografií a údaji o držiteli (stále s modrým okrajem) a ze samostatného kupónu s roční platností, umístěných pod sebou.

Zákonem č. 1/1992 Sb., o mzdě, odměně za pracovní pohotovost a o průměrném výděлку, který nabyl účinnosti dnem 16. ledna 1992, byly jízdní výhody MHD převedeny z kategorie naturálních požitků do kategorie tarifů. Tím pozbyl platnosti předcházející výnos. K zachování vzájemných jízdních výhod v nových podmínkách uzavřely všechny dopravní podniky a jejich zřizovatelé (s výjimkou Ústí nad Labem) dohody, kterými zmocnily Správu pro dopravu MHPR ČR k vyhlášení jednotných tarifních sazeb zlevněného jízdného. Na základě dohody republikových ministerstev platily tyto výhody na území obou republik.<sup>56</sup> Tarifní sazby vyhlásila SD MHPR ČR s platností od 1. ledna 1992 vyhláškou č. j. 157784/1287/91-53, podle níž se zaměstnancům dopravních podniků, žákům jejich SOU, důchodcům, rodinným příslušníkům důchodců a některým dalším pracovníkům poskytovalo zlevněné jízdné. Cena byla pro podniky v Praze, Brně a Ostravě 50 Kčs/rok, v ostatních městech za 30 Kčs/rok, pro rodinné příslušníky zaměstnanců a rehabilitované pracovníky za 100 Kčs, resp. 50 Kčs/rok. Usnesením rady Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 219 z 19. března 1992 bylo ustanovení vyhlášky modifikováno a pro stálé pracovníky a důchodce DPP byla stanovena nulová tarifní sazba. Vnější podoba jízdenek byla opět upravena, kmenový list i roční cenový kupón se vkládaly do plastového obalu vedle sebe. Nulová tarifní sazba platila však pravděpodobně jen pro rok 1992 a v následujícím roce se již používalo zlevněné jízdné dle vyhlášky.

---

<sup>54</sup> Část MPP, která sloužila k výrobě, rozvodu a dodávce elektřiny s veškerým příslušenstvím se stala součástí n. p. Středočeské elektrárny na základě vyhlášky ministerstva průmyslu č. 1228 Ú. l. ze dne 14. května 1946, k převzetí z rukou obce došlo 3. června 1946.

<sup>55</sup> Volné jízdenky byly tištěny na bílém kartonu formátu A6 s tmavě modrými okraji o šířce 5 mm, měly předtištěný rok vydání, platnost se prodlužovala jeho přelepováním ročními prolongačními známkami.

<sup>56</sup> Vzájemná platnost jízdenek mezi dopravními podniky v ČR skončila na konci roku 2003.

Po osamostatnění ČR a nabytí účinnosti zákona ČNR č. 588/1992, o dani z přidané hodnoty, bylo třeba postavit zásady pro jízdní výhody zaměstnanců na novém právním základě, neboť zákon stanovil, že pokud je zdanitelné plnění osobě mající zvláštní vztah k plátcí daně uskutečněno bez úplaty nebo byla poskytnuta sleva z ceny, je základem daně cena obvyklá. Znamenalo by to, že dopravce musí odvádět DPH z volných či zlevněných jízdenek poskytnutých svým zaměstnancům ve výši vypočtené z jejich plné ceny. Z dalších souvisejících ustanovení právního předpisu byl však dovozen výklad, že uvedená povinnost by se uplatňovala pouze při zcela bezplatném poskytování jízdenek. Nová pravidla pro poskytování zlevněného jízdného zaměstnancům dopravních podniků a některým dalším osobám schválila správní rada Sdružení dopravních podniků v ČR pro všechny dopravní podniky s platností od 1. července 1993. Ve srovnání s předcházející vyhláškou došlo věcně jen k nepodstatným změnám a zaměstnanecké jízdné činí dosud 50 Kč/rok.

Zaměstnanecké výhody včetně volných jízdenek nebyly v minulosti vždy poskytovány v plném rozsahu v přechodném období, kdy se nový zaměstnanec teprve připravoval na svoji profesi v odborných kurzech nebo absolvováním praktického zácviku. Pro toto období byly vydávány zvláštní volné jízdenky, například z roku 1945 jsou známé s označením Cvičenec.

### 3.6.2 Kontrolující zaměstnanci

V některých obdobích měli pověření zaměstnanci dopravce (dopravní úředníci, úředníci správy podniku, dozorčí úředníci veřejné dopravy hl. m. Prahy) zvláštní průkazky (v některých obdobích odznaky) opravňující k provádění dopravní kontroly. Průkazky platily rovněž jako volné jízdenky s úplnou platností (ve dne i v noci v tramvajích, trolejbusích a některé i na autobusech) v době, kdy zaměstnanecké jízdenky takovou platnost neměly.

### 3.6.3 Rodinní příslušníci zaměstnanců

První prokazatelné údaje o volných jízdenkách pocházejí z roku 1920, kdy byly vydávány pravděpodobně jen manželkám zaměstnanců. V roce 1924 se vydávaly volné jízdenky i pro druhé členy rodin, tedy prakticky pro jedno dítě, pravděpodobně po dobu školní docházky.<sup>57</sup> Denní rozsah platnosti byl pravděpodobně shodný s jízdenkami zaměstnaneckými (platnost na nočních linkách tramvají doložena např. v roce 1928), platnost na trolejbusích a autobusech z doby 1. republiky není do podrobností známá (ale pravděpodobně neplatily; v roce 1943 mohla být platnost jízdenek pro manželky zaměstnanců rozšířena i na linky trolejbusů a autobusů, na nichž jejich manželé vykonávali službu); neplatily v jiných městech republiky. Jednalo se pravděpodobně vždy o jízdenky roční, za jejichž prolongaci byl snad vybírán určitý poplatek. V 60. letech měl již údajně zaměstnanec nárok až na tři volné síťové jízdenky, ale pouze pro manželku a děti bez vlastního příjmu. Od vydání celostátních pravidel pro jízdní výhody zaměstnanců již počet rodinných příslušníků nebyl omezen.

Kromě jízdenek volných existovaly pro rodinné příslušníky i jízdenky zlevněné. První zaznamenaný údaj, který současně naznačuje i souběžnou existenci jízdenek volných, je z roku 1913, kdy pro děti zaměstnanců, které musely dojíždět do školy, byly vydávány roční síťové jízdenky za 48 K. Od roku 1920 je existence zlevněných jízdenek potvrzována kontinuálně, ale nejsou dostatečně známá pravidla jejich výdeje. S největší pravděpodobností byly určeny pro zaměstnané manželky zaměstnanců a snad i zaměstnané děti, pokud žily ve společné domácnosti. Výslovně doložena je tato skutečnost až z 50. let a byla zachována do roku 1968.

---

<sup>57</sup> Ze školního roku 1927/1928 je znám volný linkový žakovský lístek, 1945/1946 dvoulinkový žakovský pro žáky i studenty, 1960/1961 dvoulinkový volný pro žáky a učně, 1964/1965 a 1965/1966 třílinková volná jízdenka pro žáky a učně.

Jsou doloženy následující zlevněné jízdenky:

Roční síťové: 1913 (48 K, viz výše), 1937 (14 Kč, pro děti zaměstnanců, od tohoto roku i pro děti důchodců), 1945N.

Měsíční síťové: 1920 (bez udání ceny, do příjmové hranice 2000 Kč/rok), červenec 1920 (10 Kč, do příjmové hranice 4000 Kč/rok), 1923–1927 (20 Kč), 1935 (30 Kč), 1941 (40 K), 1942 (60 K, do příjmové hranice 4800 K/rok), 1943–1945 (60 K, od 1. července 1943 zrušena příjmová hranice), 1946–1950 (90 Kčs), 1951 (85/100 Kčs), 1952–1953 (90 Kčs), 1953–1968 (18 Kčs), zrušeny od 1. dubna 1968.

Měsíční linkové: zrušeny od 1. ledna 1935 (20 Kč), předchozí údaje nejsou známé.

Od roku 1942 byly měsíční síťové určeny i pro rodinné příslušníky všech MPP (60 K). V letech 1945 a 1946 byly pro podniky MPP mimo veřejnou dopravu tyto jízdenky za vyšší cenu – 1945 (70 K), 1946 (100 Kčs) a kromě toho byly pro ně vydávány měsíční dvoulinkové – 1945 (30 K), 1946 (50 Kčs); tyto výhody se vztahovaly i na penzisty MPP – plynárny a vodárny, jejich ženy a vdovy.

Dále pravděpodobně od roku 1948 až do doby nabytí účinnosti směrnice 1968 byly vydávány zvláštní bezplatné dvoulinkové (později třílinkové) jízdenky (platné jen v průběhu školního roku) dětem zaměstnanců a důchodců, které neměly nárok na volnou jízdenku (tj. třetím a dalším dětem). V roce 1968 činil počet vydaných volných třílinkových jízdenek 395 (volných zaměstnaneckých bylo vydáno 13 035, volných a zlevněných pro rodinné příslušníky 18 040).

Teprve od 1. dubna 1968 uplatněním směrnice 1968 byla v DPP odstraněna diskriminace žen, neboť jízdní výhody (stále volné roční síťové jízdenky platné v rámci DPP) získali i manželé zaměstnankyň (a důchodkyň). Nově se volné jízdenky vydávaly rodinným příslušníkům pracovníků, jejichž pracovní úvazek činí nejméně 75 % stanovené pracovní doby – tj. zaměstnaným manželkám a manželům a dále dětem do 15, resp. 25 roků, pokud splňovali nárok na pobírání rodinných přídatků; dřívější zlevněné měsíční jízdenky pro zaměstnané manželky za 18 Kčs a volné třílinkové jízdenky pro děti byly zrušeny. Rodinným příslušníkům po zemřelém pracovníkovi se ponechávaly jízdní výhody, pokud pracovník odpracoval v podniku nejméně 10 let. Uvedené podmínky platily do roku 1991 bez podstatných změn.

Na základě nové právní úpravy z roku 1992 musely být zpoplatněny i dřívější volné jízdenky rodinných příslušníků; jejich cena v současné době činí 200 Kč/rok.

### 3.6.4 Penzisté, důchodci

Po odchodu do výslužby byla bývalým zaměstnancům zachována bezplatná přeprava formou ročních síťových jízdenek za velmi nízkou cenu, či spíše pouhý prolongační poplatek. Výše této ceny je doložena v letech 1913 (48 K), 1923 (14 Kč), 1934–1935 (14 Kč, vydávaly se na 3 roky), 1941–1946 (25 K), 1947 (40 Kčs), 1963–1967 (8 Kčs).

Od 1. dubna 1968 podle směrnice 1968 měli nárok na stále volné roční síťové jízdenky platné v rámci DPP důchodci, kteří bezprostředně před odchodem do důchodu odpracovali v podniku nejméně 10 let; tento nárok trval beze změny do roku 1991.

Po zpoplatnění volných jízdenek vyplývajících z právní úpravy z roku 1992 jsou jízdenky bývalým zaměstnancům poskytovány za stejných podmínek jako zaměstnancům činným, tj. za 50 Kč/rok.

### 3.6.5 Rodinní příslušníci penzistů a důchodců

Ve známých údajích ze starších období se v této kategorii uvádějí zpravidla pouze manželky (nikoliv děti), přičemž konkrétně v letech 1934–1935 pro ně byly vydávány shodné jízdenky jako pro penzisty (14 Kč/rok, a to i pro vdovy po nich), 1941–1945 (25 K/rok, též 40 K/měsíc), 1946 (40 Kčs/rok). V letech 1942–1946 jsou doloženy i měsíční síťové jízdenky, pravděpodobně pro ty rodinné příslušníky, kteří nemají nárok na prakticky volné roční 1942–

1946 (60 K/měsíc do příjmové hranice 4800 K/rok, od 1. července 1943 příjmová hranice zrušena), 1946 (90 Kčs). V dalších obdobích byla pravidla obdobná či shodná jako u rodinných příslušníků činných zaměstnanců. Podle směrnice 1968 došlo v DPP k rozšíření i na rodinné příslušníky důchodkyň, pokud splnily podmínku odpracování 10 let zaměstnání bezprostředně před odchodem do důchodu. Po zemřelém důchodci (důchodkyni) se jízdní výhody rodinným příslušníkům ponechávaly, pokud před odchodem do důchodu odpracoval v podniku nejméně 10 let. Do roku 1991 se tyto podmínky nezměnily, v dalším období byly a jsou poskytovány zlevněné jízdenky opět za stejných podmínek jako u rodinnými příslušníků zaměstnanců.

### 3.6.6 Dočasní zaměstnanci

V období německé okupace existovaly průkazy k volné jízdě sezónních dělníků oddělení stavby a udržování tratí EP. Jízdenka sloužila pro jízdy mezi jednotlivými pracovišti, platila i na trolejbusích, pro nejvýše 8 dělníků, a prokazoval se jí traťmistr nebo četař, který skupinu vedl.

Volné jízdenky pro pracovníky v krátkodobém nebo vedlejším pracovním poměru se vydávaly nejpozději od roku 1952. Rozsah platnosti byl stejný, jako u zaměstnaneckých, ale jen na území Prahy. Do roku 1974 byly vydávány jako DOČASNÉ JÍZDENKY s platností roční. Od roku 1974 byly označovány „BP“ (brigádníci) s platností měsíční. Podle výnosu 1987 se poskytovaly pracovníkům na vedlejší pracovní poměr, pokud v předcházejícím měsíci odpracovali alespoň 40 hodin; jsou zatím doloženy do roku 1998.

### 3.6.7 Bývalí zaměstnanci

Podle výnosu 1987 byly jízdní výhody poskytovány bývalým zaměstnancům dopravních podniků (a jejich rodinným příslušníkům), kteří uzavřeli před 1. dubnem 1987 pracovní poměr s odbory dopravy národních výborů, s orgány Odborového svazu pracovníků dopravy a silničního hospodářství a krajskými nebo okresními výbory KSČ, a to po dobu trvání tohoto pracovního poměru.

Bývalí zaměstnanci dopravních podniků, kteří uzavřeli pracovní poměr se SD MV ČSR, odbory dopravy národních výborů nebo se svazovými odborovými orgány po 1. dubnu 1987 měli nárok na jízdní výhody rovněž po dobu trvání tohoto poměru, ale pouze pro sebe a jenom v případě, že předtím odpracovali v dopravním podniku nejméně 10 roků.

Všechny tyto výhody byly zrušeny do roku 1991.

### 3.6.8 Zaměstnanci mimopražských dopravních podniků

Od roku 1928 na základě čtyřstranné smlouvy platily v Praze zaměstnanecké jízdenky tří mimopražských podniků na tramvajích, později i na trolejbusích, a to i v nočním provozu. K této smlouvě postupně přistupovaly další podniky, provozující městskou dopravu a v roce 1938 byly účastníky smlouvy podniky v Bratislavě, Brně, Českých Budějovicích, Jihlavě, Košicích, Moravské Ostravě, Olomouci, Plzni a Praze. Účastnictví slovenských podniků zaniklo v období po mnichovské dohodě – u Košic fakticky po připojení k Maďarsku v důsledku vídeňské arbitráže (2. listopadu 1938), u Bratislavy po vyhlášení Slovenského štátu (14. března 1939). K 15. dubnu 1941 platily jízdenky zbývajících protektorátních podniků na trolejbusích na větší vzdálenost s příplatkem, stejně jako pražské plnocenné. (K tomuto datu jsou kromě zaměstnaneckých jízdenek uvedených měst Protektorátu uváděny jako jízdní doklady i legitimáční lístky členů správních rad měst Brno, České Budějovice a Olomouc.) K 1. lednu 1944 bylo oznámeno zrušení vzájemného uznávání jízdenek bez udání důvodu.

V roce 1945 (již v obnovené ČSR) je zaznamenána existence jízdenek „dopravní skupiny dráhy v ústředním svazu dopravy“, které platí i v noci, a to bez dalších podrobností. Od září 1946 byla zavedena vzájemná platnost zaměstnaneckých jízdenek pro všechna města, kde existoval samostatný podnik městské dopravy tj. v určitých obdobích Banská Bystrica, Bratislava, Brno, České Budějovice, Děčín, Hradec Králové, Jablonec nad Nisou, Jihlava, Karlova Vary,

Kladno, Košice, Liberec, Mariánské Lázně, Martin, Most a Litvínov, Nitra, Olomouc, Opava, Ostrava, Pardubice, Piešťany, Plzeň, Poprad, Prešov, Teplice, Trnava, Ústí nad Labem, Zlín (Gottwaldov), Žilina. V době vyhlášení platily mimopražské jízdenky v Praze i na autobusech (na rozdíl od kmenových zaměstnanců EP!), od 7. listopadu 1948 byla jejich platnost rozšířena i na zavazadla.

Tabulka 3.12: Mimopražská platnost zaměstnaneckých jízdenek

zavedena	podnik	zrušena
16.11.1928	Společnost brněnských pouličních drah elektrických, Elektrická malodráha Jihlava, Elektrické podniky města Plzně	01.01.1944
06.03.1929	Bratislavská elektrická účastinářská společnost v Bratislave	31.03.1939
12.01.1934	Elektrický podnik a pouliční dráha v Českých Budějovicích	01.01.1944
23.10.1935	Elektrické podniky hlavního města Olomouce	01.01.1944
14.06.1937	Košická elektrická pouliční dráha, účastinářská společnost v Košiciach	10.12.1938
25.06.1938	Společnost moravských místních drah	01.01.1944

V roce 1963 byly vydány celostátní jednotné volné jízdenky pro učně, pracovníky a důchodce všech dopravních podniků v ČSSR, jejichž platnost skončila po roce 1989. V následujícím období byla vzájemná bezplatná přeprava prováděna opět na základě samostatně vydávaných zaměstnaneckých průkazů jednotlivých podniků, které byly členy dobrovolného Sdružení dopravních podniků ČR, a to do doby úplného zrušení k 1. lednu 2004.

Směrnice z roku 1978 umožnila vydávat volné jízdenky i dětem zaměstnanců dopravních podniků, pokud se na budoucí povolání připravovali v sídle jiného dopravního podniku (v Praze jim byly vydávány jízdenky rodinné – RO) na základě dohody mezi podniky.

## 4 MĚSTSKÉ AUTOBUSY (EP A DPP) A TROLEJBUSY

### 4.1 PRVNÍ MĚSTSKÁ AUTOBUSOVÁ LINKA

*První autobusová linka v Praze byla uvedena do provozu 7. března 1908 (v pracovním užívaném systému označení vedená jako linka a-01) a jezdila do 17. listopadu 1909, kdy byl po nehodě její provoz zastaven. Obnovení se tento druh dopravy v Praze dočkal až po první světové válce.*

Na lince platil zcela samostatný tarif, bez možnosti přestupu na linky tramvají; neplatily na ní ani žádné předplatní a permanentní jízdenky. Jízdné bylo JEDNOTNÉ, základní ve výši 20 hal., dětské 12 hal. V dostupných pramenech nebyly obsaženy podmínky přepravy dětí (věk) ani zmínka o dovozném; lze však předpokládat, že tyto parametry byly shodné s tramvajemi.

K odbavení byly používány tramvajové jízdenky označené perforovaným písmenem „A“. Za celou dobu provozu bylo prodáno 290 337 jízdenek za 20 hal. a 17 700 dětských za 12 hal.

### 4.2 AUTOBUSY 1925–1951

*Trvalé provozování autobusové dopravy městským dopravním podnikem bylo započato 21. června 1925. Zpočátku plnila pouze funkci napájecí dopravy k tramvajovým linkám z okrajových částí města s obsluhou předměstského a částečně i příměstského území. Od 18. září 1927 byly zřizovány i vnitroměstské linky, nabízející současně s obslužnou funkcí nová nebo rychlejší spojení v určitých přepravních směrech a v malé míře i s odlehčovacím významem pro mnohde značně vytižený tramvajový systém. Vnitroměstské linky vytvořily omezeně účelově provázanou síť při později vzájemně povolených přestupech, ale oproti tramvajové síti stále jen s významem spíše okrajovým. Vnitroměstské linky zanikly v plném rozsahu již na začátku německé okupace s obecným omezováním silniční dopravy z důvodu nedostatku především pohonných hmot a nebyly po válce obnoveny. I provoz napájecích linek byl výrazně omezen a zůstala zachována především doprava do oblastí válečného průmyslu. Po tomto útlumu se začala autobusová doprava v poválečných poměrech velmi zvolna konsolidovat, její významnější růst začal až po polovině padesátých let.*

Na autobusových linkách platil zásadně nepřestupní vzdálenostní tarif až na malé výjimky zcela oddělený od (základní) sítě tramvají a později trolejbusů. Od původního pásmového tarifu se brzy začalo přecházet na tarif stanicový, v obou případech však s poměrně mnoha výjimkami na jednotlivých linkách. Mezi vnitroměstskými linkami byl později povolen i vzájemný přestup a ve třech případech bylo zavedeno i kombinované jízdné s možností přestupu mezi napájecí autobusovou linkou a tramvajemi. Samostatný autobusový tarif zanikl po tarifním sjednocení městských dopravních subsystémů k 31. prosinci 1951, čímž vznikla jednotná (integrována) síť městské dopravy.

#### 4.2.1 Základní jednotlivé jízdné a přestupnost

Na první lince souvislého období provozu autobusů (a-A) platil v samém počátku jejího provozu v roce 1925 samostatný a kombinovaný tarif s jednotným jízdným bez ohledu na projetou vzdálenost s cenovým rozlišením jen při využití možností přestupu na tramvaje. Už od 1. ledna 1926 byl změněn na nepřestupní vzdálenostní (pásmový) se dvěma pásmy s hranicí ve stanici Pod vinicí. V obou případech činilo jízdné na samotné lince 2 Kč, což bylo méně, než na soukromé lince ADS, která zde byla před zavedením a-A v prakticky shodné trase provozována s jízdným 2,80 Kč.

Již v průběhu krátké platnosti jednotného a částečně přestupního tarifu na a-A začal platit na druhé lince a-B tarif vzdálenostní – pásmový, kde výše základního jízdného byla úměrná počtu projetých pásem, a zcela nepřestupní, který byl pak uplatněn na a-A a postupně i na dalších nově vznikajících linkách a-C, D, E, F a H, a to v zásadě v jediné, jen velmi částečně modifikované podobě s nejvýše čtyřmi vzdálenostními pásmy. Vzájemná odlišnost pásmových

tarifů na jednotlivých linkách spočívala pouze v ceně za projetí nejvyšší vzdálenosti a případné existenci zvláštního jízdného na velmi krátké vzdálenosti v rámci jednoho pásma. Za celé jedno pásmo se obecně platilo i v případě projetí jen jediné mezizastávkové vzdálenosti a za dvě pásma pak při překročení pásmové hranice za projetí dvou zastávek.

Pro rok 1927, kdy platil ještě na všech linkách pásmový tarif, obsahuje tabulka 4.1 pro všechny linky úplný přehled pásmových hranic.

Tabulka 4.1: Pásma autobusových linek dle stavu k 18. 9. 1927

linka	počet pásem	Ø délka pásma [km]	pásmové hranice
A	2	1,75	I. Čechovo nám., II. Záběhllice, III. Záběhllice, obecní úřad
B	4	1,60	I. Pankrác, kon. st. el. dr., II. Pankrác „u zelené lišky“, III. Krč horní, IV. Kunratice, „Zelené domky“, V. Libuš
C	2	1,76	I. Kobylisy, kon. st. el. dr., II. Bohnice „u Čimického háje“, III. Bohnice, konečná stanice
D	2	1,71	I. Žižkov, kon. st. el. dr., II. Žižkov „Vysočanská silnice“, III. Malešice, konečná stanice (trasa do 30. 4. 1927). Od prodloužení 1. 5. 1927 III. Malešice, IV. Rozcestí, V: Strašnice
E	3	1,67	I. Smíchov, II. Smíchov, Malvazinka, III. Jinonice, továrna Walter, IV. Jinonice, sokolovna.
F	3	1,61	I. Vysočany, Kolbenova továrna, II. Vysočanská serpentina, III. Kbely, letecká kasárna, IV. Kbely, konečná stanice.
H	2	1,95	I. Jungmannovo nám., II. Mírové nám., III. Žižkov, Vratislavova ul.

Od roku 1927 začal být uplatňován (poprvé na vnitroměstské lince a-H od 16. listopadu) jiný druh vzdálenostního tarifu – stanicový, kde jízdné bylo, resp. mělo být, odstupňováno podle počtu projetých stanic. To znamenalo vytvoření těsnější vazby mezi skutečně ujetou vzdáleností a cenou jízdného včetně jejího jemnějšího odstupňování. Ve skutečnosti byl „stanicový princip“ v tarifu uplatňován bez větších výjimek pouze právě na vnitroměstských úsecích linek, kde mezistaniční vzdálenosti byly krátké a víceméně konstantní. Pro úseky na tehdejších předměstích v extravilánu s velmi nerovnoměrně rozmístěnými stanicemi nebyl stanicový model vůbec vhodný a byl proto výrazně modifikován. Tato modifikace spočívala v tom, že vybrané mezistaniční úseky byly tarifně počítány za více než jeden – nejčastěji dva, ale i tři a čtyři úseky. Stanice byly zpočátku v tarifních vyhláškách číslovány průběžně a všechny v úvahu přicházející výše jízdného přiřazovány možným kombinacím projetých úseků. Tento složitý a nepřehledný systém prakticky unikátního (relačního) vyjádření jízdného pro každou linku a její úsek byl zhruba od roku 1931 upraven alespoň navenek tak, že stanice začaly být číslovány čísly tarifními, a to (pravděpodobně od téže doby) i ve fyzickém provedení na stanicích. Očíslování bylo vzestupné od počáteční stanice, avšak nebylo již pořadové, ale vynecháním některých čísel vyjadřovalo tarifní vzdálenosti, což současně lépe odpovídalo i skutečným vzdálenostem mezistaničním. Později vznikly naopak případy, kdy velmi blízké stanice byly označeny shodným tarifním číslem. V důsledku tarifního přizpůsobování mezistaničních úseků jejich fyzickým vzdálenostem byl stanicový tarif u autobusů fakticky obecným tarifem vzdálenostním po celou dobu jeho existence. V některých konkrétních případech byly odchylky od stanicového principu velmi výrazné.





kteřá měla při svém zřícení ve skutečnosti 4 stanice (Na Zámečnici, Podháj, Pod Homolkou, Motol) a bylo tedy možné ujet maximálně 3 mezistaniční úseky, což by odpovídalo jízdnému 0,50 Kč, bylo stanoveno, že ze stanice Zámečnice bude již do stanice Pod Homolkou (a také Motol) jízdné 1 Kč a v celé délce bude odpovídat sedmi tarifním stanicím. Linka a-P měla v době zavedení 9 skutečných stanic, ale 18 tarifních a jízdné za projetí celé trasy proto bylo 3 Kč; v tomto případě se ale jednalo jen o stav krátkodobý, další fyzické stanice zde byly brzy doplněny. Stejný tarifní princip se týkal i předměstských úseků vnitroměstských linek – linka a-A měla v roce 1930 o dvě a a-J o šest tarifně vyjádřených stanic více než fyzických.

Po zavedení tarifního očíslování docházelo k jeho změnám se zřícováním nových stanic, ale někdy pouze z důvodů nutnosti úpravy jízdného. Například při zavedení linky a-T byly očíslovány její stanice 1. Bílá hora, 4. Falcká ul., 7. Vypich, 9. Hvězda, 10. Horní Liboc, 11. Škola, 13. Libocká ul., což znamenalo při jízdě z Vypichu, kde byl přestup na tramvaje, do obou konečných 6 tarifních stanic a jízdné 1 Kč. Pro nízké využití linky v důsledku konkurence jiného dopravce, nabízejícího nižší jízdné, byla v krátké době změněna trasa libockého úseku na Petřiny a současně změněno číslování stanic tak, aby tarifní počet stanic z Vypichu do obou konečných stanic činil pouze tři, čímž bylo toto jízdné sníženo na 50 hal. (a současně zde byla zrušeno vydávání jízdenek zpátečních, které by nepřinášely v používaných relacích žádnou výhodu).

Jako další příklady pozdějších dílčích změn očíslování je možné namátkově uvést od 26. května 1935 na lince a-M změnu u stanice Hřbitov na Malvazince z 36. na 35., od 1. listopadu 1940 na a-X Bellarie 5. → 6., Potravni daň 6. → 7., od 25. dubna 1941 na a-I Slánská silnice 8. → 9., Letiště Ruzyň 9. → 10. Výrazné úpravy v číslování byla provedeny k 1. dubnu 1948 u linek a-B, C, J, R, U.

Přehled očíslování stanic ke konci platnosti samostatného autobusového tarifu (dle stavu přibližně v roce 1950) je obsažen na obrázku 4.1 služební pomůcky DPP; trolejbusové linky do ní byly zahrnuty pouze z důvodu jejich rozdělení na 2 pásma (kromě t-51).

Všechny druhy autobusových tarifů jsou shrnuty v tabulce 4.2 obsahující i jednotlivé základní a dětské jízdné, vícenásobné jízdné a přepravné. Označení tarifů a jejich vzájemné rozlišení je pouze orientační pro účely tohoto popisu a nemá formální vazbu na tarifní opatření dopravce. Pracovní označení je použito i v další tabulce 4.3, která poskytuje přehled o postupném vývoji platnosti tarifů na jednotlivých linkách. Stejně jako v předcházejících kapitolách jsou písmenem „J“ označeny tarify jednotné, „P“ pásmové a „S“ stanicové s připojeným rozlišovacím písmenem. Kromě celonočních linek není do tabulky zahrnuto ani tzv. noční (tj. pozdě večerní) jízdné, existující v určitých obdobích, které mělo jen okrajový význam a je proto pouze zmíněno ve vysvětlujících textech. Barevně podbarveny jsou modifikované vzdálenostní tarify odlišující se od pravidelných tarifů systémových.

K jednotlivým tarifům uvádíme následující podrobnější údaje.

**JA:** Na první poválečné lince a-A platil jen v prvním roce provozu samostatný a kombinovaný jednotný tarif bez ohledu na projetou vzdálenost. Použitím kombinované jízdenky při přestupu na/z tramvaje ve Vršovicích vznikla cestujícímu úspora ve výši 20 hal. proti samostatným jízdenkám na autobus a tramvaj, kde samostatná jízdenka stála 1,20 Kč. Pro děti a zavadla kombinovaný přestupní tarif neplatil. Cestující, kteří na tramvajích měli možnost používat (zvýhodněné) jízdenky zpáteční za 1,20 Kč nebo týdenní za 7,20 Kč platili na a-A zvláštní jízdné 1 Kč a zpáteční jízdenku platnou na tramvajích si při jízdě ze Záběhlic mohli zakoupit v autobusu. Rovněž držitelé volných a předplatních jízdenek platili doplatek 1 Kč. Již od 1. ledna 1926 byl jednotný tarif nahrazen pásmovým (**P**) bez možnosti přestupů na tramvaje.

**JG:** Jednotný tarif na lince a-G spočíval věčně pouze ve výjimce za projetí celé linky. Linka měla 5 stanic (tj. 4 mezistaniční úseky) a v době jejího provozu byl obecně v platnosti stanicový tarif se sazbou do 3 stanic 0,50 Kč, nad 3 stanice 1 Kč.

Tabulka 4.2: Autobusové tarify a jejich platnost

označení	období platnosti	jízdné [Kč, K, Kčs]				převavné
		základní		dětské	zpáteční ♦ týdenní	
		druh	cena			
JA	1925	JEDNOTNÉ	2	1	–	2
		PŘESTUPNÍ (d)	3	–	–	–
JG	1936	JEDNOTNÉ	0,50	0,50	–	2
JQ	1939	JEDNOTNÉ	3	1,50	5, dětské 2,50	–
JS	1948–1951	JEDNOTNÉ	3,50	1,50	♦ 21	
	1951		2,50	1,50	♦ 15	
Jg	1939–1945	STUPŇOVÉ-den/noc	1,50 / 2	–	–	J: 2
	1946–1951		2,50 / 3			–
P	1925–1930	PÁSMOVÉ-1;2;3	1; 2; 3; 4	J: 1	2; 2; 3; 4	J: 2
PB	1925–1932	PÁSMOVÉ-1;2;3	1; 2; 3; 3,50	J: 1	2; 2; 3; 3,50	2
PD	1928–1930	PÁSMOVÉ-1;2;3	0,50/1; 2; 3; 4	St: 0,50/1	2; 2; 3; 4	2
PE	1926–1930	PÁSMOVÉ-1;2	0,50/1; 2; 3	St: 0,50/1	2; 2; 3,50	2
PK	1928–1929	PÁSMOVÉ-1	0,50; 1	0,50; 1	–	2
Pn	1932–1939	PÁSMOVÉ-1	2; 3	1; 2	–	2
Sa	1927–1928	STANICOVÉ-3;6;12	0,50; 1; 2; 3	S-3: 0,50; 1	S-12: 2; 3	J: 2
Sb	1928–1932	STANICOVÉ- 3;6;9;12;15;18;21;24	0,50; 1; 1,50; 2; 2,50; 3; 3,50; 4; 4,50	S-3: 0,50; 1	S-12,18,24: 2; 3; 4; 5	J: 2
Sc	1932–1937	STANICOVÉ- 3;6;10;14;18;24	0,50; 1; 1,50; 2; 2,50; 3; 4 / 3 / 3,50	S-3: 0,50; 1	S-14,24: 2; 3; 4 / 3 / 3,50	J: 2
	S-6,10,14,18,24: 1; 1,50; 2; 2,50; 3; 3 / 3,50					
Sc1	1933–1935	STANICOVÉ- 3;6;10;14	0,70; 1,30; 2; 2,60; 3,30	S-3: 0,70; 1,30	S-14: 2,60; 4	J: 2,60
Sc2	1935–1936	STANICOVÉ-3;6;10	0,50; 1; 1,70; 2,20	S-3: 0,50; 1	J: 2,20	J: 2
Sc3	1935–1936	STANICOVÉ-3;6;10	0,60; 1,20; 1,70; 2,20	S-3: 0,60; 1,20	J: 2,20	J: 2
SI	1939–1940	STUPŇOVÉ/3	1; 2; 3	J: 1	–	J: 2
	1940–1941	STANICOVÉ-3;6	1; 1,50; 2	J: 1	1; 1,50; 2	J: 2
Sd	1940–1941	STANICOVÉ- 6;10;14;18	1; 1,50; 2; 2,50; 3	S-3: 0,50; 1	1; 1,50; 2; 2,50; 3	J: 2
Se	1941–1942	STANICOVÉ- 4;7;10;(14)	1; 1,50; 2; 2,50	S-10: 1; 1,50	1; 1,50; 2; 2,50	J: 2
	♦ 6; 9; 12; 15					
Sf	1946–1951	STANICOVÉ- 4;7;10;14;18	1,50; 2; 2,50; 3,50; 4; 5	J: 1,50	♦ 9; 12; 15; 21; 24; 30	J: 3

**JQ:** Zcela samostatné jízdné krátkodobě provozované „polosoukromé“ linky Václavské náměstí – Barrandov. Zpáteční jízdné platilo jen ve všední dny.

**JS:** Od 11. října 1948, kdy došlo k obnovení provozu linky a-S po více než ročním přerušení, byl změněn tarif tak, že byly „*sazebními čísly označeny pouze stanice 1. Hlubočepy a 15. Filmové ateliéry*“ a shodné jízdné platilo i mezi všemi zastávkami neoznačenými; z tehdy běžně platného tarifu stanicového se tak pro tuto linku stal jednotný. Snížení jízdného bylo provedeno od 30. května 1951.

**Jg:** Jízdné platné při vyjíždění a zatahování autobusů, tj. mimo trasy pravidelných linek. V dobových materiálech se uvádí jako jízdy *do garáží a zpět*, které „*končí v první stanici, kde vůz najíždí na svoji trať nebo začíná ve stanici, kde vůz ze své tratě sjíždí*“. Bylo zavedeno vyhlášením z 23. června 1939 a označeno jako jednotné, ale s rozlišením na denní (04:00–23:00 hod.) a noční dobu. Beze změny platilo i po změně tarifu v roce 1941 a potvrzeno je opět k 1. lednu 1946, ale s odlišnou výší a s rozsahem denní platnosti 04:30–22:30 hod.; kdy došlo ke snížení jízdného, není známo.

**P:** Tarif se základním jízdným 1 Kč za každé započaté pásmo byl principiálním pásmovým tarifem, který však v plně uvedené podobě do 4 pásem platil pouze krátkou dobu na lince a-D. Pásmový tarif začal poprvé platit na druhé autobusové lince a-B, která měla také 4 pásma, ale pro tuto nejvyšší vzdálenost bylo jízdné nižší, jednalo se tak o odchylku, označenou jako tarif **PB**. Další vznikající linky v tomto období začátků autobusového provozu měly pouze 2 nebo 3 pásma, další linkou se čtyřmi pásmy se stala linka a-D po prodloužení do Strašnic, na ní ale bylo od následujícího roku použito zvláštní jízdné na nejnižší vzdálenosti, tj. jednalo se o další odchylku, popsanou jako **PD**. Rovněž na lince a-E bylo v určitém úseku použito snížené jízdné a dalším rozdílem bylo odlišné jízdné zpáteční (**PE**).

Nelze zcela vyloučit i další nepopsané varianty pásmového tarifu na některé lince a v určitém časovém období. V předmětné době byl tarif vyhlášován samostatně pro každou linku společně s dalšími informacemi o jejím provozu, a to jak při jejím vzniku, tak i při významných změnách trasy. Proto mohou existovat další, dosud nepodchycené prameny k této problematice.<sup>58</sup>

**PB:** Tento tarif měl pro nejdelší vzdálenost nad 3 pásma nižší jízdné 3,50 Kč namísto systémového ve výši 4 Kč. V této podobě byl uplatněn jako vůbec první pásmový tarif v síti na lince a-B, která měla od svého zavedení 4 pásma; tím časově předstihl zavedení čistého pásmového tarifu **P** na a-D.

**PD:** K odstranění tarifní tvrdosti při některých jízdách na krátké vzdálenosti bylo na lince a-D uplatněno snížené jízdné 0,50 Kč ve dvou vybraných relacích mezi blízkými stanicemi Žižkov – Na Chmelnici a Strašnice – Zborov.

**PE:** Na a-E platilo od zavedení linky v roce 1926 snížené jízdné 0,50 Kč mezi stanicemi Santoška – Malvazinka, po zřízení a-J v roce 1928 pak pro 3 zastávky v celém souběžném úseku prvního pásma Plzeňská – Malvazinky, přičemž důvodem bylo sjednocení jízdného s již platným tarifem stanicovým na a-J, kde v tomto úseku bylo 6 tarifních stanic a platilo se tak jízdné 0,50 Kč do tří a 1 Kč do šesti stanic. Od prodloužení a-E do Jinonic koncem roku 1926 a tím dosažením třetího pásma bylo pro cesty nad 2 pásma zavedeno atypické jízdné zpáteční.

**PK:** Pro linku a-K/I, která měla pouze jednu nácestnou zastávku, byl oficiálně vyhlášen tarif pásmový, s hranicí pásma v této zastávce; věcně a přesněji by jej bylo ovšem možné označit i jako STANICOVÝ-1. Ani po zkrácení linky ke 12. říjnu 1929, kdy zůstala provozována pouze v jediném mezistaničním úseku, nebyl oficiálně tarif změněn, ale jednalo se jen o jediné pásmo, čili skutečné jízdné bylo JEDNOTNÉ.

---

<sup>58</sup> Ze sbírek jsou známé jízdenky v provedení s linkovými písmeny do „M“ (tj. přibližně z roku 1930) s jízdným 5 a 6 Kč za 5 a 6 pásem, a to včetně zpátečních na tytéž vzdálenosti a s toutéž cenou. Jízdenky jsou nepoužité (neoznačené), série B s běžným číslovačem pětímístnými čísly. Tato výše jízdného nebyla v žádném známém prameni popsána a ani z jakýchkoliv údajů o autobusové síti nelze dovodit.

**Pn:** Jednalo se o tarif nočních autobusových linek, které zahájily provoz v roce 1932, kdy v síti denních linek byl již dokončen přechod z pásmového tarifu na stanicový. V noční síti tři (později pěti) linek, které všechny měly výchozí stanicí Náměstí Republiky, byla každá rozdělena na 2 pásma, s hranicemi a-A/n Nám. krále Jiřího, a-B/n Poděbradova ul., a-C/n Plzeňská tř., na dalších linkách zřízených v roce 1938 a-D/n Bubeneč a a-E/n Bruselská ul. Na jízdenky pro dvě pásma bylo možné ve společné stanici mezi linkami přestupovat. Převážné bylo shodné za zavazadla i psy.

**Sa:** První stanicový tarif byl zaveden od 16. listopadu 1927 na první vnitroměstské lince a-H, zde ovšem bez nejvyššího tarifního stupně, protože linka měla v této podobě jen dvanáct stanic. Teprve druhá linka stejného charakteru (a-J) měla od svého zřízení stanic více.

**Sb:** Rozdíl proti tarifu **Sa** spočíval v jemnějším a pravidelném odstupňování výše jízdného po třech stanicích a rozšíření na vyšší vzdálenosti. Platil od 15. listopadu 1928 na vnitroměstských a-A, H, J do 18 stanic, vyšší stupeň jízdného nad 18 (do 21) stanic byl doplněn již od 25. listopadu při prodloužení a-H a další dva (do 24 a nad 24 – uváděno do 27, u zpátečních do 30 stanic) byly zavedeny od 15. září 1929 při prodloužení linek a-H (v té době s 23 stanicemi) a a-J (26 stanic). Jak bylo výše uvedeno, již u první nové příměstské linky s tímto tarifem (a-L, od 18. října 1929) byla uplatněna diferenciací počtu stanic a jejich tarifních ekvivalentů v tom smyslu, že některé mezistaniční úseky byly pro stanovení výše jízdného považovány za dva i více.

**Sc:** V době zavedení od 15. června 1932 platil na všech linkách, a proti **Sb**, který nahradil, znamenal snížení počtu stupňů jízdného (bylo zrušeno jízdné a jízdenky za 3,50 a 4,50 Kč) a současně snížení jízdného na větší vzdálenosti; nejvyšší tarifní stupeň s jízdným 4 Kč byl uváděn v rozsahu „do 36 stanic“. V letech 1933–1936 platil z důvodu vyšší daně za jízdy na linkách překračující hranice města na a-E do Ďáblic, a-F do Kbel a a-R do Suchdola tarif **Sc** ve shodné podobě, ale s vyšším jízdným (označeno jako **Sc1** až **Sc3**).

Od 23. prosince 1935 byl zrušen poslední vzdálenostní stupeň (nad 24 stanic 4 Kč) a jízdné nad 18 stanic (včetně zpátečního) činilo 3 Kč. Při zavedení a-Z od 1. června 1936 byl tento stupeň nad 24 stanic jen pro tuto linku obnoven, ale s výší jízdného pouze 3,50 Kč. Od 1. ledna 1937 platil základní tarif **Sc** opět na všech linkách, když pominuly důvody pro zvýšení jízdného na a-E, F, R.

Od 1. ledna 1938 bylo zpáteční jízdné upraveno podle stejných zásad jako jednoduché, kromě prvního tarifního stupně do tří stanic; prakticky to znamenalo i zavedení zpátečních jízdenek za 1, 1,50 a 2,50 Kč.

V letech 1935–1936, resp. 1940 platil na linkách a-K, T současně kombinovaný tarif pro vzájemný přestup mezi těmito linkami a tramvajemi.

Výjimkami z tarifu **Sc** v době jeho platnosti byla jen krátkodobě existující linka odlišného přepravního charakteru a-Q (tarif **JQ**) a v pořadí druhá linka I (a-I/II., tarif **SI**).

**Sc1:** Po zavedení daně z dopravy za hranicemi města ve výši 30 % podle zákona č. 198/1932 Sb. z. a n., která by způsobila zvýšení jízdného vždy na celých linkách (nikoliv jen na mimoměstském úseku), bylo několik linek zkráceno, a v původních trasách zůstaly v provozu pouze a-E, F, pro které tento tarif s vyšším jízdným platil od 5. února 1933. Od roku 1935 byl nahrazen **Sc3**.

**Sc2:** Platil od 24. dubna 1935 jen na a-R, kde po prodloužení do Suchdola bylo umožněno „*paušalování daně z dopravy*“, které znamenalo v tomto případě její snížení; od 1. ledna 1937 byl nahrazen běžným **Sc**.

**Sc3:** V důsledku snížení daně z dopravy na 20 % bylo od 15. července 1935 na a-E, F snížení jízdného proti dřívějšímu **Sc1**; od 1. ledna 1937 byl i tento tarif nahrazen běžným **Sc**.

