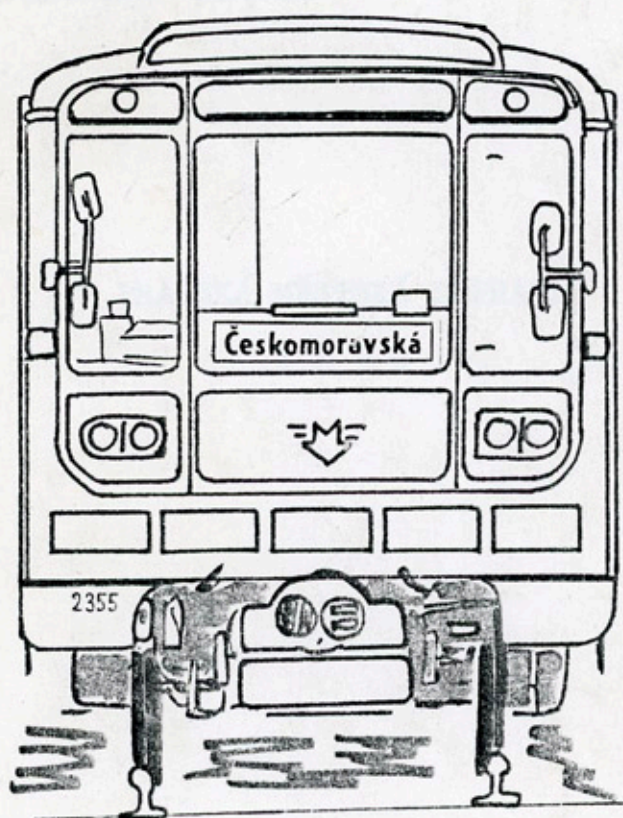


PRAŽSKÁ MĚSTSKÁ DOPRAVA



1990

S P O L E Č N O S T M Ě S T S K Ě D O P R A V Y

=====

JUDr. Jan ČECH
Mgr. Pavel FOJTÍK
Ing. František PROŠEK

PRAŽSKÁ MĚSTSKÁ DOPRAVA

1 9 9 0

(c) J.Čech, P.Fojtík, F.Prošek, 1991

Ú V O D

=====

Společnost městské dopravy vydává první ucelený přehled nejdůležitějších událostí v systému pražské městské dopravy za uplynulý rok. Obsah a uspořádání přehledu vychází ze zkušeností, které mají autoři z publikování obdobných údajů v KMD, kde vycházely buď jako samostatné publikace za delší časové období (např. naposledy Pražská městská doprava 1974-1985) nebo jako dílčí příspěvky ve Zpravodaji KMD. Jedná se tedy opět zejména o zaznamenání hromadných dat, která jsou průběžně sledována a za kalendářní rok je účelné jejich shrnutí. Není tudíž prováděno jejich hodnocení, k němuž je nezbytný alespoň určitý časový odstup.

Základními oblastmi popisu jsou vývoj kolejové sítě metra a tramvají, vedení linek a směny ve vozovém parku. Ostatní údaje z oblasti provozu jsou zpracovány v potřebném rozsahu do těchto základních kapitol, neboť jejich samostatné uvádění je účelné spíše za delší období.

Pokud náš první pokus o ucelený přehled za rok 1990 bude hodnocen jako úspěšný, máme v úmyslu v příštích letech pokračovat ve vydávání obdobně uspořádaných materiálů pokud možno pravidelně, vždy na začátku následujícího kalendářního roku.

SÍŤ METRA V ROCE 1990

=====

Rok 1990 přinesl v síti metra několik zásadních změn. První je přejmenování třinácti z 36 stávajících stanic (přestupní stanice počítány dvakrát) a drou z 5 nových, uváděných do provozu. Nové názvy schválila rada Národního výboru hl.m. Prahy 21.2.1990 a do praxe byly uváděny postupně podle možností.

