

Přehled vývoje osobní dopravy



O d roku 1905 začaly na území Rakousko-Uherska, konkrétně v Bosně a Hercegovině, jezdit poštovní autobusy, které kromě zásilek přepravovaly také omezený počet cestujících. Pro nás je významný fakt, že mladoboleslavská automobilka Laurin & Klement v roce 1908 vyhrála konkurz na dodávku vozidel typu E pro pravidelnou poštovní dopravu v okolí Kotoru v Černé Hoře.

Na našem území se první nestátní (převážně sezónní) autobusové linky začaly provozovat po roce 1905, konkrétně v červenci 1907 na trati z Mariánských lázní do Karlových Varů. V dalších letech následovalo Těšínsko, oblasti západočeských lázní, Krkonoš a Jeseníků atd.

Pražské ředitelství pošt a telegrafů slavnostně otevřelo 13. května 1908 první dvě státní autobusové linky z Pardubic do Bohdanče a z Pardubic do Holic (pravidelná doprava začala o den později). V témže roce, od 7. března, fungovala první pražská autobusová linka z Malé Strany na Hradčany. Kvůli technickým

problémům byla zrušena v listopadu 1909. Do vypuknutí první světové války v létě 1914 ještě přibýly následující státní autobusové poštovní linky (v chronologickém pořadí):

1908	Dubá–Liběchov, Dubá–Doksy
1909	Benešov–Neveklov, Opava–Bílovec, Opava–Vítkov, Havraň–Zelený Důl, Dubá–Jestřebí
1910	Moravská Třebová–Svitavy, Opava–Sossnová, Lysá nad Labem–Chotětov
1911	Pardubice–Heřmanův Městec, Gräfenberg–Kouty, Moravská Třebová–Krasíkov, Opava–Bruntál, Habry–Golčův Jeníkov, Spišská Nová Ves–Vondřišel (nyní Nálepko), Bardějov–Bardějovské Kúpele, Bardějov–Stropkov, Košice–Herlany
1913	Benešov–Bruntál, Vysoké Mýto–Skuteč
1914	Rýmařov–Šternberk, Rýmařov–Šumperk.



Čilý ruch kolem autobusů Praga na dvoře ústředních dílen v Praze v r. 1920

Soukromé autobusové linky v tehdy veřejné dopravě sloužily například na trasách Mariánské Lázně–Kynžvart, Mariánské Lázně–Karlovy Vary, Příbram–Dobříš, Praha–Mělník a jinde. V roce 1914 bylo na území dnešního Československa 37 soukromých autobusových linek, především v okolí vyletých a turistických středisek. Z toho 20 bylo v Čechách, 14 na Moravě a 3 sezónní tratě na Slovensku.

Na počátku 1. světové války převzala autobusy z 23 dopravních linek v délce 642 km vojenská správa a autobusové trasy byly zrušeny.

Po válce začala **poštovní správa** obnovovat provoz nejprve jenom nákladními automobily s provizorní autobusovou karoserií; první byla od 2. 5. 1919 linka Pardubice–Bohdaneč. Ústřední dílny autobusů pro celou republiku byly soustředěny v bývalém vojenském skladu Citadela na pražském Vyšehradě.

V roce 1927 bylo v Československu už 119 státních linek s celkovou délkou 2 636 km. Na starosti je měla Československá pošta, resp. její **Správa poštovní automobilové dopravy** (SPAD), Praha-Vršovice, která byla zřízena v lednu 1925. Od toho roku byla autobusová doprava vyčleněná z ředitelství pošt a telegrafů a patřila výlučně pod SPAD.

V roce 1927 veřejnou automobilovou dopravu zavedla také železniční správa a vozidlový park byl soustředěn do **automobilových správ ČSD**. První linka ČSD vedla z Chrudimi do Pardubic. O rok později měla poštovní správa na celém území ČSR v provozu 151 tras se 140 vozidly, konkurenční ČSD jenom 15 tratí se 46 autobusy.

V lednu 1933 byla do ČSD začleněna automobilová doprava Ministerstva pošt, takže státní automobilové podnikání realizovalo pouze Ministerstvo železnic. Síť autobusových linek byla tehdy dlouhá 8 762 km. V rámci dohody mezi železnicí a poštovní správou, která měla zamezit konkurenci soukromých podnikatelů, doprava osob zůstala automobilové dopravě ČSD, doprava balíků a pošty poštovní správě.