**SI:** Na lince a-I provozované pouze v roce 1938 o sobotách a nedělích za příznivého počasí ke spojení k novému ruzyňskému letišti byl vyhlášen tehdy běžný tarif stanicový

(**Sc** – S-3,6), který však měl s ohledem na očíslování stanic charakter spíše pásmový, když stanice měly tato tarifní čísla: 1. Vozovna Vokovice, 7 Potravní daň, 8. Slánská silnice, 9. Civilní letiště. V podobě, v níž byla zřízena od 18. prosince 1939, kdy byla se stejnou výchozí a nástupními zastávkami ukončena u tehdejších Himmlerových kasáren v Ruzyni, nebyl tarif vyhlášen jako stanicový, ale byla přímo určena výše jízdného – v úseku Vozovna Vokovice – Slánská silnice 2 K, Slánská silnice – Himmlerovy kasárny 1 K a za celou linku 3 K. Na lince bylo zavedeno i noční jízdné, a to jako jednotné, pro dospělé 3 K, pro děti 2 K. Po změně trasy v lednu 1940 opět na letiště na ní začal platit opět stanicový tarif se shodným očíslováním stanic jako v roce 1938; noční jízdné zůstalo zachováno v předcházející výši.

**Sd**: Platil od 16. prosince 1940 po tarifu **Sc** na všech autobusových linkách s výjimkou a-I. Oproti **Sc** neobsahoval nejnižší vzdálenostní stupeň a znamenal tak zrušení jízdného 0,50 K. Nebyl v něm obsažen ani stupeň nejvyšší, který po zrušení dlouhých vnitroměstských linek již neměl praktické opodstatnění.

**Se**: Tarif s upraveným rozložením počtu stanic platil od 15. dubna 1941 na všech autobusových linkách; výslovně obsahoval (teoretické) omezení nejvyššího počtu projetých stanic za nejvyšší jízdné na 14. Noční jízdné od 23:00 hod. bylo jednotné 3 K, děti 2 K, přepravné v noci stejné jako ve dne, doplatek na legitimace 1 K. Platilo pravidlo, že i když některé spoje linky budou v provozu po 23:00, bude se považovat provoz v této době za noční pouze v případě, bude-li to zvlášť vyhlášeno; k tomuto datu byl noční provoz vyhlášen jen na a-I. Podmínky pro používání zpátečního jízdného byly shodné jako na tramvajích. Od 9. května 1942 noční jízdné platilo již od 22:00 hod. Zpáteční jízdné bylo zrušeno od 3. ledna 1943 a nahrazeno týdenním.

**Sf**: Tarif se zvýšeným jízdným a jeho stanovením pro vyšší počty stanic platil od 1. ledna 1946 na všech autobusových linkách, pouze později s výjimkou na a-S. Noční jízdné od 22:30 hod. bylo jednotné pro dospělé 5 Kčs, pro děti 2,50 Kčs. Týdenní jízdenky byly určeny pro osoby ve služebním poměru za stejných podmínek jako na tramvajích a trolejbusích, tj. na průkazku vydávanou do určité příjmové hranice. Denní jízdné nad 18 stanic (udáváno do 22) a týdenní (a rovněž časové) nad 14 a 18 stanic bylo zavedeno pravděpodobně později s prodlužováním linek, je doloženo v roce 1947.

V roce 1949 jízdné do 18 stanic ve výši 4 Kčs platilo jen na linkách a-B, O (a-O měla v té době stanice: 1. U kříže, 5. Kelerka, 6. Prosek, 9. Klíčovská, 11. Prosecká kolonie, 12. Průjezdní, 13. Na hranici, 17. Letov, 18. Letňany, 21. Avia), jízdné do 22 stanic za 5 Kčs bylo jen na vybraných spojích linek a-E, O (k Avii), a-U (na Koupaliště) a-X (do stanice Na srážce). V dalších letech, s prodlužováním linek i zaváděním nových, počet relací v těchto nejvyšších cenových stupních rostl.

Tabulka 4.3 obsahuje ve zjednodušené podobě přehled platnosti tarifů na jednotlivých linkách. Linky jsou v ní uspořádány s ohledem na jejich celkový vývoj, směřující v síti obecně ke shodným tarifům tak, aby byl tento vývoj z grafiky patrný. U linek jmenovitě uvedených není obsaženo přerušení provozu v letech 1942/1946 (linka a-F například byla obnovena až 5. března 1946).

Do prvního společného sloupce a-\* jsou zařazeny ostatní linky, pro které nebylo třeba vytvářet samostatný sloupec, neboť se neodlišovaly od tarifu typického (od 18. října 1929 se vznikem a-L do něj patřily s tarifem **Sb** téměř všechny nové linky (výjimkou byly a-G/I., Q, I); do roku 1940 to pak byly linky a-K/II., L, M, N, O, P, S, T, U, X, Z, k 30. prosinci 1951 a-Č, H/II., K/III., L, M, O, P, U, X); u nich není nijak vyjádřen časový rozsah existence. Do posledního sloupce a- jsou zahrnuty krátkodobé nesystémové výjimky u konkrétně uvedených linek a-K/I., G/I., Q, S.

V podbarvených řádcích je pro rok 1927 uveden počet pásem na provozovaných linkách; pro roky 1932 a 1947 je obsažen počet stanic skutečných / tarifních, v prvním společném sloupci maximální údaj z v něm obsažených linek.

Tabulka 4.3: Platnost tarifů na jednotlivých linkách

datum \ linka	a-*	a-A	a-B	a-C	a-D	a-E	a-F	a-H	a-J	a-R	a-I	a-+
21.06.1925		JA										
04.10.1925			PB									
01.01.1926		P										
10.08.1926				P								
11.07.1926					P							
01.08.1926						PE						
24.01.1927							P					
18.09.1927								P				
<i>pásma 1927</i>		2	4	2	4	3	3	2				
16.11.1927								Sa				
11.03.1928									Sa			
13.05.1928					PD							
15.11.1928		Sb						Sb	Sb			a-K
14.12.1928												PK
18.10.1929	Sb											
05.11.1929												×
29.05.1930			Sb									
22.06.1930				Sb								
14.12.1930						×						
01.01.1931					Sb							
29.03.1931						Sb						
<i>stanice 1932</i>	16/18	29/31	7/13	5/10	5/5	7/11	P3	21/21	32/37			
05.03.1932										Sb		
01.05.1932	Sb											
15.06.1932	Sc											
05.02.1933						Sc1	Sc1					
24.04.1935										Sc2		
15.07.1935						Sc3	Sc3					a-G
06.03.1936												JG
08.11.1936												×
01.01.1937	Sc											
16.07.1938											SI	
<i>stanice 1938</i>	24/29	33/34	12/13	5/9	5/6	5/9	7/13	18/17	42/41	9/12		a-Q
30.04.1939												JQ
01.10.1939												×
18.12.1939											SI	
22.01.1940												
05.05.1940								×				
16.12.1940	Sd											
15.04.1941	Se											
01.01.1946	Sf											
<i>stanice 1948</i>	9/20	12/19	5/10	4/9	4/6	4/12	8/15		5/6	4/10	3/8	a-S
11.10.1948												JS
31.12.1951	tarif sítě MHD											

## Přestupnost

Přestup a-/d- byl možný za určitých podmínek jen v prvním roce provozu (1925) první linky a-A. Na druhé lince a-B, na níž byl rovněž ještě téhož roku provoz zahájen, platil již pouze tarif nepřestupní.

Mezi autobusovými linkami byl obecně povolen omezený vzájemný přestup od 1. srpna 1931, a to mezi navazujícími denními vnitroměstskými linkami, které nejezdy mimo obvod Velké Prahy, v té době tedy mezi linky a-A, H, J. Jeden přestup byl možný na jízdenky od 1 Kč výše. Pravděpodobně od 1. ledna 1937 byly povoleny až dva přestupy, a to mezi všemi navazujícími linkami s výjimkou a-Z a vzájemného přestupu a-B/a-U. V roce 1939 shrnoval interní materiál EP přestupnost mezi autobusovými linkami tak, že nejsou dovoleny přestupy na / z linek a-E, F, R, U, X, Z, na kterých se platí daň z jízdného; u linek a-E, F, R se však jednalo pouze o omezení teoretické, neboť na jinou autobusovou linku nenavazovaly. Mezi radiálními nočními linkami (první tři vznikly 27. listopadu 1932) byl možný přestup na náměstí Republiky, kde byly ukončeny, po celou dobu jejich existence (viz tarif **Pn**).

Dlouhodobou systémovou výjimkou z nepřestupnosti mezi tramvajemi a autobusy se stalo zavedení tzv. kombinovaného jízdného na linkách a-K (předchůdkyni první trolejbusové linky t-K, kde pak platil kombinovaný tarif v upravené podobě) a a-T v letech 1935–1940. Jednalo se o linky napájecího charakteru, které však tvořily základní dopravní obsluhu zastavěné části města a byly fakticky předurčeny k nahrazení jiným dopravním prostředkem.

Na lince a-26 (1938–1939), která měla charakter náhradní dopravy za zrušenou tramvajovou trať na Santošku (do zavedení trolejbusů), platil plně tramvajový přestupní tarif.

V roce 1939 platila možnost použít další spoj těže linky ve stejném směru při zdržení u potravní daně na lince a-U.

Při omezení autobusové dopravy za okupace možnost přestupů zanikla, když s výjimkou linek a-B/a-U se žádné další linky vzájemně nedotýkaly. Přestupnost v autobusovém systému byla obnovena od 29. listopadu 1946 mezi linkami, které na sebe navazovaly, a to jen na jízdenky za 5 Kčs a týdenní 30 Kčs a nejvýše pro 2 přestupy. V té době na sebe ovšem navazovaly pouze dvojice linek a-L/a-X a a-B/a-U a skutečná praktická možnost dvojího přestupu nastala až od zavedení a-P od 5. prosince 1949 mezi linkami a-D/a-G/a-P. Rozšíření možnosti přestupu na všechny druhy jízdenek bylo zavedeno od 2. března 1950; tehdy kromě již uvedených linek to byly ještě a-A/a-M a velmi teoreticky větve a-C.

### 4.2.2 Přeprava dětí a dětské jízdné

Tarifní zásady pro přepravu dětí z hlediska věku byly shodné jako v síti tramvají, tj. jedno dítě do určité věkové hranice bylo přepravováno bezplatně, děti od této hranice dalšího určitého věku obvykle za snížené dětské jízdné. Pravidlo bezplatné přepravy bylo od 15. února 1929 upraveno tak, že se vztahovalo na jedno dítě do 4 roků věku i v případě, že mohlo být chováno na klíně či drženo v ruce, ale sedělo vedle svých rodičů nebo opatrovníků. Tato úprava pro autobusy je známa z vydané vyhlášky EP, která pravděpodobně kopírovala či navazovala na obdobnou změnu v provozu tramvají, kde datum úpravy známé není.

Dětské jízdné bylo buď zcela jednotné, nebo rozdělené do dvou stupňů. Za platnosti stanicových tarifů se jednalo až na výjimky o druhý případ, kdy byly tyto dva cenové stupně obvykle shodné s prvními dvěma stupni základního jízdného na nejnižší vzdálenost, což prakticky znamenalo, že se v nich dětem žádné snížení jízdného nepřiznávalo a jejich zvýhodnění začínalo až při jízdách na vyšší vzdálenosti. Teprve v tarifech platných od roku 1940 byly zvýhodněny i cesty na kratší vzdálenosti.



### 4.2.3 Slevy jednotlivého jízdného

#### Cesty do škol

Na základě usnesení rady městské rady z 22. listopadu 1932 bylo umožněno žákům škol měšťanských (a případně obecných) používat pro cesty z místa bydliště, kde taková škola nebyla, do místa školy pro jednotlivé jízdy jednotné jízdné 50 hal. Tato možnost se týkala žáků měšťanských škol uvedených v tabulce 4.4, v posledním případě z Motola i žáků škol obecných.

Tabulka 4.4: Zvýhodněné jízdné pro cesty do škol

Zvýhodněné jízdné mohli používat žáci	
bydlící v/na	pro cesty do škol ve/na/v
Záběhlicích	Vršovicích nebo Hostivaři
Kunraticích	Kačerově
Bohnicích a Ďáblicích	Kobyliších nebo Libni
Troji	Praze VII
Proseku	Libni
Suchdole	Bubenči nebo Dejvicích
Motole	Košířích

K tomu byly vydávány průkazky „povolení k zlevněné jízdě za 50 hal.“, které platily jen ve všedních dnech školního roku v době 7:30–9:00 a 12:30–15:00 hod. pro cestu tam a v době 10:00–13:30 a 16:30–17:30 hod. pro cestu zpět. Od 1. dubna 1935 byl změněn začátek možnosti použití pro cestu tam již od 07:15 hod. Od 5. února 1933 platilo na a-E (používané pro cesty z Ďáblic) zvýšené jednotlivé jízdné z důvodů daňových, v němž zlevněné pro žáky činilo 70 a později 60 hal.

Od 1. března 1939 bylo jízdné pro cesty do škol zrušeno s tím, že nyní „*má žactvo všech škol výhodu předplatních lístků traťových a úsekových*“; v této době se týkalo žáků měšťanských škol ve Vršovicích nebo Hostivaři (a-A), v Kobyliších a Libni (a-C), v Praze VII (a-J) a v Podolí (a-L) a žáků obecné školy Sv. Čecha v Troji (a-J).

#### Hromadné výpravy školní mládeže

Sleva pro školní výpravy je u autobusů poprvé doložena ve 30. letech na vydávané průkazky „povolení k zlevněné jízdě“. Spočívala v možnosti použití dětských jízdenek za 1 Kč pro školní mládež nad 10 roků bez ohledu na vzdálenost. Zatím od neznámého data někdy v letech 1938–1939 byla sleva zvýšena tím, že při ní byly používány jízdenky za 0,50 Kč (doloženo k 18. prosinci 1940), od 15. dubna 1941 platila jen pro školní výpravy žáků do 10 let (bez ohledu na projetou vzdálenost), na školní výpravy nad 10 roků se vztahovala možnost používání normálního dětského jízdného. Slevy pro školní výpravy byly úplně zrušeny pravděpodobně od 28. března 1943.

#### Cesty do Zoologické zahrady

Od 15. března 1936 byly na lince a-J v úseku Trojský most – ZOO všem cestujícím prodávány denně mezi 08:00–13:00 hod. ve stanici Trojský most (v roce 1939 Pelc-Tyrolka) zvláštní zpáteční jízdenky za 1,20 Kč, které platily pro jízdu do ZOO a zpět k Trojskému mostu; cesta zpět musela být nastoupena do 13:00 hod. Od 15. dubna 1941 byly pro tuto jízdu mezi 08:00–13:00 hod. prodávány běžné jízdenky zpáteční za 1,50 K (s úsporou na jízdném 50 %, na které měly jinak nárok jen určité skupiny cestujících), od 13:00 hod. pak zpáteční za 2,50 K (se zvýhodněním 0,50 K proti jednoduchému jízdnému za oba směry). Sleva byla zrušena od 15. června 1942.

Při hromadných školních jízdách mládeže nad 10 roků do ZOO se rovněž od 15. března 1936 na tramvajích prodávaly jízdenky za 1 Kč (zlevněné vojenské), opravňující k přestupu na Pelc-Tyrolce na a-J, a za stejnou cenu jízdenky na a-J k jízdě zpět. V roce 1939 již tato možnost přestupu uváděna není, na a-J z Pelc-Tyrolky do ZOO bylo ale možné pro tyto cesty použít jízdenky za 50 hal. a sleva tak zůstala zachována. Od 15. dubna 1941 byla cena jedné cesty pro školní mládež nad 10 roků 1,50 K (na tramvaji nebo trolejbusu jízdenka za 0,50 K, na a-J za 1 K, tedy sleva nyní 50 %), hromadné školní výpravy dětí do 10 let platily pro obě cesty 2,50

K (na tramvaji nebo trolejbusu zpáteční 1,50 K, na a-J 1 K, sleva 0,50 K). I pro školní výpravy byly slevy zrušeny ke stejnému datu jako pro ostatní cestující.

### **Cesty do Masarykových, resp. sociálních ústavů**

Pravděpodobně brzy po otevření Masarykových ústavů v Krči (\* 28. října 1928), ale nejpozději v roce 1935, bylo umožněno jejich „chovancům“ na lince a-B (později i a-U) v úseku Kačerov – Masarykovy domovy používat jízdenky za 0,50 Kč; tyto jízdenky snad v některém období vydávala i správa ústavů. Od 15. dubna 1941 byla cena tohoto zlevněného jízdného zvýšena na 1 K.

Zaměstnanci Masarykových ústavů mohli používat linky a-B, U v úseku Kačerov – Masarykovy domovy za příplatek 10 Kč k měsíční slevové legitimaci zaměstnanců obce pražské na tramvaje (opět s určitostí doloženo v roce 1935); od 15. dubna 1941 byl příplatek zvýšen na 15 K, ve stejné výši je doložen ještě v roce 1947.

Tyto slevy zanikly nejpozději při sjednocení tarifů v roce 1951.

### **Ostatní**

V době okupace mohly „povolení k zlevněné jízdě za 50 hal.“ získat pravděpodobně i některé další skupiny cestujících. S určitostí měli například nárok na dětské jízdné od 15. dubna 1941 účastníci hromadných výprav akce Radost ze života nad 21 osob.

## **4.2.4 Vícenásobné jízdné**

### **Zpáteční a týdenní jízdenky**

Zpáteční jízdné bylo zavedeno již s prvním pásmovým jízdným v roce 1925 a byla jím poskytována sleva povětšinou při jízdách na delší vzdálenosti, tedy ve vyšších tarifních stupních. V těch stupních, v nichž bylo poskytováno, bylo obecně shodné s jednoduchým jízdným základním a sleva tak činila 50 %. Podmínky pro jeho použití byly obdobné či shodné jako v síti tramvajů, od 1. ledna 1933 byly vydávány i na stejné průkazky.

Zpáteční jízdenka opravňovala v určitém časovém úseku všedních dnů k cestě v ranním období jedním směrem a v odpoledním období opačně. V lednu 1927 (u tarifů pásmových) pro cestující, kteří měli nárok na tramvajích na jízdenky zpáteční nebo týdenní, platily zpáteční do 7:00 hod. ráno pro jízdu tam, pro jízdu zpět v pondělí až pátek v době 12:00–20:00, v sobotu 10:00–20:00 hod.

Školní zpáteční jízdenky pro žáky středních škol (a škol jim na roveň postavených) byly vydávány za stejných podmínek jako pro dospělé na průkaz legitimace potvrzené správou školy a obecním úřadem v místě bydliště a platily do 07:30 hod. ráno (v době, kdy byl dočasně „přeložen počátek doby vyučovací na 8:30 hodin“ platily do 08:00 hod.), pro jízdu zpět v období 11:00–20:00 hod. Další podmínkou byla určitá vzdálenost bydliště a školy, která byla v lednu 1935 snížena na 1000 m proti dřívějším 1500 m.

S úpravou zpátečního jízdného v tarifu **Sc** rozšířením počtu tarifních stupňů od roku 1938 byly změněny i podmínky pro získání nároku na jeho používání a to zcela shodně s tramvajemi; současně bylo zrušeno vydávání zpátečních jízdenek pro školní mládež, sleva jí byla nově poskytována měsíčními zlevněnými jízdenkami linkovými.

Zpáteční jízdné bylo zrušeno od 1. ledna 1943 a nahrazeno jízdným týdenním, v podmínkách šestidenního pracovního týdne za zcela shodných cenových podmínek (šestinásobek jednoduchého základního jízdného).

### **Blokové jízdenky**

Blokové jízdenky byly sešitky jednotlivých jízdenek v nominální hodnotě podle tarifu, přičemž sešitek obsahoval více jízdenek, než by odpovídalo podílu ceny sešitku a nominálu jízdenek. Ceny byly nastaveny tak, že cestující získal zakoupením bloku dvě nebo tři jízdenky navíc. Byly zavedeny od 23. prosince 1935 při platnosti tarifu **Sc** (s jízdným STANICOVÉ-

3,6,10,14,18), a to ve čtyřech hodnotách jako STANICOVÉ-3,6,10. Neplatily na vnitroměstských úsecích linek (proto vůbec na a-H, na a-A končil vnitroměstský úsek zastávkou Čechovo náměstí, na a-J, M, Z zastávkou Plzeňská třída, na a-S zastávkou Hlubočepy, od roku 1936 také Plzeňská třída), na linkách a-E, F, K, T a na a-R v úseku Podbaba, nádraží – Suchdol. Na linkách a-E, F a a-R v plném rozsahu začaly platit od začátku roku 1937 při změně jejich jízdného shodně s ostatními linkami.

Tabulka 4.5: Blokované jízdenky

počet stanic		jednoduché jízdné [Kč]	bloky jízdenek cena / počet	
a-*	a-I		plnocenné	dětské
3	–	0,50	5 Kč / 12	5 Kč / 12
6	3	1	10 Kč / 13	10 Kč / 13
10	6	1,50	15 Kč / 13	
14	10	2	20 Kč / 13	
14<	–	2,50	25 Kč / 13	

Bloky prodávali průvodčí jako jednoduché jízdenky a vyznačili na nich datum, linku a její úsek, v němž jízdenky potom platily. Držitel bloku ho předkládal průvodčímu, který oddělil a označil jednu či více jízdenek, neboť blok, který platil jeden měsíc od data prodeje, mohlo využívat i více spolucestujících.

Vyhláška o zavedení blokovaných jízdenek obsahovala i linku a-Z, která však byla uvedena do provozu až 1. června 1936. Pro ní byl od tohoto data zaveden další vzdálenostní stupeň blokovaných jízdenek s platností nad 14 stanic, neboť a-Z měla v úseku Plzeňská tř. – Zbraslav 23 zastávek. Byly zde zpočátku prodávány dva bloky v cenách 10 + 15 Kč, samostatné za 25 Kč byly vydány 1. března 1937.

Na lince a-I byly blokované jízdenky zavedeny od 22. ledna 1940, po zahájení jejího pravidelného provozu na Letiště Ruzyně, a to za ceny odpovídající vyššímu jednoduchému jízdnému.

Pro děti 4–10 let byla možnost užívání blokovaných jízdenek zavedena až v roce 1938. Vydávaly se bloky shodné s plnocennými, odpovídající sníženého dětskému jízdnému, tj. do 3 stanic za 5 Kč, nad 3 stanice za 10 Kč. Kromě ostatních údajů musel průvodčí na jejich obalu vyznačit údaj „Platí jen pro dítě do 10 let“.

Platnost všech blokovaných jízdenek byla ukončena 16. prosince 1940.

#### 4.2.5 Předplatní časové jízdenky

Vzhledem k tomu, že autobusy netvořily úplnou síť a ani přestupy mezi vnitroměstskými linkami nebyly výrazně podporovány, nebyly vydávány jiné předplatní jízdenky než jednolinkové (až později i dvoulinkové) a k jejich vydání se přikročilo až po deseti letech autobusového provozu. Tyto linkové předplatní jízdenky obsahovaly údaj o lince a úseku platnosti, vymezeném krajními stanicemi.

Předplatní měsíční jednolinkové jízdenky byly zavedeny nejdříve na linkách a-X, Z, a to již od jejich zřízení 1. června 1936. Plnocenné byly určeny pro „zaměstnance“ a jejich cena byla stanovena jako třicetinasobek základního jízdného, zlevněné žákovské (školské), které stály patnáctinasobek; měly omezenou platnost jen na dny školního vyučování, od 1. září 1937 pak výslovně na všední dny mimo hlavní školní prázdniny.

Na všech ostatních linkách byly měsíční jízdenky zavedeny od začátku roku 1938, a to podle stejných cenových zásad, platných dosud na linkách a-X, Z. Shoda byla však úplná u okrajových linek a-C, D, L, O, P a na okrajových úsecích linek a-A, J, M, S, u vnitroměstské linky a-H a na vnitroměstských úsecích linek a-A, J, M, S se pro výpočet jejich ceny počet zastávek započítával dvojnásobně. Cena tak odpovídala třicetinasobku základního jízdného u okrajových linek a šedesátinasobku u vnitroměstských, přičemž nejnižší cena byla stanovena

pro 5 skutečných a tedy 10 započitatelných stanic. V rámci takto stanovené ceny byla zároveň zavedena možnost vydávání jízdenek dvoulinkových.

Tabulka 4.6: Předplatní jízdenky měsíční jednolinkové a dvoulinkové plnocenné a zlevněné

datum změny	počet stanic						
	cena jízdenky plnocenné; zlevněné školské [Kč, K, Kčs]						
01.06.1936		<b>6</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>24</b>	<b>24&lt;</b>
		30; 15	45; 23	60; 30	75; 36	90; 45	105; 53
01.05.1941	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>14</b>			
	30; 15	45; 23	60; 30	75; 38	×	×	×
01.01.1946	45; 23	60; 30	75; 38	105; 53			
01.04.1947					<b>18</b>	<b>22</b>	
					120; 60	150; 75	
01.01.1951	40/55; 20/30	55/70; 25/40	70/85; 35/45	100/115; 50/60	110/140; 55/70	140/170 70/85;	
31.12.1951	tarif sítě MHD						

Zlevněnými žákovskými měsíčními jízdenkami linkovými byly současně nahrazeny zrušené žákovské jízdenky zpáteční, a to původně jen pro žáky stejných typů škol a se stejnou časovou platností. Teprve od 1. března 1939 se vydávaly „žactvu všech škol“. Od roku 1940 platily ve všedních dnech i o letních prázdninách, v roce 1947 je stále doložena platnost mimo neděle.

V tabulce platí dvojnásobek cen v roce 1951 pro tzv. hospodářský rok, jehož princip je popsán u tramvaji.

#### 4.2.6 Kombinovaný tarif

První kombinovaný tarif pro přestup z autobusů na tramvaje platil jen krátkou dobu v začátcích provozu první linky a-A a je obsažen v popisu základního jízdného.

Další kombinovaný tarif byl pak zaveden kromě běžného autobusového tarifu **Sc** až od 16. listopadu 1935 na linkách a-K/II (do jejího nahrazení první trolejbusovou linkou t-K v roce 1936, na níž pak platil kombinovaný tarif v modifikované podobě) a na a-T, kde byla jeho platnost zrušena od 18. března 1940, krátce před zastavením provozu celé linky.

V kombinovaném tarifu bylo jednoduché jízdné jednotné – plnocenné 1,60 Kč (namísto stanicového 0,50 Kč do 3 stanic a 1 Kč do 6 stanic), dětské 0,90 Kč (namísto 0,50 Kč) a zpáteční 1,60 Kč. Jízdenky kombinovaného jízdného byly prodávány na autobusových linkách, dětské jízdenky za 0,90 Kč nebyly vydány, pro přestup na tramvaj se vydávaly dvě jízdenky – dětská a doplatková (0,50 + 0,40 Kč). Z tramvajových linek bylo možné přestupovat s běžnými jízdenkami, doplněnými příplatkovou jízdenkou za 0,40 Kč, kterou bylo možné zakoupit v tramvaji nebo autobusu.

Od 15. prosince 1935 se možnost přestupu rozšířila i na předplatní jízdenky síťové a linkové (včetně zlevněných a volných) z linek d-11, 23 (na a-K) a d-1, 22 (na a-T), na něž se rovněž doplácelo 40 haléřů. Od zavedení vojenského jízdného se platnost za stejných podmínek vztahovala i na ně. Od 28. května 1938 se příplatkové jízdenky přestaly prodávat na tramvajových linkách a při přestupu z tramvaje na a-T se zakupovaly dodatečně.

Tarif platný na lince a-T je pro přehlednost obsažen v obvyklém uspořádání v tabulce 4.7. Na lince a-T pro přestup na tramvaj na Vypichu z obou ramen linky platilo jízdné do 3 stanic. Úspora při použití kombinovaného jízdného u jednoduchého základního i dětského jízdného činila tedy pouze 0,10 Kč, výraznější slevou byla možnost použití zpátečního jízdného, které na a-T samostatně neplatilo.

Tabulka 4.7: Tarif a jízdné na lince a-T

období platnosti	jízdné [Kč, K]				příplatek, doplatek	přestupnost
	základní		dětské	zpáteční		
	druh	výše				
1936–1940	STANICOVÉ-3	0,50; 1	0,50; 1	–	–	–
	JEDNOTNÉ	1,60	0,90	1,60	0,40	d

#### 4.2.7 Bezplatná přeprava

Bezplatná přeprava na autobusových linkách byla až do roku 1951 poskytována podstatně užšímu okruhu osob než v síti tramvají a případně trolejbusů. Tento rozdíl je patrný v plném rozsahu pouze při vzájemném porovnání, a většina údajů je proto zařazena do společné základní kapitoly jízdného tramvajového, resp. síťového.

Jako souhrnné příklady bezplatné přepravy osob či orgánů na autobusech lze uvést jejich přehled k vybraným datům.

##### Rok 1931:

- primátor
- členové správní rady EP
- členové Ústředního zastupitelstva na lince, kde bydlí (oprávnění platilo od roku 1928 a nevztahovalo se na linky vnitroměstské; v roce 1932 bylo rozšířeno na všechny linky)
- generální inspekce státních drah
- členové Národního shromáždění
- zaměstnanci EP na lince kde bydlí (na orazítkovanou legitimaci tramvajovou)
- manželky šoférů a průvodčích na lince, kde slouží (na písemné povolení)
- dozorčí úředníci EP
- dozorčí orgány EP při výkonu služby

##### Rok 1943:

- primátor a jeho náměstkové
- decernent a vrchní ředitelé MPP
- dozorčí orgány (s vyznačením písmene „N“ na průkazu nebo s odznakem)
- zaměstnanci MPP a jejich rodinní příslušníci na lince, kde bydlí, manželky zaměstnanců na linkách, kde vykonávají službu (s vyznačením linky nebo úseku)
- slepci s průkazem válečného poškozence (s vyznačením linky nebo úseku)
- posádky četnických stanic (s vyznačením linky nebo úseku)
- ochranná policie, protektorátní policie, hasiči z povolání (ve stejnokroji)
- policejní orgány, KRIPPO, ranění příslušníci branné moci, zbraní SS a pracovní služby
- úřední (výsostný) místní dozor
- držitelé denních jízdenek

##### Rok 1947:

- primátor a jeho náměstkové
- předseda a členové komise pro Elektrické podniky
- členové Ú. N. V. hl. m. Prahy
- presidium hl. m. Prahy (10 volných lístků)
- členové obvodních rad od místa bydliště k nejbližší stanici el. dráhy
- orgány revizní služby Berní správy
- zaměstnanci EP na zvláštní povolení pro trať, v jejímž okruhu bydlí
- členové rodin zaměstnanců EP za týchž podmínek, pokud mají volný lístek na el. dráhu

- dopravní úředníci el. drah, trolejbusů a autobusů
- dozorčí a revizní orgány el. drah, trolejbusů a autobusů
- uniformovaní příslušníci SNB
- úředníci dopravního oddělení ředitelství SNB (7 volných lístků)
- slepci, kteří používají slevový lístek na el. dráhu, od místa bydliště k nejbližší stanici el. dráhy

Kromě uvedených okruhů cestujících byla na základě povolení Zemského úřadu v Praze z 16. prosince 1938 umožněna na lince a-U v úseku Kačerov – Klárův ústav slepců bezplatná přeprava osoby doprovázející nevidomého, který platil běžné základní jízdné. Podle interního opatření MPP byla od května 1942 na autobusy (a trolejbusy) všeobecně rozšířena výhoda, platná dosud jen na tramvajích, spočívající v bezplatné přepravě průvodce nevidomých, kterým mohla být osoba nebo pes, a to bez ohledu na to „*zda má slepý průkazku k volné jízdě nebo platí normální jízdné a má průkaz slepecké organizace*“.

Samostatným specifickým případem v autobusové dopravě bylo pouze povolení bezplatného používání autobusů ke služebním jízdám posádek četnických stanic (pro oblast přidělenou příslušné četnické stanici) od roku 1931. Na některých linkách byla snad později povolena stejná přeprava policie. V roce 1939 se jednalo o linky obsažené v tabulce 4.8, přičemž obdobná úprava platila ještě v roce 1943.

Tabulka 4.8: Bezplatná jízda policie a posádek četnických stanic na jednotlivých linkách

linka	volná jízda četnictva z
A	Hostivaře a Záběhlic
B	Krče
C	Troje
D	Hrdlořez
E	Ďáblic
F	Kbel a letiště
J	Troje a Hlubočep
L	Braníka a Krče (též policie)
R	Roztok
S	Hlubočep
T	Horní Liboče
U	Krče
X	Modřan a policie z Braníka
noční	policie

### 4.3 TROLEJBUSY 1936–1951

*Provoz trolejbusů Elektrických podniků byl zahájen 29. srpna 1936 a trval do 16. října 1972. První dvě linky měly zpočátku napájecí charakter, od prodloužení druhé stavební trati do centra města začala vznikat síť tratí a linek doplňující v některých směrech provoz tramvajů. I v době největšího rozsahu stavební dělky tratí v roce 1959 zůstaly určité úseky od zbytku sítě odděleny. Byla to první trať a na ní provozovaná linka t-51 a dále jen manipulačně propojená trať prosecká s linkou t-58. Od uvedeného roku byl provoz trolejbusů omezován a nahrazován linkami autobusovými.*

Na trolejbusových linkách platil od počátku jejich provozu samostatný tarif s velmi omezeným významem a souběžně tzv. tarif kombinovaný umožňující vzájemný přestup mezi trolejbusy a tramvajemi. Od 31. prosince 1951 začal na trolejbusech platit v plném rozsahu jednotný tarif pražské sítě.

V době zahájení provozu první trolejbusové linky byl systém městské dopravy tvořen sítí tramvajů a autobusovými linkami napájecími a vnitroměstskými (překryvnými). Tramvajový tarif byl již od roku 1920 jednotný bez ohledu na vzdálenost a přestupní, autobusový byl obecně vzdálenostní a nepřestupní, pouze mezi vnitroměstskými překryvnými linkami byl za určitých podmínek přestup umožněn. Mezi oběma dopravními prostředky nebyl přestup možný s výjimkou kombinovaného jízdného na dvou linkách – a-K (která byla přímou předchůdkyní první trolejbusové linky t-K) a a-T.

Model „kombinovaného jízdného“ se stal vzorem i pro první dvě trolejbusové linky, kde byl uplatněn v modifikované podobě. Existovalo na nich jak jízdné platné jen na příslušné trolejbusové lince, tak jízdné kombinované pro přestup z/na tramvaje. Přitom do určité vzdálenosti projeté na lince trolejbusů znamenalo kombinované jízdné možnost přestupu z/do sítě tramvajů

bez tarifního odlišení (tj. za jízdné tramvajové), čímž byly trolejbusy zčásti přímo do tramvajového systému integrovány.

S ohledem na úzkou provázanost tramvajového a trolejbusového tarifu jsou některé dílčí skutečnosti popisovány pouze v části tramvajové, resp. síťové.

### 4.3.1 Jednotlivé jízdné

Údaje o všech jednotlivých tarifech a všech druzích jednotlivého jízdného a přepravného a jejich cenách, a dále rozsah přestupnosti jsou soustředěny do jediné tabulky 4.9, v které jsou obsaženy vždy oba odlišné tarify – platný jen v trolejbusové síti a kombinovaný pro přestup mezi trolejbusy a sítí tramvajů. U kombinovaného jízdného se počet pásem vztahuje pouze k linkám trolejbusovým, neboť v době provozu trolejbusů tramvajová síť již na tarifní pásma dělena nebyla.

#### Jízdné platné jen na linkách trolejbusů

Jízdenky za tento tarif byly prodávány pouze v trolejbusech a neopravňovaly k přestupu na linky tramvajů. Tarif byl vzdálenostní, a to pásmový, kde pásmo bylo tvořeno několika zastávkami. Vzhledem k vzájemné izolaci prvních dvou trolejbusových linek (tj. do vzniku třetí linky t-53 k 1. říjnu 1948) nemohly být jízdenky samostatného tarifu využity ani k přestupu mezi trolejbusy. S ohledem na vedení první linky t-K zde byl význam samostatného jízdného velice omezený, na t-W bylo využíváno častěji, neboť praktické přepravní vzdálenosti zde byly delší při nepříznivějších terénních poměrech a přitažlivost lokálního smíchovského centra U Anděla pro cílové cesty zřetelnější. Možnost přímého vzájemného přestupu mezi trolejbusovými linkami byla povolena po zavedení t-53, prakticky se ale jednalo téměř vždy o jízdy s překročením pásmové hranice, za nižší jízdné se mohlo cestovat jen v nevýznamných relacích na Smíchově (např. mezi zastávkami Vltavská – Kinského zahrada). Rozšíření významu nižšího jízdného pro přestup mezi trolejbusovými linkami nastalo až při zřízení dalších linek, a to v jejich vnitroměstských úsecích.

První linka t-K byla zpočátku rozdělena na 4 pásma s hranicemi Pod vyhlídkou, U Bořislavky a Na Kuthence, kdy nižší jízdné platilo pro cestu do dvou pásem, tedy při překročení nejvýše jedné pásmové hranice. I linka t-W se dělila na 4 pásma (hranice Santoška, Malvazinka a Na Farkáně), ale tarifní hranicí bylo jedno pásmo. Se zahájením provozu na t-W, kde bylo i poněkud vyšší jízdné kombinované, měly být upraveny tarifní zásady shodně i na lince t-K, ale tato navržená úprava nebyla schválena a zůstala zde zachována jak tarifní hranice dvou pásem, tak i nezměněná výše jízdného. Pravděpodobně však bylo již v roce 1939 zavedeno noční a vojenské jízdné a možná i zpáteční.

Teprve od 15. dubna 1941 byl úplně sjednocen tarif na obou trolejbusových linkách. Na t-K byly ale k tomuto datu pásmové hranice Pod vyhlídkou a Na Kuthence zrušeny a linka se až do svého zkrácení dělila pouze na pásma dvě s hranicí Bořislavka; tím ovšem na ní mohlo být uplatňováno pouze nižší jednotlivé jízdné. Po zkrácení do úseku Bořislavka – Svatý Matěj se již na pásma nedělila. Na t-W zůstala zachována původní 4 pásma.

K další úpravě tarifních zásad došlo při prodloužení linky t-W (již pod označením t-52) do centra města. Na její původní trati byly hranice pásem zrušeny a tarifní dělení bylo nyní provedeno jen na styku s tramvajovou dopravou v zastávce Na Knížecí. Tato zásada dělení na část napájecí a vnitroměstskou, kdy vnitroměstská část tvořila jedno pásmo se sítí tramvajů, byla podle možnosti aplikována postupně i na dalších vznikajících linkách až do úplného sjednocení tarifního systému k 31. prosinci 1951. Pásmovými hranicemi k tomuto datu byly ještě Kinského zahrada (t-53), Orionka (t-54) a Podolí (t-55); linka t-56 v trase Ohrada – Vysočany se na pásma nedělila a byla v plném rozsahu vnitroměstská.

Tabulka 4.9: Jednotlivé samostatné a kombinované jízdné a přepravné na trolejbusích [Kč, K, Kčs]

datum změny	jízdné							příplatek doplatek	přepravné	přestupnost
	základní		dětské	vojenské	zlevněné	noční				
	druh	výše				občanské	dětské			
<b>t-K</b>										
29.08.1936	PÁSMOVÉ-2	0,50; 1 1,20; 1,60	<b>J:</b> 0,50 0,50; 0;90	– –	– –	– –	– –	– 0,40	<b>J:</b> 1,50 1,50; 1,90	– d
(1939)				<b>J:</b> 1 1; 1,40		<b>J:</b> 2 <b>J:</b> 2				– d
<b>t-W</b>										
01.10.1939	PÁSMOVÉ-1	0,50; 1 1,20;1,70	<b>J:</b> 0,50 0,50; 1	<b>J:</b> 1 1; 1,50	–	<b>J:</b> 2 2; 3	<b>J:</b> 1 <b>J:</b> 1,50	– 0,50	<b>J:</b> 1,50 1,50; 2,50	– d,
<b>t</b>										
15.04.1941	PÁSMOVÉ-2 PÁSMOVÉ-1	1; 1,50 1,50; 2	0,50; 1 0,50; 1	<b>J:</b> 1,20 1,20; 1,70	<b>J:</b> 1 1; 1,50	<b>J:</b> 2,50 2,50; 3,50	<b>J:</b> 1 <b>J:</b> 1,50	– 0,50	<b>J:</b> 1,50 1,50; 2,50	– d
01.01.1944	PÁSMOVÉ-2 PÁSMOVÉ-1		<b>J:</b> 1 0,50; 1		× ×		<b>J:</b> 2,50 2,50; 3,50			– d
01.01.1946	PÁSMOVÉ-2 PÁSMOVÉ-1	1,50; 2,50 2,50; 3	<b>J:</b> 1,50 1,50; 2	<b>J:</b> 1,50 1,50; 2		<b>J:</b> 5 5; 6	<b>J:</b> 5 5; 6		<b>J:</b> 2,50 2,50; 3,50	– d,t
01.07.1946	PÁSMOVÉ-2 PÁSMOVÉ-1								<b>J:</b> 3,50 <b>J:</b> 3,50	– d,t
14.12.1947	PÁSMOVÉ-1 JEDNOTNÉ	2,50; 3 3	1,50 1,50	1,50 1,50		5; 6 6	5; 6 6			– d,t
31.12.1951	JEDNOTNÉ	3	1,50	1,50		×	×	×	3	d,t,a



## **Kombinované jízdné (přestupní trolejbus/tramvaj)**

Jízdenky přestupního tarifu (původně nazývaného kombinovaným, později sdruženým) opravňovaly ke vzájemnému přestupu mezi trolejbusy a tramvajemi. Výše přestupního jízdného pro nižší pásmo byla zpočátku totožná s jednotným jízdným tramvajovým. S ohledem na uspořádání hranic pásem na t-K se proto na této lince jednalo prakticky o téměř plnou tarifní jednotnost se sítí tramvají; pouze při přestupu z tramvají u Vozovny Střešovice a jízdy za zastávku U Bořislavky (a naopak) bylo jízdné odlišné (vyšší). Za jízdné základní tak nebyl vyloučen ani přestup d-/t-K/d- např. v relaci Vokovice – Břevnov. U t-W byla již tarifní odlišnost poněkud výraznější, za základní jízdné bylo možné cestovat od Anděla pouze na Santošku, čili do oblasti, dříve přímo obsluhované tramvajemi a od zrušení tramvajového provozu v tomto úseku do zavedení trolejbusů autobusovou linkou „náhradní dopravy“ a-26 s tramvajovým tarifem.

Z tarifního hlediska nebyl až do roku 1945 možný přestup mezi oběma trolejbusovými linkami a u teoreticky možných cest t-W/d-/t-K se při druhém použití trolejbusu muselo znovu platit samostatné trolejbusové jízdné. Teprve od 1. ledna 1946 byl i tento přestup v rámci kombinovaného jízdného na větší vzdálenost umožněn.

Od 14. prosince 1947 při jakékoliv kombinaci použití obou dopravních prostředků platilo jednotné jízdné 3 Kčs, tj. i při přestupu d-/t-51 na Bořislavce; v síti tramvají bylo tehdy jízdné 2,50 Kčs, na autobusy dosud přestup možný nebyl. Tento tarif platil až do sjednocení tarifů v celé pražské síti veřejné dopravy v roce 1951 s plnou přestupností mezi všemi dopravními prostředky. U linek trolejbusů lze za jedinou – a zcela nevýznamnou – výjimku z přestupnosti považovat jednoslužný provoz s nepřestupným jízdným na posilové t-62 v období 25. 9. 1961–31. 8. 1962.

Samostatný příplatek se na trolejbusy vybíral při jízdě do vyššího pásma při přestupu d-/t- k jednotlivému jízdnému, doplatek ve stejné výši k předplatním jízdenkám síťovým a linkovým z tramvajových linek, které navazovaly na trolejbus. U přepravného byly příplatek i doplatek v dvojnásobné ve výši 1 K (Kčs).

### **Zvláštní jízdné**

Linka t-53 byla ukončena na smíchovské straně v zastávce Hřebenka a úsek trati Hřebenka – Stadion Strahov nebyl až do roku 1957 pro pravidelný provoz užíván. Při konání sportovních a případně i dalších akcích na strahovských stadionech sem byla linka prodlužována mimořádně a tehdy se za přepravu ke stadionu platilo dvojnásobné jízdné (denní, dětské a vojenské).

### **Bezplatná přeprava dětí a dětské jízdné**

Věková hranice bezplatné přepravy i platnosti dětského jízdného byly shodné s provozem tramvají. Noční dětské jízdné bylo rovněž vytvořeno podle zásad tarifu tramvajového.

### **Noční jízdné a přepravné**

V roce 1939 byla časová platnost denního a nočního jízdného pravděpodobně stejná jako v síti tramvají. K 15. dubnu 1941 platilo denní jízdné při nástupu jízdy do 23:00 hod., při přestupu z tramvaje do 24:00. Od 1. ledna 1946 byla platnost nočního jízdného při nástupu jízdy od 22:30 do 04:30, při přestupu od 23:00 hod.