Dne 4.7.1990 byl zahájen provoz nové stanice Skalka, budované za manipulačního provozu od začátku roku 1986 na spojení mezi stanicí Strašnická a depem Hostivař (SH). Stavební délka trasy A ani spojky SH se nezměnila, do nové stanice byla

prodloužena linka m-A. Provozní úsek mezi stanicemi Strašnická a Skalka měří 1,394 km (měřeno mezi středy stanic) a jde tedy o nejdelší mezistaniční vzdálenost na m-A. V označování nového provozního úseku panuje, a to i ve stavební dokumentaci, určitá nejednotnost. Některé materiály označují celý úsek Želivského-Depo Hostivař jako SH (= spojka do depa Hostivař) a výhledově pokračování Strašnická - směr Hostivař jako III.A. Jiné prameny uvádějí již úsek Želivského-Strašnická jako III.A a označení SH používají jen pro úsek Strašnická-depo Hostivař. Toto druhé označení je vhodnější a správnější, protože odpovídá staničení trasy A i spojky do depa. Rozhodně však jde o první případ, kdy už je vhodné hovořit nejen o trasách (traťkách) metra, ale i o linkách, protože m-A jede z hlediska stavební kilometráže 1,3 km mimo vlastní trasu A. V této souvislosti není nezajímavé připomenout navrhované stavební i provozní prodloužení m-A do stanice Průmyslová po roce 2005. Teoreticky by v případě realizace této stavby mělo jít o novou samostatnou trať metra pojížděnou linkou m-A.

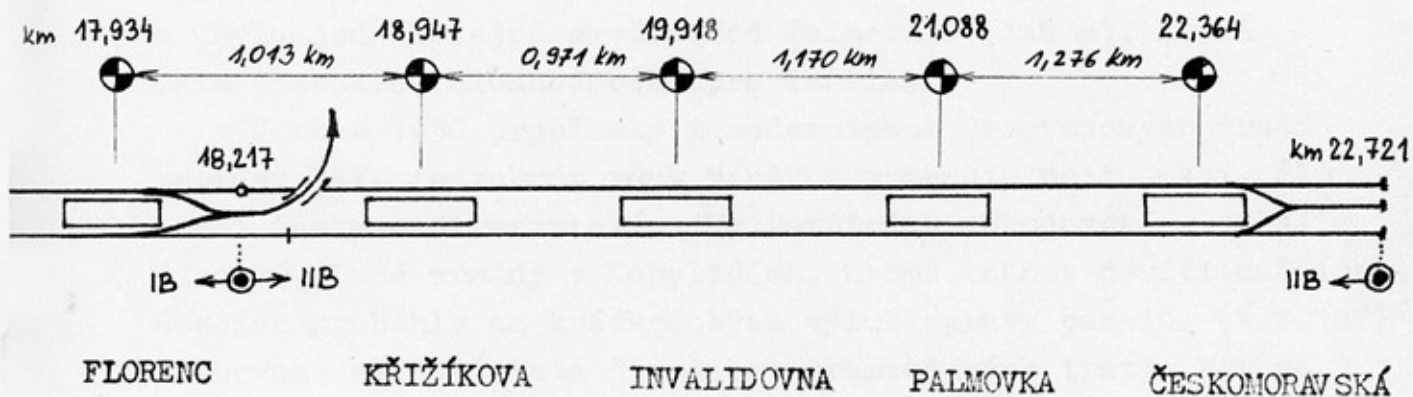
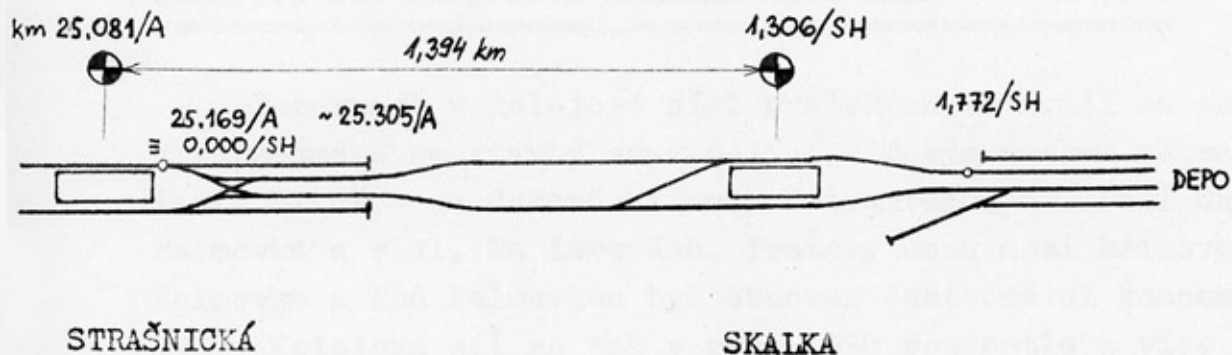
Významným rozšířením sítě metra bylo zprovoznění dalšího provozního úseku trasy B (stavba II.B) mezi stanicemi Florenc (dř. Sokolovská) a Českomoravská (pracovní název Zápotockého) o stavební délce 4,505 km. V novém úseku jsou čtyři stanice. První ověřovací jízda se uskutečnila 29.10.1990 a pravidelný provoz s cestujícími byl zahájen dne 22.11.1990.