Autobusová doprava ČSD byla stále součástí jednotlivých ředitelství státních drah, která metodicky řídila Ústřední správa automobilové dopravy ČSD, zřízená na Ministerstvu železnic.

V roce 1934 byla založena samostatná Zásobárna ČSD Praha-Vršovice s úkolem dodávat materiál a náhradní díly pro silniční motorová vozidla. O vysoké úrovni zásobování v té době svědčí, že v autostanicích či garážích byl skladován pouze materiál nezbytný pro běžnou údržbu vozidel, např. obložení brzd a spojek, čepy do nosných per, řemeny větráků apod. a ostatní méně běžné součástky byly v Zásobárně. Garáže si potřebné věci objednály telegraficky dopoledne a požadované dostaly tentýž den železnicí jako rychlozboží. Dobré zásobování bylo zcela obvyklé, přestože se rozrůstal počet vozidel nejrůznějších značek a typů.

Do roku 1932 činnost automobilové dopravy řídilo Ministerstvo pošt a telegrafů, které mělo svůj vlastní vozový park, Ministerstvo veřejných prací, které mělo na starosti silniční a technickou stránku motorových vozidel, Ministerstvo průmyslu, obchodu a živností, které upravovalo provozní a živnostenské věci ve spolupráci se železnicemi, a nakonec také Ministerstvo železnic, které mělo též vlastní vozový park.

Až v roce 1938 bylo sloučeno ministerstvo pošt s ministerstvem železnic. V tomto roce ČSD svými autobusy na 245 linkách s celkovou délkou 8 213 km přepravily téměř 20 milionů osob. Po vyhlášení mobilizace na podzim 1938 a následném nedostatku pohonných hmot (začaly se používat generátory na dřevoplyn) byla přeprava osob omezena.

V meziválečném období byly největšími dopravci ČSD, Československá pošta, **Autodopravní akciová společnost v Praze** (založená v roce 1920, v roce 1925 posílená kapitálem koncernu ČKD) a společnost **JAS** (Jihočeské podniky pro automobilovou dopravu; založené v červnu 1931). JAS získaly v krátké době velkou oblibu, protože napojily na dopravu úplně opuštěné obce a zaváděly tratě po celých jižních Čechách a na Plzeňsku.

Počty autobusů ve správě ČSD

rok	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
počet ks	46	79	158	273	633	672	720	671	682	635

Především regionální přepravu osob zabezpečovalo přes dvě stě menších dopravců.

Do kompetence Ministerstva dopravy, které vzniklo v roce 1938, přešlo v roce 1942 během okupace také řízení dopravních otázek, které do té doby mělo na starosti Ministerstvo veřejných prací a Ministerstvo průmyslu, obchodu a živností.

V roce 1944 v českých krajích bylo 4 082 koncesovaných dopravních podniků pro automobilovou dopravu, z nich mělo 81 % jenom jedno vozidlo, 1,4 % dvě vozidla a pouze 5 % podnikatelů vlastnilo více než dvě vozidla.

Autobusy bývalého ČSD byly označeny zkratkou **BMB-ČMD** (Böhmisch-Mährische Bahn – Českomoravské dráhy) a byly pod kontrolou Německých říšských drah (Deutsche Reichsbahn, DRB).

Po skončení války byla osobní doprava závislá na zastaralém vozovém parku, který sestával ze zachráněných autobusů domácí výroby, trofejních vozidel různých značek, z dodávek spojeneckých vozidel a z akce UNRRA. Koncem roku 1946 byly dopravcům dodány první autobusy Praga RN/RND a NDO a o rok později i Škoda 706 RO.

V roce 1947 bylo v Československu 731 státních autobusových linek s celkovou délkou 18 674 km. Jeden autobus ujel ročně v průměru pouze 36 157 km. Na Slovensku tehdy bylo 66 stálých autobusových tratí s celkovou délkou 2 135 km. Živnostenská autobusová i nákladní doprava byla podřízena Ministerstvu dopravy.

Koncesovaná automobilová doprava celkem s automobilovou dopravou ČSD

rok	1937	1946	1947	1948
počet autobusů	2 682	2 800	3 100	4 050

Zákonem č. 311 z 22. 12. 1948 byla znárodněna část automobilové dopravy a k 1. 1. 1949 byl vytvořen **národní podnik Československá automobilová doprava (ČSAD)**. Zákon stanovil, že pravidelnou veřejnou dopravu může vykonávat pouze stát, nepravidelnou autodopravu ještě mohli provozovat soukromníci. V roce 1949 bylo v ČSR

evidovaných 894 živnostníků v automobilové dopravě.