Noční příplatek k jízdnému i přepravnému a doplatek k předplatním jízdenkám plnocenným i zlevněným v kombinovaném jízdném při jízdách na vyšší vzdálenost byl dvojnásobný proti dennímu a činil 1 K (Kčs). V období od začátku roku 1944 do konce 1945 platily předplatní jízdenky v noci bez doplatku.

### **Vojenské a ostatní zlevněné jízdné a slevy**

U vojenského jízdného je pravděpodobné, že bylo poskytováno za stejných podmínek jako u tramvají, i když to ve všech případech není ve známých tarifních podmínkách explicitně obsaženo. Rovněž výhody pro další skupiny cestujících platné v době německé okupace byly

totožné s výhodami poskytovanými na tramvajích a jsou popsány u tarifu tramvajového. Zlevněné noční jízdné pro Německý červený kříž platné od 15. dubna 1941 do 14. dubna (nebo 31. prosince) 1943 bylo PÁSMOVÉ-1 ve výši 1,50; 2 K.

Sleva pro hromadné výpravy školní mládeže platila pravděpodobně již od zahájení provozu na první lince trolejbusů ve stejném rozsahu jako na tramvajích. Po analogickém snížení její výše tarifem platným od 15. dubna 1941 byla však od 28. března 1943 na trolejbusích zrušena. Obnovení v roce 1946 lze zatím pouze dedukovat s přihlédnutím ke známým skutečnostem u tramvají.

#### 4.3.2 Vícenásobné jízdné

V samostatném i kombinovaném tarifu byly vydávány jízdenky zpáteční a později týdenní. Samostatné zpáteční na první lince t-K za 1 Kč byly buď vydány později (nejdříve v roce 1939), nebo až k 15. dubnu 1941. V období existence blokových jízdenek v letech 1942–1943 (7 jízdenek po 1,50 K se prodávalo za 10 K) platily pro přestup z tramvají ve stejném rozsahu a za stejných podmínek jako jízdenky jednoduché.

Podmínky pro prodej zpátečních a týdenních jízdenek byly shodné s elektrickými dráhami. K 15. dubnu 1941 při jízdách z odpolední směny na zpáteční jízdenku se noční příplatek vybíral jen jednou. Týdenní jízdenky platily i v noci bez příplatku.

Příplatek (doplatek) se vybíral na trolejbusích při jízdě do vyššího pásma při přestupu d-/t- stejně jako u jednotlivého jízdného.

Ceny vícenásobného jízdného jsou obsaženy v tabulce 4.10.

Tabulka 4.10: Vícenásobné samostatné a kombinované jízdné na trolejbusích

datum změny	jízdné [Kč, K, Kčs]				příplatek, doplatek	přestupnost
	základní		zpáteční	týdenní		
	druh	výše				
29.08.1936	PÁSMOVÉ-2	0,50; 1	–	–	–	–
		1,20; 1,60	1,20; 1,60	–	<b>J:</b> 0,40	d
01.10.1939	PÁSMOVÉ-1	0,50; 1	<b>J:</b> 1			–
		1,20; 1,70	1,20; 1,70		<b>J:</b> 0,50	d
15.04.1941	PÁSMOVÉ-2	1; 1,50	1; 1,50			–
	PÁSMOVÉ-1	1,50; 2	1,50; 2		<b>J:</b> 0,50	d
03.01.1943	PÁSMOVÉ-2		×	6, 9		–
	PÁSMOVÉ-1		×	9; 12	<b>J:</b> 3	d
01.01.1946	PÁSMOVÉ-2	1,50; 2,50		9; 15		–
	PÁSMOVÉ-1	2,50; 3		15; 18		d,t
14.12.1947	PÁSMOVÉ-1	2,50; 3		15; 18		–
	JEDNOTNÉ	3		18		d,t
31.12.1951	JEDNOTNÉ	3		30	×	d,t,a

#### 4.3.3 Předplatní časové jízdenky

Na trolejbusích platily od počátku časové síťové jízdenky tramvajové, a to na nižší vzdálenost (s hranicí shodnou jako u jednoduchého jízdného) bez příplatku, na vyšší vzdálenost s příplatkem 0,40 Kč, resp. 0,50 Kč. Na lince t-K však byla jejich skutečná platnost na celou trať, neboť i při jízdě od střešovické vozovny byla jízda za stanici Bořislavka chápána jako další (teoretický a možný) přestup z tramvaje. Od 1. ledna 1948 platily síťové jízdenky při jakémkoliv přestupu na linky trolejbusů jen s příplatkem 0,50 Kčs, v noci 1 Kčs. Obdobnou platnost

jako síťové měly po celou dobu na lince t-K (t-51) i jízdenky jedno- a dvoulinkové těch tramvajových linek, které se jí dotýkaly na Bořislavce a v době provozování linky po celé trati i u Vozovny Střešovice; při zahájení provozu to byly linky d-11, 20, 22, 23. U linky t-W je uváděna platnost linkových jízdének linek d-5, 9, 12, 15, 16, 18 do 3. ledna 1948.

Předplatní časové jízdenky pouze pro trolejbusy byly zavedeny pro linku t-W (tj. jako jednolinkové) od zahájení jejího provozu, a to pro měsíční období jako plnocenné a dále jako zlevněné školské, které od 4. května 1941 neplatily v neděli. Cena trolejbusových jednolinkových jízdének byla nižší, než jednolinkových tramvajových. K úpravě došlo po prodloužení této linky do centra města, a to od 1. ledna 1948. Cena plnocenných jednolinkových jízdének byla podstatně zvýšena tak, že byla (analogicky s jednoduchým jízdéným na větší vzdálenost) vyšší než u jednolinkové tramvajové. Současně byly zavedeny i jízdenky dvoulinkové (zpočátku pouze pro kombinaci trolejbus + tramvaj, později i pro dvě linky trolejbusů) opět s cenou vyšší než u tramvají. Zlevněné jízdenky byly nyní pouze dvoulinkové a vydávaly se žákům a invalidům.

Tabulka 4.11: Předplatní jízdenky měsíční pro trolejbusy a pro kombinaci trolejbus – tramvaj [K, Kčs]

datum změny	cena jízdenky				
	plnocenné		zlevněné		
	t-W	2 linky	školské	invalidní	
			t-W	2 linky	
01.10.1939	50	–	25	–	–
01.05.1941	60		30		
01.01.1946	90		45		
01.01.1948	180	230	×	110	110
01.01.1951	170/200	215/260		100/130	100/130
31.12.1951	×	×		×	×

#### 4.3.4 Odbavování cestujících

Na trolejbusech se prodávaly jízdenky samostatného i kombinovaného tarifu. Doplátkové (příplatkové) jízdenky sloužily při přestupu z tramvaje na větší vzdálenost k vyrovnání vyššího jízdéného. Při zahájení provozu t-K je bylo možné zakoupit již při odbavení na linkách tramvají d-11, 20, 22, 23, od 20. května 1938 již jen v trolejbusech.

U většiny trolejbusových linek existoval po celou dobu jejich provozu dvouslužný provoz s průvodčími. Po zavedení pevných stanovišť pro průvodčí byly pro nástup cestujících určeny pouze zadní dveře v jejich blízkosti.

Jednoslužný provoz stejného typu jako na autobusových linkách základní sítě byl pouze na t-58, a to od 20. listopadu 1961 až do jejího zrušení, resp. nahrazení autobusy. K tomu byl zaveden prodej jízdének mimo vozidla na konečných a některých nácestných zastávkách v Čakovcích a Letňanech. Druhou výjimkou ve způsobu odbavování byl jednoslužný provoz na posilové lince t-62 (v celé trase v souběhu s t-60), která byla určena pouze pro přímé jízdy a držitele předplatních jízdének. Jízdné se zde platilo do pokladniček a jízdenky nebyly vydávány, takže se jednalo o analogii odbavování na překryvných (rychlíkových) linkách autobusů.

#### 4.4 AUTOBUSY 1954–1991

Od 31. prosince 1951 vstoupil v platnost celosíťový přestupní tarif s jízdéným jednotným bez ohledu na druh dopravního prostředku, projetou vzdálenost a denní dobu. Protože v té době nebyly provozovány ani žádné zvláštní linky autobusové, platil tento tarif skutečně univerzálně v celé síti kromě petřínské lanovky.

V systému autobusů však došlo brzy k některým výjimkám, týkajícím se jak výše jízdného, tak i přestupnosti. První takovou výjimkou byla linka a-122, která byla označována od svého vzniku v roce 1954 až do roku 1968 jako tovární. Původně byla snad určena výhradně pro přepravu zaměstnanců podniku Kablo Hostivař na průkazy, které údajně tento podnik vydával. Jízdné zde bylo ve stejné výši jako základní, ale nepřestupní a bez platnosti předplatních jízdenek. Později mohli linku užívat všichni cestující za stejných podmínek, ale teprve od 3. listopadu 1965 na ní platily i předplatní časové jízdenky. Odlišné jízdné bylo uplatňováno na později zřizovaných linkách nočních a rekreačních, nepřestupní tarif byl zaváděn na postupně zřizovaných linkách rychlíkových. Nepřestupní tarif byl zaveden i na lince a-143, která neměla rychlíkový charakter, ale byla využívána prakticky jen pro cesty vysokoškolských studentů mezi kolejemi a školami. Od roku 1967 přestaly mít takové odlišnosti charakter výjimek a staly se po určitou dobu opatřeními systémovými.

Od 1. října 1967 byla síť tarifně rozdělena na základní, do které patřily všechny linky tramvajové a trolejbusové a většina „klasických“ (napájecích a obslužných) linek autobusů, a nově definovaný subsystém rychlíkových autobusových linek (RAL, později zvaných překryvné), s ohledem na nepřestupní jízdné tvořený jednotlivými izolovanými linkami. Kompatibilita obou subsystémů byla zachována určitým způsobem pouze u síťových předplatních jízdenek.

Vývoj tarifních podmínek a výše jízdného linek základní sítě (ZS) je sledován v síťové části popisu (kapitola 3). Na linkách RAL pro jednotlivé jízdné zůstala zachována tarifní pravidla základní sítě ve vztahu k jízdnému dětskému a vojenskému (50 % plnocenného) a k přepravnému (100 %), výše základního plnocenného jízdného se změnila z 0,60 na 1 Kčs. Předplatní časové jízdenky síťové měly odlišnou cenu pro systém ZS a ZS + RAL, podle obsažených linek byly rozlišeny i ceny jízdenek jednolinkových a dvoulinkových, týdenní jízdenky na linkách RAL neplatily; vývoj cen všech časových jízdenek je rovněž plně obsažen v kapitole 3.

V roce 1968 byly do základní sítě tarifně převedeny obě linky, které měly dlouhodobě jízdné nepřestupní, ale do kategorie RAL věcně nepatřily (a-122, 143).

Od 1. ledna 1970 došlo ke všeobecnému zvýšení jízdného a zavedení zvláštního nočního jízdného v době od 23:00 do 04:00 hodin v celé síti. U linek RAL se jednotlivé jízdné zvýšilo z 1 na 2 Kčs. Noční jízdné ve výši 3 Kčs bylo jednotné v síti ZS i na linkách RAL, a to i pro děti. Od 1. února 1971 bylo označení linek změněno tak, že vystihovalo výši základního jízdného: u denních linek RAL byla změněna první číslice z „1“ na „2“, u nočních linek z „2“ na „3“ bez rozlišení ZS a RAL (noční linka RAL byla a zůstala jediná – a-344). Z hlediska platnosti denního a nočního jízdného ale na označení linky v řadě 100 a 200 nebo 300 nezáleželo, rozhodné bylo pouze hledisko časové.

K opětovnému sjednocení sítě linek všech provozovaných dopravních prostředků začleněním překryvných linek do jednotného tarifního systému došlo se zavedením nového odbavovacího systému, které bylo uskutečněno současně se zahájením provozu na první trati metra od 9. května 1974.<sup>59</sup> Nový jednotný systém byl ovšem zásadně nepřestupní a tedy plně tvořící tarifní síť pouze u předplatních jízdenek. Rozdílná výše jízdného zůstala zachována pouze u linek rekreačních, pro které se nově uplatňoval název „úcelové“, ale i na nich nyní platily časové síťové jízdenky. Význam těchto linek byl ale v té době již zcela okrajový, po delší dobu zůstala zachována pouze linka do ZOO a k chuchelskému závodisti, k datu úplného sjednocení jízdného 1. dubnu 1991 již pouze druhá z nich.

---

<sup>59</sup> V označení dřívějších linek RAL se znovu změnila první číslice z „2“ na „1“, a v souvislosti s písmenným označením metra byly úcelové linky autobusů nově označeny v číselné řadě „50“ a noční autobusové linky v řadě „500“.

Vývoj výše nepřestupního jednotlivého základního jízdného je pro jednotlivá období obsažen v tabulce 4.12 s uvedením skupin linek, na které se vztahovalo. Některé použité názvy skupin linek jsou neoficiální, charakterizují však dostatečně přesně jednotlivé tarifní skupiny.

Tabulka 4.12: Vývoj nepřestupního základního jízdného podle kategorií linek [Kčs]

1954–1970	linky		1970–1974	linky	1974–1991	linky
	1954–1967	1967–1970				
<b>0,60</b>	tovární, rychlíkové, studentská	tovární, studentská	<b>1</b>	účelové	<b>1</b>	základní síť
<b>1</b>	rekreační	rychlíkové				
<b>2</b>	rekreační, rychlíková noční		<b>2</b>	rychlíkové	<b>2</b>	účelové
<b>3</b>	rekreační, rychlíková letištní			rekreační, rychlíková noční		

Pro úplnější přehled o začlenění konkrétních linek do jednotlivých skupin a jeho změnách slouží další tabulka 4.13. Obsahuje označení linek a přesná data pro důležité události tarifní, tedy vznik a zánik jednotlivých druhů jízdného a případný přechod linek mezi nimi a pro přehlednost zahrnuje i důležité změny označení linek. Aby rozsah tabulky nepřekročil únosnou míru, ale obsahoval přitom všechny linky s odlišným tarifem proti síťovému, jsou údaje o průběžném vzniku linek shrnuty do delších období; pokud v něm současně linka zanikla, je použito přeškrtnutí jejího označení, jinak rušení linek zaznamenáno není, pokud s ním současně nedošlo ke zrušení celé tarifní skupiny. Případná platnost dvojího jízdného v rámci jedné linky je naznačena uzavřením jejího označení do složené závorky „{}“.

Obecně u všech cenových skupin nepřestupného jízdného platilo již zmíněné pravidlo základní sítě ve vztahu k jízdnému dětskému (a vojenskému), které činilo 50 % základního i k přepravnému, které bylo jízdným základním shodné. Z tohoto pravidla existovaly jen následující drobné výjimky, které jsou v tabulce vyznačeny u označení linky symbolem „•“.

Na prvních rychlíkových linkách a-126, 127, 128, 132 a 133 (1960–1964) bylo dětské jízdné totožné se základním, resp. dětské jízdné neexistovalo. Jeho zavedení v běžné výši 0,30 Kčs bylo uskutečněno při zavedení další rychlíkové linky a-134. Již předtím, od 12. května 1963, byla ale na uvedených linkách povolena běžná sleva pro hromadné školní výpravy. U rekreačních linek se základním jízdným 3 Kčs a-222, 224, 225 (od roku 1959) bylo dětské jízdné 1 Kčs a přepravné 1,50 Kčs. Na a-225 bylo od zahájení provozu až do změny tarifu v roce 1964 poskytováno zlevněné jízdné ve výši 1 Kčs zaměstnancům letiště na zvláštní průkaz. Na lince a-200 byla přeprava zavazadel vyloučena, nejméně v jedné sezóně na ní existovalo zpáteční jízdné v ceně 5 Kčs pro dospělé a 3 Kčs pro děti. U rekreačních linek s jízdným 2 Kč byly výjimkou linky a-XA, XB (1964–1965), kde přepravné za zavazadla činilo 1 Kčs.

Linky s dalšími tarifními výjimkami jsou uvedeny v závorce „{}“: V sezóně 1965 platil na a-224 přestupní tarif s běžným jízdným 0,60/0,30 Kčs v úseku Lihovar – Velká Chuchle, neboť v době jejího provozu při konání dostihů nejezdila linka základní sítě a-129. V letech 1970–1971 na rychlíkové noční a-244 (resp. 344) platil přestupní tarif s jízdným 3 Kčs v úseku Budějovické náměstí – Nemocnice Krč; k tomu v noční době řidiči prodávali zúčtovatelné jízdenky za 3 Kčs, v době mimo platnost nočního tarifu se platilo jízdné 2 Kčs do pokladny. Opatření bylo zrušeno vyhlášením z 14. října 1971, nově se po celou dobu provozu platilo hotově do pokladny, a v době 23:00–04:00 vydával řidič jízdenky nezúčtovatelné.

Od 1. dubna 1991 platil na všech linkách v síti MHD shodný tarif, jehož vývoj je popsán v kapitole 3.

Tabulka 4.13: Jednotlivé jízdné na linkách autobusů 1954–1991

datum	základní jízdné				
	přestupní	nepřestupní			
	0,60 Kčs	0,60 Kčs	1 Kčs	2 Kčs	3 Kčs
01.06.1953	všechny linky	–	–	–	–
03.01.1954	ostatní linky	122			
31.01.1959					201, 202
03.10.1960		• 126, 127			
1959–1964		• 128, 132, 133			• 224, 225, <del>222</del>
13.06.1964				226	
05.10.1964		(126, 127, 128, 132, 133), 134			
1964–1966	<del>{224}</del>	135, 136, 143, 225/II		• <del>XA, XB</del>	
07.12.1964		225/I ←			♦ 225/I
03.01.1966	119/II ←	♦ 225/I → 119/II			
30.05.1966			145		
28.08.1966			XA, XB		
1966–1967			<del>XD</del>	144, 154, 120/IV, 149	XC, 244 • 200
01.10.1967	125 ♦	(119, 126, 127, 128, 132, 133, 134, 135, 136)		125 (119, 126, 127, 128, 132, 133, 134, 135, 136)	
01.08.1968	143 ←	143			
26.08.1968	122 ←	122			
<b>01.01.1970</b>	<b>1 Kčs</b>	<b>1 Kčs</b>	<b>2 Kčs</b>	<b>3 Kčs</b>	
01.01.1970		225/II → G ♦	(XA, XB) ♦	244 ♦ → 244 G (XA → A XB → B) XC → C, 226 → H	200 → E, 224 → F
1970–1974	<del>{244 → 344}</del> , 257 → 357		156, (119 ... 156) → (219 ... 256), 275, 274	55	244 → 344
06.11.1972		X127			
10.02.1973		×			
<b>09.05.1974</b>	<b>nepřestupní 1 Kčs</b>			<b>2 Kčs</b>	<b>3 Kčs</b>
09.05.1974	2xx → 1xx, 3xx → 5xx, 56 ← (všechny linky kromě účelových a-51 ÷ 55) (všechny nové linky k a po tomto datu)			G → 56 A → 51, B → 52, H → 54	F → 53
1975-1991				55 → 455	53 → 453
29.10.1984				×	
<b>01.04.1991</b>	<b>nepřestupní 4 Kčs</b>				

## 5 PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA

### 5.1 VZNIK A VÝVOJ SYSTÉMU INTEGROVANÉ DOPRAVY

O zavedení integrovaného dopravního systému, tj. o systému dopravy v Praze a jejím zájmovém okolí, provozovaném více dopravci za stejných nebo alespoň podobných podmínek pro cestující se začalo uvažovat již v 80. letech 20. století, kdy vznikly první teoretické návrhy na jeho uspořádání. Již tehdy bylo patrné, že tehdejší striktní dělení na dopravu městskou a mimoměstskou je zejména v případě Prahy, zcela obklopené Středočeským krajem, překážkou v řešení rozvoje dopravy obou územních celků i v tenkrát nejvíce sledované oblasti, kterou byla dojíždka do zaměstnání a do škol. Na žádné úrovni tehdejšího rozhodování však tyto návrhy, znamenající zásah do zavedených hospodářských pravidel, nenalezly potřebný ohlas ani podporu.

K zásadní změně i v této oblasti došlo po roce 1989, kdy zcela padly dřívější administrativní překážky. V souvislosti s řešením postavení a financování městského dopravního podniku, s vznikajícími představami o zlepšování funkce dopravního systému, s předpokládaným nárůstem objemu individuální dopravy a se zájmem nově vznikajících soukromých dopravců o vstup na dopravní trh se začala politická reprezentace města vážně zabývat možností rozvoje systému městské dopravy za hranice města. K tomu je třeba připomenout, že v průběhu roku 1990 zanikly krajské národní výbory (KNV) a okresní národní výbory byly transformovány na okresní úřady jako orgány státní správy, kdy převzaly i část dopravní agendy zrušených KNV. Jedinými územními jednotkami se samostatnou, a v malém rozsahu i přenesenou působností, zůstala města a obce. V hlavním městě Praha zůstala přenesená působnost prakticky v dřívějším rozsahu, tj. zhruba na úrovni kraje. Za této situace se v roce 1991 se město rozhodlo, že přikročí k postupnému vytváření integrovaného systému veřejné dopravy.

Praktickou realizací se stalo od 11. ledna 1992 zavedení nových autobusových linek a-351 a a-352, kterými byla rozšířena doprava do obcí Hovorčovice a Ořech, paralelně s existujícími linkami ČSAD Praha Klíčov (linky b-10032, 10033, 10090, 10281), resp. ČSAD Praha-západ (b-11660, 11661), se vzájemným uznáváním platnosti jízdních dokladů. Od 1. října 1992 pak byla v rámci širší spolupráce města s tehdejšími ČSD umožněna přeprava cestujících s předplatními časovými jízdenkami DPP, kromě jízdenek vícedenních, i v části železniční sítě uvnitř území Prahy mezi 23 stanicemi a zastávkami (dále používáme pro místa nástupu a výstupu cestujících na železnici jednotné označení „stanice“), v roce 1993 na trati 011 prodloužená až na okraj města do stanice Praha-Klánovice a v následujícím roce k 1. červenci dále rozšířená na všechny stanice na území města. V letech 1993–1994 zavedl DPP čtyři nové linky, vedené za hranice města (5. ledna 1993 a-353 do Zelenče a dále a-354 do Podolanky, a-355 do Únětic, a-357 do Hostivice), které však neměly žádnou tarifní vazbu na souběžné linky ČSAD a nejednalo se tak o dopravu integrovanou. Provoz těchto autobusových linek byl zajišťován s finanční účastí příslušných obcí, a platil na nich běžný tarif městské dopravy – v té době nepřestupní, se základním jízdným 4 Kč, resp. 6 Kč od roku 1994.

Od začátku roku 1995 byl zaveden skutečný tarif integrované dopravy vytvořením prvního vnějšího tarifního pásma. Na příměstských autobusových linkách řady 300 patřily do vnějšího pásma všechny zastávky, ležící mimo území města, v městských úsecích na nich nadále platilo v plném rozsahu jízdné pražské městské dopravy. S ohledem na možnosti tehdejšího odbavovacího systému se tarifní úprava přechodně vztahovala pouze na předplatní jízdenky, k nimž byl pro vnější pásmo určen doplňkový kupón. Jízdenka, sestávající z kmenového listu, cenného kupónu Dopravního podniku a doplňkového kupónu, platila na všech městských a příměstských linkách, bez kupónu Dopravního podniku pak jen na mimoměstských úsecích příměstských linek. Nepřestupní jízdenky pro jednotlivou jízdu za městské jízdné platily stejně jako dříve na celých příměstských linkách, a to až do změny odbavovacího systému.

Prvními linkami, na kterých nový tarif platil, byly již od 1. ledna 1995 linky a-355 a 357. Na linkách integrované dopravy a-351 a 352 byl zaveden po vypovězení smluv o vzájemném uznávání jízdních dokladů s linkami ČSAD, na zbývajících linkách zřízených DPP byl zaváděn postupně, podle možností podmínek smluv uzavřených s obcemi. Přechod na nový tarif se uskutečnil u a-352 od 1. července 1995, a-351 2. září 1995, a-353 9. října 1995 a a-354 od 3. února 1996. Na dalších vznikajících linkách platil již nový tarif od jejich zřízení.

Od 31. května 1995 bylo zavedeno vnější tarifní pásmo i na železnici. Patřily do něj stanice přibližně do vzdálenosti 7 km za hranicemi města – Černošice, Černošice-Mokropsy, Horvčovice, Hostivice, Hostivice-Litovice, Jarov, Jeneč, Jeneč zastávka, Měšice u Prahy, Roztoky u Prahy, Rudná u Prahy, Říčany, Úvaly, Vrané nad Vltavou, Zbuzany, Zeleneč. Jízdenky pro jednotlivou jízdu nadále ve vlacích ČD neplatily, předplatní jízdenky platily s doplňkovým kupónem, použitelným ale pouze s cenným kupónem DP, což znamenalo, že v mimoměstských relacích platil nadále pouze tarif ČD. Byla však možná prostorová kombinace tarifu Pražské integrované dopravy (PID) a ČD, kdy cestující s jízdenkou PID při vzdálenějších cestách požíval jízdní doklady a platil jízdné ČD až od tarifní hranice PID.

Od 1. ledna 1996 byl počet vnějších tarifních pásem na železnici zvýšen na čtyři a současně bylo městské území Prahy pro potřeby tarifu PID rozděleno na dvě tarifní pásma, označovaná „P“ a „0“ (nula), platná i pro linky autobusů. Pro vnitroměstskou dopravu nemělo toto rozdělení žádný význam. Do pásma „0“, nazvaného „dojezdové“, patřila část železničních stanic od hranic města ve směru do centra ke stanicím (včetně) Libeň, Strašnice zastávka, Braník, Smíchov, Dejvice, Bubeneč a Vysočany a všechny vnitroměstské úseky příměstských autobusových linek. Na železnici zůstaly v pásmu „P“ stanice Bubny, hlavní nádraží, Holešovice, Holešovice zastávka, Krč, Masarykovo nádraží, Smíchov (jen pro trať 231) a Vršovice. Pro kombinované použití městské dopravy, železnice a příměstských (později též mimoměstských) autobusových linek PID platily předplatní jízdenky pro pražskou MHD s kupóny pro vnější a dojezdová pásma, které ale mohly být použity pro mimoměstské jízdy autobusy i samostatně. Pro kombinaci jen městské dopravy a železnice ve vnějších tarifních pásmech vydávaly ČD samostatné kupóny, pro jízdy pouze ve vnějších pásmech platil plně tarif ČD.

Do systému PID začaly být brzy zahrnovány i linky, které mají výchozí i konečnou zastávku mimo území města a nepatří tedy mezi linky městské věcně ani ve smyslu právních předpisů. První mimoměstské linky b-314 a 315 vznikly od 1. května 1996 v součinnosti s okresním úřadem Praha-západ a jejich smyslem bylo vytvoření autobusového spojení k blízkým stanicím ČD s kvalitní návazností jízdních řádů. Další linky toho druhu slouží buď jako napájecí k drážní dopravě nebo zajišťují místní obsluhu oblastí s nízkým přepravním potenciálem s přestupní vazbou na silné autobusové linky příměstské nebo zajišťují lokální obsluhu.

Se zavedením nového odbavovacího systému a přestupního tarifu od 1. června 1996 bylo pásmové jízdné v systému PID zavedeno v plném rozsahu, tj. i pro jednotlivé jízdné mimo území města. Ve vozidlech příměstských a mimoměstských autobusových linek byl zahájen prodej jízdenek jejich řidiči. Ve vlacích ČD byla platnost jízdenek pro jednotlivou jízdu (tzv. plná integrace) z technických důvodů zaváděna následně, s postupným vybavováním železničních stanic elektronickými označovacími strojkami. K uvedenému datu mohly být jízdenky pro jednotlivou jízdu použity jen na trati 171 v úseku Praha hlavní nádraží – Černošice, a to jen pro tranzitní cestující s jízdenkou označenou z předcházejícího dopravního prostředku; plná integrace na území města byla dokončena až k 21. září 2010. Čtyři vnější tarifní pásma, uspořádaná do tvaru mezikruží, platila i pro nově zaváděné autobusové linky vedené do větších vzdáleností od města. Všechny vydávané jízdenky byly nejméně dvoupásmové, pro jízdy na území města s pásmy P + 0.

Přiřazení autobusových zastávek do jednotlivých pásem není dáno zcela striktně a v blízkém okolí v podstatě vzdálenostně stanovených pásmových hranic došlo v některých případech k jeho změnám. Formou výjimek, obsažených v tarifu, je řešeno i zařazení zastávek v blízkosti



tarifní hranice současně do dvou pásem, kde se pro jízdu do takové zastávky bere jako její pásmo to, které je pro cestujícího výhodnější. Uplatněním této možnosti může dojít i k určitým neobvyklostem, např. příměstská linka a-303/II měla od zahájení provozu po určitou dobu pouze dvě mimopražské nácestné zastávky, které byly zařazeny shodně do pásem „0 + 1“ a bylo tak možné celou její trasu projet jako vnitroměstskou s městským jízdním dokladem. Pozdějším případem, sloužícím naopak pro zvýhodnění cest mimopražských, bylo zařazení zastávky Černý Most jen pro linky a-346 a 367 do pásem „0 + 1“, které umožňovalo vykonat tuto cestu z Brandýsa nad Labem-Staré Boleslavi na dvoupásmovou jízdenku. Podobnou výjimkou bylo zařazení některých úseků linek a-264, 265 a 266 do pásem „P + 0“ nebo později „P + B“.

Od 18. února 1997 byl na prvních třech linkách v oblasti Černošic (a-313, b-314, 315) zaveden nástup pouze předními dveřmi pro možnost kontroly tarifních podmínek řidičem. Tento princip se postupně rozšiřoval a od 1. července 2001 byl zaveden všeobecně na všech příměstských a mimoměstských autobusových linkách. Později však z něj pro urychlení obratu cestujících začaly být povolovány výjimky při dostředných jízdách příměstských na území města, které byly později přijaty jako pravidlo všeobecně.

Použitý odbavovací systém umožnil uskutečnit i opatření sloužící ke zvýšení atraktivity veřejné dopravy a k omezení počtu vjezdů osobních automobilů do centra spočívající v zapojení parkovišť systému Park and Ride (P + R) do tarifního systému PID s platností od 1. května 1998. Tato parkoviště byla vybudována u okrajových stanic metra a jejich uživatelům umožňovala finančně výhodnou kombinaci parkovného a jízdného MHD. Parkoviště provozuje město prostřednictvím své organizace Technická správa komunikací.

Páté vnější tarifní pásmo bylo vtěleno do tarifu platného od začátku roku 2000, prakticky vzniklo od 28. května 2000 na lince a-349 a části železniční trati 210 v oblasti Dobříše.

S platností od 1. září 2004 jako kompenzaci za zrušenou sociální dávku „příspěvek na dopravu“ rozhodla vláda ČR usnesením č. 624 z 23. června 2003 o znovuzavedení žákovského jízdného v železniční a veřejné autobusové dopravě, kromě dopravy městské. Jeho podmínky byly stanoveny výměrem MF č. 02/2004, kde byla jeho výše určena jako maximální podíl normálního občanského (základního) jízdného – pro žákovské ve výši 37,5 %, pro studentské 75 %. Nárok na slevu se prokazoval žákovským průkazem, který potvrzoval kterýkoliv dopravce PID. Průkazy platily pro žáky do 15 let 4 roky, přičemž musely být každoročně potvrzeny školou, pro žáky a studenty nad 15 let platily jeden školní či akademický rok. Sleva neplatila v červenci a srpnu, o sobotách a nedělích platila pouze tehdy, pokud byla taková platnost školou vyznačena. Zlevněné jízdenky pro jednotlivou jízdu neplatily ve vlacích ČD. Od 1. ledna 2005 byla do každoročně vydávaných cenových výměrů zařazena samostatně doprava integrovaná, a to pouze ve věci slev (v uvedeném rozsahu až do roku 2018) a bezplatné přepravy.

V roce 2000 vznikly podle zákona č. 129/2000 Sb. kraje jako „územní společenství občanů, které má právo na samosprávu“. Do samostatné působnosti krajů bylo zahrnuto i stanovení rozsahu tzv. základní dopravní obslužnosti pro jejich území. Z hlediska přenesené působnosti převzaly kraje některé kompetence okresních úřadů, které ukončily svoji činnost k 31. prosinci 2002. Na území středních Čech, totožném s krajem podle územního uspořádání z roku 1960, byl vytvořen Středočeský kraj, který se zhruba od roku 2003 začal prakticky zabývat řešením organizace dopravy směřující k vytvoření krajského integrovaného systému. Zpočátku vzniklo několik izolovaných lokálních systémů – jako první Kladenská integrovaná doprava (KLID) zahrnující městskou a příměstskou dopravu v okolí největšího města v kraji, v roce 2004 Integrovaná doprava Benešovska, která zůstala u jediné linky a v roce 2005 Integrovaná doprava Berounska (IDB) a Integrovaná doprava okresu Kutná Hora (IDS KH). Dne 27. června 2005 schválilo Zastupitelstvo Středočeského kraje usneseními 5 až 7-5/2005/ZK program rozvoje Středočeské integrované dopravy (SID), její tarif a standardy dopravní obslužnosti. Území kraje bylo rozděleno na několik oblastí označených písmeny, stanoven postup

jejich začleňování do systému včetně již existujících integrovaných doprav, způsob označování začleňovaných i nových linek, způsob odbavování a zásady přijatého zónového tarifu. Rozvoj systému SID pokračoval poměrně pomalu a nebyl dokončen ani po deseti letech jeho existence, a to ani v dopravě silniční (autobusové). Se začleňováním dopravy železniční nebylo vůbec započato a nebyl nalezen ani model spolupráce mezi krajem a hl. m. Prahou, přičemž Pražská integrovaná doprava se na území kraje trvale a výrazně rozšiřovala a naopak některé autobusové linky SID již zasahovaly na pražské území. Teprve koncem roku 2012 byla zahájena jednání mezi politickými reprezentacemi obou územních celků, na jejichž základě byla později ustanovena Řídící rada společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje. Na její doporučení byla krajem od 1. dubna 2017 zřízena příspěvková organizace **Integrovaná doprava Středočeského kraje** (IDSK), plnící funkci organizátora dopravy. IDSK zajišťuje objednávku železniční dopravy na území kraje, správu autobusových linek SID a linek dosud neintegrovaných a od ROPID převzala správu mimoměstských autobusových linek PID. Konečným cílem spolupráce obou systémů je zavedení jednotného dopravního a tarifního systému veřejné dopravy na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje.

K 1. červenci 2005 bylo zvýšeno jízdné na území města, jízdné ve Středočeském kraji zůstalo beze změny. Proto začalo být pásmo „P“ počítáno z tarifního hlediska za dvojpásmo a cesta mezi vnitřní Prahou a prvním vnějším pásmem (tj. v pásmech P + 0 + 1) tak reprezentovala namísto tří nově 4 pásma. Od 1. ledna 2008 bylo dojezdové pásmo „0“ pro jednotlivé jízdné dále rozděleno, na dvě pásma – „0“ a „B“ a území města tvořené pásmy P + 0 + B tak bylo považováno za 4 pásma. Pásmo „B“ (zvané příhraniční) je tvořeno úseky příměstských autobusových a železničních linek u hranic Prahy, které zasahují cca 5–7 km do pražského území, konkrétní úseky jsou stanoveny tarifem pro každou linku. Pokud některé autobusové linky byly v Praze ukončeny v pásmu „B“ (Černý Most, Kobylisy, Nádraží Radotín, Opatov, Sídliště Radotín, Zličín), počítalo se na nich jízdné tak, jakoby pásmo „0“ nebylo vyjádřeno.

Od 1. ledna 2011 bylo na základě usnesení zastupitelstva Středočeského kraje č. j. 91-13/2010/ZK zvýšeno jízdné v mimopražských pásmech o cca 20 %, a to na hodnoty shodné s cenami jízdného v systému SID při hotovostní platbě.

Se zavedením linek do Kutné Hory, Uhlířských Janovic a Poděbrad od 10. června 2012 vznikla další vnější pásma 6 a 7.

Tak zvaná plná integrace (železniční dopravy) byla dokončena 1. února 2016, neboť od tohoto data byla povolena přeprava na jízdenky pro jednotlivou jízdu na všech železničních tratích v systému PID. Na některých z nich ovšem nadále nebylo možné jízdenky označit a proto musí být označeny v jiném navazujícím dopravním prostředku (autobusu nebo vlaku) nebo jiné železniční stanici. S modernizací vybavení pokladen v železničních stanicích se začaly jízdenky PID prodávány i v nich – poprvé od 8. května 2017 ve stanicích Benešov u Prahy, Mělník, Nymburk, Poděbrady a Roudnice nad Labem. Tento proces byl dokončen 1. dubna 2018, kdy byl rozšířen jejich prodej na všechny osobní pokladny ČD ve stanicích zapojených do systému PID (93 železničních stanic).

S dalším plošným rozšiřováním PID docházelo i k průnikům s tarify jiné integrované dopravy, kdy na některých linkách a úsecích je možné využití obou. Jedná se o částečnou analogii s tzv. místními tarify, které jsou zmíněny dále. Od provedení integrace dopravy na Roudnicku od 3. ledna 2017 platí společný tarif PID a integrovaného dopravního systému Doprava Ústeckého kraje (DÚK) na území mezi městy Roudnice nad Labem, Štětí, Mělník a Kralupy nad Vltavou a vztahuje se na autobusové i železniční linky. Ve stanovených úsecích linek PID b-464, 466, 467, 468, 475 a 496 a na železniční lince ž-R20 v úseku Hněvice – Roudnice nad Labem jsou uznávány papírové jízdní doklady DÚK zakoupené před nástupem do vozidel. Ve stanovených úsecích linek DÚK b-552635, 552646, 552672, 552676 a 552683, na lince ž-U4 (pokračování linky ž-S4) v úseku Hněvice – Roudnice n. L. a na linkách ž-U21 (Roudnice nad

Labem – Bříza obec) a ž-U22 (Bříza obec – Vraňany) jsou uznávány jízdní doklady PID. Jednotlivé jízdenky musí být označeny před nástupem do vozidla (v jiném dopravním prostředku PID nebo na železniční stanici zařazené do PID), předplatní kupóny PID jsou na autobusových linkách uznávány pouze v papírové podobě.

Od zavedení integrované dopravy na Kladensku 26. srpna 2017 byly na linkách PID zařazených do MHD Kladno uznávány jízdenky SID. K předplatním jízdenkám SID zde byly bezplatně vydávány evidenční jízdenky, kterými se cestující prokazovali při kontrole spolu s čipovou kartou ČSAD MHD Kladno a. s. Při platbě za jednotlivé plnocenné jízdné čipovou kartou mohl cestující využít jeden přestup mezi linkami MHD Kladno a linkami s tarifem SID.

Na základě usnesení vlády č. 206 z 27. března 2018 byly upraveny slevy ve veřejné dopravě s platností od 10. června. Z praktických důvodů byl tento termín posunut na 1. září, k němuž byl vydán prováděcí výměr MF č. 02/2018. Pro integrované dopravy bylo stanoveno, že za zlevněné jízdné ve výši maximálně 25 % plného (obyčejného) jízdného uplatněného dopravcem se přepravují cestující od 6 let do 18 let, žáci a studenti ve věku od 18 let do 26 let, cestující starší 65 let a držitelé průkazu ZTP a ZTP/P a současně byly určeny i způsoby prokazování nároku na slevu. Bezplatná přeprava pro nejvýše dvě děti do 6 let s jedním cestujícím starším 10 let s platnou jízdenkou, a pro průvodce nebo vodícího psa držitelů průkazů ZTP/P zůstala beze změny.

Do systému PID bylo od 1. října 2018 nově zapojeno dalších 96 železničních stanic zařazených do nových vnějších pásem 8 a 9, která se již dotýkají samotných hranic Středočeského kraje. Pro spojení z/do Prahy se tak již může jednat až o cesty třináctipásmové. Změna tarifu k uvedenému datu obsahovala i další dvě zatím neaktivovaná pásma 10 a 11.

Již od 11. prosince 2005 je do systému PID oficiálně řazena i autobusová linka b-AE, určená převážně pro spojení pražských nádraží s ruzyňským letištěm. Na této lince však platí zcela samostatné tarifní podmínky i výše jízdného oproti všem ostatním linkám systému. Nesplňuje tak definiční podstatu integrované dopravy ani ve smyslu právních předpisů, ani věcně. Proto je vývoj jejího tarifu zařazen do kapitoly 6.

## 5.2 ZVLÁŠTNÍ DRUHY JÍZDNÉHO PID NA ÚZEMÍ PRAHY

Úplný tarif PID obsahuje i některé druhy jízdného, platného jen na území města, které nelze zahrnovat do běžného síťového tarifu MHD.

### 5.2.1 Jízdné při využití parkovišť P + R

Parkoviště P + R (park and ride) jsou situována na okrajích města s vazbou na metro nebo železnici a jsou určena zejména mimopražským řidičům, kteří se chtějí vyhnout cestám osobním automobilem do centra města. Slouží ke střednědobému stání v průběhu jednoho dne.

Na parkovištích P + R se platí nízké parkovné a od jejich vzniku do roku 2011 se tam prodávaly i zvýhodněné jízdenky na MHD zpáteční a 24 hodinové. Zvýhodněné jízdenky zpáteční a 24hodinové si mohla z automatu Mikroelektronika AVJ-24G zakoupit pouze jedna osoba z osádky zaparkovaného vozidla, neboť automat ji vydal jen jednou po načtení čárového kódu z vjezdového dokladu parkoviště.

Tabulka 5.1: Parkoviště P + R

datum změny	parkovné	cena městské jízdenky	
		zpáteční	24hodinové
01.05.1998	10	20	50
01.07.2006		30	60
01.01.2008		40	80
01.07.2011	20	×	×

## 5.2.2 Jízdenky pro cesty vlaky ČD do Prahy a přes Prahu (T + R)

Jízdenky T + R (train and ride) vydávají pouze České dráhy a jsou určeny pro cestující na železnici, kteří buď v Praze potřebovali použít cestu městskou dopravou mezi určenými nádražími (jízdenky transferové), nebo cestu v Praze končí a krátkodobě zde hodlají používat prostředky městské dopravy. V platnosti byly od 14. ledna 2008 do 30. června 2011, jednodenní opět od 1. září 2016.

Tabulka 5.2: Jízdenky T + R

jízdenka	období platnosti	jízdné [Kč]		rozsah a doba platnosti
		plnocenné	dětské 6-15 roků	
transferová	2008–2011	18	9	pro jednu cestu v relaci Praha-Holešovice – Praha hlavní nádraží / Praha Masarykovo nádraží
jednodenní	2008–2011	80	40	síťová pro pásma P + 0 + B v době od příjezdu vlaku do 01:00 následujícího dne
	2016–2017	70	×	
	od 1. 7. 2017		35	
32hodinová	2008–2011	100	50	síťová pro pásma P + 0 + B v době od 16:00 v den příjezdu vlaku do 24:00 následujícího dne

## 5.2.3 Rodinné nebo skupinové jízdné na území Prahy

Jízdenky ČD s původním názvem „SONE + MHD Praha“, nyní „Skupinová víkendová jízdenka + MHD Praha“ jsou vydávány od 1. července 2011 pro skupinu společně cestujících pěti osob, z nichž dvě mohou být starší 15 roků, platí o víkendech na všech linkách městské dopravy v pásmech P + 0 + B a ve vlacích ČD na území Středočeského kraje (původně za 400 Kč, později 425 Kč, od 1. 2. 2016 444 Kč) nebo na celém území ČR (původně za 700 Kč, později 800 Kč, od 1. 2. 2016 829 Kč). Skupinové jízdenky existují i ve variantě bez MHD Praha s možností tuto dopravní oblast zakoupit dodatečně formou doplatku; celková cena je v takovém případě shodná jako jízdenky včetně MHD.

## 5.3 JÍZDNÉ PID MIMO PRAŽSKÉ ÚZEMÍ

### 5.3.1 Jednotlivé jízdné

Jízdné je přestupní PÁSMOVÉ se současným časovým omezením platnosti jízdenek. Jízdenky platí pro libovolnou kombinaci na sebe navazujících pásem podle jejich počtu.

Dílčí výjimky z obecné platnosti se týkají pouze cest mezi Prahou a extravilánem, pro které je území města tarifně považováno za více pásem – původně dvě, nyní až čtyři. Od doby rozdělení na 3 pásma nelze při cestách uvnitř města používat jízdenky na menší počet vnějších tarifních pásem. V současné době, kdy je území Prahy tvořeno dvojpásmem „P“ a jednoduchými hraničními pásmy „0“ a „B“, se všechny městské cesty považují za čtyřpásmové (viz městský tarif), cesta mezi územím města (s výjimkou hraničních pásem) do nejbližšího příměstského pásma „1“ je tudíž pětípásmová. Jízdenky dvou- a třípásmové nelze při vnitroměstských cestách používat, pro jejich užití musí být alespoň jedno pásmo vnější, čtyřpásmové plnocenné slouží pro cesty vnitroměstské, mezi městskými hraničními pásmy a vnějškem, a vzájemně mezi pásmy vnějšími.