Některé další základní údaje vyplývají z následujících tabulek :

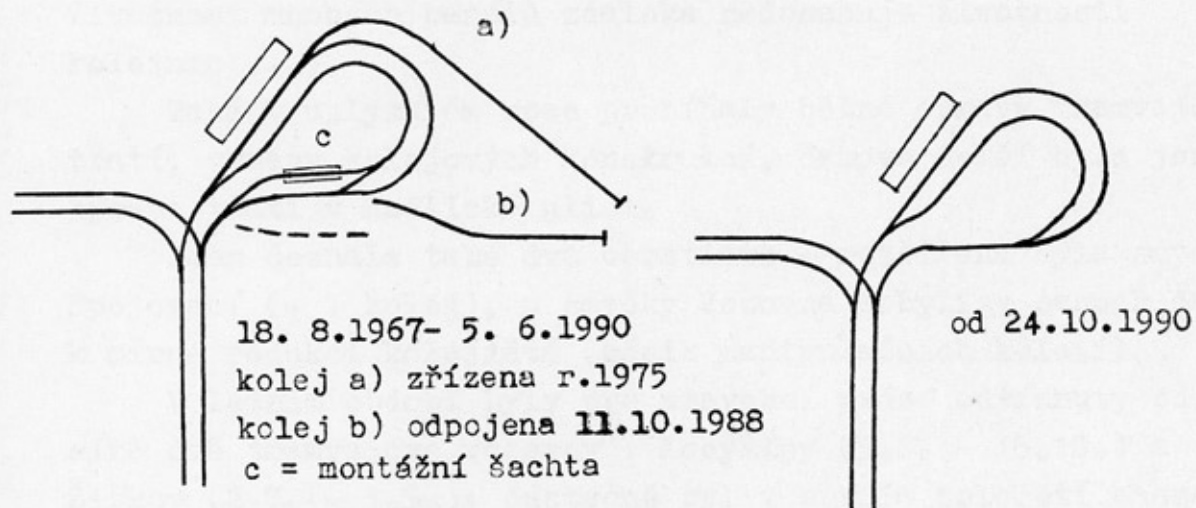
Tabulka I.: Přehled stanic metra uvedených do provozu v roce 1990

| stanice | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---------------|----|----|----------|------|------|---|---|
| Českomoravská | CE | B | 22.11.90 | 3RPZ | 26,1 | 1 | 7 |
| Invalidovna | IN | B | 22.11.90 | 3RPZ | 28,0 | 1 | 7 |
| Křižkova | KR | B | 22.11.90 | 3RPZ | 35,0 | 1 | 7 |
| Palmovka | PA | B | 22.11.90 | HON | 14,0 | 2 | - |
| Skalka | SK | SH | 4. 7.90 | HOS | 15,8 | 1 | - |

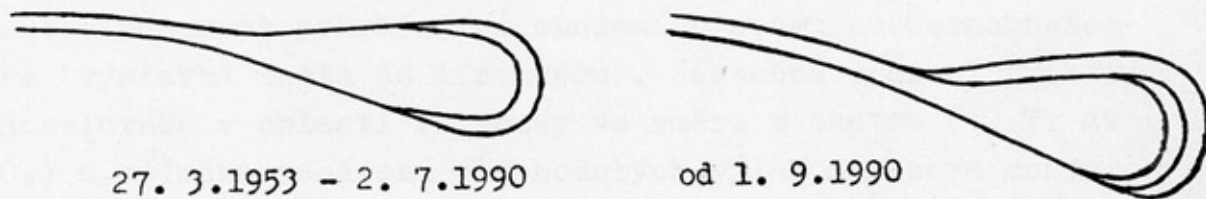
Schemata nových provozních úseků metra (bez měřítka):