Během první dvouletky 1947–1948 dostal státní autobusový park 2 000 autobusů a 900 přívěsných vozidel, což si v českých zemích vyžádalo investice 770 mil. Kčs a na Slovensku 330 mil. Kčs.

Zákonem o znárodnění dopravy byly prakticky znárodněny pouze podniky autobusové dopravy, přičemž přechod těchto podniků do státní správy se uskutečňoval formou tzv. dočasných správ. Živnostenská autodoprava byla do státní autodopravy začleněna postupným odprodejem vozidel, za která ČSAD proplácela náhradu ve splátkách. Tak se do ČSAD dostali prakticky všichni řidiči, údržbáři a podnikatelé živnostenské automobilové dopravy.

V roce 1947 bylo na Slovensku 40 autobusových tras s celkovou délkou 1 796 km a v roce 1953 už 689 tratí s délkou 17 151 km; na autobusovou síť bylo napojených 2 672 obcí.

Zákonem č. 148/1950 Sb. byl zaveden nový název monopolního autobusového dopravce – **Československá státní automobilová doprava, národní podnik**, s nezměněnou zkratkou **ČSAD**. Sem byla začleněna také nákladní automobilová doprava. V celém Československu byly postupně zavedeny jednotné tarifní podmínky a jednotná síť autobusové dopravy se všemi náležitostmi: standardizované označování autobusových zastávek, číslování linek, bločkové cestovní lístky, barevné rozlišení autobusů (po roce 1966 autobusy ČSAD modré, MHD červené) a podobně.

Po zrušení výroby autobusů Praga malé a střední velikosti (typů RN/RND/NDO), které v provozu zůstaly ještě dlouhé roky, byly k dispozici pouze nové autobusy Škoda 706 RO, vyhovující hlavně velkým přepravním proudům na linkách ČSAD.

V roce 1957 autobusy s kapacitou více než 60 osob tvořily 70 % autobusového parku, autobusů s kapacitou 40–60 osob bylo 10 % a s kapacitou do 40 osob 20 %.

Další směry výroby autobusů a autobusové dopravy značně ovlivnily také *Zásady koncepce rozvoje městské hromadné dopravy pro období 1964–1970*. Začátkem 60. let byl uveden do provozu ropovod Družba, cena



Výroba autobusů řady Š 11 ve vysokomýtské Karose v roce 1971

nafty byla nízká, naproti tomu byl neustálý nedostatek elektrické energie. Uvedený dokument preferoval autobusovou dopravu na úkor trolejbusové nebo tramvajové přepravy, které se rušily nebo redukovaly. Rozbíhala se masová výroba nových autobusů řady Š 11, na hledisko zátěže životního prostředí nebo nekvalitní silniční síť se příliš nedbalo. Prvořadá byla přeprava pracujících do a ze zaměstnání a dopravní obsluha nových sídlišť na okrajích měst. Vzhledem k soustavnému nedostatku autobusů se o kultuře cestování nedalo hovořit, fronty cestujících na nástupištích a zastávkách byly běžné.

Tento trend pokračoval také v dalších desetiletích, kdy se u nás vyráběly pouze velké autobusy a po Škodě 706 RTO přišla Karosa řady Š 11 a 700. Potřeba nízkokapacitních autobusů se od 80. let řešila

kooperací automobilky Avia se zahraničními výrobci (Ikarus, Čavdar, TAZ).

Soukromé podnikání v autobusové dopravě bylo obnoveno až po roce 1990. První soukromé linky vznikaly hlavně na meziměstských a zahraničních tratích, ale objevily se i v pražské MHD jako subdávatelé Dopravného podniku hl. m. Prahy. Základní pravidla podnikání v linkové autobusové dopravě upravil zákon č. 111/1994 Sb., který stanovil podmínky jejich poskytování na základě licence. Novinkou byla také možnost v linkové dopravě kromě běžných autobusů používat i mikrobusey nebo minibusy (např. na méně frekventovaných tratích). Nejnovější právní normou v této oblasti je Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících, účinný od července 2010 (zákon č. 194/2010 Sb.).