Tab. 5.3: Jednotlivé jízdné a přepravné v síti PID

pásma	Praha	vnější a Praha + vnější											přepravné		
<a href="#">01.01.1995</a>	6/3														6; 3
poč. pásem platnost	2 60' (90');30	<b>2/nepřest</b> 15'	<b>2</b> 60' (90')	<b>3</b> 90'	<b>4</b> 120'	<b>5</b> 150'	<b>6</b> 180'								
<a href="#">01.06.1996</a>	10; 6	6/3	10/5	15/8	20/10	25/13	30/15								5; dětské
<a href="#">01.01.1998</a>	12; 8	8/4	12/6	18/9	24/13	30/16	36/19								6; dětské
poč. pásem platnost								<b>7</b> 210'							
<a href="#">28.05.2000</a>								42/22							
<a href="#">01.09.2004</a>		8/4/ 3/6	12/6/ 4/9	18/9/ 6/13	24/13/ 9/18	30/16/ 11/22	36/19/ 13/27	42/22/ 15/31							
poč. pásem platnost	3 75' (90');30	<b>2ext/nepř.</b> 15'	<b>2</b> 60'						<b>8</b> 240'						
<a href="#">01.07.2005</a>	20; 14		14/7/ 5/10,50	20/10/ 7,50/15		30/16/ 11/22,50	36/19/ 13,50/27	42/22/ -/-	48/25/ -/-						10; dětské
poč. pásem platnost	4 75' (90');30		<b>2</b> 30'	<b>3</b> 60'	<b>4</b> 90'	<b>5</b> 120'	<b>6</b> 150'	<b>7</b> 180'	<b>8</b> 210'	<b>9</b> 210'					,
<a href="#">01.01.2008</a>	26; 18	10/5/ 4/8	14/7/ 5/11	20/10/ 8/15	26/13/ 10/20	32/16/ 12/24	38/19/ 14/29	44/22/ 17/33	50/25/ -/-	56/28/ -/-					13; dětské
platnost										<b>240'</b>					
<a href="#">01.01.2011</a>		12/6/ 4/9	18/9/ 6/13	24/12/ 9/18	32/16/ 12/24	40/20/ 15/30	46/23/ 17/34	54/27/ 20/40	62/31/ 23/46	68/34/ 25/51					
poč. pásem platnost	4 90'; 30'	<b>2ext</b> 15'													<b>9</b> 240'
<a href="#">01.07.2011</a>	32; 24	12/6/4/9													16
poč. pásem platnost											<b>10</b> 270'	<b>11</b> 300'			<b>11</b> 300'
<a href="#">10.06.2012</a>											76/38/ -/-	84/42/ -/-			
poč. pásem platnost													<b>12</b> 330'	<b>13</b> 360'	<b>13</b> 360'
<a href="#">01.10.2018</a>		12/3	18/4	24/6	32/8	40/10	46/11	54/13	62/15	68/17	76/19	84/21	92/23	100/25	

Jedinými nepřestupními jízdenkami v tarifu PID byly do 1. července 2011 jízdenky pro dvě pásma s nižší cenou. Od 1. července 2005 platí jen ve vnějších pásmech (v tabulce označeny „2ext“), ale nikoliv na železničních linkách.

Vývoj cen pro všechny druhy jednotlivého jízdného a pro všechna tarifní pásma je obsažen v tabulce 5.3. Ceny jízdného jsou uvedeny ve starším období ve tvaru „základní / dětské“, od roku 2004 „základní / dětské / žákovské / studentské“, od roku 2018 „základní / zlevněné pro děti, juniory, studenty a seniory“. Ceny přepravného jsou ve tvaru „zavazadlo; pes“; za zavazadla bylo přepravné vždy jednotné bez ohledu na počet pásem, za psa se platilo ve výši dětského jízdného podle počtu pásem, jednotné a výši shodné se zavazadly je od 1. července 2011.

### 5.3.2 Předplatní časové jízdenky

#### Jízdenky krátkodobé

Z krátkodobých předplatních jízdenek jsou od 1. ledna 2002 vydávány pouze jízdenky s platností na 24 hodin, do roku 2018 vždy s rozsahem ve všech (dobových) tarifních pásmech a s rozlišením na plnocenné a dětské. Od 1. září 2018 byly zavedeny dva druhy jízdenek pro území města a 4 nebo 9 pásmech vnějších a dále jízdenka „krajská“ jen pro (všechna) vnější pásma. Jenom krajská jízdenka je vydávána i jako 25% zlevněná pro děti, juniory, studenty a seniory, V tabulce je cena 24hodinových jízdenek porovnána se základním jízdným na stejnou vzdálenost.

Tabulka 5.4: Jízdenky na 24 hodin

datum změny	počet pásem	jednotlivé jízdné	cena jízdenky 24hodinové	
			plnocenné	dětské ♦ zvýhodněné
01.01.2002	2 + 5	42	100	50
01.07.2005	3 + 5	48	120	60
01.01.2008	4 + 5	56	150	75
01.01.2011		68	160	80
10.06.2012	4 + 7	84		
01.09.2018	4 + 9	100	240	–
	4 + 4	62	160	–
	0 + 9	68	150	♦ 37

#### Dlouhodobé jízdenky pro autobusy a železnici

Pro jízdy mezi Prahou a vnějšími tarifními pásmy byly k jízdenkám pro síť MHD v Praze (sestavujících původně ve fyzické podobě vždy z kmenového listu a „pražského“ kupónu) zavedeny od roku 1995 další kupóny obvykle nazývané „doplňkové“, neboť převážně sloužily právě k tomuto účelu – k cenovému doplnění jízdenek MHD. S kmenovým listem však byly však od počátku použitelné na linkách autobusů i samostatně pro jízdy jen ve vnějších pásmech. Od 1. června 1995 měly platnost i ve vlacích PID, zde však nemohly být používány samostatně, pro mimopražské jízdy platil v plném rozsahu pouze tarif ČD. Dvou- a vícepásmové kupóny ale mohly být i na železnici používány pro cesty z/do dojezdového pásma „0“ bez jízdenky pro MHD.

Od 1. října 2006 byly zavedeny jízdenky s volitelným začátkem platnosti (stejně jako již dříve v městských pásmech P + 0). Jízdenky v elektronické podobě nahrané na Opencard (později Lítačka) mají volitelný začátek platnosti od počátku jejich existence.

Plnocenné časové jízdenky byly vydávány jako měsíční a čtvrtletní, v prvním roce platnosti i pololetní. Pro rok 1997 měly být podle tarifu platného od roku 1996 vydány i jako roční, ale novým tarifem byly zrušeny, takže k jejich vydání nikdy nedošlo. Roční (365denní) jízdenky byly skutečně zavedeny až od roku 2018. Ceny jízdenek jsou uvedeny v tabulce 5.5.

Tab. 5.5: Ceny plnocenných časových jízdenek pro vnější a dojezdová tarifní pásma [Kč]

datum	platnost	počet pásem									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
01.01.1995	měsíční	80	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	čtvrtletní	180									
	pololetní	370									
01.01.1996	měsíční	140	220								
	čtvrtletní	380	600								
01.06.1996	měsíční	160	240	400	560	720					
	čtvrtletní	430	640	1070	1500	1930					
	(roční)	1400	2100	3500	4900	6300					
01.01.1997	měsíční	180	270	450	630	810					
	čtvrtletní	490	730	1220	1710	2200					
01.01.1998	měsíční	200	300	500	700	900					
	čtvrtletní	550	820	1390	1950	2500					
01.01.2000	měsíční	220	330	550	770	990	1210				
	čtvrtletní	600	900	1530	2140	2750	3180				
01.04.2002	měsíční	230	350	590	820	1020	1250				
	čtvrtletní	630	960	1620	2240	2790	3420				
01.01.2008	měsíční		370	590							
	čtvrtletní		1000	1600							
01.01.2011	měsíční	300	460	700	920	1130	1350				
	čtvrtletní	760	1200	1800	2400	3000	3600				
10.06.2012	měsíční							1560	1780		
	čtvrtletní							4200	4800		
01.09.2018	měsíční	300	460	700	920	1130	1350	1560	1780	2000	2220
	čtvrtletní	790	1200	1800	2400	3000	3600	4200	4800	5400	6000
	roční	3100	4752	7128	9504	11880	14256	16632	19008	21384	23760

Rovněž od roku 1995 byly zavedeny i zvýhodněné jízdenky pro děti, žáky a studenty. Původně byly vydávány jen s platností měsíční, od roku 2011 byly pro žáky a studenty i pěti-měsíční. Měsíční v roce 1995 byly za 20 Kč pro děti a za 40 Kč shodně pro žáky a studenty, od dalšího roku byla cena pro děti, žáky a studenty sjednocena. Od roku 2004 byla pro žáky snížena a pro studenty zvýšena ve stejném poměru jako u jednotlivého jízdného (tabulky 5.6 a 5.7).

Jen v roce 1995 byly zvýhodněné jízdenky vydávány také i pro důchodce, a to jako měsíční za 30 Kč a čtvrtletní za 70 Kč.

Od 1. září 2018 v souvislosti se zavedením celostátních slev pro juniory a seniory byly zvýhodněné jízdenky pro tyto kategorie vydávány ve stejném sortimentu jako plnocenné se stanovenou slevou 75 % (tabulka 5.8).

Tabulka 5.6: Ceny zvýhodněných měsíčních jízdenek na vnější (1÷7) a dojezdová tarifní pásma pro děti (D), žáky (Ž) a studenty (St) [Kč]

datum	kat.	počet pásem							
		1	2	3	4	5	6	7	8
01.01.1995	D	20	–	–	–	–	–	–	–
	Ž,St	40	–	–	–	–	–	–	–
01.01.1996	D,Ž,St	70	110						
01.06.1996	D,Ž,St	80	120	200	280	360			
01.01.1997	D,Ž,St	90	130	220	310	400			
01.01.1998	D,Ž,St	100	150	250	350	450			
01.01.2000	D,Ž,St	110	160	270	380	500	600		
01.04.2002	D,Ž,St		170	290	410	510	620		
01.09.2004	D	110	170	290	410	510	620		
	Ž	80	125	215	305	380	465		
	St	170	260	440	615	765	940		
01.01.2008	D		180						
	Ž		135						
	St		275						
01.01.2011	D	150	230	350	455	565	975		
	Ž	110	170	260	345	420	5000		
	St	225	345	525	690	865	1010		
01.07.2011	D							780	890
	Ž							585	665
	St							1170	1335
01.09.2018	D,Ž,St	75	115	175	230	282	337	390	445
		úplné údaje v tabulce 5.8							

Tabulka 5.7: Ceny zvýhodněných 5měsíčních jízdenek na vnější (1÷7) a dojezdová tarifní pásma pro žáky (Ž) a studenty (St) [Kč]

datum	kat.	počet pásem							
		1	2	3	4	5	6	7	8
01.01.2011	Ž	510	795	1195	1590	1970	2360	–	–
	St	1020	1590	2395	3180	3945	4725	–	–
01.07.2011	Ž							2745	3135
	St							5490	6270
01.09.2018		×	×	×	×	×	×	×	×



Tabulka 5.8: Ceny zvýhodněných jízdenek měsíčních, čtvrtletních a ročních na vnější (1÷9) a dojezdová tarifní pásma pro děti, juniory, studenty a seniory [Kč]

datum	platnost	počet pásem									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
01.09.2018	měsíční	75	115	175	230	282	337	390	445	500	555
	čtvrtletní	190	300	450	600	750	900	1050	1200	1350	1500
	roční	752	1188	1782	2376	2970	3564	4158	4752	5346	5940

### Jízdenky platné pouze na železnici (ČD)

V prvním období po zavedení platnosti samostatných předplatních jízdenek na železnici pro vnější pásmo od 31. května 1995 se jednalo o doplňkové kupóny shodné s kupóny pro autobusy, kde platily již od 1. ledna. Na železnici však nemohly být použity samostatně pro mimopražské jízdy. Po vytvoření dalších tří vnějších pásem byly zavedeny samostatné doplňkové kupóny pro cestující, používající ve vnější dopravě pouze železnici.

Po celou dobu platnosti byly vydávány pouze jako plnocenné s platností měsíční a čtvrtletní. Jen v prvním roce byly vydány i pololetní (pro II. pololetí) a v následujícím roce 1996 též roční. Od 1. ledna 2008 byly zrušeny, v platnosti zůstaly pouze jízdenky PID s použitím pro autobusovou i železniční dopravu.

Tabulka 5.9: Ceny časových jízdenek pro vnější tarifní pásma ČD [Kč]

datum	platnost	pásma				
		1.	1.+ 2.	1.-3.	1.-4.	1.-5.
31.05.1995	měsíční	80	–	–	–	–
	čtvrtletní	180	–	–	–	–
	pololetní	370	–	–	–	–
01.01.1996	měsíční	80	140	200	260	
	čtvrtletní	220	380	540	700	
	roční	700	1240	1780	2320	
01.01.1997	měsíční	90	150	210	270	
	čtvrtletní	250	410	570	730	
01.01.1998	měsíční	150	210	290	350	
	čtvrtletní	420	600	840	1000	
01.07.1998	měsíční	190	270	350	420	
	čtvrtletní	540	780	1020	1230	
28.05.2000	měsíční					570
	čtvrtletní					1660
01.07.2000	měsíční		290	390	480	600
	čtvrtletní		800	1020	1230	1660
01.04.2002	měsíční	210	330	510	630	810
	čtvrtletní	600	930	1260	1540	1960
01.01.2008		×	×	×	×	×

### 5.3.3 Bezplatná přeprava

Ve vlacích ČD vychází rozsah bezplatné přepravy z tarifu ČD, respektujícího celostátně platné předpisy, a je oproti autobusové dopravě PID omezený, když se v současné době vztahuje pouze na děti do 6 let věku a na průvodce držitelů průkazů ZTP/P. Na autobusových linkách začleněných do systému PID se rozsah bezplatné přepravy přizpůsoboval podmínkám v síti MHD Praha a v současné době je proto tato výhoda poskytována i seniorům nad 70 roků věku.

Ve Středočeském kraji byla ve školním roce 2009/2010, tj. od 1. září 2009, poskytována žákům, studentům a učňům ve věku od 6 do 19 let s trvalým bydlištěm na území kraje bezplatná přeprava z místa trvalého bydliště do základní nebo střední školy nebo učiliště na území kraje. Vztahovala se na jednotlivé jízdné i předplatné na železnici a na všech autobusových linkách (regionálních, SID a PID) kromě městských doprav. Nárok na bezplatnou přepravu se prokázal Středočeským žakovským a studentským průkazem, vystavovaným s platností na jeden rok za 150 Kč, na kterém byla uvedena i trasa cesty. Při odbavení v autobusové dopravě byla vydávána tzv. „evidenční jízdenka“, na železnici „úvěrová jízdenka“. Od následujícího školního roku 2010/2011 byla bezplatná přeprava zrušena a v rámci projektu „Stipendium Středočeského kraje na dopravu do školy“ byly zpětně propláceny náklady za jízdné na konci každého pololetí. O proplacení se muselo požádat na začátku pololetí do stanoveného data, na konci pololetí škola potvrdila skutečnou dobu absolvované docházky, a bez doložení skutečně vynaložených nákladů na jízdné bylo vypočítáno nejlevnější jízdné pro příslušnou relaci, které pak bylo vyplaceno jako dar Středočeského kraje. Tento projekt byl ukončen usnesením rady Středočeského kraje z 22. listopadu 2016 ke konci prvního pololetí školního roku 2016/2017.

Obdobný projekt schválilo Zastupitelstvo Středočeského kraje opětovně dne 27. srpna 2018 pro žáky, studenty středních škol a učilišť a seniory nad 65 let s trvalým bydlištěm na území kraje. Od 1. září je umožněno uhradit zbylé náklady spojené s dojížděním formou daru kraje. Podmínkou poskytnutí daru pro žáky a studenty je návštěva školy nebo učiliště v jiné obci než jejich bydliště a využívání ročního nebo čtvrtletního časového jízdného v systému PID nebo SID nebo neintegrováné drážní dopravy nebo jednotlivých jízdenek v neintegrováné pravidelné autobusové dopravě. Úhrada jízdného se vztahuje pouze na cesty po území kraje a nevztahuje se na časové jízdenky pro systémy MHD středočeských měst. Pro seniory nad 65 let není rozsah cest omezen, jedná se o stejné jízdní doklady jako u žáků a studentů, ale při využívání jednotlivých jízdenek v neintegrováné pravidelné autobusové dopravě se žádost podává měsíčně a částka daru nemůže přestoupit 500 Kč za čtvrtletí.

### 5.3.4 Místní tarify v PID

V řadě měst Středočeského kraje byla před zapojením jejich území do systému PID provozována městská autobusová doprava, a to v rozsahu od jedné linky (např. Říčany) až po rozsáhlý systém linek městských a příměstských v Kladně. V každém takovém městském systému platil samostatný tarif, vycházející z maximálních cen stanovených v rámci kompetence městských orgánů. S ohledem na rozsah obsluhovaného území bylo jízdné v těchto městských dopravách nižší než nejnižší jízdné v tarifu PID.

Zavedení linek PID do těchto měst výrazně zkvalitnilo dopravu ve vztahu k Praze a případně i do obcí v jejich okolí, ale nemuselo mít bezprostřední vztah k rozsahu ani využívání místní dopravy. Proto podle názorů městských orgánů nebylo namístě její zdražování a prosazovaly zachování původních podmínek. Těmto požadavkům bylo vyhověno zachováním tzv. místních tarifů, platných v souběhu s tarifem PID. Pro vnitroměstské cesty nebo i cesty do a ze stanovených spádových obcí zůstaly zachovány původní, povětšinou nepřestupní, tarify a výše jízdného včetně rozsahu poskytovaných slev. Po zavedení PID byly některé platné místní tarify zjednodušeny a neobsahují např. přepravné, pro které tak platí pouze tarif PID.

Prvním případem využití principu místního tarifu bylo město Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, kde zůstala dokonce krátkodobě v provozu linka městské dopravy i po zahájení provozu linek PID, na kterých v obvodu města platilo i místní jízdné, které pak zůstalo v platnosti i po přímém začlenění městské linky do systému PID.

Po začlenění oblasti Kladenska do PID, byl jen s dílčími úpravami převzat i dlouhodobě vyvíjený systém kladenské městské dopravy (kdysi provozované samostatným městským dopravním podnikem) včetně tarifu, který má ale v tomto případě proti tarifu PID větší množství ustanovení odlišných, včetně souběhu s tarifem SID.

Zjednodušený přehled místních tarifů je obsažen v tabulce 5.10.

Tabulka 5.10: Místní tarify v PID

místní tarif	platnost	cena [Kč]				přepravné; poznámky
		jednotlivé jízdné		měsíční jízdenka		
		plnocenné	dětské	plnocenná	zvýhodněná	
Brandýs n. L.- Stará Boleslav	28.05.2000	5	2	140	70	<i>tarif MHD a na a-346,367</i>
	01.10.2000	7	4	180	90	<i>MHD zrušena, zavedena a-378; není vyloučeno pozdější datum zvýšení jízdného</i>
	~ 2013	10	5	200	100	pes 5 Kč
Odolena Voda	30.09.2001	5	3	–	–	<i>nezahrnuje zastávku Odolena Voda, závod; není vyloučeno pozdější datum zavedení místního tarifu</i>
Neratovice	07.04.2015	8	4	–	–	kočárek bez dítěte 4 Kč
Mělník	07.04.2015	12 (8)	6 (4)	320	160	pes, zavazadlo, kočárek bez dítěte 12 (8) Kč; nižší cena při platbě čipovou kartou; Mělník, Liběchov, Velký Borek
Kralupy n. Vlt.	01.01.2016	12 (10)	6 (5)	–	–	<i>nižší cena při zakoupení jízdenky v předprodeji; Kralupy n. Vlt., Nelahozeves, Nová Ves, Veltrusy</i>
Nymburk	26.03.2017	10	5	–	–	
Kladno	26.08.2017	16 (14)	8 (7)	380	190	pes 8 (7) Kč, zavazadlo 6 (5) Kč; nižší cena při placení čipovou kartou; existují i další časové jízdenky
Slaný	24.08.2019	10	–	–	–	pes, zavazadlo 6 Kč

## 6 DOPRAVA NA ÚZEMÍ MĚSTA MIMO SÍŤ PRAŽSKÉ MĚSTSKÉ DOPRAVY

Veřejná hromadná doprava na území města v jeho dobových i současných hranicích a v jeho zájmové oblasti byla a je zajišťována nejen v jednotném systému městské tj. městem ovládané a řízené dopravy (MHD), ale i mimo tento systém. Subsystémy, které byly do městského systému postupně zahrnuty nebo s ním blíže souvisely, byly z hlediska vývoje tarifů a jízdného popsány v předcházejících kapitolách. Ostatní subsystémy nebo jednotlivé dopravy, z nichž některé měly pro obsluhu města ne zcela zanedbatelný význam nebo jsou jinak zajímavé, jsou ve zjednodušené podobě popsány v následujících odstavcích.

### 6.1 PŘÍVOZY<sup>60</sup>

#### 6.1.1 Přívozy mimo systém PID

*Přívozy jsou historicky nejstarším a dlouhodobě jediným prostředkem veřejné dopravy, a to nejen v Praze, i když se jednalo samozřejmě o dopravu nehromadnou a nepravidelnou. Nelze ani odhadem datovat vznik přívozu nejstaršího, je však zřejmé, že zmínky o převážení přes Vltavu v pražské kotlině se objevují již v nejstarších zachovalých písemnostech. Jejich konkrétní polohu lze ovšem jen odhadovat a je i zřejmé, že se často měnila spolu s korytem neregulovaného říčního toku. Konkrétnější – i když izolované – údaje pocházejí až z 18. století, a ve větší míře až z druhé poloviny století devatenáctého, a to i v souvislosti s vyvíjejícími se poměry vlastnickými a legislativními.*

*Žádný úplný soupis přívozů na současném území města, nebyl dosud zpracován. Pravděpodobně nejúplnější je v tomto směru až přehled, publikovaný Kroužkem městské dopravy v roce 1992<sup>61</sup>, z něhož je převzata i většina údajů zveřejněných na české Wikipedii. Přehled v pracovní podobě je průběžně doplňován a v současné době obsahuje asi 60 vltavských a 3 be-rounské přívozy. Nejistota v jejich počtu spočívá v neurčité lokalizaci některých z nich, což může způsobit, že jedna obsažená položka může ve skutečnosti reprezentovat několik místně nebo časově odlišných provozů a právě tak i naopak. Údaje o obsažených přívozech jsou povětšinou neúplné a nesystematické, jen u několika z nich jsou známy alespoň roky jejich zřízení a zrušení; snad úplnější jsou údaje o jejich vlastnících a provozovateli.*

Dosud získané údaje o tarifu pražských přívozů jsou velmi sporadické a jsou známy jen pro některé z nich. Vzhledem k tomu, že až na krátké poslední období měl téměř každý přívoz jiného majitele nebo provozovatele a tím i samostatný tarif, nelze ani do budoucna předpokládat získání úplných údajů u všech z nich za celou dobu existence.

Ze současných znalostí je možné zpracovat pouze velmi jednoduchý přehled o výši jízdného na některých přívozech a k některým náhodným datům. Všechny známé údaje, tj. přívozy, u kterých byl zjištěn alespoň jeden konkrétní tarifní údaj s přiměřenou mírou spolehlivosti, jsou obsaženy v tabulce 6.1. Ta obsahuje většinou neoficiální, ale dostatečně lokalizující název přívozu a zjištěný rozsah jeho provozu s tím, že se jedná o první a poslední doložený údaj, většinou opět jen s určitou, subjektivně odhadnutou spolehlivostí. Dále jsou obsaženy ceny za převoz jedné osoby, rozdělené do třech historických období, vždy s uvedením konkrétního roku. Nejspolehlivější údaje z období před rokem 1918 pocházejí z právních předpisů publikovaných v Zákoníku zemském království českého. Údaje oddělené středníkem jsou ceny při různých stavech vody, kdy vyšší cena odpovídá vyššímu stavu, za kterého byla plavba obtížnější a snad

<sup>60</sup> Pojem „přívoz“ je v dalším textu používán v historicky zažitým významu, nikoliv úplně konformně se současnou právní úpravou.

<sup>61</sup> FOJTÍK, Pavel: Pražské přívozy. Kroužek městské dopravy OKD Vltavská, 1992. 21 s. A4, rozm., 80 výt.

i nebezpečnější, i když od určitého stavu byl provoz zakázán. U tzv. loďkových (osobních) přívozů lze jen výjimečně a spíše v pozdějším období nalézt zmínky o jiném jízdném, než základním pro jakoukoliv osobu.

Z let 1952, 1954 a potom přibližně z roku 1960 jsou známé jízdenky na přívoz či přívozy provozované tehdejšími komunálními podniky Lázeňská a rekreační služba, resp. Kadeřnické a lázeňské služby hl. m. Prahy v ceně 1 Kčs, po měnové reformě 20 hal. Není na nich však vyznačeno, z kterého přívozu pocházejí. Současně v roce 1952 je na Trojském přívozu téhož provozovatele zaznamenána cena 0,50 Kčs, která v odpovídající ceně pro měnové (0,10 Kčs) zaznamenána nebyla.

Tabulka 6.1: Jízdné přívozů mimo PID

přívoz	provoz	jízdné v období		
		<1918 [hal.]	1918–1945 [Kč, K]	1945< [Kčs, Kč]
Zámky, Tříkrálka – Sedlec /sever/	1892–1991	3; 6 (1902)		1 (1987)
Podbaba – Podhoří*	1851–1976		0,10 → 0,30 (1929)	
Císařský (Trojský) ostrov – Troja, ZOO	1892–1975		0,10 (1928)	0,50 (1952)
Libeňský ostrov – Bílá skála	1912–1925	6; 12 (1912)	0,12; 0,20 (1921)	
Karlín – Holešovice	1882–1968	2; 4 (1906)		
Bubny, pivovar – Štvanice*	1909	T 2/Z 0		
Na Františku – Pod Letnou*	1891	1 kr. r. m.		
Staré Město – Občanská plavárna	1840–1958	1 kr. r. m. (1865) 2 (1905)		
Klárov – Staré Město	1547–1869	1½ kr. r. m (1865)		
Staré Město /Novotného lávka/ – Kampa*	1991			10
Staré Město – Malá Strana /Říční/	1486–1841	½ kr. k. m. (1805), 1 kr. k. m. (1812)		
Nové Město – Smíchov	1420–1878	1 kr. k. m. (1831) 1½ kr. r. m (1865)		
Smíchov – Císařská louka /I.	1903–1986	2 (1905)		1 (1978)
Smíchov – Císařská louka /II.	1991–2007			20 (2006)
Vyšehrad – Císařská louka	1420–1968		L 0,40/W 0,12 (1927) 0,60; 0,70 (1942)	

pokračování

Podolí – Smíchov	1906–1909	6; 8 (1906)		
Podolí, přístav – Císařská louka –	1222–1909	2 (1905)		
Dvorecká louka – Zlíchov	1906–1971	6; 8; 12 (1906)		
Braník, Jezerka – Hlubočepy, Perkutov	1958–1978			1 (1978)
Braník, Na Mlejnků – Hlubočepy, Křenkov	1829–1954	4; 6; 8 (1906)		
Hodkovičky /V Náklich/ – Malá Chuchle	1893–1965	4; 6; 16 (1906)		
Modřany /Pod Bellarií/ – Velká Chuchle	1898–1933	4 (1905)		
Lahovice – Komořany /U Soutoku/	1940–1978			0,20 (1962) 0,50 (1971) 0 (1978)
Zbraslav – Závist	1720–1937	4; 7 (1905)	0,20; 0,30 (1934)	
Záběhllice – Hradiště	1897–1955	4; 8 (1906)	0,20 (1922)	
Strnady – Jarov	1923–1968		0,20 (1922)	
Strnady – Vrané nad Vltavou*	1382–dosud	2 (1909)		1 (1948), 0 (1962), 2 (1991), 5 (2007, 2020)
Radotín – Zbraslav	1159–1961	2; 4 (1905)	6; 10 (1920) 10; 20 (1937) 20; 40 (1940)	1; 1,50 (1948)
Horní Černošice – Lipence, Dolní Černošice	1899–1950	4; 8 (1905)		
Dolní Mokropsy – Lipence, Kazín*	1899–2008			1,20 (1987), 10 (1992)

\* Poznámky k některým přivozům:

- Podbaba – Podhoří: v roce 1851 se jednalo o znovuotevření dočasně uzavřeného přivozu při stavbě Státní severní dráhy.
- Bubny, pivovar – Štvanice: dočasný při uzavření mostu po povodni.
- Pod Letnou – Na Františku: dočasné při Jubilejní výstavě.
- Kampa – Staré Město /Novotného lávka/: měl spíše charakter vyhlídkové plavby.
- Strnady – Vrané nad Vltavou: nachází se již mimo území města, ale je velmi dlouhodobý a významný pro cesty příměstské.
- Dolní Mokropsy – Lipence, Kazín: poslední z „historického“ období, posléze nahrazen rekreačními plavbami po Berounce se zapojením přivozní služby do PID.

Tarif přívozů prámových (nákladních) byl oproti loďkovým samozřejmě rozsáhlejší. Lze uvést dva příklady z roku 1906.

Sedlec /sever/ – Zámky, Tříkrálka (pro stav přeměny loďkového na prámový, k němuž mělo dojít v roce 1907): základní cena není zmíněna a platila snad tedy ta z roku 1902 (v tabulce); osoba s velocipédem 8 hal., dobytek drobný 3 hal., hnaný 6 hal., dobytek tažný bez nákladu 8 hal., s nákladem do 30 q 14 a nad 30 q 20 hal., vůz bez potahu 8 hal., kůň s jezdcem 10 hal., automobil 40 hal. Mimo běžnou provozní dobu (tj. 04–22 hod. v období od dubna do srpna, 05–20 hod. v ostatních měsících) byla cena dvojnásobná.

Hlubočepy, Křenkov – Braník, Na Mlejnkú: pěší osoba 4; 6; 8 hal., osoba s motocyklem 6; 10; 14 hal., kůň s jezdcem 6; 10; 16 hal., 1 kus dobytka 6; 8; 10 hal., automobil 40; 60; 80 hal.

Je třeba zmínit určitou souvislost přívozů a tarifu městské dopravy, která se projevila v tzv. dovolených přechodech. S jejich využitím bylo možné vykonat jednu cestu (tj. s jedním přestupním jízdním dokladem MHD) dvěma nenavazujícími dopravními prostředky, kterou by jinak bylo potřebné uskutečnit s více přestupy nebo delší cestou směrem k centru města. V několika případech byl dovolený přechod vyhlášen mezi zastávkami, mezi nimiž nebylo možné uskutečnit pěší cestu, ale bylo nezbytné využít přívoz přes Vltavu.<sup>62</sup> Samotný přívoz samozřejmě tehdy nebyl tarifní součástí cesty.

### 6.1.2 Přívozy PID

*Provoz první linky přívozů v rámci PID byl zahájen 1. července 2005 v trase Sedlec – Zámky. V současné době (2020) jsou provozovány 3 linky celoroční (z toho jedna považovaná za dočasnou) a 3 sezónní.*

Na prvních dvou linkách platily jen předplatní jízdenky pro městské tarifní pásmo, jednotlivé jízdenky PID neplatily. Jednotlivé linkové jízdné bylo nepřestupní, výší shodné jako v městské síti, tj. základní 20 Kč, dětské 10 Kč, jízdní kola se přepravovala bezplatně. Jízdenky pro jednotlivou jízdu byly vydávány dopravcem s názvem přívozu. Přestupní jízdenky PID pro jednotlivou jízdu bylo samozřejmě možné při použití přívozu použít v rámci jejich časové platnosti pro pokračování cesty prostředky MHD na druhém břehu.

Platnost jízdenek PID pro jednotlivou jízdu, kromě jízdenek s omezenou přestupností, byla zavedena na třetí lince přívozů, která již byla vybavena označovači od jejího vzniku (17. července 2007). Na předcházejících dvou linkách byla možnost použití přestupních jízdenek zavedena buď ke stejnému datu, nejpozději však od 1. ledna 2008.

Samostatné nepřestupní jízdenky jednotlivých dopravců však byly pravděpodobně používány souběžně ještě po tomto datu do dosud neznámé doby. Jsou doloženy i na dvou lodních linkách zařazených mezi přívozy a provozovaných v letech 2008–2011, s určitostí alespoň v první sezóně, a to za cenu 25 Kč (v té době činilo základní jízdné PID 26 Kč).

## 6.2 OMNIBUSY

*První veřejnou pozemní dopravou v Praze byly fiakry od roku 1789, ovšem jako doprava nepravidelná (na objednávku) a nehromadná (vozy byly určeny nejvýše pro 4 osoby). Skutečnou pravidelnou městskou dopravou se staly až omnibusy Jakuba Chocenského. Byla to doprava na lince v trase Staré Město – Malá Strana, s vyhlášenými zastávkami, jízdami podle jízdního řádu a vozidly s obsaditelností kolem 15 osob. Její provoz trval jen několik měsíců na přelomu let 1829/1830 a zjevně předběhl skutečnou potřebu, neboť byl zrušen pro nízký zájem veřejnosti.*

*Druhé období linkového provozu omnibusů se datuje do 60. let 19. století a trvalo do 80. let, kdy prakticky téměř zaniklo zejména konkurencí koněspřežné tramvaje. Jednalo se v zásadě*

<sup>62</sup> Podrobnosti o dovolených přechodech jsou obsaženy v části DOVOLENÉ PŘECHODY a jedná se o přechody sub 26, 28, 31 a 34.

*o přepravní směry Karlín – centrum (Staré Město) – Malá Strana, Karlín – centrum (Řetězový most) – Smíchov (nádraží), dále o pravidelné spojení centrum – nádraží Bruska, a snad lze za pravidelné považovat i převážně rekreační spojení Praha – Královská obora. Sama Pražská tramway využila omnibusy v návaznosti na své linky ve třech případech.*

*Kromě linkového provozu zajišťovaly omnibusy dopravu polopravidelnou a příležitostnou – do pražských divadel, mezi hotely a nádražími a rekreační do tehdejšího blízkého okolí Prahy. Doprava ke Smíchovskému nádraží České západní dráhy, provozovaná kromě již uvedeného pravidelného přepravního směru i v jiných relacích a jinými dopravci, měla pravděpodobně rovněž linkový charakter, i když s extrémně nízkým počtem spojů, vázaných na tehdy jen několik příjezdějících a odjíždějících vlaků denně. V této relaci však konkurovala i koňce, proti níž měla výhodu přímého spojení s pravobřežními částmi města.*

① Jakub Chocenský (1829–1860): Provoz pravděpodobně jen na lince Staré Město (Staroměstská radnice) – Malá Strana (Zemský dům) za JEDNOTNÉ jízdné 5 kr. k. m. Pouze jeden pramen obsahuje též údaj o jízdném „na kratší vzdálenost“ ve výši 4 kr.

② K dalšímu provozu, který údajně zahájil dopravu v roce 1860, nebyly dosud nalezeny žádné hodnověrné údaje majetkové, provozní ani tarifní. Od roku 1862 však byly nesporně provozovány linky ve směru Praha – Smíchov (nádraží České západní dráhy na Smíchově) jinými, než dále uvedenými dopravci a není proto vyloučeno, že se jednalo alespoň částečně o tentýž provoz. U těchto linek je zmiňováno jízdné z Prahy 10 kr., z Karlína 20 kr., bez rozdílu stáří, vyjma dětí na klíně, přepravovaných bezplatně, u dalších z Václavského náměstí nebo od Státního nádraží jízdné 15 kr.

③ Karlínské podniknutí omnibusů (Augustin Donat) (1867–1879): Kromě linek ve směrech Karlín – Malá Strana a Karlín – Smíchov existovala i linka Malá Strana – Smíchov. Na všech linkách bylo JEDNOTNÉ jízdné 10 kr. Ve vozech typu imperiál, používaných určitě alespoň na začátku provozu, je uváděno snížené jízdné 6 kr. na střeše. Rovněž v začátcích provozu je zmiňováno i jízdné vícenásobné – 2,25 zl. za 25 jízd a 4 zl. za 50 jízd.

④ První pražská společnost pro omnibusy (1872–1883): I tato společnost provozovala dvě linky z základních směrů a pravděpodobně velmi krátce linku Karlín – Nové Město (Karlovo náměstí). Jediná známá zmínka o jízdném pochází až z posledního období provozu, kdy na lince Karlín (Sady Jungmannovy) – Prašná brána – Malostranské náměstí bylo jízdné 10 kr., v úseku Karlín – Prašná brána 5 kr.

⑤ Pražská společnost pro omnibusy (1873–1874) provozovala linku Václavské náměstí – Žižkov, brzy prodlouženou do trasy Smíchov – Žižkov. Cena jízdného není známa.

⑥ Z jiných dopravních spojení je známo jízdné pouze na lince Smíchov – Slíčov (Zlíchov) dopravce Josefa Mošny při zahájení provozu v roce 1874 jízdné 12 kr, děti 6 kr.

U krátkodobějších linek dalších dopravců nejsou provozní ani tarifní údaje známé.

⑦ Pražská tramway provozovala dopravu omnibusy přes Řetězový most (1876–1877) jako doplněk neexistujícího přímého spojení trasy Karlín – Smíchov, náhradní dopravu přes Karlův most částečně pobořený při povodni v roce 1891, kdy na provizoriu nahrazujícím pobořenou část nebyly položeny koleje (1891–1892) a linku Královské Vinohrady (u kavárny Demínovy) – Vršovice (ul. Máchova) jako součást linky koňky Josefské náměstí – Nuselské schody (1893). Ve všech případech byl využit tarif pražské koňky (viz kapitola 2.1 PRAŽSKÁ KOŇKA).

⑧ U polopravidelných hotelových omnibusů je v době krátce po zahájení železniční dopravy zmínka o jízdném ze Státního nádraží na Staré a Nové Město ve výši 6 kr. k. m. a na Malou Stranu 9 kr. k. m. V pozdější době jsou i hotelové omnibusy provozovány z Prahy k/od nádraží Západní dráhy na Smíchově za 15 kr., r. m., v ojedinělém případě kriticky komentovaném v denním tisku za 20 kr. Ve spojení rekreačního či příležitostného charakteru do Královské



obory či k Výstavišti nacházíme nejstarší zmínku z roku 1831 (10 kr. k. m.), na mezinárodní hospodářský trh v roce 1875 20 kr. r. m., a potom k Výstavišti při Jubilejní výstavě 10 a 15 kr.

### 6.3 ŽELEZNICE

*Pravidelná železniční doprava, nepočítáme-li pražsko-lánskou koněspřežku, byla v Praze zahájena 1. září 1845 na trati státní Severní dráhy císaře Ferdinanda z Olomouce prodloužené v roce 1850 severním směrem do Lovosic a později do Drážďan. Další tratě pak uváděly postupně do provozu různé společnosti – v roce 1862 Česká západní dráha do Plzně s nádražím na Smíchově, 1863 Buštěhradská železnice z Dejvic do Kladna na přebudované trati koněspřežky, později prodloužené do Buben. 1871 Dráha císaře Františka Josefa do Budějovic, 1872 Buštěhradská železnice do Hostivice a Turnovsko-kralupsko-pražská dráha do Neratovic, 1873 Pražsko-duchcovská dráha do Slaného a Rakouská severozápadní dráha do Lysé nad Labem a jako poslední v roce 1882 České obchodní dráha do Modřan, později do Dobříše a Čerčan. Současně i později byly vybudovány a zprovozněny spojovací trati mezi jednotlivými dráhami, které v některých případech i vícekrát měnily vlastníky a provozovatele. Všechny uvedené soukromé dráhy byly postupně zestátněny, jako poslední soukromá zůstala Buštěhradská železnice do roku 1923. Československé státní dráhy (ČSD) vznikly současně se vznikem republiky a po roce 1923 provozovaly všechny „pražské“ železnice. S výjimkou německé okupace, kdy vystupovaly pod názvem Českomoravské dráhy, existovaly ČSD až do rozdělení republiky v roce 1993, kdy vznikly České dráhy. Oddělení správy tratí od drážního provozu v roce 2003 a další změny právních předpisů umožnily provozovat drážní dopravu i soukromými subjekty. Do systému PID se zapojili kromě ČD dopravci KŽC doprava s. r. o. (v roce 2013) a ARRIVA vlaky s. r. o. (2018).*

*Přestože železnice neměla až do nedávna charakter městské dopravy, na současném území města plnila určitou přepravní funkci již zhruba od 70. let 18. století.*

V počátcích železnic každý z dopravců používal svůj tarif, spíše jen v nákladní dopravě navazující na tarify jiných drah. Jednotlivé tarifní předpisy a přepravní podmínky byly velice komplikované a často se měnily nejen v cenách, ale v řadě dalších ustanovení, jindy naopak základní ceny zůstaly beze změny a měnila se jen jiná ustanovení tarifního nebo přepravního charakteru. V zásadě bylo jízdné na všech dráhách vždy vzdálenostní, často čistě KILOMETRICKÉ, někdy ovšem sdružované do vícekilometrických stupňů, nazývaných pásma. Pravidlem bylo poskytování velkého množství různých trvalých i příležitostných slev z jízdného jednotlivého, trvale rozděleného podle kvality vlaků (osobní, spěšné, rychlíky) a vozových tříd. Podrobný vývoj všech tarifů za celé období nebyl dosud ve známých pramenech publikován, a to dokonce ani pro státní ČSD a jejich nástupce.

Od roku 1992 se začaly ČSD zapojovat do systému PID, nejprve pouze uznáváním platnosti předplatních jízdenek, od změny tarifu v roce 1996 postupně i možností užívání jízdenek pro jednotlivou jízdu; tento proces byl na celém území zapojeném do PID dokončen v roce 2016. Na území PID platí nyní plně tarif ČD a jen s dílčími odchylkami tarif PID a cestující může rozhodnout, který zvolí. Ostatní železniční dopravci mají na linkách PID samostatný tarif, ale téměř shodný s tarifem ČD včetně uznávání jejich jízdenek, a současně tarif PID se stejnými odchylkami jako ČD.

Jen k základnímu znázornění vývoje výše jízdného k možnosti porovnání s jinými druhy dopravy byl sestaven velmi zjednodušený přehled v tabulce 6.2.<sup>63</sup> Jeho obsahem je časový vývoj jednotlivého základního jízdného kvalitativně nejnižší vozové třídy (tj. III., po jejím zrušení II.) v osobních vlacích, v relaci mezi centrem, reprezentovaným zde třemi hlavními pravobřežními nádražními a nádražím smíchovským, a nejvzdálenější stanicí (nikoliv zastávkou)

---

<sup>63</sup> Pro obce připojené ke Praze v letech 1967 a 1974 jsou některé údaje o železniční dopravě obsaženy i v části STÁTNÍ AUTOBUSOVÝ PROVOZ PO ROCE 1948.

na dnešním území města na všech tratích. Pokud je znám konkrétní stav k vyhlášené změně výše jízdného, je uvedeno plné kalendářní datum, jedná-li se jen o zachycený stav průběžný, tj. bez přímé vazby na tarifní změnu, je uveden pouze rok. Přehled zcela jistě není úplný (z dostupných pramenů je známo několik dat změn bez jejich obsahu) a bude snad v budoucnosti doplněn.

Názvy stanic jsou současné, bez domicilu „Praha“. Je třeba poznamenat, že pro zvolenou podobu přehledu byla kilometrická vzdálenost pro určení skutečné ceny podle tarifních ceníků zjišťována vždy podle dobově platných jízdních řádů, v nichž pro některé případy docházelo k neodůvodněným změnám o jeden či dva (tarifní) kilometry, což ovšem mohlo mít a často mělo za následek zařazení stanice do jiného vícekilometrického pásma.

Tabulka 6.2: Vývoj jednoduchého jízdného na pražských železničních tratích  
[K, Kč, K, Kčs, Kč]

rok	Běchovice	Bubeneč (Podbaba)	Čakovice	Horní Po- černice	Radotín	Ruzyně	Řeporyje	Uhlíněves	Zbraslav	Zličín
1900	0,50	0,20	0,62	0,50	0,26	0,62	0,52	0,52	0,78	0,42
1918	0,90	0,45	1,50	1,05	0,75	1,05	0,75	1,05	1,50	1,20
01.06.1920	2,40	0,80	3,20	2,40	2	2,40	2	2,40	4,80	2,80
01.01.1924	2,40	0,80	3,20	2,40	2	2,80	2	2,40	4,80	2,80
1931	4	1,40	5,40	4	2,80	4	3,20	4	5,40	4,60
1938	3,80	1,80	5	3,80	2,50	3,80	3	3,80	3*	4,30
1943	5,50	2,50	8	6	4	5,50	4,50	6	8	6,50
1950	10	5	15	12	9	10	9	13	15	13
1953	8	4	12	9	7	8	7	11	12	11
01.06.1953	1,60	0,80	2,40	1,80	1,40	1,60	1,40	2,20	2,40	2,20
01.01.1977	2	1	2	2	1	2	1	2	2	2
01.09.1990	4	2	4	4	2	4	2	4	4	4
01.04.1995	6	4	8	6	4	6	4	6	8	6
01.09.1997	8	6	11	8	6	8	6	8	11	8
10.06.2001	16	7	20	16	11	16	11	16	20	16
15.12.2002	22	10	28	22	16	22	16	22	28	22
06.03.2011	24	15	32	27	19	24	20	25	30	27
01.02.2012	25	16	33	28	20	25	21	26	31	28
13.12.2015	27	17	35	29	21	27	22	28	34	29
11.12.2016	28	18	36	30	22	28	23	29	35	30
15.12.2019	30	(19)	39	33	24	30*	25	31	37	33

\* Poznámky k některým údajům:

- Obsažená cena pro Zbraslav v roce 1938 je tzv. výjimečné jízdné pro některé stanice a zastávky na tratích v pražském okolí, normální kilometrické jízdné by činilo 5 Kč.
- Pro Ruzyni v roce 2019 je uvažován bezvýlukový stav, tj. vzdálenost z Masarykova nádraží

## 6.4 LODNÍ DOPRAVA

Po předcházejících nezdařených pokusech se první společností provozující pravidelnou dopravu parními osobními loděmi na Vltavě v Praze stala Pražská společnost pro paroplavbu na řece Vltavě (později a po několika změnách s názvem Pražská paroplavební společnost, PPS) v roce 1865. První zahajovací plavba se uskutečnila 26. srpna a následujícího dne začaly pravidelné plavby jedním parníkem na trati do Štěchovic. Od následujícího roku, kdy byla pořízena druhá loď, začaly plavby i na kratší lince do Zbraslavi. V 80. letech se začal provoz výrazně rozšiřovat, byly pořizovány nové lodě, a na konci století jich společnost vlastnila již 16 (8 kolesových a stejný počet šroubových). Provozovány byly linky do Braníka, Chuchle, Zbraslavi, někdy i Vraného a trvale do Štěchovic. V letech 1902–1915 byla provozována i doprava převážně rekreačního charakteru na dolní Vltavě do Sedlce, Klecan a Mělníka, obnovená a rozšířená po válce i na linky na Labi. Tento severní dopravní směr byl však po celou dobu z hlediska počtu přepravených osob i hospodářského významu pouze doplňkovým a neměl, až na malé výjimky, žádný význam z hlediska městské ani příměstské dopravy.

Na jižní lince se po dosažení přepravního maxima těsně po I. světové válce začala projevat nepříznivě konkurence silniční dopravy, která spolu s výstavbou Vranské přehrady, zastarávajícím lodním parkem, ne zcela vhodným vedením společnosti a dalších okolností vyústila v roce 1936 k převzetí provozu PPS Československou akciovou společností Labskou, která se stala jejím majoritním akcionářem. Poté byl obměněn lodní park, v provozu zrušeny kratší spoje a zachována pouze základní linka do Štěchovic. Ta pak za okupace nahrazovala i velmi omezenou silniční dopravu a částečně přerušenu dopravu železniční. Po znárodnění odvětví dopravy se pražská osobní plavba stala součástí n. p. Československá plavba labská (od toku 1952 Československá plavba labsko-oderská). V rámci delimitace velkých dopravních podniků do působnosti krajských národních výborů byla pražská lodní doprava začleněna do DPP. Nadále byla provozována linka „štěchovická“ prodloužená již od roku 1955 povětšinou pod Slapskou přehradu, jiné linky nebyly provozovány soustavně. V této době lodní doprava definitivně ztratila obslužný charakter a zůstala jí prakticky pouze funkce rekreační a na okružních plavbách v Praze a blízkém okolí i turistická, která později zcela převážila. V roce 1992 se lodní doprava oddělila od DPP organizačně jako dceřiná a. s. pod původnímu názvem PPS, a následně i majetkově, když přešla do vlastnictví Evropské vodní dopravy, s. r. o.

V době, kdy byla lodní doprava součástí DPP, byly její lodě ve třech případech využity jako náhradní doprava za tramvaje při přerušení provozu v úseku Výtoň – Podolí.

Jediným dalším provozovatelem linkové osobní lodní dopravy v Praze byla společnost Parrau & Sohn, která v roce 1880 začala provozovat malými loděmi vnitroměstskou linku od Staroměstských mlýnů ke kavárně pod Letnou, kterou by bylo věcně možné považovat i za několik navazujících přívozů. Pro nezáměr byla tato doprava zrušena a místo ní v dalším roce zahájen provoz na lince do Chuchle, později snad až do Štěchovic. Pro komerční neúspěch i této linky majitel loď prodal; získal je Max Goldmann, který v roce 1883 začal provozovat dopravu konkurující PPS na lince do Zbraslavi a stav provoz trval až do roku 1888, kdy jeho loď PPS zakoupila.

Dvě lodní linky PID provozované v letech 2008–2011 byly tehdy oficiálně řazeny mezi přívozy a jsou proto zahrnuty do části 6.1.2 Přívozy PID.

① Na dlouhodobě provozovaném jižním směru Praha – Štěchovice s obslužným významem bylo jízdné vzdálenostní, s ohledem na poměrně dlouhé vzdálenostní stupně a určitou degeneraci na větší vzdálenosti s výrazným RELAČNÍM charakterem; tomu odpovídalo i jeho zveřejňování obvykle v plné tabulce mezi všemi zastávkami a rovněž provedení jízdenek. Vzhledem k významu linky je známo poměrně značné množství průběžných údajů o výši jízdného, avšak nikoliv dat, k nimž ke jeho změnám došlo. Rovněž nejsou v dostatečné míře známá další tarifní ustanovení a druhy jízdného, které v určitých obdobích prokazatelně existovaly.

Tabulka 6.3 obsahuje jednotlivé jízdné z výchozího přístaviště v Praze do všech zastávek na současném pražském území, tj. na Zbraslav. Až do 30. let 20. století existovaly dvě lodní třídy, není však známo, v čem spočívala jejich odlišnost. Proto jsou do tabulky zařazeny obě, i když pravděpodobně by za „základní“ bylo možné považovat třídu druhou.

Tabulka 6.3: Vývoj základního jízdného na úseku linek PPS jižního směru

Praha →													p. j.
rok	třída	Podolí cementárna	Dvorce	Zlíchov	Braník	Hlubočepy Barrandov	Braník, pivovar Hodkovičky	Malá Chuchle (Chuchelec)	Velká Chuchle	Modřany	Zbraslav		
1865	I.								20		30	kr.	
	II.								15		20		
1882	I.								25		40		
	II.								20		30		
1891	I.								20		40		
	II.			5	5				13		23		
1896	I.		7	7	7		12		12	15	20		
	II.		6	6	6		9		9	11	15		
1898	I.	5	8	8	8		13		13	16	22		
	II.		7	7	7		10		10	12	13		
1900	I.	10	16	16	16		26		26	32	44	hal.	
	II.		14	14	14		20		20	24	32		
1912	I.		24	24	24		36	36	48	48	62		
	II.		18	18	18		28	28	36	36	46		
1922	I.			2	2			2,40	2,40	3,40	4	Kč	
	II.			1,20	1,20			1,80	1,80	2,40	3		
1925	I.			2	2	2	2,40	2,40	3,40	3,40	4		
	II.			1,20	1,20	1,20	1,80	1,80	2,40	2,40	3		
1928	I.			2,50	2,50	2,50	3	3	4,30	4,30	5		
	II.			1,50	1,50	1,50	2,30	2,30	3	3	3,80		
1931	–			1	1	1	2	2	2,50	2,50	3		
1960					0,80				1,20		1,80	Kčs	
1967					2		2		2		3		
1986					2				3		4		
1991					4				7		12		
1993					10				10		10	Kč	

Jízdné v letech 1898 a 1900 je zcela totožné, to novější je však již v korunové měně. Protože údaje pocházejí z odlišných pramenů, jsou v tabulce zaznamenány oba.

V roce 1898 se bezplatně přepravovaly děti do 2 let, samostatné dětské jízdné zaznamenáno není, pouze pro relaci Praha – Braník byly vydávány bloky 10 jízdenek za 40 kr. „pro žáky“. Dále existovaly – kromě nejkratší vzdálenosti do Podolí – zpáteční jízdenky, platné 3 dny za cenu v rozmezí 141–169 % pro I. třídu a 154–180 % pro II. třídu k jízdnému jednoduchému s nepravidelně degresivním trendem. Za „dětské vozíky“ se platilo plné jízdné II. třídy.

Pro rok 1901 je známý údaj o jízdě na lince do Chuchle, provozované malými plavidly, které měly pouze jedinou třídu, o níž je někdy v literatuře uváděno, že měla jízdné na stejnou vzdálenost nižší, než základní linka štěchovická provozovaná velkými parníky. Znamé jízdné je však shodné s běžným jízděm II. třídy s výjimkou relace do Podolí, kde je uváděno v poloviční výši, tj. 5 hal.

Podrobnější údaje o tarifu jsou známy k roku 1931 a jsou shrnuty do tabulky 6.4 pro celou linku Praha – Štěchovice. Děti byly bezplatně přepravovány do věku 4 roků, dětské jízdné platilo pro věkové rozpětí 4–10 roků. Jízdenky dělnické a školní se prodávaly na legitimace, o nichž se tarif podrobněji nezmiňuje. Za zlevněné jízdné se přepravovali státní zaměstnanci, členové turistických klubů a spolků při jízdách skupin od 5 osob, za zlevněné jízdné zpáteční pak „stálí pasažeri z povltavských obcí“. Převážné (cenový údaj uveden jako příklad pro úsek Praha – Zbraslav) bylo rozlišeno pro psa (1,80), nůši (2), bicykl (3), 100 kg nákladu (3,50), kanoe ve všední den (7,50) a kanoe pro neděli (10 Kč). Kanoe odeslané ve všední dny do Štěchovic (za 15 Kč) byly bezplatně uschovány do nejbližší neděle.

Od roku 1960 platilo pro děti, pravděpodobně v rozmezí 5–10 roků jízdné ve výši poloviny plnocenného.

Po začlenění do DPP (ale zatím v neznámé době) se poloviční jízdné vztahovalo kromě dětí i na vojáky do hodnosti četaře, držitele průkazů ZTP, hromadné školní výpravy od 10 dětí (jen v Pd) a zaměstnance, členy rodin a důchodce DPP.

Tabulka 6.4: Ceny jízděného na lince Praha – Štěchovice v roce 1931 [Kč]

jízděné Praha →		Zlíchov, Braník, Barrandov	Hodkovičky, Malá Chuchle	Velká Chuchle, Modřany	Zbraslav, Závst	Jarov, Vrané	Třnová, Měchenice	Davle, Sázava	Štěchovice, Brunšov
jízdenky									
jednoduché	plnocenné	1	2	2,50	3	3,50	4	5	6
	dětské, dělnické, školní	0,60	1	1,50	1,80	2,40	3	3,30	3,80
	zlevněné					3	3,50	4	5
zpáteční	plnocenné		3	4	5	6	7	8	10
	dětské		1,80	2,50	3	3,60	4,50	5	6
	zlevněné					5,30	5,80	6,30	7
	zlevněné dětské					3,20	3,50	4	4,50
týdenní dělnické, školní			7,30	9,60	12				
bloky 10 jízd				20	25				
měsíční		30	40	60	70				

② Ze „štěchovické“ linky Maxe Goldmanna je známá pouze výše jízděného v roce 1888 v úseku Praha – Braník 5 kr., a dále obecná informace, že bylo nižší než u PPS.

③ Pro linky severního plavebního směru jsou jak dopravní, tak i tarifní informace velmi omezené. Za pravidelnou a cílovou linkovou dopravu zde lze snad považovat spojení do pražské ZOO, resp. do Roztok, provozované v 60.–80. letech 20. století. Kromě celé linky z centra města byla v některých sezónách provozována i krátká samostatná linka od mostu Barikádníků k ZOO. Všechny známé údaje o jednotlivém jízděném jsou soustředěny do tabulky 6.5.

V roce 1906 bylo výchozí zastávkou Staré Město pod Karlovým mostem, neboť ještě neexistovala smíchovská plavební komora u Židovského (Dětského) ostrova (\* 1921).

Tabulka 6.5: Vývoj jízdného na úseku linek PPS severního směru

Palackého most → rok	Čechův most, Staré Město	Karlín	Holešovice, Most Barikádníků, Fučíkova, Nádraží Holešovice	Stromovka, Trojský ostrov (ZOO)	Podbaba, Podhoř, Sedlec	Roztoky	Linka Holešovice – Trojský ostrov (ZOO)	p. j.
1906	→	12	16		24			hal.
1931	0,80/ 0,60/ 0,60			1,20/ 0,80/ 1	1,80/ 1 1,40	2,40/ 1,40/ 1,90		Kč
1966	4		4	4				Kčs
1967	2					4	2	
1977	2		4	4		6		
1986	2		4	4		6	2	
1991	4		8	10		17	4	
1993				20				Kč

Pro rok 1931 je jízdné uvedeno ve formátu plnocenné / dětské / zlevněné. Děti byly bezplatně přepravovány do věku 4 roků, dětské jízdné platilo pro věkové rozpětí 4–10 roků, za zlevněné jízdné se přepravovali státní zaměstnanci a členové turistických klubů a spolků při jízdách skupin od 5 osob.

V letech 1966–1969 činilo jízdné pro děti ve věku 4–10 roků polovinu plnocenného a toto jízdné se vztahovalo i na skupiny cestujících uvedené v odstavci ①.

④ Náhradní doprava za tramvaje v letech 1975, 1982 a 2008 se řídila platným tarifem pražské MHD.

## 6.5 AUTOBUSY

V letech 1912–1914 a od roku 1920 nepřetržitě provozují linkovou autobusovou dopravu na území města kromě městského dopravního podniku i další dopravci. Z hlediska přepravního významu pro vnitroměstské cesty lze rozdělit jejich linky zhruba do čtyř kategorií:

- linky, vedené v tehdejších hranicích Prahy, tedy linky plně městské již v dobovém smyslu,
- linky, přesahující dřívější hranice Prahy a obsluhující její bezprostřední okolí, zhruba v rozsahu současného pražského území (do této skupiny patřila i větší část meziválečných linek EP),
- linky příměstské či dálkové, které s ohledem na počet a situování zastávek zajišťovaly či alespoň mohly zajišťovat i městské cesty, ať již v hranicích dřívějších nebo současných,
- linky dálkové, zcela bez významu pro místní dopravu.

Linek prvních třech kategorií, které měly význam pro obsluhu městského území, existovalo v průběhu času několik stovek, počet známých dopravců činí mnoho desítek. V období od zestátnění silniční dopravy do devadesátých let se ovšem jednalo pouze o monopolního dopravce státního – krátce ČSD a od roku 1949, resp. 1950 ČSAD.

Historie autobusové dopravy netvořící součást městské sítě MHD ale území města se dotýkající není dosud úplně zpracována. To se samozřejmě týká i jejich otázek tarifních. V následujících odstavcích jsou obsaženy předmětné tarify pouze výběrově a slouží spíše jen jako příklady pro některá období a u některých dopravců.

### 6.5.1 Městské linky Autodopravní a. s.

*Na první vnitroměstské lince Autodopravní společnosti, v době kdy EP ještě autobusovou dopravu neprovozovaly, byla zahájena doprava 8. srpna 1920 v trase Klárov – Staroměstské nám. – Denisovo nádraží – Wilsonovo nádraží – Karlovo nám. – Vyšehradské nádraží. Linka zřejmě neměla dlouhého trvání a o jejím provozu nejsou žádné další informace. Druhá linka byla zavedena 28. října 1920 na zkoušku po dobu čtrnácti dnů v trase Vršovice – Záběhllice – Práche – Hostivař. O této lince nejsou známy žádné další informace provozní ani tarifní.*

Základní jízdné na lince Klárov – Vyšehradské nádraží bylo JEDNOTNÉ ve výši 2 Kč.

### 6.5.2 Noční poštovní provoz

*Československá pošta (ČSP) zahájila po první válce osobní dopravu v Praze dne 2. března 1920 na příměstské lince Praha, Vyšehrad – Kamenice u Stránčic.*

*Dalším dopravním spojením byla linka Praha – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, na níž byl od 1. prosince 1920 zahájen i noční provoz jedním půlnočním spojem. K tomu je třeba připomenout, že v té době končil provoz pražských tramvají kolem 22:30 a tento spoj byl jedinou „noční“ dopravou na území města. Jednalo se o spoj vyjíždějící z náměstí Republiky, který měl další zastávky v Karlíně „U města Hamburku“, v Libni na Palmovce a ve Vysočanech u radnice. Podle pravidel pro státní autobusovou dopravu měli v přepravě přednost cestující jedoucí na větší vzdálenost.*

Jízdné linky Praha – Stará Boleslav lze označit za PÁSMOVÉ, cena jízdenky z náměstí Republiky do Karlína byla 2 Kč, do Libně 3 Kč a do Vysočan 5 Kč.

*První tři samostatné vnitroměstské linky s rozsahem provozu pouze jednoho spoje těsně po půlnoci byly zavedeny od 4. března 1921. Jejich provoz skončil 1. července téhož roku, kdy byl prodloužen časový rozsah tramvajové dopravy na dobu přibližně 22:30–01:00.*

Jízdné bylo PÁSMOVÉ, cena za jedno pásmo činila 3 Kč, počet pásem na nejdelší lince byl 5. Toto jízdné platilo od stejného data i v městském úseku linky staroboleslavské.

### 6.5.3 Další linky v období mezi válkami

Jízdné na státních linkách poštovních (ČSP) a autobusových linkách ČSD bylo vzdálenostní, kdy se jeho cena teoreticky vypočítávala podle pevné kilometrické sazby (která ale mohla být odlišná – regresivní – v několika vzdálenostních pásmech) a skutečné vzdálenosti. Prakticky se jízdné stanovovalo a jeho tabulky vydávaly pro každou linku samostatně, a z různých důvodů v nich docházelo k cenovým posunům mezi určitými zastávkami v kladném i záporném směru; pro zjištění skutečné ceny jízdného tedy nestačila znalost vzdálenosti a tarif tak vykazoval charakter RELAČNÍ. Soukromí dopravci zpravidla stanovovali ceny tržním způsobem zcela volně, zejména s přihlédnutím k cenám konkurence a převažujícím sociálním skupinám přepravovaných cestujících.

Pro příklad o výši jízdného na některých známých příměstských linkách (a jedné lince vnitroměstské) z rozmezí několika let v období rozhraní třetího a čtvrtého decenia uvádíme jízdné v korunách z výchozí zastávky do nácestných zastávek ležících na současném území města. V porovnání s městským tarifem (na tramvajích jízdné 1,20 Kč, na autobusech v pásmovém tarifu 1 Kč za pásmo o délce cca 1,75 km nebo v pozdějším stanicovém 0,50 Kč za 3 mezistaniční úseky s délkou cca 390 m, tj. asi 1,2 km) vychází jízdné uvedených linek jako mírně nižší.

701 (ČSP): Praha, Riegrovo nám. (-), Praha, kr. trestní soud; Michle, „Zelená liška“ (1), Krč, křižovatka k nádraží (2), Zelené domky; Kunratice u Prahy-Libuš, křiž. (3), Betáň (4), ...

703 (ČSP): Kobylisy, konečná e. d. (-), Křižovatka k Bohnicům; Horní Chabry křižovatka; Dolní Chabry křižovatka (1), ...

733a (ČSP): Nusle, pošt. úřad 65 (-), Nusle, Riegrovo nám. (0,50), Pankrác, pošt. úřad 66 (1), Michle, „Zelená liška“ (1), Krč, pošt. úřad 70 (2), Zelené domky (3), Kunratice-Libuš, křiž. (3,50), Betáň (4), ...

837 (ČSP): Praha, Hooverova ul. (-), Staré Strašnice křižovatka (1,50), Štěrboholy křižovatka (2,50), Dolní Měcholupy (3), Uhříněves (4), Kolovraty (5,50), ...

908 (ČSD): Náměstí Republiky (-), Jungmannovo nám. (1), Libeň Palmovka; Vysočany „Na Harfě“; Hloubětín (2), Chvaly (4), Horní Počernice (5), Sychrov (6), ...

911 (ČSD): Wilsonovo nádr. (-), Národní divadlo; Pod Kinskou; Smíchov u Anděla; Smíchov nádr.; Zličov (2), Malá Chuchle (3), Velká Chuchle závodistiště; Lahovice; Zbraslav (4), Peluňek (5), Lipence; Lipany (6).

932a (ČSD): Lützovova ul. (-), Žižkov vozovna el. drah (1,50), Hrdlořezy (2,50), Úřad potravní daně; Kyje; Dolní Počernice (3), Běchovice nádr.; Běchovice (3,50), Blatov (4), Újezd nad Lesy (4,50), Jirny-Klánovice nádr.; Klánovice (5), ...

934 (ČSD): Wilsonovo nádr. (-), Národní divadlo; Pod Kinskou; Smíchov u Anděla; Košíře Na Zámečnici (2), Bílý Beránek, Zličín Na Radosti (3,50), ...

1001 (ČSD): Náměstí Republiky (-), Jungmannovo nám.; Libeň Palmovka; Vysočany p. ú. 79 (2), Kbely úřad potravní daně (2,50), Kbely vojenské letiště (3), Kbely obec (3,50), Vinoř hostinec u Karoušků (4,50), Vinoř cukrovar (5), ...

1015 (ČSD): Riegrovo nám. (-), Praha kr. trestní soud; Michle Zelená liška (1), Krč rozcestí k nádraží (2), Zelené domky; Kunratice-Libuš rozc. (3), Betáň (3,50), ...

1017 (ČSD): Riegrovo nám. (-), Praha kr. trestní soud; Michle Zelená liška (1), Krč rozcestí k nádraží (2), Libuš p. ú. (3,50), Písnice (4), ...

1018 (ČSD): Braník kon. st. el. dr. (-), Hodkovičky „u černého koně“ (0,50), Modřany „u Frýdů“; Modřany úřad potr. daně (1), Modřany „Červené domky“; Modřany Tylovo nám.; Modřany radnice; Modřany cukrovar; Modřany „U křížku“ (1,50), ...

1035 (ČSD): Wilsonovo nádr. (-), Národní divadlo (1), Smíchov Štefánikovo nám.; Smíchov u Anděla; Košíře „Na Zámečnici“ (1,50), Motol Bílý Beránek (3), Zličín Na Radosti (3,50), ...

1041 (ČSD): Lützovova ul. (-), Strossmayerovo nám.; Letenské nám.; Dejvice Bruska; Dejvice Vítězné nám.; Staré Dejvice kon. st. el. dr. (2), Vokovice Na Peroutce; Vokovice U Vlasty (2,50), Liboc Nad Šárkou (3,50), Liboc úřad potr. daně (4), Ruzyně letiště (4,50), ...

4005 (ADS): (Vršovice), Spořilov (-), Chodovec (0,70), Chodov (1,30), ...; na této lince je doloženo i dělnické zpáteční jízdné ve shodné výši jako jízdné jednoduché

4006 (JAS): Vyšehrad radnice (-), Krč křižov. k nádr. (2), Kunratice u Prahy (3), ...

4022 (ADS): Košíře (-), Nový Motol (0,70), Motol kasárny (1), Bílý Beránek (2), Stodůlky (2,50), Řeporyje (3,20), ...

(bez označení, soukromá): Václavské nám. (-), U Myslíků; Národní divadlo; Harrachovo nám.; Pod Barrandovem (Sportovní podniky), Barrandov (4).

#### 6.5.4 Státní autobusový provoz po roce 1948<sup>64</sup>

Pro linky zestátněné silniční dopravy byly vydávány celostátní tarify, ve své skladbě a obsahu podobné tarifu železničnímu. První, ještě pro ČSD, platil od 1. ledna 1948 s ceníkem vydaným s účinností od 9. května, další úplné tarify nabyly platnosti od 1. ledna 1957, 1. listopadu 1962, 1. dubna 1975 a 1. ledna 1988. Ceny se měnily častěji – například výrazné zdražení o cca 50 % spojené s úpravou tarifních stupňů bylo provedeno vyhláškou ministerstva dopravy

<sup>64</sup> Národní podnik ČSAD vznikl k 1. lednu 1949, silniční dopravu převzal od ČSD a znárodněných soukromých dopravců v průběhu tohoto roku.



č. 142/1953 Ú. l. z 18. května 1953 – a byly společně s ostatními dílčími změnami zveřejňovány v Přepřavním a tarifním věstníku.

V tarifu 1957 bylo samostatně obsaženo i nižší jízdné pro místní či městské dopravy provozované ČSAD, na které se také vztahoval MPŘ1953 namísto Silničního přepravního řádu. Toto jízdné bylo modifikováno pro nově vzniklé městské dopravy od 13. června 1961 jeho zjednodušením ve vzdálenostních stupních i rozsahu poskytovaných slev. V tarifech od roku 1975 nebylo jízdné městských doprav obsaženo, protože byly zařazeny do jiného z tehdy diferencovaných cenových oborů, a jeho ceny byly vyhlašovány samostatně. Od roku 1982 se na ně vztahoval cenový výměr pro obor městské dopravy.

V připojené tabulce jsou pro názornost obsaženy všechny 3 druhy základního jízdného pro nejmenší vzdálenosti do 12 km platné v roce 1965. V tomto roce je také poprvé zaznamenána platnost městského tarifu na dvou linkách s výchozí zastávkou na území Prahy, přičemž se jedná o tarif platný pro linky vzniklé do roku 1961.

Zmíněnými dvěma linkami s městským tarifem a později výslovně označovanými jako městská doprava byly linky hornopočernické a stodůlecké. Do Horních Počernic byla vedena linka s označením 01015, rozdělená od roku 1957 na linky 01015A a 01015B, k nimž později přibyla linka třetí, a od roku 1969 byla uváděna jako jedna městská doprava s linkami číslo 1 až 3, od roku 1973 i se čtvrtou linkou. Od roku 1971 bylo na jejich večerních spojích zavedeno zvláštní noční jízdné, od roku 1972 je uváděn jednoslužný provoz a v době před převzetím dopravy DPP zde bylo zavedeno mechanizované odbavování cestujících pomocí označovacích strojků maďarské výroby stejných jako v provozu MHD se stejným formátem jízdenek. Stodůlky obsluhovala linka 01112 (později 01155) Praha – Stodůlky – Jinonice rovněž od roku 1969 označovaná jako městská doprava se dvěma linkami, od následujícího roku pouze s jednou linkou. Způsob odbavování na této lince doložen není.

Tabulka 6.5: Jízdné ČSAD v roce 1965

vzdálenost [km]	základní (obyčejné) jízdné [Kčs] v tarifu		
	běžném	městském	
		do 1961	od 1961
1–3	1,00	0,60	0,60
4	1,40	0,80	1,00
5	1,60	1,00	
6	2,00	1,20	1,40
7	2,20	1,40	
8	2,60	1,60	
9	3,00	1,80	2,00
10	3,40	2,00	
11–12	3,80	2,20	

Z dalšího období lze jako zajímavost a k dobovému porovnání výše jízdného v státní městské a příměstské dopravě proti jízdnému v dopravě provozované městským dopravním podnikem jako MHD uvést situaci k létům 1967 a 1978.

Od 1. ledna 1968 došlo k prvnímu podstatnému rozšíření města od roku 1920 připojením okolních 21 obcí s 25 katastrálními územími, z nichž 10 nebylo dosud městskou dopravou obsluhováno. Linky MHD sem byly zavedeny do konce roku 1969. Pro těchto 10 katastrů je porovnání provedeno v tabulce 6.6.


















Další a zatím poslední významné rozšíření území města bylo provedeno od 1. července 1974 připojením okolních 30 obcí s 37 katastrálními územími, z nichž pouze 5 bylo zapojeno do sítě MHD (Dolní Počernice, Cholupice, Písnice, Točná a Zličín). Ostatní území bylo linkami MHD obsluženo, s výjimkou provizorní obsluhy Šeberova, až v letech 1978–1981. Pro těchto 32 katastrů je porovnání provedeno v tabulce 6.7 pro situaci v roce 1978.

V tabulkách je obsažena výše jednotlivého jízdného základního a zlevněného (pro děti a tzv. dělnické) a cena předplatních jízdenek dělnických a žakovských. Pro úplnost je do nich zahrnuto i jízdné ČSD pro katastry, kde železniční doprava pro cesty do Prahy byla skutečně využívána. Protože jednoduché zlevněné jízdné dělnické a žakovské bylo poskytováno jen






u ČSAD, je v případech obsluhy železnicí uvedena polovina ceny jízdného dělnického zpátečního.

Jízdné ČSAD je vztaženo k nejbližším zastávkám s možností přestupu na tramvaje a v některých případech i na autobusy MHD. Obsažené jízdné ČSD je vztaženo k prakticky použitelné relaci nejbližší centru města. Názvy zastávek a stanic jsou uvedeny v tvaru používaném oběma dopravci, pouze bez určení města Praha.

Tabulka 6.6: Výše jízdného v obcích připojených ke Praze v roce 1968 před jejich zapojením do sítě MHD (1967)

z/do katastru	doprava	do/ze zastávky, stanice	tarifní vzdálenost [km]	jízdné [Kčs]			
				jednoduché		měsíční	
				základní	dělnické, žákovské	dělnické	žákovské
Dolní Chabry		Kobylisy, k.st.el.dr.3	1-4	1,00; 1,40	0,40	8; 11	5; 6
Háje		Spořilov, k.st.el.dr.19	5	1,60	0,40	13	8
Horní Měcholupy		Hostivař, k.st.el.dr.4	3	1,00	0,40	8	5
		hlavní nádraží	12	1,60	0,90	18,60	13,60
Lahovice, Lahovičky		Smíchov, aut.nádr.	7	2,20	0,80	18	11
		Velká Chuchle	2	1,00	0,40	8	5
Lysolaje		Dejvice, k.st.el.dr.7	3-4	1,00; 1,40	0,40	8; 11	5; 6
		Podbaba, Břetislavka	1-2	1,00	0,40	8	5
Míškovice		Vysočany, nám.Lid.milicí	8	2,60	0,80	21	12
		Letňany, Avia	2	1,00	0,40	8	5
Nebušice		Dejvice, Bořislavka	4-5	1,40; 1,60	0,40	11; 13	6; 8
Petrovice		Spořilov, k.st.el.dr.19	7	2,20	0,80	18	11
		Hostivař, k.st.el.dr.4	9	3,00	1,00	24	14
Řepy		Bílá Hora, k.st.el.dr.22	1-2	1,00	0,40	8	5
		Smíchov	16	2,20	1,10	22,80	17,00
Třeboradice		Vysočany, nám.Lid.milicí	8	2,60	0,80	21	12
		Letňany, Avia	2	1,00	0,40	8	5
Praha		MHD (základní síť)		0,60	–	72	35

Tabulka 6.7: Výše jízdného v obcích připojených ke Praze v roce 1974 před jejich zapojením do sítě MHD (1978)

z/do katastru	doprava	do/ze zastávky, stanice	tarifní vzdálenost [km]	jízdné [Kčs]			
				jednoduché		měsíční	
				základní	dělnické, žákovské	dělnické	žákovské
Běchovice		Hrdlořezy, k.st.el.dr.	8-10	3	1	21;24;26	12;14;16
		Dolní Počernice	2-4	1	0,50	8;11	5;6
		střed	13	2	1	20	14
Benice		Strašnice, k.st.el.dr.	11	4	1	29	18
Březiněves		Ďáblice, k.st.el.dr.	5	2	0,50	13	8







pokračování

pokračování

Dubeč		Strašnice, k.st.el.dr.	7-8	2;3	0,50;1	11;13	11;12
		Dolní Měcholupy	2-3	1	0,50	8	5
Hájek		Strašnice, k.st.el.dr.	13	4	1	34	21
		Dolní Měcholupy	8	3	1	21	12
Holyně	–	(viz Slivenec)					
Horní Počernice		N. Hloubětín, k.st.el.dr. 15 a 19	5-8 MD	1			
Klánovice		Hrdlořezy, k.st.el.dr.	14-15	5	1,50	37;40	21;24
		Dolní Počernice	8-9	3	1	21;24	12;14
		střed	18	2	1	25	19
Koloděje		Strašnice, k.st.el.dr.	10-12	3;4	1	26;29;32	16;18
		Dolní Měcholupy	5-7	2	0,50	13;16;18	8;9;11
Kolovraty		Strašnice, k.st.el.dr.	12	4	1	32	18
		hlavní nádraží	17	2	1	25	19
Královice		Strašnice, k.st.el.dr.	12	4	1	32	18
Křeslice		Hostivař, nám.J.Marata	6	2	0,50	16	9
		Petrovice, MNV	2	1	0,50	8	5
Lipany		Strašnice, k.st.el.dr.	13	4	1	34	21
		Dolní Měcholupy	8	3	1	21	12
Lipence		Smíchov, aut.nádr.	14	5	1,50	37	21
		Velká Chuchle	9	3	1	24	14
Lochkov		Smíchov, aut.nádr.	10	3	1	26	16
		Barrandov, film.ateliéry	6	2	0,50	16	9
Nedvězí		Strašnice, k.st.el.dr.	13	4	1	34	21
Pitkovice		Petrovice, most	3	1	0,50	8	5
Přední Kopanina		Dejvice, Červ.vrch.	6	2	0,50	16	9
		Nebošice, u nové školy	2	1	0,50	8	5
Radotín		Smíchov, aut.nádr.	8-11	3;4	1	21;24;26;29	12;14;16;18
		Velká Chuchle	3-6	1;2	0,50	8;11;13;16	5;6;8;9
		hlavní nádraží	13	2	1	20	14
Řeporyje		Košíře, Jinonická ul./ Vrchlického ul.	6-8	2;3	0,50;1	16;18;21	9;11;12
		Jinonice, ZPA	2-4	1	0,50	8;11	5;6
Satalice		Vysočany, nám.Lid.mil.	8	3	1	21	12
		Kbely, u lékárny	2	1	0,50	8	5
		Vysočany	7	1	0,50	6,50	9
Slivenec		Barrandov, film.ateliéry	7-9	2;3	0,50;1	18;21;24	11;12;14
		Strašnice, k.st.el.dr.	3-5	1;2	0,50	8;11;13	5;6;8
Sobín	–	(viz Zličín)					
Stodůlky		Košíře, Košířské nám./ Jinonice, závod	2-6 MD	1			
Šeberov		Spořilov, k.st.el.dr	5-7	2	0,50	13;16;18	8;9;11
		Chodov, u lékárny	2-4	1	0,50	8;11	5;6
Třebonice		Bílý beránek	3	1	0,50	8	5
		Jinonice, ZPA	8	3	1	21	12
Uhřetěves		Strašnice, k.st.el.dr.	9-10	3	1	24;26	14;16
		Dolní Měcholupy	4-5	1;2	0,50	11;13	6;8
		hlavní nádraží	14	2	1	20	14

pokračování

pokračování

Újezd nad Lesy		Hrdlořezy, k.st.el.dr.	11-14	4;5	1;1,50	29;32;34;37	18;21
		Dolní Počernice	5-8	2;3	0,50;1	13;16;18;21	8;9;11;12
		střed	18	2	1	25	19
Újezd u Průhonic		Spořilov, k.st.el.dr.	6-8	2;3	0,50;1	16;18;21	9;11;12
		Chodov, u lékárny	3-5	1;2	0,50	8;11;13	5;6;8
Vinoř		Vysočany, n.Lid.m.	9-10	3	1	24;26	14;16
		Kbely, u lékárny	3-4	1	0,50	8;11	5;6
Zadní Kopanina	–	(viz Řeporyje)					
Zbraslav		Smíchov, aut.nádr.	10-12	3;4	1	26;29;32	16;18
		Velká Chuchle	5-7	2	0,50	13;16;18	8;9;11
		Vršovice	15	2	1	20	14
Praha	MHD		1	–	80	35	

### 6.5.5 Doprava na pražská letiště

Samostatné a zvláštní postavení má v silniční dopravě zajištění spojení centra města s civilními letišti. Kromě městských autobusových linek (ve Kbelích a-F, v Ruzyni a-I a později další) byla pražská letiště obsluhována zvláštními linkami sloužícími zejména leteckým cestujícím.

① *Autobusy Československých aerolinií (ČSA) jezdily na letiště Kbely s určitostí již v roce 1924; kancelář ČSA sídlila v roce 1936 v Jungmannově ulici. Další letecké společnosti rovněž přepravovaly cestující k zajišťovaným letům od svých kanceláří v centru města (doloženo u Československé letecké společnosti v roce 1928) a v témže roce stejnou dopravu prováděla kancelář ČEDOK, v tomto případě zřejmě pro své zákazníky, kterým obstarala letenku.*

Není známo, zda tato autobusová doprava byla veřejná a samostatně zpoplatněná, nebo určená jen pro letecké cestující a její cena zahrnuta do letenky.

② *Od 5. dubna 1937 byl zahájen provoz na letišti v Ruzyni, pro civilní dopravu letiště Kbely opuštěno a všechny autobusové spoje přesměrovány na nové letiště. Po obsazení ČSR byl civilní provoz redukován na minimum a brzy zcela zastaven. Po skončení okupace byl provoz poškozeného ruzyňského letiště obnovován postupně, pravidelná letecká doprava ČSA byla zahájena na jaře 1946; v té době byla výpravná cestujících pravděpodobně v sídle společnosti ve Vodičkově ulici. Už v roce 1948 byla otevřena cestovní kancelář a prodejna letenek v provizorním objektu na náměstí Republiky (v místech dnešního obchodního domu Kotva) a zřejmě odtud zajišťováno i autobusové spojení veřejnou autobusovou linkou ČSA Náměstí Republiky – Letiště Ruzyně s jízdní dobou zhruba třetinovou proti spojení městskou dopravou (linky d-11 a a-108; rychlíková linka DPP a-225 ve stejné relaci byla v provozu až od roku 1959). Linka byla veřejná, ale její provoz byl přizpůsoben odletům a přiletům letadel. Odbavovací terminál byl později přemístěn do paláce Vltava, u něhož byla ukončena i autobusová linka, na které byl v pozdějších letech zaveden intervalový provoz. Od roku 1991 převzala provoz linky Česká správa letišť (po účinnosti zákona 111/1994 Sb. od 1. prosince 1995 pod licenčním číslem 103 101), a to do 31. prosince 1995, kdy byl její provoz zastaven.*

Samostatné základní jízdné na lince po roce 1953 činilo 4 Kčs, což bylo v souladu s tehdejšími jízdnými ČSAD na odpovídající vzdálenost. Někdy po ukončení linky u terminálu Vltava bylo zvýšeno na 6 Kčs, před ukončením provozování linky ČSA činilo již 15 Kčs. Po převzetí ČSL bylo zvyšováno na 30 Kč (v té době v úseku letiště – Dejvická 20 Kč), v závěru provozu od 19. října 1995 dále na 60 Kč.

Ze známých jízdenek je patrné, že existovalo různé jízdné snížené (dětské, pro úsek letiště – Dejvice, ale snad i další) a přepravné v odlišné výši. Pro cestující charterovými lety byly vydávány zvláštní jízdenky bezplatně.

③ *Od 1. ledna 1996 pravděpodobně do konce roku 2016 provozovala linku Náměstí Republiky – Letiště Ruzyně pod číslem 103 102 společnost CEDAZ mikrobusy.*

V době zahájení provozu bylo jízdné JEDNOTNÉ ve výši 60 Kč.

④ *Provoz na lince (Airport Expres, licenční číslo 103 120), určené převážně pro spojení pražských nádraží s ruzyňským letištěm byl zahájen 11. prosince 2005. Původně byla ukončena u Nádraží Holešovice, od roku 2008 u Hlavního nádraží se zastávkou u nádraží Masarykova. Linka je oficiálně vykazována jako součást systému PID, ačkoliv pro takové zařazení nesplňuje definiční podmínku tarifní jednotnosti.*

Na lince platí samostatný nepřestupní tarif dle tabulky 6.8. Současně platil tarif ČD a železniční jízdenka mohla být vydána včetně úseku mezi cílovým pražským nádražím a letištěm. Od 15. prosince 2019 bylo letiště jako tarifní bod zrušeno a jízdenka pro b-AE je u ČD prodávána samostatně. Od 1. dubna 2014 na lince platila i turistická Prague Card.

Dětské jízdné je určeno pro děti ve věku 6–15 roků. Za psy se platí přepravné ve výši dětského jízdného.

Tabulka 6.8: Základní a dětské jízdné linky b-AE

datum změny	jízdné [Kč]			poznámky
	základní		dětské	
	druh	cena		
11.12.2005	JEDNOTNÉ	45	25	
01.01.2010	STUPŇOVÉ/2	45; 50	J: 30	Dejvická – Letiště Ruzyně; Hlavní nádraží – Letiště Ruzyně
11.12.2011		40; 60	20; 30	
14.12.2014	JEDNOTNÉ	60	30	zastávka Dejvická zrušena

### 6.5.6 Autobusové linky k obchodním centrům

*Dne 3. října 1996 byla zavedena první linka pod licenčním číslem 103 104 k obsluze nákupního centra, ke kterému nebyla doprava zajištěna linkou systému veřejné dopravy, v tomto prvním případě v trase Zličín – IKEA. V dalších letech bylo takových linek zavedeno větší množství a některé z nich se udržely do současnosti. Dopravcem – držitelem licence – byla v případě první linky krátce sama společnost IKEA, pro niž službu zajišťovali podnikatelé vlastníci dopravní prostředky, další linky provozovali soukromí dopravci, případně i DPP jako držitelé licencí. Linky byly rušeny v případech, že se veřejná doprava k jejich objektům přiblížila sama nebo se majitelé těchto center začali smluvně na provozu některé linky veřejné dopravy podílet.*

Všechny linky k obchodním centrům byly a jsou provozovány BEZPLATNĚ.

### 6.5.7 Autobusové linky do ZOO

① *Od 5. dubna 2008 do 30. srpna 2015 byla o víkendech letní sezóny provozována každoročně (kromě roku 2013) na objednávku pražské Zoologické zahrady pod licenčním číslem 103 125 zvláštní linka Nádraží Holešovice – ZOO bez nácestných zastávek.*

V prvních třech sezónách byla linka provozována BEZPLATNĚ, od zahájení roku 2011 bylo vybíráno JEDNOTNÉ jízdné 1 Kč.

② *Od 1. července 2017 je provozována obdobná sezónní linka mezi odlehlým placeným parkovištěm ZOO<sup>65</sup> u trojského vyústění Bubenečského tunelu (název zastávky Parking Blanka-Troja) a ZOO pod licenčním číslem 101 890.*

Linka je provozována BEZPLATNĚ.

## 6.6 LETENSKÝ ESKALÁTOR (POHYBLIVÝ CHODNÍK)

*Po ukončení provozu a fyzické likvidaci zařízení letenské lanovky zřídilo na stejném místě Sdružení internovaných a vězňených v Praze zařízení tehdy nazývané „pohyblivý chodník“, dnešním označením dvojicí eskalátorů. Eskalátory byly v provozu v letech 1926–1935 s určitými technickými, ekonomickými i provozními obtížemi.*

Jízdné v každém směru činilo 50 halěrů (dětské 30 hal. [NL270602]), se zakoupenou jízdenkou ve směru nahoru byla možná jízda dolů bez dalšího placení.

## 6.7 LINKOVÉ TAXI

*Začátkem 60. let byla v několika případech provozována příležitostná doprava osobními vozidly a mikrobusey linkovým způsobem. Jako dlouhodobější pravidelná doprava, ale pravděpodobně vždy bez jízdních řádů, byly v provozu mikrobusevé linky v trasách Motol (později Kotlářka) – Nemocnice Motol a Malostranské náměstí – Nemocnice pod Petřínem vždy o návštěvních dnech v nemocnicích a dále linka Motol – Krematorium Motol v pracovních dnech. Osobními vozidly pak byly zajišťovány linky Kotva – Letiště Ruzyně a Jiráskovo náměstí – Terasy Barrandov.<sup>66</sup> Konkrétní období provozu není u žádné z těchto linek známo, nejpozději v roce 1965 byla tato doprava zcela zrušena.*

Cena jízdného je doložena pouze u linky Motol – Krematorium Motol ve zkušebním provozu od 2. prosince 1963 ve výši 1,25 Kčs, trvale od 12. prosince za 60 hal., a dále u linky Jiráskovo náměstí – Barrandov 5 Kčs, vždy jako JEDNOTNÁ.

## 6.8 LANOVÁ DRÁHA V ZOO

*Dráhu v majetku ZOO Praha provozoval od zahájení provozu v roce 1977 Středočeský park kultury a oddechu. Z důvodu zjištěných technických závad a nedodržování provozních předpisů byl provoz dne 31. srpna 1979 zastaven. Po rekonstrukci zařízení dokončené v roce 1981 se provozovatelem stal DPP. Od roku 1983 byla lanovka převedena do jeho majetku, v roce 2010 se vrátila do majetku ZOO Praha, provoz ale nadále smluvně DPP zajišťuje.*

Na lanovce platí samostatný nepřestupní tarif, v prvním období provozu SMĚROVÝ, od roku 1987 JEDNOTNÝ pro jednu jízdu jakýmkoliv směrem. Výše jízdného byla upravována vždy od začátku provozní sezóny, proto je v tabulce 6.9 uváděn pouze rok.

V roce 2002 byly jen pro urychlení odbavování zavedeny hromadné jízdenky pro skupiny od 6 osob, na které nebyla poskytována žádná sleva.

Děti do 5, resp. 6 roků se přepravují (bezplatně) jen na sedačce s dospělou osobou. Psi se nepřepavují.

<sup>65</sup> Cena parkovného je zde 50 Kč/den na rozdíl od parkovišť v těsné blízkosti ZOO, které jsou zpoplatněny ve výši 100 Kč (Pd), resp. 200 Kč/den (Dk).

<sup>66</sup> Existují vzorky jízdenek s označením Taxi Hrad v cenách 3 a 4,50 Kčs. Skutečná existence takové linky není doložena.

Tabulka 6.9: Jednotlivé základní a dětské jízdné lanové dráhy v ZOO

rok	cena jízdného [Kčs, Kč]		poznámky
	základního	dětského	
1977	2	–	zdarma děti do 10 let; jízdné dolů 1 Kčs <sup>67</sup>
1983			zdarma děti do 10 let, vojáci, invalidé <sup>68</sup>
1987		1	děti 5–10 let; jedno dítě do 5 let zdarma
1991	5	×	jedno dítě do 5 let zdarma
1995	10		jedno dítě do 6 let zdarma
1996	15		
2009	20		
2016	25		

## 6.9 TRAMVAJOVÉ LINKY 41 (DŘÍVE 91) A 92

Linka d-91 byla zřízena v roce 1991 při příležitosti stého výročí Jubilejní výstavy 1891 a provozována historickými vozovými soupravami. Protože se velmi osvědčila, byla zavedena i v letní sezóně následujícího roku a v dalších letech již trvale, i když její trasa prodělala více změn, zejména v prvních letech provozu. Od roku 2017 bylo označení linky změněno na d-41. Jen v roce 1992 byla v provozu i druhá linka stejného charakteru d-92. Na rozdíl od okružních turistických jízd, provozovaných tramvajemi s přestávkami v období 1912–1947, které nelze považovat za linkovou dopravu, mohou být tyto linky využívány k jízdě mezi kterýmikoliv zastávkami v libovolné části trasy.

Na linkách platilo vždy samostatné nepřestupní a JEDNOTNÉ jízdné. Kromě prvního roku se jeho výše měnila vždy od zahájení provozní sezóny. Cestující jsou odbavováni historizujícími jízdenkami, které jsou prodávány průvodčími.

Dětské jízdné bylo určeno pro děti do 10 let, od roku 2003 do 15 let, zlevněné jízdné ve stejné výši platilo i pro vojáky základní služby (do roku 1995), držitele průkazů ZTP a ZTP/P včetně průvodce a pro občany ČR starší 70 let, od 2013 pro všechny osoby nad 70 let,

Přepravné ve výši dětského jízdného se platilo za zavazadla, od 1996 jsou v tarifu uváděny i kočárky a psi. Bezplatně se přepravují jen zaměstnanci DPP.

Tabulka 6.10: Jízdné na tramvajové lince d-41 (d-91) a d-92

datum, rok změny	jízdné [Kčs, Kč]	
	základní	dětské
15.05.1991	10	5
09.07.1991	5	3
1994	10	5
1997	15	7
1999	20	10
2001	25	10
2008	35	20

## 6.10 LANOVÁ DRÁHA HOTELU NH PRAHA

Provoz na lanové dráze spojující objekty v areálu hotelu NH Praha (původně Mövenpick), a jím provozovaná, byl zahájen 1. března 1996 a trval do 3. ledna 2018. Kabina dráhy byla ovládána cestujícími. Po rekonstrukci v roce 2018 zařízení ztratilo charakter dráhy a je považováno za šikmý výtah se všemi právními důsledky.

Provoz na lanové dráze byl BEZPLATNÝ

<sup>67</sup> Tarif byl stanoven výměrem plánovacího odboru NVP č. K-1a-770 z 28. 7. 1977.

<sup>68</sup> Tarif dle výměru plánovacího odboru NVP č. K-1a-253 účinného od 18. 3. 1983.

## 7 DODATKY

### 7.1 TARIFNÍ REFORMA V ROCE 1951

První známý návrh souvisel zejména s předpokládaným zaváděním vnitroměstské sítě trolejbusů a postupným rozšiřováním trolejbusové sítě vůbec. Nese datum 26. července 1947 a je označen jako „přísně důvěrný“. Předcházelo mu podrobné zjišťování tarifních systémů ve velkých evropských městech. Z nich vyplynulo, že jízdné obvykle nezávisí na druhu dopravního prostředku, většina systémů je nepřestupních, pokud je jeden přestup povolen, obvykle se při jeho použití příplácí, použití více přestupů není možné a systémy směřují k jednoslužnému provozu. Bylo posouzeno několik variant (jednotný tarif, tarif pásmový s pohyblivými hraničními pásmy a tarify s pevnými pásmy buď umožňujícími levné jízdy do centra, nebo naopak centrum odlehčující). Doporučena byla varianta s pevnými pásmy, uskutečněná v šesti časových etapách od přestupního k plně nepřestupnímu tarifu. Bylo určena výše základního jízdného ( $Z=2,50$  Kčs) a příplatku ( $P=0,50$  Kčs), obecné schéma jízdného mělo být za jedno pásmo  $Z$ , za 3 pásma  $Z + P$ , za 5 pásem  $Z + 2P$ , v první etapě přestupní podle současných pravidel, v poslední výhradně nepřestupní. V přechodných etapách mělo být (plně) přestupní jízdné zvýšeno za jedno pásmo na  $Z + P$ , za 3 pásma  $Z + 2P$ , za 5 pásem  $Z + 3P$ , „nepřestupní“ na  $Z$ ,  $Z + P$  a  $Z + 2P$  s umožněním jednoho přestupu. Vnitřní pásmová hranice s poloměrem asi 2 km od centra byla tvořena stanicemi Strossmayerovo nám., Dopravní podniky, Jungmannovo nám., Žižkovská tržnice, Olšanské nám., Flora, Ruská, Soběslavova, Železniční most, Knížecí, Anděl, Klárovo, další pásmová hranice měla poloměr asi 5 km a tvořily jí stanice Čimická, Harfa, Zámečnice, Vypich, Bořislavka. Autobusová doprava nebyla do návrhu zapracována a předpokládala se nadále tarifně oddělená od sítě tramvají a trolejbusů.

Další známý návrh je důvěrný čtyřstránkový elaborát z 12. října 1948. Ten jako důvody pro provedení reformy uvádí jednak sociálně-politické (diskriminace obyvatel čtvrtí neobsluhovaných tramvajemi nebo trolejbusy a přílišná míra znevýhodnění obyvatel vzdálených periferií) a současně hospodářské, spočívající v nízké dosavadní valorizaci jízdného vůči „*hospodářským číslům*“. Proti předcházejícímu byl výrazně jednodušší a zahrnoval i autobusy. Předpokládal jízdné na drahách a trolejbusech jednotné ve výši 3 Kčs s možností dvou přestupů, s přestupem na autobus 4 Kčs a slevu (8 jízdenek za 20 Kčs) pro krátké přímé jízdy v jednom pásmu (vnitřní pásmo tramvají a trolejbusů bylo vymezeno body jako v předcházejícím návrhu, navíc pouze Kinského zahrada pro t-53). Změna se předpokládala k 1. lednu 1949.

Dalším návrhem byl podrobnější materiál z 7. listopadu 1949, opět označený jako důvěrný, jehož doporučení měla začít platit od 1. ledna 1950. Z obdobných důvodů a s přihlédnutím ke ztrátovosti autobusové dopravy bylo navrženo denní jízdné na tramvajích a trolejbusech jednotné ve výši 3 Kčs, při přestupu na autobus 5 Kčs (noční jednotné 5 Kčs) a zavedení tzv. předplatek (= zpátečních jízdenek) pro jakoukoliv denní jízdu za 5 Kčs a jízdenek týdenních (pro cestující do omezené příjmové hranice) za 20 Kčs, vše s neomezeným počtem přestupů. Byla řešena i cena všech druhů časových jízdenek předplatních.

U prvního návrhu není zpracovatel uveden, ale lze předpokládat, že jím byl Dopravní podnik stejně jako u dalších dvou, ze žádného z návrhů pak není patrné, pro koho byl určen, je však zřejmé, že pro některý městský orgán. Z prvního návrhu byly některé myšlenky uplatněny pro jízdné na trolejbusech a společném jízdném pro přestup na tramvaje od 14. prosince 1947.

Od posledně komentovaného návrhu uplynuly ještě další dva roky, než se k tarifní reformě skutečně přikročilo. Některé důvody vyplývají nepřímě i z dalších materiálů, které obsahují i řadu dalších zajímavých dobových údajů. Jedná se o dva pětistránkové elaboráty Dopravního podniku, zpracované již po schválení reformy „*příslušnými místy politickými a hospodářskými*“, s názvem „Zpráva o příznivém i nepříznivém vlivu tarifní úpravy v Praze na uživatele tramvají, trolejbusů a autobusů“ ze 17. listopadu 1951 a „Sjednocení sazby v pražské dopravní síti“ (bez data).



Před konečným rozhodnutím, kdy již byla přijata myšlenky tarifního sjednocení všech tří provozovaných dopravních prostředků, byly zřejmě zvažovány ještě dvě varianty, a to se základním jízdným ve výši 2,50 Kčs, které by znamenalo nutnost dorovnání ztráty DPP ve výši cca 90 mil. Kčs, a se zvýšením jízdného (u tramvajů) na 3 Kčs při zachování ceny 2,50 Kčs při jízdách za prací, bez vlivu na rozpočet DPP. U druhé varianty, která byla přijata, se rozumělo zachováním ceny 2,50 Kčs zavedení týdenních jízdenek za 30 Kčs.

V první zprávě byly provedeny pravděpodobně realistické odhady počtu cestujících a cenových dopadů v jednotlivých skupinách – pro dělnické rodiny, pro „autobusové a trolejbusové cestující“, pro cestující tramvajemi, kteří nebudou používat týdenní jízdenky, pro učně, děti, vojáky a uživatele školských lístků. U zrušení nočního jízdného je zmíněn současný stav, kdy je vyšší jízdné považováno za překážku rozvoje druhých a třetích směn v průmyslu a za důvod vzniku časové tísně divadel a jiných kulturních podniků. Dále se uvádí pozitivní zjednodušení administrativy z důvodu snížení počtu jízdenek prodávaných průvodčím ze 7 v tramvajích, 10 v trolejbusích a 14 v autobusech jednotně na 3 ve všech dopravních prostředcích (osobní, dětské, týdenní).

Druhá zpráva má charakter politicky propagační a vyzdvihuje pozitiva úpravy negací minulého stavu, kdy byly „záměrně opomíjeny dopravní potřeby dělnických čtvrtí“, moderní trolejbusová doprava byla zavedena „na Ořechovce a Hanspaulce, tedy ve vysloveně buržoasních sídlištích“ zatímco „dělnické sídliště Žižkov ... a dělnické Holešovice, Libeň a Kobylisy nemají dodnes přímé dopravní spojení k Vysočanům“. Teprve „lidová správa obce a podniku se snaží nyní odstranit staré nedostatky a zlepšit dopravní službu tak, aby v první řadě vyhovovala zájmům pracujících“. K pravidlům pro přestupování, která se pouze nepatrně modifikovala, je připojeno lítostivé konstatování, že „zatím nelze přejít k systému, který je zaveden v pouliční dopravě sovětských měst, kde přestup není vůbec dovolen a v každém voze je třeba znovu platit jízdné, ovšem nižší“.

Samotná úprava platná od pondělí 31. prosince 1951 byla vyhlášena v Tarifním věstníku 1951, s. 658 jako opatření B9/66/1951 Sjednocení tarifů v městské dopravě pražské. Její stručné zásady byly následující:

Jízdné normální, též přepravné za zavazadla a psy, činí 3 Kčs, dětské 1,50 Kčs (platí pro děti do 10 let; jedno dítě do 6 let smí sebou vést cestující zdarma; za dětské jízdné se přepravují i hromadné školní výpravy bez ohledu na věk dětí), týdenní zpáteční 30 Kčs (pro pracující v řádném pracovním poměru bez ohledu na výši mzdy, platí pro 12 jízd – 6 tam a zpět), týdenní zlevněné 15 Kčs (pro pracující do výše mzdy u svobodných 2500 Kčs/měsíc, u ženatých a vdaných 3500 Kčs/měsíc), roční síťový lístek 3300 Kčs, čtvrtletní 900 Kčs, měsíční 360 Kčs<sup>69</sup>, měsíční třítraťový 280 Kčs (nejméně jedna linka musí být napájecí autobusová nebo t-51), dvoutraťový 210 Kčs, jednotraťový 165 Kčs, jednodenní 25 Kčs (platí i na jednu jízdu lanovkou), školní síťový 150 Kčs, třítraťový 140 Kčs (nejméně jedna linka musí být napájecí autobusová nebo t-51), dvoutraťový 90 Kčs (pro žáky všech stupňů škol, učně, posluchače vysokých škol). Lanová dráha nahoru 3 Kčs (též zavazadla a psi), dolů 1,50 Kčs, dětské 1,50 Kčs.

Pravidla pro přestupování: 1. Jízdenka platí nejkratším směrem k cíli. 2. Přestupovat se smí jen tehdy, nelze-li v nejkratším směru jeti tratí přímo. 3. Přestupní stanice jsou ty, v nichž se příslušné tratě křížují nebo rozbíhají (poslední společné nástupiště). 4. Přestoupiti nutno vždy do nejbližšího vlaku (vozidla) potřebné trati, jízda se nesmí přerušovat. 5. Po zbytečném nebo nesprávném přestupu jízdenka neplatí a cestující je povinen zakoupit si jízdenku novou.

---

<sup>69</sup> Definitivní ceny předplatních jízdenek byly pravděpodobně stanoveny krátce před tarifní reformou, neboť jsou doloženy dodatečně upravované kmenové listy čtvrtletních jízdenek a cenné kupóny pro I. čtvrtletí s výtiskem cenou 1000 Kčs.

## 7.2 MĚNOVÁ REFORMA 1953

Důvodem reformy byla nutnost řešení ekonomické krize, která byla důsledkem války, pozdějšího znárodnění, kolektivizace zemědělství a změny orientace hospodářství na těžké strojírenství zejména v důsledku zapojení do vojenských struktur východního bloku. Část potravin, ale i spotřebního zboží základní potřeby, byla stále distribuována na příděl a na trhu byl naprostý nedostatek i ostatního spotřebního zboží všeho druhu. U zboží na příděl byly ceny vázané, na volném trhu se totéž zboží prodávalo za ceny dvoj- až desetinásobné, což vytvářelo podmínky pro existenci „černého trhu“. Na účtech obyvatel byly dosud vysoké částky fakticky nekrytých vázaných vkladů z poválečné měnové reformy v listopadu 1945. Podstatou reformy bylo proto znehodnocení úspor včetně propadnutí vázaných vkladů s potřebným důsledkem snížení poměru poptávky vůči neexistující nabídce. Politicky byla reforma prezentována jako poslední úder „buržoasii“, tedy dřívějším majitelům výrobních prostředků, vlastnícím dosud větší finanční částky jak na účtech, tak v hotovosti.

Podmínkou reformy bylo její nepředvídané provedení, a proto byla připravována v naprosté tajnosti od předcházejícího roku za účasti poradců ze SSSR. Zde byly rovněž, podle návrhů ruských autorů, v tiskárně GOZNAK v Moskvě vytisknuty všechny státovky (od 1 do 100 Kčs i s neobvyklými nominály 3 a 25 Kčs) a vyražena první část mincí (od 1 do 25 hal.). Peníze byla postupně dopravovány do ČSR a ukládány v SBČS. Reformu se dařilo tajit až do května 1953, kdy o její přípravě zřejmě začaly pronikat určité zprávy na veřejnost.<sup>70</sup> V sobotu 30. května ráno schválilo návrh na provedení reformy nejprve plénum ÚV KSČ, následně na mimořádné schůzi vláda ČSR, a odpoledne v 15:25, za účasti prezidenta Zápotockého, přijalo Národní shromáždění, jako jediný bod svého jednání, zákon č. 41/1953 Sb., o peněžní reformě, s účinností od 1. června 1953.

Podle ustanovení § 4 zákona byl proveden přepočítání staré a nové měny: „*Mzdy, služné a jiné odměny za práci a služby, rodinné přídatky, pense, stipendia, podpory apod., jakož i ceny, daňové i jiné sazby, tarify a peněžní částky stanovené v právních předpisech a znející na československé koruny, se přepočítávají ke dni 1. června 1953 v poměru 5 Kčs starých peněz za 1 Kčs nových peněz.*“ Směrnice ministra financí ze dne 30. května 1953 k provedení měnové reformy v čl. 16 odst. c) potvrdily tento přepočítání pro „*všechny druhy cen a tarifů za zboží a služby*“ a stanovily dále, že „*všechny hospodářské, rozpočtové a ostatní organizace a zařízení jsou povinny zajistit, aby v tomto přepočítacím poměru své platební povinnosti plnily a plnění požadovaly.*“

Výměna hotovosti probíhala od pondělí 1. června a občanům se měnilo v poměru 1:5 jen 300 Kčs starých peněz, vyšší částky v poměru 1:50; průměrný poměr skutečně vyměněné hotovosti byl následně vyčíslen na 1:35. Vklady ve státních spořitelnách a SBČS se přepočítávaly v poměru od 1:5 (do 5000 Kčs starých peněz) až 1:30 (nad 50 000 Kčs starých peněz), resp. 1:50 (u vkladů provedených po 15. květnu 1953), průměrně došlo k přepočtu v poměru přibližně 1:10. Pohledávky z vázaných vkladů, povinně uložených cenných papírů, dluhopisů a zástavních listů byly zrušeny bez náhrady.

U cen zboží neodpovídal přepočítání deklarovanému poměru, ve skutečnosti byly nové ceny základních životních potřeb stanoveny pevně novými závaznými ceníky („*jednotné maloobchodní ceny*“), a u potravinářského zboží znamenaly reálné zvýšení proti dřívějším vázaným cenám na dvoj- až více než trojnásobek a blížily se u některých komodit spíše až k cenám

---

<sup>70</sup> Tyto zprávy údajně dementoval v rozhlasovém projevu dne 29. května 1953 tehdejší prezident Antonín Zápotocký, kde měl sdělit, že „*naše měna je pevná a měnová reforma nebude, všechno jsou to fámy, které šíří třídní nepřátelé*“ [cit. z české wikipedie, heslo Československá měnová reforma (1953)]. Není známo, odkud tato informace pochází, v navazujících odkazech se uvádí, že v žádném zachovaném archívním zvukovém záznamu nebyl takový projev nalezen. Je však skutečností, že mezi lidmi se ještě dlouho po reformě tradovalo, že „*komunisti lhali do poslední chvíle*“.

dřívějšího volného trhu. Současně byly zvýšeny některé součásti mezd a platů, penzí a rodinných přídatků, a to v řádu jednotek až desítek procent. Některé nové maloobchodní ceny byly již následujícího roku sníženy.

V poměru 1:5 bylo ve smyslu uvedených zásad přepočítáno i osobní jízdné celostátní železniční dopravy ČSD, silniční dopravy ČSAD, jakož i jízdné v dopravách městských. Jízdné v silniční dopravě bylo přepočteno přesně i se zachováním tarifních stupňů. Někdy uváděná informace o přepočtu v nižším poměru a tím zvýšení jízdného při měnové reformě není zcela přesná, neboť zdražení o cca 50 % spojené s úpravou tarifních stupňů bylo provedeno vyhláškou ministerstva dopravy č. 142/1953 Ú. 1. z 18. května 1953 s účinností od 1. června 1953 a z takto stanovené výše k tomuto dni přepočteno, tedy formálně na reformě nezávisle. U jízdného v železniční dopravě došlo v porovnání mezi roky 1953/1954 k určitým drobným úpravám – do vzdálenosti 350 km se jízdné mírně zvýšilo, nad tuto hranici mírně snížilo, a byl také sjednocen rychlíkový příplatek; i v tomto případě lze vyslovit předpoklad, že úprava byla uskutečněna na reformě formálně nezávisle, ačkoliv konkrétní akt v této věci není znám.

V průběhu neděle 31. května s uzavírkou do 9 hodin v pondělí 1. června byla v organizacích protokolárně zjišťována a shromažďována pokladní hotovost. To se zřejmě týkalo i zůstatků drobných, které si mohli průvodčí ponechávat po odevzdání tržby k vracení cestujícím při placení vyššími hodnotami peněz. V prvních pracovních dnech 1. až 4. června pak byly přijímány všemi organizacemi platby obyvatelstva ještě i ve starých penězích, ale v poměru 1:50; to se týkalo veškerého zboží a služeb včetně poštovních poplatků. Výjimku tvořilo pouze jízdné v dopravě provozované ČSD a ČSAD, kde byl dočasný přepočítávací poměr 1:10. Držitelé dělnických a žakovských průkazů na týdenní a měsíční jízdné mohli být do čtvrtka 4. června dopoledne přepravováni na základě těchto průkazů s tím, že nejpozději do tohoto dne pro jízdu zpět si takovou jízdenku zakoupí. Pro městské dopravy taková výjimka nalezena nebyla a je proto třeba předpokládat, že v těchto prvních dnech se za jednoduchou jízdenku v hodnotě 3 Kčs platilo buď 30 Kčs starých, nebo 60 hal. nových peněz. Platnost starých peněz úplně skončila uplynutím 4. června, veškerá jejich hotovost musela být odevzdána pobočkám Státní banky československé nejpozději do 12 hodin dne 5. června. V dopravě byly jízdenky se starými hodnotami dále používány podle původního určení až do vytisknutí nových.

### 7.3 ZAVÁDĚNÍ JEDNOSLUŽNÉHO PROVOZU

Přehled zavádění jednoslužného provozu na číselně označených autobusech a trolejbusích je obsažen v tabulce 7.1; u linek, na nichž byl tento provoz již od jejich zřízení, je k datu připojeno písmeno „N“. Další denní autobusové linky označené čísly vyššími než 150 byly již jako jednoslužné zřizovány.

V tabulce 7.2 je obsažen postup zavádění jednoslužného provozu i nasazení pokladniček vydávajících kontrolní jízdenky na dvounápravových motorových vozech tramvají. U většiny linek trval jednoslužný provoz až do nahrazení vlaky T nebo 2×T („T“) nebo do jejich zrušení („X“). Pouze linka d-7/III byla v závěru své existence provozována sólo motorovým vozem („M“), který byl obsazen průvodčím, a u linky d-9 musel být po nevydařeném zkušebním provozu zaveden opět provoz dvouslužný („D“) a teprve po technické úpravě vozidel již trvale jednoslužný. Tato linka byla jako jediná ukončena v místě bez kolejové smyčky, kdy při manipulaci na dvojitém kolejovém přejezdu v Motole bylo třeba u všech vozů soupravy uzavřít dveře na jedné straně a otevřít na opačné. Konečná úprava motorových vozů pro tuto manipulaci spočívala v zavěšení pokladničky na příčnou tyč, po níž se mohla jednodušeji přesunovat na potřebnou stranu plošiny.

Tabulka 7.1: Jednoslužný provoz na autobusech a trolejbusích

linka	datum
t-58	20.11.1961
t-62	25.09.1961 N
a-101	01.03.1968
a-102	18.12.1961
a-103	14.05.1962
a-104	02.07.1962
a-105	01.11.1961
a-106	01.02.1962
a-107	01.03.1968
a-108	24.02.1964
a-109	11.02.1963
a-110	25.09.1961
a-111/II	20.10.1969
a-112	05.04.1971
a-113	15.09.1969
a-114	31.03.1969
a-115	19.01.1970
a-116/II	25.09.1961
a-117	31.05.1965
a-118	30.03.1970
a-119	29.01.1962
a-120/II	25.09.1961
a-120/III	08.11.1967 N
a-121	09.10.1961
a-122	25.09.1961
a-123	25.09.1961
a-124	30.03.1970
a-125	01.10.1967
a-126	03.10.1960 N
a-127	03.10.1960 N
a-128	04.04.1960 N

linka	datum
a-129	17.02.1964
a-130	04.10.1965
a-131	01.10.1967
a-132	10.02.1964 N
a-133	13.04.1964 N
a-134	05.10.1964 N
a-135	02.11.1964 N
a-136	19.07.1965 N
a-137	31.03.1969 N
a-138	30.09.1968
a-139	02.03.1970
a-140	01.03.1970
a-141	29.11.1965 N
a-142	02.03.1970
a-143	04.10.1965 N
a-144	07.11.1966 N
a-145	30.05.1966 N
a-146	19.01.1970
a-147	01.03.1968
a-148	30.09.1968
a-149	18.12.1967 N
a-150	20.01.1969 N
a-201	08.10.1960
a-202	08.10.1960
a-225	03.10.1960
a-317	01.10.1971
a-344	01.10.1971
a-357	01.10.1971
a-369	01.10.1971

Tabulka 7.2: Jednoslužný provoz na dvounápravových motorových vozech tramvají

linka	jednoslužný provoz od		jednoslužný provoz do	důvod ukončení
	bez jízdenek	s kontrolními jízdenkami		
1	08.10.1962	07.09.1964	02.04.1967	T
2/II	25.09.1961	25.01.1965	19.04.1966	X
3	26.02.1962	21.06.1965	16.12.1973	T
6/I	09.04.1962	04.11.1963	01.07.1966	X
6/II	–	30.08.1971 N	13.01.1974	T
7/III	17.09.1962	26.04.1965	23.07.1972	M
8/III	10.02.1964	–	20.04.1965	T
9	–	15.01.1968	20.03.1969	D
	–	17.01.1972	14.01.1974	T
10	03.02.1964	–	31.12.1965	T
11	12.02.1962	21.02.1966	06.11.1967	T
13/IV	16.04.1962	–	05.02.1964	T
14	09.07.1962	29.11.1965	16.01.1972	T
15	01.10.1962	–	27.01.1963	T
16	01.10.1962	24.08.1964	30.03.1970	T
18	14.05.1962	10.05.1965	08.05.1974	T
19	26.03.1962	–	01.11.1964	T
20	04.12.1961	14.09.1964	01.01.1968	T
21	04.06.1962	–	02.06.1963	T
22	05.11.1962	08.02.1965	08.01.1967	T
23	03.09.1962	22.02.1965	08.05.1974	T
26	15.01.1962	04.04.1965	30.09.1963	T
28	15.01.1962	05.04.1965	11.01.1970	T
29	–	04.04.1966 N	11.1966	T
31	–	06.05.1968 N	01.07.1971	X

Tabulka 7.3: Jednoslužný provoz na řídicích vozech tramvajových vlaků 2×T3

linka	datum	důvod
1	02.05.1972	
5	17.07.1972	
8/III	11.01.1973	
9	14.01.1974	T
11	02.05.1972	
12	23.07.1973	2T
13/IV	26.02.1973	
15	17.07.1972	
16	01.10.1973	2T
17	26.02.1973	
19	02.10.1972	

linka	datum	důvod
20	14.05.1973	2T
21	26.02.1973	
22	04.12.1972	
25/II	11.01.1973	
26	01.10.1973	T
29	28.08.1972	
30	26.02.1973	
35	29.06.1973	N
X	03.07.1972	N
	29.06.1973	X

Časový postup zavádění jednoslužného provozu na řídicích vozech tramvajových vlaků 2×T3 je obsažen v tabulce 7.3. V tomto období probíhala ještě výměna starého vozového parku nahrazováním dvounápravových vozů čtyřnápravovými; pokud byly na linku nasazeny vlaky v sestavě 2×T3, byl na ní současně zaveden provoz bez průvodčích („T“). Současně se uskutečňovala na některých linkách náhrada sólo vozů T3 spřaženými dvojicemi, zpravidla se současným zaváděním provozu bez průvodčích („2T“).

## 7.4 VÝJIMKY Z PLATNOST LINKOVÝCH PŘEDPLATNÍCH JÍZDENEK

Linkové předplatní jízdenky platily pro celou linku nebo linky, pro které byly vydány a které na nich byly vyznačeny. Z různých důvodů však byly tarifem povolovány pozitivní výjimky, jimiž byla tato platnost v konkrétních případech rozšiřována na další linky nebo jejich úseky. Tato opatření dávala linkovým jízdenkám částečně charakter úsekový.

Způsob vyhlášení výjimek byl velice nedůsledný a zřejmě neúplný. Pro údaje obsažené v tabulce 7.4 byly zdrojem informací nejčastěji nepravidelně vydávané služební pomůcky pro průvodčí, obsahující vždy k určitému datu přehled výjimek. Nové byly vyhlášeny v oběžnících, avšak prokazatelně jen v některých případech, zrušení či ukončení pak zcela výjimečně. Proto jsou údaje velmi neúplné a není pravděpodobné, že by se je podařilo i v budoucnosti podstatně rozšířit.

Pravděpodobně poprvé byla vzájemná platnost zavedena v roce 1920 na třech existujících dvojicích téměř souběžně vedených linek 5 + 25, 9 + 13 a 10 + 11. Ta skončila k datu velké změny vedení linek v roce 1923, kdy byly tyto dlouhé souběhy linek odstraněny.

V dalším období se vzájemná platnost týkala večerního provozu, kdy byl provozován nižší počet linek, a pro úplnější pokrytí sítě byly některé linky v koncových úsecích vedeny odlišně od denního provozu. V těchto případech platily linkové jízdenky denní linky v úseku obsluhovaném linkou odkloněnou. Tyto výjimky byly pravděpodobně rušeny v důsledku provozních změn, nebyl dosud nalezen údaj o jejich zrušení generálním.

V poválečné době se výjimky objevily poprvé od padesátých let, a to dlouho pouze na linkách jednoznačně posilového charakteru se špičkovým rozsahem provozu. Teprve začátkem sedmdesátých let začaly být využívány i pro některé odlišné situace a v poněkud větším rozsahu, a též jako dlouhodobá přechodná opatření. Všechny trvalé výjimky byly zrušeny od 13. srpna 1978. K tomuto datu platila jediná dočasná výjimka při probíhající výluce Plzeňské, která byla nově (předtím viz d-9, 15) definována takto: „*Předplatní jízdenky z linek d-9, 15, 27 platí na linkách a-52, 164, 179 v úseku Anděl – Motol, na lince a-123 v úseku Anděl – Kaválírka, na lince a-130 v úseku Anděl – Vrchlického, na lince a-167 v úseku Anděl – Kotlářka a na lince a-X9 v celé trase.*“ Další dočasné výjimky byly povolovány při některých výlukách pro použití linek náhradní dopravy i v pozdějších obdobích, a to až do doby zrušení linkových předplatných jízdenek 31. 3. 1991.

V tabulce jsou obsaženy známé případy platnosti linkových jízdenek na jiné, než vyznačené lince. Údaje jsou čerpány z různých materiálů, které mnohdy pravděpodobně shodnou situaci popisovaly odlišně. S ohledem na poměrně malý rozsah dostupných informací jsou zachovány pramenné formulace, neboť nelze spekulovat o jejich skutečném významu. V několika případech se tak jedná o nejednoznačné vyjádření konkrétní situace. Nejsou-li známá konkrétní data platnosti, je uváděn jen první a poslední rok známé existence se značkou „E“. Symbolem „↔“ je vyjádřena platnost vzájemná; v těchto případech je záznam zařazen pouze jednou, pod nižším číslem dvojice (nejnižším číslem trojice) linek. Linky RAL, které změnilo číslo z řady 200 na 100, jsou řazeny pod řadou stovkovou.

Tabulka 7.4: Platnost linkových předplatních jízdenek na jiných linkách

platnost jízdenek		vymezení úseku a podmínek	období platnosti	
z linky	na linku		od	do
3	234	Budějovické nám. – Ryšánka (jen v tomto směru)	29.10.1973	08.05.1974
4	5	Hlubočepy – Lihovar (v době, kdy d-4 končí u Lihovaru)	E1974	
5	3	celá linka	E1974	
		společný úsek	E1977	
5	25	celá linka	06.07.1920	28.07.1923
5	198	celá linka	12.05.1974	
6	12	Plzeňská – Západní nádraží (po 23:00)	10.02.1929	
7	28	Můstek – Nákladové nádraží Žižkov (jen v tomto směru)	02.07.1962	
		Bulhar – Nákladové nádraží Žižkov	E1971	
7	120	Olšanské nám. – Pražáčka (dočasně)	E1974	
8	3	celá linka	E1974	
		společný úsek	E1977	
8	5, 13	Palmovka – Harfa (v době, kdy d-8 končí na Palmovce)	E1971	
8	15, 19	Nový Hloubětín – Nám. Lidových milicí (v době, kdy d-8 končí na Nám. Lidových milicí)	E1974	
8	25	Malovanka – Balabenka	01.02.1971	29.08.1971
8	198	celá linka	12.05.1974	
9	13	celá linka	06.07.1920	28.07.1923
9	14	Divišova ul. – Zámečnice (po 23:00)	10.02.1929	
9	164	Kotlářka – Motol	E1977	
9	179	Kotlářka – Motol	E1977	
9	52, 164, 179, X9	Anděl – Motol (dočasně)	E1978	07.11.1979
10	11	celá linka	06.07.1920	28.07.1923
11	27	Černokostecká – ÚD DP (v době, kdy d-11 končí na Černokostecké)	E1977	
11	111, 163	Černokostecká – Na Homoli (v době, kdy d-11 končí na Černokostecké)	E1977	
11	235	Veslavín – Aritma (jen v tomto směru)	26.11.1973	08.05.1974
12 ↔ 17		Úrazová pojišťovna – Dělnická – Úrazová pojišťovna	17.07.1944	
13	3	Vladimírova – Michle (po 23:00)	10.02.1929	
13	3	celá linka	E1974	
		společný úsek	E1977	
13	18	Vyšehrad – Vladimírova (po 23:00)	10.02.1929	
13	198	celá linka	12.05.1974	
13	120	Olšanské nám. – Pražáčka (dočasně)	E1974	
13	114, 118, 124, (178)	Budějovická – Ryšánka / Na strži (a-178 později)	E1971	03.11.1972

pokračování

pokračování

13	234	Budějovické nám. – Ryšánka (jen v tomto směru)	29.10.1973	08.05.1974
15	3	celá linka	E1974	
		společný úsek	E1977	
15	198	celá linka	12.05.1974	
15	52, 164, 179, X9	Anděl – Motol (dočasně)	E1978	07.11.1979
18	234	Budějovické nám. – Ryšánka (jen v tomto směru)	29.10.1973	08.05.1974
19	3	celá linka	E1974	
		společný úsek	E1977	
19	198	celá linka	12.05.1974	
23	31	celá linka	E1971	
25	3	celá linka	E1974	
		společný úsek	E1977	
25	198	celá linka	12.05.1974	
25	235	Veleslavín – Aritma (jen v tomto směru)	26.11.1973	08.05.1974
26	28	celá linka	23.01.1962	
		Bulhar – Olšanské hřbitovy	E1971	
27	11	Černokostelecká – ÚD DP (v době, kdy d-27 končí na Černokostelecké)	E1978	
27	111	Černokostelecká – Na Homoli	01.05.1970	
27	111A, 111B, 163	Černokostelecká – Na Homoli (v době, kdy d-27 není v provozu)	E1971	
27	111, 163	Černokostelecká – Na Homoli (v době, kdy d-27 končí na Černokostelecké)	E1974	E1977
29	27	Černokostelecká – ÚD DP (v době, kdy d-29 končí na Černokostelecké)	E1974	
29	111, 163	Černokostelecká – Na Homoli (v době, kdy d-29 končí na Černokostelecké)	E1974	
56	57	Vysočany – Ohrada (v době, kdy t-56 není v provozu)	04.07.1957	
102 ↔ 152		Ke Stírce – Ubikace	E1973	
106	102	Čimická – Ubikace (v době, kdy a-106 není v provozu)	E1955	
106	170	celá linka	16.03.1977	13.08.1978
106 ↔ 182		Kloboučnická – Zálesí	17.01.1973	
106	196	celá linka	09.05.1974	
107	307	celá linka	E1973	08.05.1974
110	184	celá linka	E1971	E1974
110	185	celá linka	E1973	E1974
110	201	společný úsek	E1977	
110 ↔ 201				13.08.1978
110	310	celá linka		08.05.1974
111	111A	celá linka	E1971	17.12.1971
111	111A	celá linka	04.04.1972	06.01.1974
111	111B	celá linka	E1971	17.12.1971
111	194	celá linka	07.01.1974	13.08.1978

pokračování



pokračování

113	189	celá linka	09.05.1974	
113	198	celá linka	29.08.1977	13.08.1978
113	313	celá linka	16.10.1972	08.05.1974
114	234	Budějovické nám. – Ryšánka (jen v tomto směru)	29.10.1973 14.11.1973	08.05.1974
114	313	spoj do Kunratic		08.05.1974
115	163	Černokostelecká – Kablo, jen Pds	E1973	28.09.1975
		Černokostelecká – Lčiva, jen Pds	29.09.1975	
115 ↔ 169		Nám. Lidových milicí – Černokostelecká	E1973	
115	194	celá linka	09.05.1974	
117	317	celá linka		08.05.1974
121 ↔ 178		Chodov – Budějovické nám.		13.08.1978
121	378	celá linka	E1973	08.05.1974
122	187	Nádraží Hostivař – Nám. J. Marata (v době, kdy a-122 končí na Nám. J. Marata)	E1974	
124	190	celá linka	09.05.1974	
126	127	Vysočanská radnice – Kloboučnická (Pdšr, od 03.01.1971 i Pds)	<1971	
226 ↔ 227		Vysočanská radnice (Nám. Lid. milicí) – Kloboučnická	02.01.1973	
126	127	společný úsek	E1977	13.08.1978
127	126	celá linka	01.02.1962	
128	153	celá linka	16.10.1972	13.08.1978
		Anděl – Motorlet	26.03.1973	
128	180	celá linka	E1973	E1977
128	353	celá linka	26.03.1973	08.05.1974
129 ↔ 172		Lihovar – Dostihová	E1973	
131	331	celá linka	E1973	08.05.1974
134	189	celá linka	09.05.1974	
235	274	celá linka	E1973	08.05.1974
135	174		09.05.1974	13.08.1978
236 ↔ 275		Vozovna Kobylisy – Zahradní Město	27.08.1973	08.05.1974
136 ↔ 175			09.05.1974	13.08.1978
137	153	celá linka	16.10.1972	25.03.1973
		Anděl – Motorlet	26.03.1973	13.08.1978
137	353	celá linka	26.03.1973	08.05.1974
137	180	celá linka	E1977	
138	148	celá linka	E1971	E1973
138 ↔ 148		společný úsek	E1977	13.08.1978
140	139	celá linka	13.01.1969	13.08.1978
140	142	celá linka	13.01.1969	26.09.1975
		společný úsek	27.09.1975	13.08.1978
141	166	U kříže – Čakovice	19.05.1969	E1971
141 ↔ 166			E1973	
141	357	celá linka	E1973	08.05.1974
144	244/n	celá linka	01.01.1970	31.01.1971
244	344		01.02.1971	08.05.1974

pokračování

147	307	celá linka	E1973	08.05.1974
154 ↔ 187		Chodov – Nám. J. Marata	E1973, E1974	
154 ↔ 187 ↔ 204		společný úsek	E1977	13.08.1978
155	180	celá linka	E1978	13.08.1978
156 ↔ 197		společném		13.08.1978
157	X157	celá linka	E1971	
157	257/n	celá linka	E1970	31.12.1971
157	357		01.02.1971	08.05.1974
158	159	celá linka	E1971	
158 ↔ 159		OÚNZ Vysočany – Čakovice	E1973	
		společný úsek	E1977	13.08.1978
166	141	celá linka	E1977	13.08.1978
166	357	celá linka	E1973	08.05.1974
168 ↔ 207		U památníku – Ohrada/Želivského	15.02.1978	13.08.1978
168	511	celá linka	15.02.1978	13.08.1978
169	369	celá linka	E1973	08.05.1974
170	176	celá linka	29.09.1975	
170	196	celá linka	29.09.1975	
171	196	celá linka	09.05.1974	
176	180	celá linka	E1977	
176	191	Nám. Sovětských tankistů – Stadion Jih	03.12.1973	
176	X176	celá linka	27.08.1973	30.11.1973
178	378	celá linka		08.05.1974
182	189	celá linka	09.05.1974	
184	181	Pávovské nám. – Čakovická (v době, kdy a-184 není v provozu)	E1974	28.09.1975
		Pávovské nám. – Nový Hloubětín	29.09.1975	E1977
186	54	celá linka	13.03.1978	13.08.1978
197	156	celá linka	09.05.1974	26.09.1975
		společný úsek	27.09.1975	
207	511	U památníku – Želivského	15.02.1978	
255	271	celá linka	E1973	

## 7.5 VÝJIMKY Z PRAVIDEL O PŘESTUPOVÁNÍ

### 7.5.1 Pásma a pásmování tramvají

Přehled pásem všech linek obsahuje tabulka 7.5 z doby krátce po zavedení pásmového tarifu a očíslování linek; jsou v něm obsažena i pásma na dosud neprovozovaných tratích s pouze předpokládaným vedením linek. Jak je patrné, byla pásma pro každou linku stanovena zcela nezávisle na ostatních a neměla žádné číselně společné body. Pojem „pásma“, který věcně v tarifu znamenal úsek mezi dvěma pásmovými body, byl často používán i pro tyto body, tedy pro hranici pásem. Nejdelší linka síť d-11 měla 14 pásmových bodů a projížděla v celé trase 13 pásmových úseků, přes 10 pásem (bodů) měly v té době ještě d-2, 5 a 9. Je patrné, že i při uvažování možných přestupů bylo v této síti nejvyšší jízdné přes 10 pásem (úseků) používáno spíše výjimečně, a naopak řada cest v centru mohla být vykonána za nejnižší jízdné do tří pásem.

Tabulka 7.5: Pásma tramvají 1908

	1 (Ok)	2 (Sp)	3 (Ob)	4 (Vyš)	5 (K)	6 (T)	7 (J)	9 (S)	11 (F)	12 (M)	14 (V)	14 (L)
1	Prašná brána	Národní divadlo	Král. Obora	Národní divadlo		Král. Obora	Výstava	Nákvasova ul.	Střešovice	Plzeňská tř.		
2	Bolzanova ul.	Myslíkova ul.	Výstava	Myslíkova ul.	Vysočany	Výstava	Jablonského ul.	Lupáčova ul.	Kadetní škola	Mozartova ul.		Libušák
3	Museum	Štěpánská ul.	Belcrediho ul.	Na Moráni	U Burešů	Heřmanova ul.	Štítného ul.	Proutková ul.	Letná	Pivovarská ul.	Českomo-ravská	U Deutschů
4	Purkyňovo nám.	Purkyňovo nám.	Lanová dráha	Král. Vyšehrad	Kloboučnická	Na Poříčí	Jatky	Sadová ul.	Čechova tř.	Remisa	Balabinka	Strasbourg
5	Máchova ul.	Vodárna	Josefské nám.		Strasbourg	U sv. Jindřicha	Lanová dráha	Prašná brána	Bělského tř.			Královská tř.
6	Na Kovárně	U Flory	Na Můstku		Královská tř.	Myslíkova ul.	Klárov	Na Můstku	Lanová dráha			Jungmannovo nám.
7		Vratislavova ul.	Museum		Jungmannovy sady	Palackého nám.	Chotkovy sady	Národní divadlo	Josefské nám.			Potravní daň
8		Krásova ul.	Vávrova ul.		Na Poříčí	Vltavská ul.	Kadetní škola	Chotkova ul.	Na Můstku			Florenc
9		Sadová silnice	Vinohradské nádraží		Josefské nám.	Slavojova ul.	Střešovice	Austrie	Museum			
10		Prašná brána			Na Můstku	Červená zahrada		Vltavská ul.	Vinohradská tržnice			
11		Staroměstské nám.			Národní divadlo			Slavojova ul.	Nám. Jiřího z Poděbrad			
12		Národní divadlo			Chotkova ul.			Červená zahrada	U Flory			
13					Malostranské nám.				Židovské hřbitovy			
14					Klárov				Strašnice			

Z období, kdy pásma měla svůj bezprostřední tarifní význam, pochází i zajímavý údaj o tom, jak se označovaly jízdenky na divadelních vozech, které byly před ukončením večerních představení přistavovány v různém počtu k jednotlivým divadlům, a jejich trasy směřovaly do různých směrů. Informace pochází z oběžníku EP č. 177 z 25. listopadu 1913 nazvaného „Správné označování lístků divadelních vozů“. Z jeho obsahu vyplývá, že na divadelních vozech nebyly vydávány jízdenky podle označení linky čili cíle jízdy, ale podle některé z linek pravidelně zastávku u divadla obsluhující.

Tabulka 7.6: Označování jízdenek divadelních vozů 1913

divadlo	pro linky	vyznačené pásmo linka
Národní	d-3, 11, 14	11 <sub>5</sub>
Vinohradské	d-11	4 <sub>1</sub>
Uranie	cizí	3 <sub>4</sub>
Varieté	cizí	7 <sub>14</sub> nebo 8 <sub>5</sub>
Intimní	d-2	9 <sub>9</sub>
Arena	d-2	8 <sub>6</sub> (stanice Palackého tř.)

Pásma byla průběžně upravována se změnami vedení a prodlužování linek, ale u žádné linky sítě nepřekročil jejich počet 14 (bodů). Po zavedení jednotného tarifu s jízdným nezávislým na projeté vzdálenosti od 1. července 1920 ztratila pásma význam pro stanovení výše jízdného. Pro možnost kontroly – zejména oprávněnosti přestupů – zůstalo však na jízdenkách zachováno vyznačování přibližného místa nástupu, a k tomu byla nadále dosavadní pásma v číselném rozsahu 1÷14 využívána.

Tabulka 7.7: Pásmování linek v roce 1923

linka	pásmo první		pásmo poslední	
	číslo	stanice	číslo	stanice
1	4	Pohořelec	15	Čechova tř.
2	8	Bubeneč	15	Flora
3	6	Elektrárna	17	Michle
4	5	Čechova tř.	14	Fričova ul. (v Nuslích)
5	3	Kolbenova továrna	16	Západní nádraží
6	7	Rudolfova tř.	14	Fričova ul. (v Podolí)
7	6	Olšanské hřbitovy	15	Klárov
8	5	Na Zátorách	13	Česká dětská nemocnice
9	6	Ohrada	16	Vozovna v Košířích
10	4	Střešovice	16	Krematorium
11	5	Nádraží v Brusce	17	Strašnice
12	6	Štítého ul. (Uranie)	17	Červená zahrada
13	6	Vozovna na Žižkově	16	Santoška
14	3	Vychovatelna	15	Vozovna v Košířích
15	4	Českomoravská továrna	15	Koulka
17	6	Královská Obora	16	Cementárna
18	6	Štítého ul.	14	Fričova ul. (v Nuslích)
19	4	Libušák	15	Riegrovo nám.

Větší úprava pásem se uskutečnila od 29. července 1923 v souvislosti se zásadní úpravou vedení linek a zřízením několika linek nových. Délka pásem byla sjednocena na cca 800 m – zrušeny byly pásmové hranice Královský hrad a Na Ohradě (d-1), Jatky (d-8, 12, 18), Mozartova ul. (d-9, 14) a Vinohradská ul. (d-13, 15), zřízeny byly Lumbeho zahrada, Písecká brána, Na Hradčanech a Husova tř. (d-1), Čechův most (d-1, 4), Hlávkův most (d-6, 12, 18), Jateční ul. (d-8, 12, 18), Divišova ul. (d-9, 13, 14, 15) a Zahradní ul. (dříve d-9, nyní d-15). Nový číselný rozsah pásem (bodů) se nacházel k uvedenému datu v rozmezí 3÷17, pokud to bylo možné, byly jako pásmo 11. určeny zastávky Můstek nebo U Myslíků.<sup>71</sup> Směrování linek zůstalo beze změn kromě d-1 a 12. Při dalším rozšiřování sítě a prodlužování linek se počet pásem zvyšoval a jízdenky byly pak dlouhodobě vydávány s jejich čísly v rozsahu 1÷20.

Další úprava pásmování byla schválena v roce 1933 a vstoupila v plnou platnost od 1. března 1934. Některá pásma byla zrušena a další zřízena, číslo centrálního pásma Můstek a nově (namísto Myslíkovy) Dívčí škola bylo z 11 změněno na 15. Nové jízdenky byly vydány s 28 pásmovými body<sup>72</sup>. Okružní linka d-2 měla 9. pásmo Bubeneč a pásma byla číslována po hodinovém směru.

Tabulka 7.8: Pásmování linek v roce 1934

linka	výchozí stanice	pásmo první		pásmo poslední	
		číslo	stanice	číslo	stanice
1		3	Vypich	20	Čechovo nám.
2		1	Vinohradské nám.	20	Vinohradské nám.
3		10	Elektrárna	22	Pankrác
4		4	Vychovatelna	23	Tř. krále Jiřího
5		4	Hloubětín	23	Hlubočepy
6		10	Obora	22	Santoška
7		5	Podbabská silnice	19	Dvořákova ul.
8	Čechova tř.	10	Kamenická	18	Česká dětská nemocnice
9		9	Vápenka	22	Zámečnice
11	Pernikářka	5	Staré Dejvice	22	Strašnice
12	Prosecká	7	Sokolovna	20	Západní nádraží
14		3	Kobylisy	25	Kačerov
15		5	Kolbenova továrna	22	Zámečnice
16		11	Židovské hřbitovy	20	Západní nádraží
17		10	Výstava	22	Braník
18		8	Zátory	22	Radlice
19		5	Kolbenova továrna	26	Spořilov
20		5	Střešovice	19	Čechovo nám.
21		7	Hrdlořezy	25	Leďárny
22		2	Vypich	19	Olšanské hřbitovy
23		1	Vozovna Vokovice	22	Michle

<sup>71</sup> Staré jízdenky za 120 a 200 hal. se čtrnácti pásmy se využívaly do spotřebování zásob s odlišným značením tak, že místo pásem 15, 16 a 17 se značilo 1, 2 a 3.

<sup>72</sup> Staré jízdenky s dvaceti pásmy se využívaly do spotřebování zásob tak, že u nových pásem s vyšším číslem než 20 se vyznačilo číslo 20 a další číslo do součtu jejich hodnoty.

Při další změně pásmování od 1. října 1937 se číslo pásma (bodu) u všech linek zvýšila o 5 (Můstek a Dívčí škola z 15 na 20) s výjimkou d-2, kde byla provedena úprava samostatná. I když v této době bylo nejvyšší použité číslo pásma 30, na jízdenkách byl jejich počet zvýšen na 42.

Od 1. května 1943 se počet pásem u tramvají a trolejbusů (u nich ale k žádné věcné změně nedošlo) radikálně snížil na maximálně 6 pásmových bodů, čili 5 pásem. Na jízdenkách již nebyly označeny čísla, ale graficky (lineárně) a místo mezi pásmovými body se vyznačovalo přibližnou polohou děrování; čtvrtý pásmový bod, který byl u tramvají nejbližší centra (nejčastěji Václavské náměstí nebo Museum a Můstek) byl zvýrazněn. Tato část grafiky jízdének byla zobrazena i v dobové služební pomůcce, jejíž avers je na obrázku 7.1.

Obrázek 7.1: Pásma denních linek tramvají 1943

STADTWERKE PRAG — MĚSTSKÉ PODNIKY PRAŽSKÉ.  
Verkehrsbetriebe — Dopravní podniky.

### Zoneneinteilung der Linien — Pásmování trati.

Normalbetrieb der Straßenbahn — Normální provoz elektr. drah.

Linie: Trati:	Zonengrenze — Hranice pásem					
	Richtung »Hin« Směr »Tam«			Richtung »Zurück« Směr »Zpět«		
1	Am Ausstich Vypich	Klarplatz Klárov	Bulhar	Museum	Posener Str. Poznaňská	Čech-Platz Cechovo náměstí
2	Flora	Lindengasse Lipová	Klarplatz Klárov	Strossmayerplatz Strossmayer. nám.	Bulhar	Flora
3	Wgh. Kobylis Voz. Kobylisy	Pelz-Tyrolka Pelc-Tyrolka	Strossmayerplatz Strossmayer. nám.	Wenzelsplatz Václavské nám.	Dagmargasse Dagmařina	Am Frohsinn Veselí
4	Nationaltheater Národní divadlo	Eisenbahnbrücke Železniční most	Dagmargasse Dagmařina	König-Georg Str. Krále Jiřího	Längenstraße Průběžná	Gartenstadt Zahradní město
5	Tiefenbach Hlubětín	Palmhof Palmovka	Březina-Platz Březinovo nám.	Brücll Můstek	Engelhof Anděl	Kohlfelden Hlubočepy
6		Ausstellung Výstava	Stadtwerke Městské podniky	Museum	Tsch. Kinderspital Č. dětská nemocn.	
7	Podbaba	Staubbrücke Prašný most	Klarplatz Klárov	Wenzelsplatz Václavské nám.	Bulhar	Güterbhf. Veitsberg Nákl. nádr. Žižkov
8	Kolben Kolbenka	Palmhof Palmovka	Březina-Platz Březinovo nám.	Stadtwerke Městské podniky	Staubbrücke Prašný most	Malerhof Malovanka
9	Wgh. Veitsberg Vozovna Žižkov	Zaunfeld Ohrada	Bulhar	Brücll Můstek	Engelhof Anděl	Wgh. Motol Vozovna Motol
10	Harfe Harfa	Palmhof Palmovka	Březina-Platz Březinovo nám.	Museum	Flora	Zaunfeld Ohrada
11	Wgh. Wokowitz Vozovna Vokovice	Staubbrücke Prašný most	Strossmayerplatz Strossmayer. nám.	Wenzelsplatz Václavské nám.	Flora	Längenstraße Průběžná
12	Pelz-Tyrolka Pelc-Tyrolka	Arbeiterstraße Dělnická	Stadtwerke Městské podniky	Klarplatz Klárov	Engelhof Anděl	Bhf. Smichow Nádraží Smichov
13				Museum	Dagmargasse Dagmařina	Rischanhof Ryšánka
14	Tschimitzer Str. Čimická	Arbeiterstraße Dělnická	Stadtwerke Městské podniky	Wenzelsplatz Václavské nám.	Dagmargasse Dagmařina	Katscherow Kačerov
15	Kolben Kolbenka	Palmhof Palmovka	Březina-Platz Březinovo nám.	Wenzelsplatz Václavské nám.	Engelhof Anděl	Schlosserhof Zámečnice
16		Neu-Straschnitz Nové Strašnice	Flora	Lindengasse Lipová	Engelhof Anděl	Bhf. Smichow Nádraží Smichov
17		Pelz-Tyrolka Pelc-Tyrolka	Strossmayerplatz Strossmayer. nám.	Mozartplatz	Eisenbahnbrücke Železniční most	Eiswerke Ledárny
18	Podbaba	Staubbrücke Prašný most	Strossmayerplatz Strossmayer. nám.	Wenzelsplatz Václavské nám.	Engelhof Anděl	Radlitz Radlice
19	Kolben Kolbenka	Palmhof Palmovka	Březina-Platz Březinovo nám.	Wenzelsplatz Václavské nám.	Dagmargasse Dagmařina	Rosenbühl Spořilov
20	Streschowitzer Krankenhaus Steřšovická nem.	Staubbrücke Prašný most	Klarplatz Klárov	Lindengasse Lipová	Posener Str. Poznaňská	Čech-Platz Cechovo náměstí
21	Kehlen Hrdlořezy	Zaunfeld Ohrada	Bulhar	Wenzelsplatz Václavské nám.	Eisenbahnbrücke Železniční most	Eiswerke Ledárny
22	Weißer Berg Bílá Hora	Am Ausstich Vypich	Klarplatz Klárov	Wenzelsplatz Václavské nám.	Flora	Wolsch. Friedhöfe Olsánské hřbitovy
23	Borislauhof Borislavka	Staubbrücke Prašný most	Klarplatz Klárov	Wenzelsplatz Václavské nám.	Dagmargasse Dagmařina	Chodauer Gasse Chodovská
24	Bulowka Bulovka	Arbeiterstraße Dělnická	Stadtwerke Městské podniky	Hibernerplatz Hyberské nám.		

B105.

Reverz služební pomůcky obsahuje pásma nočních linek tramvajů a trolejbusových linek. Na jízdenkách se kromě způsobu vyznačení pásem změnilo i využití řady čísel 1÷31 pro datum a v blízkých sloupcích pro linku; pro linky trolejbusů t-K a W se používala čísla 27 a 31. Provedení jízdenek v této podobě zůstalo jen dílčími úpravami v platnosti až do roku 1974.

Od změny tarifů a očíslování linek autobusů na konci roku 1951 bylo sjednoceno pro všechny dopravní prostředky i provedení a označování jízdenek. Na autobusech byla proto zavedena pásma jako dosud u tramvajů a trolejbusů, všechny jejich linky měly ale pouze jedno pásmo (úsek) a údaj tak sloužil prakticky pouze k určení směru jízdy. Pásmo 1. bylo vždy ve stykové stanici s tramvajemi a směr TAM tedy na tehdejších prakticky výhradně napájecích linkách vždy odstředný.

Obrázek 7.2: Pásma linek 1951

The image displays several route maps for 1951, organized into four main quadrants. Each quadrant shows a grid of stops (rows 1-6) and route numbers (columns). The routes are color-coded: red, blue, orange, and yellow.

- Top-Left (Red):** Routes 102, 103, 104, 105, 108. Stops include Bělá Hora, Flora, Vozovna Kobylišy, Zahradní město, Hloubětín, Podbaba, Harfa, Klárov, Sv. Štěpán, Pele-Tyroška, Waldeska, Palmovka, Vítavské náměstí, Prašný most, Palmovka, Bulhar, Klárov, Strossmayer-náměstí, Otakarova, Dopravní podnik, Klárov, Cyril-Meth-náměstí, Dopravní podnik, Cyril-Meth-náměstí, Muzeum, Strossmayer-náměstí, Václavské náměstí, Vítěz, Mústek, Muzeum, Václavské náměstí, Bulhar, Prašný most, Jana Masaryka, Bulhar, Otakarova, An d ě l, Dětinská nemocnice, Bulhar, Prašný most, Waldeska, Flora, Veselí, Zličov-Ilhovař, Hlubočepy, Nákladové nář. Žižkov, Královka.
- Top-Right (Blue):** Routes 21, 109, 112, 115, 116, 15-19, 16. Stops include Duhň Počernice, Hrdlořezy, Vozovna Žižkov, Hloubětín, Div. Šárka, Pelc-Tyroška, Bulovka, Střelčická, Vysocany, N. Strašnice, Hostivař, N. Strašnice, Hostivař, Vysocany, N. Strašnice, Ohrada, Palmovka, Prašný most, D ě l n í k á, Palmovka, N. Strašnice, Bulhar, Cyril-Meth-náměstí, Strossmayer-náměstí, Dopravní podnik, Cyril-Meth-náměstí, Flora, Mústek, Muzeum, Václavské náměstí, Klárov, Muzeum, Václavské nám. Sv. Štěpán, An d ě l, Flora, An d ě l, Otakarova, An d ě l, Motol, Vozovna Žižkov, Průščík, Nádraží Smíchov, Ryžánka, Kačerov, Zámečnicko, Nádraží Smíchov.
- Bottom-Left (Blue):** Routes 19, 119, 120, 13-14. Stops include Kbely, Avia, N. Hloubětín, Libeň, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, Podbaba, N. Hloubětín, Petřiny, Hrdlořezy, Bořislavka, Pelc-Tyroška, Prašný most, Palmovka, Prašný most, Ohrada, Vypich, Praš. most, Strossmayer-náměstí, Dopravní podnik, Cyril-Meth-náměstí, Klárov, Bulhar, Klárov, Mústek, V á c l a v s k é n á m ., Sv. Štěpán, V á c l a v s k é n á m ě s t í, Vítěz, An d ě l, Otakarova, Jana Masaryka, Vítěz, Flora, Otakarova, Ledárny, Radlice, Spořilov, Waldeska, Ledárny, Olšanské hřbitovy, Chodovská.
- Bottom-Right (Orange):** Routes 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57. Stops include Sv. Matě, Vysocany, Bořislavka, Ohrada, V á c l a v s k é n á m ., Jungmann-náměstí, Václavské náměstí, Sv. Štěpán, Karlovo náměstí, Kaňčák, Petřínské sady, Orlinka, Vítěz, Kaňčák, Jinnose, Hřebenka, Průběžná, Jawa, Motorist, (Stadion).

Tato podoba pásem a jejich vyznačování na jízdenkách zůstala zachována v zásadě až do roku 1974, do přijatého systému byly začleňovány obdobně další linky tramvajů a trolejbusů, další změny souvisely s úpravami vedení linek, se změnami v situování zastávek (například po sloučení stanic Cyrilometodějské nám. a Vítkova od 20. února 1961 se 3. pásmo d-5, 8, 10, 15, 19 změnilo z Cyrilometodějského nám. na Městské muzeum, při větší úpravě vedení linek od 13. března 1961 5. pásmo d-10, 11 na Olšanské hřbitovy a 3. pásmo d-18 na Strossmayerovo náměstí). U autobusových linek došlo k rozšíření o další pásmo později zejména v souvislosti s jejich prodlužováním – na linkách a-101 (1. Čechovo nám., 2. Chodovská, 3. Hostivař) a a-115 (1. Vysocany, 2. Spojovací, 3. Černokostelecká) oběžníkem DPP č. 138 z 2. listopadu 1954 s okamžitou platností, na a-103 (1. Střelčická, 2. Dáblice, 3. Závod J. Dimitrova) oběžníkem č. 140 z 8. listopadu 1957 opět s okamžitou platností. Tři pásmové body měla pravděpodobně i a-102 od roku 1961, pokud byla provozována v rozvětvené trase. Po zavedení jedno-služného provozu na autobusových linkách se již na jízdenkách pásma nevyznačovala.



## 7.5.2 Uzlová pásma

V plánu sítě EP z ledna 1934 jsou vyznačena „uzlová pásma“ o nichž zatím nebyla nalezena žádná zmínka v tarifních ustanoveních a jejich význam ani na plánu není obsažen. Jednalo se o následujících 7 bodů s uvedenými údaji:

1. Palmovka (pásma 8 na trati Kobylisy – Dělnická ulice) – Libeň, dolní nádraží (pásma 9 na trati Českomoravská tř. – Na Poříčí) (je současně povoleným přechodem).
2. Hooverova ul. (pásma 13 na trati U kříže – Hooverova ul. a pásma 17<sub>7</sub> a 15<sub>1-2</sub>) – Bolzanova ul. (pásma 15<sub>6</sub>).
3. Růžová ul. (pásma 14 na trati Havlíčkovo nám. – Spálená ul.) – Havlíčkovo nám. (pravděpodobně pásma 14<sub>6</sub>).
4. Denisovo nádraží (pásma nevyznačeno) – Na Poříčí (pásma 13 na tratích Českomoravská tř. – Na Poříčí a Hlávkův most – Na Poříčí).
5. Prašná brána (pásma 14 na tratích Nám. Republiky – Na Můstku a Sanytrova ulice – Masarykovo nádraží) – Nám. Republiky (pásma nevyznačeno).
6. Klárov (pásma 11 na trati Chotkovy sady – Parlament a pásma 7<sub>2</sub> a 15<sub>12</sub>) – Most Mánesův (pásma nevyznačeno).
7. Západní nádraží (pásma nevyznačeno, konečná stanice d-12, 16) – Slavojova ul. (pásma 20 na trati Plzeňská tř. – Hlubočepy).

## 7.5.3 Dovolené přechody

Pro zrychlení cesty v některých relacích, kde neexistovalo přímé spojení linkami městské dopravy, bylo cestujícím umožněno použít pěší přechod mezi vzdálenějšími zastávkami. Tyto přechody poskytovaly zcela novou možnost cesty, kterou cestující podle své úvahy mohl, ale nemusel použít. Z hlediska dopravce bylo vyhledávání i používání dovolených přechodů výhodné z toho důvodu, že docházelo ke snížení skutečné přepravní vzdálenosti na jednu cestu (a jednu jízdenku) a případně odlehčení některých zatížených tras, většinou radiálních blíže centra. Tyto výhody byly dosaženy bez nutnosti vynaložení prostředků na výstavbu nových tratí nebo zavádění nových linek, které by – s ohledem na velikost přepravního zatížení – nebyly ekonomicky efektivní. Aby se omezila možnost využití dovolených přechodů na relace či případy vhodné pro dopravce nebo aby se v některých případech omezil (nežádoucí) rozsah jejich využívání, stanovily se často směrové, příp. časové podmínky, které bylo třeba dodržovat. Sám pojem „dovolený přechod“ nebyl používán od začátku, nejstarší předpisy v těchto souvislostech mluví pouze o dovolených přestupech, samozřejmě s tím, že se jedná o přestup dovolený nad obecně stanovená pravidla.

Za celou dobu platnosti přestupního tarifu je podchyceno celkem 48 i opakovaně existujících dovolených přechodů, což je pravděpodobně jejich úplný počet. Kromě nejstarších případů jsou – na rozdíl od uzlových stanic – lépe známa data zřízení, neboť k faktickému využívání zde mohlo dojít až na základě oficiálního vyhlášení. Rušení v případech „přirozeného“ zániku však obvykle rovněž oznamováno nebylo a v našem přehledu je proto odvozováno z pravděpodobných okolností. Těmito okolnostmi je nejčastěji zavedení nové linky, která přímo spojuje zastávky dovoleného přechodu; takových případů je doloženo celkem 11 (sub 16, 17, 22, 23 atd.) a jsou v komentáři konkrétně uvedeny. Je třeba poznamenat, že z hlediska označování a kontroly jízdenek nedošlo při takovém zániku dovoleného přechodu k žádné praktické změně tehdy, měla-li nová (autobusová) linka zaveden jednoslužný provoz, tj. jízdenky zde nebyly značeny. (Stejně se projevovaly linky s tímto druhem provozu i v ostatních místech sítě.)

Ve dvou zvláštních případech došlo k tomu, že dovolený přechod byl zaveden i v relaci, kde existovalo přímé dopravní spojení. První případ sub 13, resp. později 18 byl způsoben rozdílností tramvajového a autobusového tarifu, kdy z hlediska přestupního tramvajového systému autobusová linka a-D, resp. a-P neexistovala (analogicky jako v pozdější době již uvedené linky



s jednoslužným provozem); u staršího období bylo přitom použití autobusové linky povinné. Druhý případ sub 30 je atypický a formálně odporuje představě o dovoleném přechodu. Spolu s další výjimečností přechodu sub 21, který byl vlastně jeho součástí, se jedná spíše o uzel stanic.

Zčásti měl charakter uzlové stanice i přechod sub 20, který byl také do této kategorie brzy přeřazen. Zcela jednoznačně byl uzlovou stanicí případ sub 46, vzniklý a zařazený mezi dovolené přechody v době, kdy se již z dopravního povědomí vytrácel aspekt tarifní. Z některých hledisek lze spatřovat uzel stanic i v dovolených přechodech, omezených na noční tramvajové linky.

Přehled dovolených přechodů stanic je uspořádán chronologicky podle data vzniku, v rámci stejných dat vzniku podle zániku. Přechod je nazván rozsahem a názvy platnými bezprostředně před jeho zrušením či zánikem. Změny názvů stanic nejsou sledovány, a to ani v případech, že souvisely s fyzickým přemístěním, pokud takové přemístění nebylo podstatné z hlediska využívání.

Jsou použity jednoduché zkratky pro změny stavu N ... zřízení, Z ... změna rozsahu či podmínek použití, X ... zrušení, a pro jeho zachycení E ... průběžná existence s doloženou změnou podmínek. Pro relační a směrové omezení je použito písmeno „r:“, pro omezení časové písmeno „t:“. Z terminologického hlediska je zde používán pro místa obratu cestujících jednotně název „zastávka“.

### 1. Severozápadní nádraží – Viadukt c. k. státní dráhy (dočasný)

19.02.1909	N	Severozápadní nádraží – Viadukt c. k. státní dráhy
01.04.1909	X	---

Přechod s využitím dočasného přívozu přes Štvanici, zřízeného 16. února 1909 při uzavření provizorního mostu po povodni.

### 2. Výtoň – Vyšehrad

31.07.1910	N	Viadukt – Královský Vyšehrad
29.07.1923	E	Viadukt – Vyšehrad; r: Karlovo nám. / Nusle – Podolí a naopak, Palackého nám. – Nusle a naopak
14.04.1924	E	r: od Karlova nám. nebo z Nuslí do Podolí a naopak, od Palackého nám. do Nuslí a naopak
20.06.1927	Z	r: Podolí – Nusle a zpět, t: jen v noci
31.05.1929	E	Rašínovo nábr. – Vyšehrad
09.11.1935	E	Rašínovo nábr. – Vyšehradské nádraží; r: od Hodkoviček na Kačerov a Spořilov a naopak; t: od 23:00
28.05.1938	E	r: od Braníka na Kačerov a Spořilov a naopak; t: v noci, když nejede d-4
1950	–	(neuveden)
01.02.1952	E	Výtoň – Nádraží Vyšehrad; t: jen v noci
27.07.1961	E	t: v noci od 22:00
01.01.0971	E	t: 00:30–04:30
09.05.1974	X	---

Změna v roce 1927 je pouze dovozena ze zahájení provozu na nové trati v předmětném úseku, kde byla vedena d-13 v denním provozu.

### 3. Hradčany – Královský hrad

02.10.1910	N	Hradčany – Královský hrad
23.02.1913	X	---

Nahrazen přechodem Lumbeho zahrada – Hradčanské hradby (sub 6). Od 31. 5. 1929 ve stejném místě přechod Pražský hrad – Prašný most / Václavkova (sub 10).

#### 4. Bubeneč – Chotkovy sady

04.11.1910	N	Bubeneč – Chotkovy sady
29.07.1923	X	---

Zaveden k žádosti Občanské besedy ve Střešovicích proto, že na spojovací silnici mezi zastávkami Hradčany – Královský hrad se po 21. hodině zavírají vrata potravní daně; přechod však povolen pravděpodobně celodenně. Zůstal zachován i při prodloužení d-2 od 3. 4. 1915, snad pro odstranění přestupu na krátkou vzdálenost. V roce 1920 bylo vyhlášeno jeho zrušení (oběžník EP č. 56), po krátké době byl ale obnoven (oběžník č. 67). K 29. 7. 1923 již neexistuje nebo je zrušen (zavedení okružní d-2 je pozdějšího data).

#### 5. Viadukt – Památník Osvobození

15.12.1911	N	Viadukt – Trocnovská ul.; r: Ohrada – Libeň a zpět
12.10.1912	Z	r: Ohrada – Libeň, Libeň – Ohrada / Bulhar
29.07.1923	E	r: Libeň / Karlín – Ohrada / Wilsonovo nádraží a zpět
14.04.1924	E	r: Libeň (Karlín) – Ohrada / Wilsonovo nádraží a zpět
31.05.1929	E	Vinohradská ul. – Orebitská ul.; r: kromě vztahu Žižkov – Poříčí a naopak
leden 1934	E	Vinohradská ul. – Orebitská ul.; r: Karlín – Žižkov neb do Prahy a zpět
09.11.1935	Z	Vinohradská – Orebitská; r: od Vysočan, Hloubětína a Libně k Hrdlořežům a naopak
28.05.1938	E	r: od Libně k Hrdlořežům nebo s přestupem na d-10 nejdále do stanice Nákladové nádraží a naopak
1950	E	r: neobsažena
20.02.1961	X	---

Zanikl zrušením zastávky Viadukt; dále viz přechod Thámova – Tachovské nám. (sub 36).

#### 6. Lumbeho zahrada – Hradčanské hradby

23.02.1913	N	Lumbeho zahrada – Hradčanské hradby
29.07.1923	E	Lumbeho zahrada – Hradčanské hradby; r: Pohořelec – Letná a naopak
14.04.1924	E	r: Pohořelec – Letná a zpět
31.05.1929	X	---

Nahradil přechod Hradčany – Královský hrad (sub 3). Není vyloučeno, že po zavedení okružní d-2 od 14. 9. 1924 relace omezena nebo upravena. Nahrazen přechodem Pražský hrad – Prašný most / Václavkova (sub 10).

#### 7. Písecká brána – Nádraží v Brusce

1920	N	Písecká brána – Nádraží v Brusce; r: „ <i>při použití se cestující nesmí vracet k nástupní stanici</i> “
29.07.1923	E	Písecká brána – Nádraží v Brusce; r: Pohořelec – Letná a naopak, Klárov – Střešovice a naopak
14.04.1924	E	r: Pohořelec – Letná a zpět, Klárov – Střešovice a zpět
31.05.1929	X	---

Měl pravděpodobně nahradit přechod Bubeneč – Chotkovy sady (sub 4), který však nakonec zůstal ještě po nějakou dobu zachován. Nahrazen přechodem Pražský hrad – Prašný most / Václavkova (sub 10).

#### 8. Elektrárna – Na Zátorách

29.07.1923	N	Elektrárna – Na Zátorách a naopak
14.04.1924	E	r: oba směry

31.05.1929	E	Elektrárna – Na Zátorách
17.01.1936	X	---

Vznik k prvnímu uvedenému datu není doložen, ale je vysoce pravděpodobný, neboť tehdy byla zkrácena d-8 od Výstavy do stanice Na Zátorách a úsek zůstal bez provozu. Pravidelná linka d-3 zde začala jezdit od 17. 1. 1936, ale k 9. 11. 1935 již není přechod uveden (poslední existence je doložena v lednu 1934).

### 9. Libeňský most – Na hrázi / Na Švábkách

29.10.1928	N	Libeň – Kaplířova ul.
31.05.1929	Z	Libeň – Na hrázi / Na Švábkách (jako dva přechody!)
28.09.1931	X	--- (již neexistuje)

Vznikl jako dočasný při prodloužení d-12 přes nový libeňský most do doby propojení této trati na tratě na pravém břehu Vltavy.

### 10. Pražský hrad – Prašný most / Václavkova

31.05.1929	N	Královský hrad – U Prašného mostu; r: Pohořelec – Dejvice / Střešovice a zpět
09.11.1935	E	Královský hrad – Prašný most; r: od Pohořelce (d-1) do Dejvic, Vokovic, Střešovic a Podbaby
29.05.1938	E	r: z d-1 od stanice Pohořelec (v noci z Bílé hory) do Dejvic, Vokovic, Střešovic a Podbaby a naopak
07.09.1941	X	---
01.09.1942	N	Hrad – Prašný most; r: z Břevnova a od Vojenské nemocnice na nám. Branné moci a naopak; t: jen v noci
05.09.1942	Z	t: bez omezení
1950	E	r: nevedena
17.07.1972	Z	Pražský hrad – Prašný most / Václavkova
09.05.1974	X	---

[Do 23. 2. 1913 byl ve stejném místě přechod Hradčany – Královský hrad (sub 3)]. Nahradil přechody Lumbeho zahrada – Hradčanské hradby (sub 6) a Písecká brána – Nádraží v Brusce (sub 7); relace nestanovena (ani v lednu 1934), uvedena až k 9. 11. 1935. Zrušení v letech 1941–1942 souviselo s vedením d-2. Přechod byl možný i do zastávky Václavkova po zrušení zastávky Prašný most z centra (před křižovatkou) – viz též uzlová stanice Prašný most – Václavkova.

### 11. Strossmayerovo nám. – Dopravní podniky

31.05.1929	N	Strossmayerovo nám. – Hlávkův most
31.07.1932	X	---
28.05.1938	E	Strossmayerovo nám. – Hlávkův most; r: Holešovice / Dejvice – Karlín / Libeň přes stanici Na Poříčí i Dělnická ul. a naopak; t: jen v noci, když d-18 nejede
01.02.1952	E	Strossmayerovo nám. – Dopravní podnik; t: jen v noci
27.07.1961	E	t: v noci od 22:00
01.01.1971	E	t: 23:30–4:30
09.05.1974	X	---

Zrušení k 31. 7. 1932 je vyvozeno ze zahájení provozu na trati v předmětné relaci a z nevedení přechodu k lednu 1934 ani k 9. 11. 1935. Jelikož však existuje nejpozději k 28. 5. 1938 a zřízení rovněž nebylo zatím zjištěno, nelze vyloučit, že od 31. 7. 1932 došlo pouze k omezení na noční provoz.

### 12. Loretánská ul. (Pohořelec) – Malostranské nám.

04.07.1930	N	Loretánská ul. / Lumbeho zahrada – Malostranské nám.; r: Hradčany – Malá Strana (jako dva přechody)
------------	---	---

01.01.1933	Z	Pohořelec – Malostranské nám; r: Pohořelec – Smíchov
06.12.1933	Z	Loretánská ul. – Malostranské nám.; r: Hradčany – Smíchov
09.11.1935	Z	r: pro směr Smíchov, Hlubočepy, Radlice, Santoška, Zámečnice a do stanic Most Legií a Tř. Svornosti
29.05.1938	X	---

Datum změny 6. 12. 1933 je hypotetické a vyplývá ze změny trasy d-1; poprvé se v tomto tvaru uvádí v lednu 1934 se směrovou relací „směrem z Loretánské ul. na Malostranské nám.“

### 13. U kříže – Na Harfě

20.09.1931	N	U kříže (Vysočanská silnice) – Na Harfě; r: Orebitská ul. – Hloubětín, podmínkou je předložení jízdenky z a-D
16.10.1932	X	---

Atypický přechod podmíněný využitím autobusové linky, zanikl zkrácením a-D; charakterem podobný pozdějšímu případu sub 18.

### 14. Třída Rudé armády – Palmovka

28.09.1931	N	Libeň, dolní nádraží – Palmovka
09.11.1935	E	r: od Prosecké do Vysočan a Hloubětína a naopak, do Prahy jen do stanice Vinohradská ul., do Holešovic jen do stanic d-4 Most Štefánikův, d-12 Malostranské nám., d-14 Hlávkův most
28.05.1938	E	r: z d-4, 14 od Libně a Kobylis a z d-3 od Holešovic, nejdále ze stanice Výstava k Vysočanům a Hloubětínu a naopak, do Prahy jen do stanice Vinohradská s případným přechodem do stanice Orebitská a naopak, od Vysočan a Hloubětína nejdále do stanic d-14 Hlávkův most, d-4 Štefánikův most s případným přestupem na d-12 nejdále do stanice Malostranské nám., nebo ostatní přestupy k Dejvicům a Vokovicům a naopak
1950	E	r: neobsažena
09.05.1974	X	---

Vznikl po zrušení pravidelného provozu na tramvajové trati přes železniční přejezd na Palmovce. Předpisy z let 1935–1947 stanovily přesně a komplikovaně okruh tratí a zastávek, do nichž mohla být uskutečněna cesta s využitím tohoto přechodu, později omezující relace neuváděny.

### 15. Nádraží Smíchov – Křížová

leden 1934	E	Západní nádraží – Křížová ul.; r: Hlubočepy – Radlice a naopak
1950	E	r: neobsažena
01.02.1952	E	Křížová – Nádraží Smíchov
09.05.1974	X	---

### 16. Náměstí Hrdinů – Podolí / Klaudiánka

18.04.1943	N	Soudní nám. – Krušinova / Klaudiánka; r: Krč – Braník a naopak
29.05.1949	X	---

Zanikl zavedením t-55.

### 17. Palackého nám. – Moráň

prosinec 1947	E	Palackého nám. – Moráň; r: Smíchov – Nusle a zpět
1950	E	r: neobsažena
29.07.1968	X	---

Zanikl zahájením provozu na tramvajové trati v ul. Na Moráni.

### 18. Nové Strašnice – Kolbenka

05.12.1949	N	Nové Strašnice – Hrdlořezy – Harfa – Kolbenka
31.12.1951	X	---

Jednalo se o trasu a-P (v té době ještě s nepřestupným tarifem), kdy se jízda autobusem posuzovala z hlediska tramvají jako (pěší) přechod. V roce 1950 není přechod uváděn, ale pravděpodobně jen opomenutím nebo z důvodu atypičnosti, neboť logické je zrušení, resp. zánik, až při změně autobusového tarifu. Předtím viz směrově a charakterem podobný přechod sub 13.

### 19. Výtoň – Plzeňka

30.07.1950	N	Výtoň – Severní nástupiště Smíchov
01.06.1955	E	Výtoň – Plzeňka
viz pozn.	X	---

Již od 30. 9. 1951 byla zavedena v uvedené relaci denní d-4. Přesto je přechod uváděn v úředních seznamech i nadále v plném rozsahu, v roce 1965 však již jen u některých linek bez zjevné logiky. V pozdějších letech (1971) již není v seznamech obsažen.

### 20. Demínka – Scheinerovo nám.

23.01.1951	N	Demínka – Scheinerovo nám.
01.02.1952	X	---

Přechod měl z určitého hlediska charakter uzlové stanice, mezi něž byl již k 1. 2. 1952 zahrnut – viz uzlové stanice.

### 21. Nádraží Hostivař – Nádraží Hostivař

07.01.1952	N	U nádraží – Nádraží Hostivař
27.07.1961	E	Nádraží Hostivař (a-115) – Nádraží Hostivař (a-101)
09.05.1974	X	---

Podle oběžníků DPP a seznamů zastávek nikdy název U nádraží neexistoval – při vzniku a-116/I. byl Nádraží, a již k 1. 2. 1952 Nádraží Hostivař. V seznamu přechodů se však název U nádraží udržoval i v době provozu a-111, 115, kdy se zastávka určitě nazývala Nádraží Hostivař. Přestup zůstal z důvodu značné vzdálenosti stejnojmenných zastávek trvale zařazen mezi dovolené přechody, později se fakticky stal součástí přechodu Nádraží Hostivař – Nám. J. Marata (sub 30).

### 22. Libušská – Lhotka

07.01.1952	N	Libušská – Lhotka
29.11.1954	X	---

Zanikl prodloužením a-121 ze Lhotky na Kačerov.

### 23. Vysočanská radnice – Klíčovská / Krocínka

07.01.1952	N	Vysočanská radnice – Klíčovská
01.06.1955	E	Vysočanská radnice – Klíčovská / Krocínka
29.11.1965	X	---

Zanikl zavedením a-152.

### 24. Čakovická – Nový Prosek

07.01.1952	N	Serpentina – Klíčovská
01.06.1955	E	Serpentina – Klíčovská – Prosecká kolonie
27.07.1961	E	Serpentina – Klíčovská / Nový Prosek
01.09.1973	E	Čakovická – Nový Prosek
09.05.1974	X	---

### 25. Nový Hloubětín – Hloubětín

14.01.1952	N	Nový Hloubětín – Hloubětín
01.09.1959	Z	Nový Hloubětín – Hloubětín, t: omezení, později jen v noci
27.07.1961	E	t: neobsaženo
01.01.1971	E	t: 23:20–04:30
09.05.1974	X	---

Od 1. 9. 1959 prodloužena a-110 do úseku Hloubětín – Nový Hloubětín ve špičkách všedních dnů, později celodenně a celotýdenně; přechod pak zůstal s omezením „jen v noci“.

### 26. Přístaviště – Hlubočepy

14.01.1952	N	Přívoz – Na Zlíchově
01.02.1952	E	Přívoz – Zlíchov – (Hlubočepy)
04.05.1954	Z	Přívoz – Zlíchov; r: Braník – Hlubočepy / Barrandov a naopak
01.06.1955	E	Přívoz – Zlíchov – (Hlubočepy)
27.07.1961	E	Přístaviště – Zlíchov
01.01.1971	E	Přístaviště – Hlubočepy
09.05.1974	X	---

### 27. U Bertramky – Holečkova

12.02.1952	N	U Zvonu – Paliárka; r: Motol – Hřebenka a zpět
27.07.1961	E	Tomášková – Janáčková
09.05.1974	X	---

Byl zřízen oběžníkem DPP č. 12 z 12. 2. 1952 s okamžitou platností. V průběhu existence nastaly jen změny názvů zastávek.

### 28. Převoz – Dostihová

04.05.1954	N	Převoz – Velká Chuchle; r: Komořany – t-59 do zastávky Lihovar s případným přestupem t-59/d- do zastávky Královská louka a naopak
09.05.1974	X	---

Po zrušení t-59 se přechod týkal a-129.

### 29. Krematorium / Vinice – Průběžná

01.06.1955	E	Krematorium – Vinice – Průběžná; t: jen v noci
27.07.1961	E	Krematorium / Vinice – Průběžná; t: jen v noci od 22:00
01.01.1971	E	t: 23:30–04:30
09.05.1974	X	---

Datum zřízení není známo, k 1. 2. 1952 ještě není uveden. Při výluce v roce 1972 dočasně Krematorium – Průběžná celodenně ve všech relacích.

### 30. Nádraží Hostivař – Nám. J. Marata

01.03.1956	E	Nádraží Hostivař (a-111) – Hostivař
09.05.1974	X	---

Datum zřízení není známo, k 1. 6. 1955 ještě není uveden. Jedná se o pokračování přechodu Nádraží Hostivař – Nádraží Hostivař (sub 21) s překrytím jedné zastávky a-101. V přehledech uváděn trvale, ačkoliv od zavedení jednoslužného provozu na a-101 k 1. 3. 1968 to již prakticky nebylo nutné.

### 31. Malá Chuchle – Černý kůň / Nádraží Braník

09.11.1956	N	Malá Chuchle – Černý kůň nebo Ledárny; r: jízda do vnitřního města není povolena
09.05.1974	X	---

Zřízení oběžníkem č. 164 DPP z 9. 11. 1956 „s okamžitou platností“ s omezením „jízda do vnitřního města není povolena“, z čehož by vyplývalo, že se jedná o vztah Chuchle – Modřany (linky t-59/a-117,121), ale snad i Smíchov – Modřany a Podolí – Chuchle, ale s vyloučením vztahů Modřany – Smíchov, Chuchle – Podolí a Podolí – Smíchov. Dle některých údajů v roce 1962 již neexistuje relační omezení.

### **32. Náměstí Míru – Tylovo nám.**

02.06.1958	N	Náměstí Míru (t-57)– Tylovo nám.; r: t-57 od zastávky Domažlická – Nusle a naopak; t: jen Vd do 08.00
09.05.1974	X	---

Jako datum zřízení uváděno i 28. 5. 1958. K datu 27. 7. 1961 jsou uvedeny linky t-57, 63 z čehož vyplývá, že již neplatí časové omezení na Vdšr. Od 1. 3. 1970 na a-140 (která nahradila t-57) zaveden jednoslužný provoz, takže nejpozději k tomuto datu zaniklo (alespoň v jednom směru) omezení na část linky.

### **33. Kyje – Sadová**

01.06.1960	E	Kyje – Sadová
20.09.1965	X	---

Datum zřízení není známo, k 1. 10. 1957 ještě není uveden; zanikl prodloužením a-110 z Kyjí na Jahodnici.

### **34. Podhoří – V Podbabě**

28.07.1960	N	Podhoří – Nádraží Podbaba; r: Kobylysy – Suchdol / Šárka / Vokovice a zpět
09.05.1974	X	---

Zřízení oběžníkem č. 95 z 28. 7. 1960, ale je obsažen již v přehledu k 1. 6. 1960.

### **35. Bílá hora – Motol**

18.10.1960	N	Bílá hora (a-108) – Motol; r: Ruzyně – Radlice / Zlíchov / Jinonice a naopak
30.04.1972	X	---

Zřízení oběžníkem č. 136 z 18.10.1960 s okamžitou platností, zanikl zavedením a-179.

### **36. Thámová – Tachovské nám.**

20.02.1961	N	Thámová – Tachovské nám.
09.05.1974	X	---

Zřízení věcně vyplývá ze zániku přechodu Viadukt – Památník Osvobození (sub 5); nebylo však oznámeno, první formální potvrzení existence je k 27. 7. 1961. (Poznámka.: Tunel pro pěší pod Vítkovem byl otevřen 19. prosince 1953).

### **37. Brusnice – Vozovna Střešovice**

27.07.1961	E	Brusnice – Vozovna Střešovice
26.02.1973	X	---

Datum zřízení není známo, k 1. 6. 1960 ještě není uveden; zanikl změnou trasy d-20.

### **38. Vidoulská – Vidoule**

02.10.1961	N	Vidoulská / Šmukýřka – Vidoule; r: a-123 – Jinonice nebo Motorlet a naopak
09.05.1974	X	---

Zřízení dodatkem k oběžníku č. 119 z 2. 10. 1961 s okamžitou platností. Po celou dobu existence bylo uváděno „Vidoulská nebo Šmukýřka“ ačkoliv Šmukýřka nepřicházela prakticky v úvahu.

### **39. Kačerov – Rohová**

02.10.1961	N	Kačerov – Rohová; r: Krč – Michle / Záběhllice / Spořilov a naopak
22.06.1966	X	---

Zanikl prodloužením a-106 z Kačerova do Kloboučnické.

#### **40. Petřiny – Ruzyňská / Divoká Šárka**

13.05.1963	N	Petřiny – Ruzyňská / Divoká Šárka; r: Petřiny – směr Staré nám. a naopak
01.01.1971	E	Petřiny (d-1,20) – Ruzyňská (a-108) – Divoká Šárka (d-11); Petřiny (d-1) – Divoká Šárka (d-11), t: jen 23:30–04:30
30.04.1972	X	---

Denní přechod zanikl nepochybně zavedením a-179, ale noční k 1. 9. 1973 rovněž není uveden.

#### **41. Revoluční – Právnická fakulta**

01.11.1963	N	Revoluční – Právnická fakulta; r: a-125 od zastávky U Matěje – Braník a naopak
01.10.1967	X	---

Zrušení vyplývá ze změny tarifu a-125.

#### **42. Karlovo nám. – Perštýn**

18.02.1965	N	Myslíkova – Perštýn; t: jen v noci od 22:00
01.01.1971	E	t: 23:30–04:30
09.05.1974	X	---

Po zrušení zastávky Myslíkova na Karlově nám. (z centra od 6. 12. 1965, do centra datum není známé) přechod Karlovo nám. – Perštýn.

#### **43. Jindřišská – Prašná brána**

23.09.1969	N	Jindřišská – Prašná brána; r: Žižkov – Holešovice / Dejvice
01.01.1971	E	r: Hrdlořezy – Divoká Šárka / Kobylisy
20.10.1973	X	---

Zřízení pro možnost využívání d-21 a tím odlehčení přetížené d-9 pro uvedený vztah. V přehledu k 1. 9. 1973 není již obsažen pravděpodobně v souvislosti s předpokládaným zrušením zastávky Prašná brána ve směru od Můstku k 3. 9. 1973, k němuž však fakticky došlo až k uvedenému datu, které tak lze se značnou mírou pravděpodobnosti považovat za reálné.

#### **44. Davídkova – Slovanka**

16.10.1972	N	Davídkova – Slovanka
09.05.1974	X	---

#### **45. Malešické nám. – Sídliště Malešice**

16.10.1972	N	Malešické nám. (a-169) – Sídliště Malešice (a-168); t: jen Dk
09.05.1974	X	---

Zřízení nebylo oficiálně oznámeno (první potvrzení existence až k 1. 9. 1973), datum vyplývá ze změny rozsahu provozu a-146.

#### **46. Ohrada – Jeseniova**

19.12.1972	N	Ohrada – Jeseniova
09.05.1974	X	---

Zřízení nebylo oficiálně oznámeno (první potvrzení existence až k 1. 9. 1973), datum vyplývá ze změny zakončení a-168. Tento přechod měl zřejmý charakter uzlové zastávky.

#### **47. Sídliště Zahradní Město, západ – V korytech**

01.09.1973	E	Sídliště Zahradní Město, západ – V korytech
07.01.1974	X	---

Zřízení nebylo oficiálně oznámeno, souviselo s otevřením nového zdravotnického zařízení v Jabloňové ulici, pro jehož přímou obsluhu byla od 19. 2. 1973 zavedena a-X101. Zanikl zavedením a-188.



## 48. Náměstí Republiky – Nádraží Střed

03.09.1973 N Náměstí Republiky – Nádraží Střed; r: Můstek – Bulhar  
09.05.1974 X – – –

Přechod byl zřízen (vyhlášen) v návaznosti na předpokládané zrušení zastávky Prašná brána ve směru od Můstku od 14 hodin uvedeného data, k němuž však došlo až 19. 10. 1973 od 14 hodin.

### 7.5.4 Uzlové stanice

Přestupování dle základních pravidel se dělo vždy ve stanicích stejného názvu, ačkoliv tato podmínka nebyla nikde výslovně uváděna. V některých případech bylo však logické umožnit, resp. jednoznačně legalizovat, přestup mezi nejbližšími stanicemi rozdílných názvů, zpočátku zejména v těch případech, kdy v místech křížení tratí jiné vhodné stanice vůbec neexistovaly. Na některých místech sítě došlo zavedením této možnosti i k odstranění nutnosti použití existující přímé linky mezi stanicemi uzlu, které by jinak za striktního dodržení pravidel pro přestup bylo nezbytné. Velkou skupinu uzlových zastávek pak tvořily přestupy mezi tramvaji a trolejbusy (a v menším rozsahu i autobusy), kde s ohledem na používané komunikace byly přestupní vzdálenosti větší a tím i názvy ve více případech odlišné.

Za dobu existence přestupního tarifu do roku 1974 je zaznamenáno celkem 30 uzlových stanic, což by mohl být jejich úplný počet. Často však chybí oficiální data vzniku a zániku, neboť nebyla nikde vyhlášována a publikována; to platí zejména o první skupině přechodů, které jsou souhrnně obsaženy v oběžníku DPP č. 145 ze 17. října 1949 současně se zřízením několika dalších s okamžitou platností. Vznik dalších byl v mnoha případech dán skutečným stavem, resp. jeho změnou, který byl teprve později kodifikován zapracováním do příslušných provozních předpisů a služebních pomůcek. Obdobně i zánik byl např. někdy způsoben pouhým přejmenováním stanic, přičemž úřední seznam byl upraven až dodatečně. V přehledu uvádíme proto i logické hypotézy, vycházející ze stavů podchycených v předcházejících a následujících oficiálních seznamech.

Většina uzlových stanic splňovala výše uvedenou funkci a není třeba zvlášť rozebírat důvody a okolnosti jejich vzniku ani jejich používání. O některých je však zajímavé a potřebné se z určitého pohledu zmínit podrobněji.

Hned první uzel je zajímavý svým rozsahem v době přestupného tarifu na a-125. Přes značnou odlehlost okrajových stanic se však domníváme, že do kategorie uzlových stanic patří s ohledem na vzájemné vazby jednotlivých prvků celé skupiny. Při skutečném využití by se ovšem zčásti dal charakterizovat i jako dovolený přechod. Za sporně začleněný lze považovat uzel Stadion dr. Vacka – Bělocerkevská (sub 19), který jak vzdáleností stanic, tak stanovením omezujících podmínek využití má spíše charakter dovoleného přechodu. V menší míře lze stejnou výhradu uplatnit i k uzlu sub 12, který byl jako dovolený přechod dokonce původně zřízen. S ohledem na tehdejší pojetí trolejbusové dopravy a některé omezující podmínky pro přestup i v běžných přestupních stanicích však nelze považovat zařazení uvedených přestupních relací do uzlových stanic za chybu.

Za nepřesnost lze ovšem považovat určení uzlů, kde se stanice trolejbusů či autobusů nacházela mezi dvěma stanicemi tramvají a uzel tak byl určen třemi (v jednom případě dokonce čtyřmi) stanicemi (uzly sub 10, 11, 13, 21, později i 14). Zde měly být uváděny dva možné přestupní vztahy, nikoliv všechny vazby z popisu vyplývající [např. u uzlu Jungmannovo nám. – Můstek – Perštýn se jednalo o možné přestupy Jungmannovo nám. (t-54) – Můstek (d-) a Jungmannovo nám. (t-54) – Perštýn (d-), jak byly skutečně používány, nikoliv o možnost přestupu Můstek – Perštýn].

Přehled uzlových stanic je uspořádán chronologicky podle data vzniku, v rámci stejných dat vzniku podle zániku. Uzel je nazván rozsahem a názvy platnými bezprostředně před jeho zrušením či zánikem. Změny názvů stanic nejsou sledovány, a to ani v případech, že souvisely s fyzickým přemístěním, pokud nebylo podstatné z hlediska využívání.

Jsou použity obdobné jednoduché zkratky pro změny stavu jako v předcházející části – N ... pro zřízení, Z ... pro změnu rozsahu či podmínek použití, X ... pro zrušení, a E ... pro zachycení jeho zachycení (obvykle jen první či poslední, pokud nejsou známa přesná data zřízení a zrušení); pro – v tomto případě výjimečné – relační omezení je použito písmeno „r“.

### 1. Prašná brána – Náměstí Republiky

<1934	N	Prašná brána – Náměstí Republiky
04.04.1934	Z	Prašná brána – Náměstí Republiky – Celetná ul.
03.12.1959	Z	Prašná brána – Náměstí Republiky – Celetná – Dlouhá – Revoluční (a-125)
01.01.1960	Z	Prašná brána – Náměstí Republiky – Dlouhá – Revoluční
01.10.1967	Z	Prašná brána – Náměstí Republiky
09.05.1974	X	---

K 4. 4. 1934 přibývá stanice Celetná ul., která je uvedena ještě k 1. 6. 1960; změna od 1. 10. 1967 vyplývá pouze ze změny tarifu a-125.

### 2. Slavojova – Nádraží Smíchov

prosinec 1947	E	Slavojova – Nádraží Smíchov
22.03.1948	X	---

Od 22. 3. 1948 i nácestná stanice přejmenována na Nádraží Smíchov.

### 3. Bulovka – Vychovatelna

prosinec 1947	E	Bulovka – Vychovatelna
01.02.1952	E	Bulovka – Vychovatelna

K 1. 6. 1955 již není uvedena.

### 4. Městské muzeum – Florenc – Těšnov

prosinec 1947	E	Městské muzeum – Na Poříčí – Denisovo nádraží
09.05.1974	X	---

### 5. Bulhar – Bolzanova – Nám. M. Gorkého

prosinec 1947	E	U Bulhara – Bolzanova
26.06.1972	Z	Bulhar – Bolzanova – Nám. M. Gorkého
09.05.1974	X	---

### 6. Čechovo nám. – Minská – Koh-i-noor – Oblouková

prosinec 1947	E	Čechovo nám. – Krokova – Tř. krále Jiřího
18.02.1961	Z	Čechovo nám. – Minská – Koh-i-noor – Oblouková
09.05.1974	X	---

K datu 18. 2. 1961 stanice Oblouková zřízena, v přehledech obsažena poprvé později v témže roce.

### 7. Štěpánská – Sv. Štěpán

14.12.1947	N	Štěpánská (d-) – Sv. Štěpán (t-)
15.06.1955	X	--- (změna názvu stanice Sv. Štěpán (t-) → Štěpánská)

### 8. Jawa – Autobusové nádraží Pankrác

17.10.1949	N	Jawa – Autobusové nádraží Pankrác
01.02.1952	E	Jawa – Autobusové nádraží Pankrác

V přehledech neuváděna od 1. 6. 1955, podle některých údajů existuje ještě v roce 1962 a snad i 1966. Upřesnění použití nikde neuváděno, jedinou možností je přestup Autobusové nádraží Pankrác (d-) – Jawa (t-), který byl paradoxně kratší než přestup mezi stejnojmennými stanicemi a navíc umožňoval přestupujícím cestujícím využití prázdného dopravního prostředku.

## 9. Náměstí Míru

17.10.1949	N	Městské divadlo – Sv. Ludmila
01.02.1952	X	---

Po sjednocení názvů obou stanic jejich přejmenováním na Náměstí Míru (1. 7. 1951 pro trolejbusy, 1. 2. 1952 pro tramvaje) je nelogicky uváděna letech 1952–1957 v přehledech uzlových stanic jako Nám. Míru (d-) – Nám. Míru (t-), teprve od roku 1960 již obsažena není.

## 10. Jungmannovo nám. – Můstek – Perštýn

17.10.1949	N	Jungmannovo nám. – Můstek – Perštýn
05.09.1966	X	--- (zastaven provoz na trolejbusové trati Jungmannovo nám. – Karlovo nám.)

## 11. Lazarská – Národní výbor – Myslíkova

17.10.1949	N	Lazarská – Dívčí škola – U Myslíků
05.09.1966	X	--- (zastaven provoz na trolejbusové trati Jungmannovo nám. – Karlovo nám.)

Po zrušení stanice Lazarská v jednom směru uváděno pro t-54 Lazarská / Karlovo nám., v roce 1963 však opět pouze Lazarská.

## 12. Demínka – Tylovo nám.

23.01.1951	(N	Demínka – Scheinerovo nám.)
01.02.1952	E	Demínka – Scheinerovo nám.
27. 7. 1961	E	r: d- do Nuslí a naopak
20.09.1965	X	---

Původně byl uzel zřízen jako dovolený přechod (Demínka – Scheinerovo nám.), ale měl do určité míry charakter uzlové stanice, mezi něž byl zahrnut již k 1. 2. 1952. Stanice Demínka z centra byla zrušena od 2. 1. 1960, do centra od 20. 9. 1965. (Viz též dovolený přechod Náměstí Míru – Tylovo nám.)

## 13. Bořivojova – Lipanská – Olšanské nám. – Bezovka

01.02.1952	E	Táboritská – Kubelíkova – Olšanské nám.
13.04.1961	Z	Táboritská – Lipanská – Olšanské nám. – Bezovka
09.05.1974	X	---

## 14. Mánesova – Šumavská – Vinohradská tržnice

01.02.1952	E	Šumavská – Vinohradská tržnice
28.11.1966	Z	Mánesova – Šumavská – Vinohradská tržnice
09.05.1974	X	---

K 28. 11. 1966 uskutečněna změna v ukončení a-142.

## 15. Arbesovo nám. – Švandova / Zborovská

10.02.1956	N	Arbesovo nám. (t-53) – Švandova (t-59)
01.03.1956	E	Arbesovo nám. – Švandova – Zborovská; jen t-53, 59
03.01.1960	X	--- (Linka t-59 zrušena)

## 16. Dvorce – Dvorecké nám.

01.10.1956	N	Dvorce – Dvorecké nám.
01.10.1957	–	(neuvedena)
27.07.1961	–	(neuvedena)
01.05.1963	E	Dvorce – Dvorecké nám.
20.06.1965	X	---

K 20. 6. 1965 byla již v platnosti nevyhlášená změna názvu Dvorecké nám. → Dvorce.

### 17. Záběhllice – Husův háj

08.02.1957	N	Záběhllice – Husův háj
01.05.1963	X	---

Datum zřízení je na jednom místě stejného pramene uvedeno jako „povolení přestupu v obou směrech“ od 8. 2. 1957, na jiném místě přesněji jako „povolen přestup z linky č. 101 na tramvaj č. 23 v počáteční stanici v Záběhlicích“ od 17. 5. 1957. V seznamu názvů stanic k 1. 5. 1963 je v přehledu uzlových stanic stále jako Záběhllice – Husův háj obsažena, ale v názvech stanic a-101 je již nový název Záběhllice.

### 18. Štěpánská – Větrov

01.10.1957	E	Štěpánská – Větrov
09.05.1974	X	---

### 19. Stadion dr. Vacka – Bělocerkevská

01.12.1957	N	Eden – Bělocerkevská; r. d-4 jen od Nádraží Vršovice (případně z a-101 od Hostivaře) – t-54 jen k Orionce (případně na d- do Vysočan) a naopak
18.02.1965	Z	Stadion dr. Vacka – Bělocerkevská; r. i pro směr k/od Průběžné
05.07.1972	X	---

K 5. 8. 1972 byl zastaven provoz na trolejbusové trati Orionka – Bělocerkevská.

### 20. Hotel International – Zelená

01.09.1959	N	Tř. Jugoslávských partyzánů – Podbaba – Zelená
20.06.1965	E	Hotel International – Zelená
17.01.1972	X	---

K 20. 6. 1965 již platil pro konečnou stanici d- i a-107 uvedený jednotný název. Stanice Zelená ve směru do centra byla do 3. 10. 1965 zcela nebo v části provozní doby jen výstupní (viz též výjimky z pravidel o přestupování), zanikla změnou trasy a-131.

### 21. Nám. bratří Synků – Otakarova

16.06.1960	N	Nám. bratří Synků – Otakarova
09.05.1974	X	---

Poprvé obsažena v přehledu z roku 1971, i když ve skutečnosti existovala již od uvedeného data, kdy byly zrušeny stanice Otakarova pro linky z Vinohrad a Nuslí a zřízeny pro ně stanice Náměstí bratří Synků.

### 22. Jezerka – Kloboučnická – Horky

02.05.1961	N	Jezerka – Kloboučnická – Horky; r. a-/d- do centra
27.07.1961	Z	r: neobsažena
09.05.1974	X	---

### 23. Demartinka – Mentlíkova

03.07.1961	N	Demartinka – Mentlíkova
22.09.1961	X	---

Jednalo se o přestup d-/a-130, která jezdila dočasně jako náhradní doprava, skutečně doložen až k 27. 7. 1961. Stejný, zatím však formálně nedoložený přestup, lze předpokládat v období 9.-23. 7. 1962, kdy a-130 byla opět v provozu.

Do nového přehledu uzlových stanic k datu 27. 7. 1961 byly pravděpodobně pro úplnost zařazeny všechny návazné přestupní stanice d-/a-,t- s (někdy jen mírně) rozdílnými názvy (sub 17, 23, 24, 25, 26), z nichž některé existovaly již delší dobu zcela automaticky jako jediný možný přestupní bod. Ve stejné podobě byly uváděny i k 1. 5. 1963. Do roku 1965, kdy byl vydán další přehled, pak bylo provedeno sjednocení názvů, které však nebylo ve vztahu k uzlovým stanicím samostatně vyhlášeno.

#### 24. Lihovar – Zlíchov

27.07.1961 E Zlíchov, Lihovar – Zlíchov (t-59)

20.06.1965 X ---

V době vyhlášení uzlu byl pro stanici t-59 někdy rovněž uváděn název Lihovar. Ve shodné podobě byl údaj obsažen i k datu 1. 5. 1963, kdy se navíc jednalo již o a-129 u níž se název Lihovar již užíval jednoznačně.

#### 25. Hlubočepy – Zlíchov

27.07.1961 E Hlubočepy – Zlíchov (a-104,105)

20.06.1965 X ---

K 20. 6. 1965 byla již v platnosti oficiálně nevyhlášená změna názvů obou stanic → Hlubočepy, Perkutov (později jen Hlubočepy).

#### 26. Hrdlořezy – Spojovací

27.07.1961 E Hrdlořezy – Spojovací

20.06.1965 X ---

K 20. 6. 1965 byla již v platnosti nevyhlášena změna názvu Hrdlořezy → Spojovací.

#### 27. Krakovská – Štěpánská

01.01.1969 E Krakovská – Štěpánská

< 1974 X ---

#### 28. Vinohradská nemocnice – Hollarovo nám.

07.12.1970 N Vinohradská nemocnice – Hollarovo nám.

11.10.1971 X ---

03.07.1972 N Vinohradská nemocnice – Hollarovo nám.

09.05.1974 X ---

Zřízení vyplývá ze zavedení linky a-X155 (později a-168). Zrušení a obnovení je důsledkem změny trasy a-168.

#### 29. Prašný most – Václavkova

17.07.1972 N Prašný most – Václavkova

09.05.1974 X ---

Zřízení vyplývá ze zrušení stanice Prašný most z centra před křižovatkou (viz též dovolený přechod Pražský hrad – Prašný most / Václavkova)

#### 30. Petřínské sady – KNV – Anděl – Ženské domovy

16.10.1972 N Petřínské sady – KNV – Anděl – Ženské domovy

09.05.1974 X ---

Zřízení souviselo patrně se zrušením t-51 a jejím nahrazení a-176 s jednoslužným provozem. K 1. 9. 1973 není uvedena, je však pravděpodobné, že existovala až do změny tarifního systému.

### 7.5.5 Dílčí tarifní výjimky

#### Pásmové body

Po zavedení pásmového tarifu v tramvajové síti od 1. ledna 1908 (připomeňme, že samotný přechod z tarifu stanicového znamenal v zásadě mechanické zavedení pásem v délce dvou stanic) se zřejmě ukázalo, že toto hrubší dělení tarifních hranic způsobuje v některých případech nežádoucí tarifní tvrdost. Proto byly vyhlášeny pásmové body, které znamenaly rozšíření vybraných pásem o (jednu) další zastávku („*kdo je oprávněn na platnou jízdenku dojet do jedné stanice, může dojet i do druhé*“). Došlo k vyhlášení tří bodů, nové již pravděpodobně nevznikly. Žádné další údaje o pásmových bodech nebyly nalezeny.

1. Prašná brána + Josefské nám., vyhlášen 13. 1. 1908.
2. Bolzanova ul. a U Muzea; existence byla pouze potvrzena k 15. 4. 1908 a vznik je tedy zřejmě dřívější; z formulace však není patrné, zda se jedná o jeden bod včetně mezilehlých zastávek či jiný případ.
3. Karlín + Na Poříčí, platnost od 15. 4. 1908.

### **Přerušeni jízdy**

Každou jízdu bylo podle tarifních pravidel vždy nutné vykonat bez jejího přerušeni, a to i při přestupech, které nebylo možné časově využít k mimopřevpravním činnostem.

Zatím jedinou známou výjimkou z tohoto obecného pravidla byla v roce 1935 možnost přerušeni jízdy pro matky, vezoucí děti do jeslí a mateřských škol (na průkaz zvláštní legiti-mací). Existence této možnosti je potvrzena ještě v roce 1970 ve vozech obsluhovaných prů-vodčími, takže lze předpokládat, že platila až do 9. 5. 1974.

### **Výjimky z pravidel o přestupování a z platnosti jízdenek**

Známé nesystémové výjimky spočívaly v možnosti přestupů v rámci téže linky, povole-ním více přestupů, než stanovovala obecná pravidla, či k umožněni přestupu na místech obec-nými pravidly vyloučených. V těchto případech se jednalo o výjimky zvýhodňující. Naopak zákazy přestupů v místech, kde by to obecná pravidla umožňovala, byly výjimkami omezují-cími či znevýhodňujícími. Výjimky z místní platnosti jízdenek (zvýhodňující) jsou zazname-nány pouze dvě a jsou zařazeny do této části pro určitou příbuznost s ostatními.

Známé případy uvedených skupin výjimek jsou se stručným komentářem popsány níže. Tento přehled není s největší pravděpodobností úplný s ohledem na malý počet pramenů, v nichž byly soustředěny v úplnosti. Z oficiálních pramenů jsou známa povětšinou pouze data vzniku (povolení), a zánik je proto pouze odvozován ze souvisejících změn v dopravním sys-tému.

### Přestupy v rámci téže linky

Z přepravních důvodů (nižší využití v okrajových úsecích) byly v některých obdobích zaváděny na linkách zkrácené spoje pod základním označením kmenové linky. Vzhledem k tomu, že se jednalo v zásadě o úsporné opatření na straně dopravce, lze předpokládat, že z ta-kových zkrácených spojů byl v jejich koncové zastávce umožněn přestup na spoje téže linky, vedené v plné trase, který byl účelný pro rovnoměrnější využití obou druhů spojů, pro cestují-cího pak možností využít zpravidla méně obsazený zkrácený spoj. Právě tak lze předpokládat, že bylo možné přestoupit z odpojovaných vlečných vozů na trati do části vlaku pokračující do cílové zastávky. Jedná se však o pouhé spekulace, protože jsou známé dva případy, kdy se výslovně připouští přestup ze zkrácených spojů a o opatření při odpojování vlečných vozů není známo nic.

1. Od 17. 10. 1907 při prodloužení části spojů d-11 z Flory k Vinohradským hřbitovům bylo možné ze spojů na Floře nadále ukončených přestoupit do spojů prodloužených.
2. Ve stanici Zahradní Město ve směru z centra byl umožněn přestup z končících spojů d-4 na spoje téže linky jedoucí do Hostivaře. Opatření platilo pravděpodobně do prodloužení všech spojů k 13. 3. 1961.

### Počet přestupů

Tarifními pravidly byl dlouhodobě omezen počet možných přestupů na dva. Kromě pře-stupu na t-K (resp. t-51) jsou v síti tramvají zaznamenány tři případy umožněni tří přestupů. Jednalo se o následující, vždy obousměrné relace:

1. Nové Strašnice – Polská, od 25. 9. 1937 (d-16/d-22/d-4/d-1, 20), tedy přestupy ve stanicích Na Vinici, Průběžná ul. a Vozatajské kasárny namísto Vinohradského náměstí.

2. Hrdlořezy / horní Žižkov – Zahradní Město / Vršovice, datum zavedení neznámé, tedy přestupy ve stanicích Na Ohradě, Židovské hřbitovy, Průběžná namísto na Václavském náměstí (a případně dále v Průběžné ul.) nebo Na Můstku. Malá část této relace byla pokryta prodloužením d-10 na Žižkově od 29. 5. 1946.

3. Hloubětín / Vysočany – Pelc-Tyrolka / Výstava, od 15. 4. 1939, tedy s přestupy Palmovka – Libeň dolní nádraží (dovolený přechod), Dělnická ul. a Argentinská ul. namísto Náměstí Republiky. V této relaci došlo k několika změnám v oblasti Holešovic úpravami vedení d-12 k 29. 8. 1940, 17. 7. 1944 a 8. 11. 1946 a d-17 k 17. 7. 1944 a 4. 11. 1946.

Přes dílčí změny v důsledku průběžných úprav vedení linek zůstaly všechny tři možnosti plně nebo částečně zachovány až do změny tarifu v roce 1951, který počet přestupů již neomezoval.

#### Výjimky z místa přestupů – zvýhodňující

Výjimky jsou seřazeny chronologicky podle data vzniku a popsány jejich obsahem, obdobím platnosti a pravděpodobným důvod jejich zavedení, který nebyl v oficiálních materiálech uváděn.

1. Ve stanicích Závody J. Dimitrova a Čakovice, cukrovar přestup z a-103 na t-58 (a snad i opačně) od 5. 1. 1954. S ohledem na vedení linek v oblasti Čakovice je údaj nejasný. Důvod zavedení a datum zrušení proto nelze ani odhadovat.

2. Ve stanici Motorlet ve směru z centra přestup z t-60 na t-52 od 15. 3. 1957 do 31. 3. 1969. Možnost využití obou linek při cestách z centra pro odlehčení přetížené t-52. Po zrušení provozu trolejbusů shodné opatření na linkách autobusů (sub 12).

3. Povolení přestupu mezi tramvajemi a trolejbusy již na Václavském nám. od 27. 9. 1957. Podrobnosti ani doba platnosti nejsou známy, v žádném dalším pramenu nenalezeno.

4. Ve stanici Podolí ve směru z centra přestup z t-55, 61 na tramvaje ve směru do Braníka od 15. 1. 1958. Pravděpodobně eliminace přetížení d-21 v centru distribucí zatížení i na méně využitou linku d-17.

5. Ve stanici Vysočanské nám. ve směru od Vysočan přestup z t-56, 57 na autobusy směrem do Hrdlořez od 15. 1. 1958. Odstranění přetížení autobusů ve společném úseku.

6. Ve stanici Průběžná ve směru od Smíchova přestup z d-27 na d-10, 26 ve směru k Nádraží Strašnice od 19. 6. 1961. Zvýšení využití méně zatížené d-27 po kapacitním rozdělení d-4. Existence potvrzena ještě v roce 1971.

7. Ve stanici Ženského domova ve směru od Jinonic přestup z t-52, 60 na d-18 ve směru do centra v období 18. 2. 1965–31. 3. 1969. Umožnění dřívějšího přestupu z důvodu odlehčení trolejbusů v zastávkách, neobsluhovaných tramvajemi.

8. Ve stanici Plzeňka ve směru od Vršovice přestup z d-27 na d-4 v obdobích 27. 2. 1967 – 26. 8. 1968 a 28. 1. 1969–9. 5. 1974. Možnost využití obou linek ve společném úseku.

9. Ve stanici Malvazinky ve směru z centra přestup z a-128, 137 na a-128, 137, 153 ve směru do centra do stanice Václavka. Ve stanici Knížecí ve směru z centra přestup z a-128, 137 na a-153 do stanice Václavka od 12. 6. 1969 do 30. 6. 1969 (a-137), resp. 4. 8. 1969 (a-128). Jednalo se o řešení situace po náhradě trolejbusů autobusy a dočasné obsluze stanice Václavkova z centra jen linkou a-153; zaniklo zřízením této zastávky postupně na a-137, 128. Druhá část případu není fakticky výjimkou, neboť se jednalo o řádný přestup do místa neobsluhovaného a-128, 137.

10. Ve stanici Čakovice ve směru z centra přestup z a-159 na a-158 ve směru do Miškovic v období 20. 4. 1970–9. 5. 1974. Možnost využití obou linek při cestách z centra pro odlehčení a-158.

11. Ve stanici Plynární ve směru z centra přestup z d-3,17 na d-26 směrem na Pelc-Tyrolku, ve směru z Pelc-Tyrolky z d-26 na d-3,17 směrem do centra v období 31. 5. 1971–9. 5. 1974.

Možnost dosažení výhodněji situované stanice pro následný přestup na a-112 (jakýsi opak uzlové stanice); od 17. 1. 1972 platilo namísto d-3 na d-29.

12. Ve stanici Motorlet ve směru z centra přestup z a-137 na a-128 v období 1. 2. 1972–9. 5. 1974. Možnost využití obou linek při cestách z centra pro odlehčení a-128. Jednalo se o stejné opatření, jako dříve za provozu trolejbusů (sub 2).

13. Z linky d-X přestup na d-8, 15, 19 od 12. 7. 1972 do–29. 6. 1973. Zvýšení využití krátké posilové linky.

14. Ve stanici Slánská ve směru z centra přestup z a-108 na a-179 v období 28. 1. 1974 – 9. 5. 1974

15. Ve stanici Štěchovická ve směru z centra přestup z a-180 na a-111, 128 ve směru na Skalku v období 4. 2. 1974–9. 5. 1974. Zvýšení využití posilové a-180.

#### Výjimky z místa přestupů – omezující

1. Ve stanici Náměstí Hrdinů není dovolen přestup mezi tramvajemi a trolejbusy od 1. 10. 1954. Omezení zaznamenáno po zavedení t-61, přestup v obou směrech se musel uskutečňovat pouze ve stanici Autobusové nádraží Pankrác, tj. pouze z/na t-55. Pravděpodobným důvodem bylo zabránění přestupů z tramvají ve směru od centra. V roce 1965 se již neuvádí.

2. Po přestupu z d- na a-125 v Revoluční je možné jet jen do stanice U Matěje. Po přestupu z d- na a-125 na Bořislavce je možné jet jen do stanice Wolkerova od 1. 9. 1959 do 1. 10. 1967. Zatím není prokázáno, zda omezení platí skutečně od zahájení provozu a-125 nebo bylo vyhlášeno později; doloženo je v roce 1961. Druhá část omezení byla fakticky dána i zařazením stanice Revoluční do společného uzlu stanic tramvajových.

3. Ve stanici Zelená je omezen přestup z tramvají (a nástup) na a-125, 131 od 13. 2. 1961 do 1. 10. 1967. Toto opatření bylo provedeno věcně jiným způsobem a formálně do této části výjimek nepatří; jelikož se jedná o opatření unikátní, bylo však přiřazeno na toto místo. Stanice Zelená pro a-125 (a od 17. 6. 1963 pro novou a-131) byla od uvedeného data ve směru do centra prohlášena pouze za výstupní. Od 4. 10. 1965 bylo toto omezení zúženo na období všedních dnů do 08:30 hod.

#### Výjimky z platnosti jízdenek

1. Na t-52, 53, 55 je možné na jízdenky za 3 Kčs jet přes Václavské nám. (která byla krátkodobě průjezdná bez obrátových časů) do stanice Krakovská od 21. 9. 1950.

2. Na a-186 platí jízdenky od zastávky Vodňanská až do Nového Hloubětína (tj. přes průjezdnou konečnou zastávku Světská) v období 1. 9. 1973 do 9. 5. 1974.

## 7.6 VÝVOJ ŠKOLNÍHO VZDĚLÁVÁNÍ

Rozsah školního vzdělávání a povinnou školní docházku vymezovaly právní předpisy již od dob dávno minulých.

Podle říšského zákona o školách obecných č. 61 z 14. května 1869 začínala povinná školní docházka v šesti letech věku a trvala do ukončení 14. roku, tedy po dobu 8 let. Děti získávaly vzdělání na státních obecných školách, pokud se nevzdělávaly domácím vyučováním nebo nenavštěvovaly školy soukromé. Po pěti letech obecné školy mohly přejít na školu měšťanskou. Povinná docházka do obecné (měšťanské) školy se nevztahovala na chlapce, kteří navštěvovali školy vyšší. Pro děti, které již byly zaměstnány „*ve fabrikách nebo větších závodch živnostenských*“ museli zřídit majitelé těchto závodů školy, v nichž byl nižší časový rozsah vyučování. Obecné školy musely být zřízeny tam, „*kde na hodinu dokola ... jest více než 40 dětí, které musí choditi do školy přes půl míle vzdálené*“ (půl míle = 3,793 km).

Novela předcházejícího zákona provedená zákonem č. 53 z 2. května 1883 přinesla z povinné školní docházky možnost úlevy po absolvování šesti tříd pro děti na venkově a děti nemajetných rodičů ve městech, které pak v posledních dvou letech mohly navštěvovat školu



v omezeném rozsahu – jen po část roku, polodenně namísto celodenně, nebo jen některé dny v týdnu; byly naopak zrušeny školy fabričné. Bylo precizováno postavení školy měšťanské, která měla sloužit i pro přípravu na učitelské ústavy a odborné školy nevyžadující přípravu ze škol středních. Výjimka z povinné docházky do škol obecných a měšťanských při návštěvě škol vyšších se nyní vztahovala na všechny děti, nejen chlapce.

Větší změny nastaly až po vzniku republiky zákonem z 13. července 1922 č. 226 Sb. z. a n., (malý školský zákon), který zrušil úlevy z povinné školní docházky a zavedl společné třídy chlapců a dívek na všech stupních škol (koedukace). Nadále všechny děti od 6 do 11 let navštěvovaly obecnou školu a pokračovaly na vyšší obecné škole, na škole měšťanské (občanské) či na jedné ze středních škol. Mládež ve věku od 14 do 16 let (pokud nestudovala na pokračovacích školách živnostenských, kupeckých, lidových školách hospodářských nebo na jiných školách vyšších a odborných) navštěvovala povinně pokračovací školy nebo kurzy při školách obecných či občanských. Za okupace od roku 1941 docházelo k výběru žáků i na měšťanskou školu, ti žáci, kteří se na měšťanskou školu nedostali, dokončovali povinnou osmiletou školní docházku na škole obecné.

Poválečný školský zákon č. 95/1948 Sb. zavedl pojem „jednotného školství“ a stanovil, že do škol prvního stupně (školy národní, pět postupných ročníků) a druhého stupně (školy střední, čtyři ročníky), poskytující základní vzdělání, dochází mládež od šesti do patnácti let, mládež starší do škol třetího stupně. Školy třetího stupně byly buď povinné (základní odborné školy) nebo výběrové – odborné školy (kratší než čtyřleté) a vyšší střední školy (nejméně čtyřleté) tj. vyšší odborné školy a gymnasia.

Zákon č. 31/1953 Sb. zavedl povinnou osmiletou základní školní docházku v osmiletých středních školách (OSS) nebo jedenáctiletých středních školách (JSS). Poslední tři ročníky JSS byly výběrové a byly do nich přijímáni žáci, kteří úspěšně ukončili OSS nebo prvních osm postupných ročníků JSS, čímž nahrazovaly dřívější gymnasia. Tam, kde nebyly podmínky pro zřízení OSS, bylo možné zřídit prvních pět postupných ročníků s označením národní škola.

Další školský zákon č. 186/1960 Sb. v souladu s ústavou ČSSR z roku 1960, která základní školní vzdělání do 15 let věku stanovovala jako povinné, prodloužil školní docházku znovu na devět let. Povinná školní docházka se odehrávala na základních devítiletých školách (ZDŠ), středoškolské vzdělávání poskytovala odborná učiliště a učňovské školy (dvou a tříleté), čtyřleté střední odborné školy a střední všeobecně vzdělávací školy (SVVŠ). Tříleté SVVŠ nahradily poslední tři ročníky JSS. Na základě zákona č. 168/1968 Sb., o gymnasiích, se od školního roku 1969/70 již neotevřely první ročníky SVVŠ, které tak postupně zanikly, ale první ročníky poněkud odlišně koncipovaných gymnázií.

Další reformu přinesl zákon č. 63/1978 Sb., o opatřeních v soustavě základních a středních škol, který na základě zmocnění ústavního zákona č. 62/1978 Sb. vytvořil podmínky pro postupné prodloužení povinné školní docházky na 10 let a zavádění středního a úplného středního vzdělání veškeré mládeže. Základní škola měla osm ročníků a tvořil ji první a druhý stupeň vždy se čtyřmi ročníky. Středními školami byla střední odborná učiliště (SOU), která ve dvou nebo tříletém studiu poskytovala střední vzdělání a ve čtyřletém studiu úplné střední vzdělání s maturitou, čtyřletá gymnasia, střední odborné školy a konzervatoře (s maturitou) a dvou nebo tříleté odborné školy, odborná učiliště a učňovské školy (bez maturity)

Posledním „socialistickým“ školským zákonem byl zákon č. 29/1984 Sb., o soustavě základních a středních škol. Nezměnilo se pojetí a rozsah základních škol, rovněž střední školy nadále poskytovaly střední nebo úplné střední vzdělání. Středními školami byla střední odborná učiliště, gymnasia a střední odborné školy. Studium na středním odborném učilišti bylo ukončeno závěrečnou zkouškou, na čtyřletém učilišti maturitou. Studium na ostatních středních školách, včetně konzervatoří, bylo čtyřleté a ukončené maturitou. Tímto zákonem v podstatě došlo jen k víceméně formálnímu zrušení ZDŠ, byla zachována desetiletá povinná školní docházka.

Podstatné zmeny priniesla rozsáhlá novela predchádzajúceho zákona č. 171/1990 Sb. Bylo umožněno zřizování soukromých a církevních škol, v nich je možné zajišťovat právo na vzdělání za úplatu. Povinná školní docházka byla opět zkrácena na devět roků, základní škola byla prodloužena na devět let s možností diferenciacie výuky od pátého ročníku a založen nový typ základních škol – základní umělecké školy. Středními školami byly podle novely učiliště, střední odborná učiliště, gymnázia, střední odborné školy a speciální školy, které umožňovaly získat střední odborné vzdělání, úplné střední vzdělání, úplné střední odborné vzdělání a vyšší odborné vzdělání. Gymnázia bylo možno zřizovat jako víceletá (nejvíce osmiletá), přičemž do prvního ročníku osmiletého gymnázia mohli být přijati žáci po absolvování pátého ročníku základní školy.

Další novela provedená zákonem č. 138/1995 Sb. opět obnovila na základních školách dělení na první stupeň v délce pěti roků a druhý stupeň v délce čtyř roků. Gymnázia zůstala čtyřletá, u víceletých byla nyní délka jednoznačně stanovena na 6 nebo 8 let s tím že na ně mohou být přijati žáci po absolvování sedmého, resp. pátého ročníku základní školy. Stejně ustanovení jako pro osmiletá gymnázia platilo pro osmiletou taneční konzervatoř. Byly zavedeny dvou až tříleté vyšší odborné školy skončené absolutoriem pro absolventy škol poskytujících úplné střední nebo úplné odborné střední vzdělání.

Teprve zákonem č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání, byl zrušen zákon č. 29/1984 Sb. se všemi novelami. Je v něm precizováno ukončení základního vzdělání jako úspěšné ukončení 9. ročníku základní školy (případně 10. ročníku základní školy pro zdravotně postižené), 2. ročníku šestiletého nebo 4. ročníku osmiletého gymnázia. Na gymnáziích je absolvováním uvedených ročníků ukončen jejich nižší stupeň. Stupně středního vzdělání jsou nově jedno- a dvouleté střední vzdělání, dvou- až tříleté střední vzdělání s výučním listem a čtyřleté střední vzdělání s maturitou. Nástavbové studium a vyšší odborné studium (nyní s označením absolventa „diplomovaný specialista – DiS“) nedoznalo zásadní změny.

Následné dílčí novely, ani „velká“ novela provedená zákonem č. 82/2015 Sb. neměly do systému základního a středního vzdělání zásadní dopady. Zákonem č. 178/2016 Sb. bylo s účinností od 1. ledna 2017 zavedeno povinné předškolní vzdělávání dětí od 5. roku věku.

## 7.7 RELATIVNÍ CENA JÍZDNÉHO

Jako doplněk k vývoji cen základního jízdného v síti městské dopravy uvádíme jejich porovnání s hodnotou práce v naturálním vyjádření a se dvěma konkrétními produkty. Takto provedené porovnání je shrnuto v jedné tabulce, která podle uvedených roků obsahuje:

- dobu, kterou potřeboval průměrně vydělávající zaměstnaný občan k výdělku na jednu cestu
- za základní jednotlivé jízdné,
- s využitím roční plnocenné předplatní jízdenky,
- poměr ceny základního jednotlivého jízdného a
- jednoho kilogramu běžného (černého chleba), tj. počet kilogramů chleby, který lze zakoupit za jednotlivé jízdné,
- jedné půllitrové lahve nejběžnějšího piva, které lze zakoupit v obchodě, tj. počet lahví piva, které lze zakoupit za jednotlivé jízdné.

Srovnání muselo být velmi zjednodušeno. Žádným způsobem v něm není brána v úvahu přepravní vzdálenost, je uvažována cena jedné cesty. Výše jízdného v obdobích vzdálenostních tarifů vychází z ceny jízdného na větší vzdálenost. Pro výpočty pro období nepřestupního tarifu (1974–1996) je jízdné zvýšeno koeficientem průměrného počtu přestupů na jednu cestu v rozmezí  $1,2 \div 1,25$ . Využití roční jízdenky bylo předpokládáno v zásadě jen mírně nad dojížděku do zaměstnání jako dvě jízdy v pracovní dny s odečtením dnů průměrné dovolené, a jedna jízda v dny mimopracovní.

Tabulka 7.9: Relativní cena jízdného

rok	počet minut práce na jednu cestu za jednotlivé jízdné	počet minut práce na jízdu na roční jízdenku	poměr jednotlivé jízdné / 1 kg chleba	poměr jednotlivé jízdné / 0,5 l piva
1903	40	39	0,76	1,53
1913	41	46	0,73	1,33
1921	19	41	0,21	0,86
1930	20	22	0,47	0,82
1942	13	11	0,50	0,68
1948	7	11	0,50	0,78
1952	7	10	0,38	0,33
1953	7	8	0,21	0,30
1961	5	7	0,23	0,43
1970	7	4	0,38	0,76
1981	5	4	0,48	0,74
1991	14	4	0,73	1,15
1994	11	4	0,72	1,21
1996	11	4	0,73	1,53
1998	11	4	0,74	1,67
2005	11	3	1,35	2,36
2008	12	3	1,13	2,91
2011	14	3	1,45	3,17
2015	13	2	1,40	3,04

Minutový příjem do roku 1945 vycházel ze statistických údajů, v nichž byly udávány hodinové mzdy pro různé dělnické profese, ale pro ostatní zaměstnanecké kategorie jen měsíční platy. Pro srovnání byly proto přednostně použity údaje o hodinových mzdách a jako zaměstnanecká kategorie, která byla s několika málo dalšími uváděna po celé období bez změny, byl zvolen kvalifikovaný dělník ve strojírenství, jehož měsíční příjem se blížil příjmu nižšího úředníka. Příjem po roce 1945 byl vypočten z průměrné měsíční mzdy v Česku, do roku 1990 v „socialistickém sektoru“, a zákonné pracovní doby.

Chléb i pivo patří k životním potřebám širokého okruhu lidí a jejich ceny jsou proto statisticky sledovány kontinuálně již déle než jedno století. Přitom jejich cena za přiměřené jednotkové množství je řádově blízká ceně jízdného a porovnání je tak názorné. Obě komodity jsou i kvalitativně dostatečně stabilní pro dlouhodobější srovnání. Pokud byl chléb druhově specifikován, jedná se o chléb černý, u piva se jedná o lahvové pivo desetistupňové či nejběžnější konzumní, a jeho cenu v maloobchodě, nikoliv v restauraci. U vyjádření poměrné ceny znamenají hodnoty nižší než 1 nižší jízdné proti srovnávanému údaji, vyšší opak.

Volbou plnocenného jízdného jako srovnávací základny pro výpočet ceny na straně jedné a dělnické mzdy jako zdroje výtěžku na straně druhé, je pro období do roku 1945 určitým způsobem zkreslen poměr ceny práce a jízdného i ostatních sledovaných ukazatelů. Vzhledem k slevám, poskytovaným v některých obdobích pro dělnictvo či nízkopříjmové sociální skupiny, bylo možné

pravidelné cesty za prací u určitých kategorií cestujících uskutečnit mnohdy značně levněji, u jednotlivého jízdného někdy až za polovinu ceny proti základnímu; tím by se pro ně hodnoty v tabulce v příslušném poměru změnily.

K období staršímu, než je zahrnuto do tabulky, lze uvést jen jednoduché údaje o cenách a výtěžcích. V době zahájení provozu koňky, kdy cena jednotlivého jízdného činila podle vzdálenosti mezi 5 a 15 krejcarů, uvádí Pražský denník cenu (v přepočtu) 1 kg chleba v širokém rozmezí 16 až 62 kr., přepočtená denní mzda slévače či kováře byla 130÷250 kr. a mzda dělníka placeného denní mzdou (= nádeníka) činila bez stravy 63÷84 kr. Ke konci provozu koňky vydělávali její průvodčí za den (dle [NL980204] při 16hodinové pracovní době) 110 kr., v téže době řidiči a průvodčí EP 130÷150 kr.

---

Ing. František Prošek

VÝVOJ TARIFŮ A JÍZDNÉHO PRAŽSKÉ DOPRAVY

2. doplněné vydání

Vydala **SM** Společnost městské dopravy Praha jako svoji 31. publikaci v roce 2021

Počet stran: 202

**ISBN 978-80-902095-8-9** (Prvnímu vydání nepřiděleno)