Rekonstrukce smyčky Vozovna Kobyliisy:



Rekonstrukce smyčky Spojovací:



KOLEJOVÁ SÍŤ PRAŽSKÝCH ELEKTRICKÝCH DRAH V ROCE 1990

Pozornost v kolejové síti pražských tramvají se soustředila zejména na stavby související s novým úsekem metra v oblasti Libně - na dokončení nových tramvajových tratí Ohrada-Palmovka a v ul. Na žertvách. Traťový úsek mezi křižovatkami Palmovka a Pod Palmovkou byl obnoven částečně už koncem roku 1989. Kolejová síť se tak v roce 1990 rozrostla o více než 2,5 km nových dvoukolejných tratí (vč. spojovacích oblouků) a ubyla jednokolejná smyčka Pod Palmovkou (146 m), která měla charakter dlouhodobého provizoria.

V roce 1990 probíhaly i modernizace tramvajových tratí metodou BKV, tentokrát však poněkud v menším počtu akcí. Šlo o tři úseky - Střešovická a Na Petřinách, Chodovská a další část tr. Rudé armády v Kobylisích. Kromě toho v devíti dalších úsecích proběhly za krátkodobých výluk opravy panelů. (V r. 1977 slibovaná až 20ti letá životnost tramvajových tratí, kdy se předpokládalo omezení údržby tratí jen na provádění záливоk a výměny ojetých kolejnic, se u nás zatím příliš neprojevovala. Životnost mnohých panelů zdaleka nedosahuje životnosti kolejnic ...).

Také v uplynulém roce probíhaly běžné opravy tramvajových tratí, výměny kolejových konstrukcí, časově delší byla jen oprava tratí v Radlické ulici.

Změn doznala také dvě obratiště - rozšířena byla smyčka Spojovací (+ 1 kolej), u smyčky Vozovna Kobylisy naopak došlo k mírné redukci kolejiště (zánik manipulačních kolejí).

V letním období byly pro stavební práce odřáznuty od sítě dvě tramvajové vozovny : Kobylisy (5.6. - 16.10.) a Žižkov (2.7. - 1.9.); částečně byl v prvním pololetí omezen provoz vozovny Motol.

Z jiných akcí, které měly nebo mají dlouhodobý dopad na tramvajový provoz a nesouvisely přímo s rekonstrukcemi tratí je nutné jmenovat pokračující omezení provozu na Černokostelecké (výstavba mostu do listopadu), částečná omezení provozu na Sokolovské v oblasti Palmovky ve směru z centra (10.7. až 2.10.) a zejména zahájení dlouhodobých výluk Mánesova mostu

(výstavba kolektoru od Října do roku 1991) a Bělehradské (od července do roku 1991; výstavba inženýrských sítí).

Za zmínku stojí také tři drobnější projekty plánované k realizaci na rok 1990, ale z různých důvodů neuskutečněné - zaústění 3.koleje v Jelení ulici, výstavba předsunutého rozvětvení (3.koleje) u zastávky Ke Stírce pro směr do centra a konečně výstavba jednokolejného spojovacího oblouku od Hrdlořez do Loudovy ulice na smyčku Vápanka.

V následujícím přehledu jsou uvedeny jednotlivé akce a následně chronologický přehled hlavních akcí.

A. Akce přecházející do roku 1990 z let předcházejících

1. Výluka obratiště Zvonařka (Bruselská)

Výluka trvala pro celý rok 1990, ještě před zahájením výluky Bělehradské třídy byl přerušen provoz i na zbyvající části obratiště, kde bylo původně povoleno alespoň manipulační odstavování vadných vozidel. Bližší datum, kdy byla tato možnost zrušena, není zatím k dispozici.

2. Pokračující výstavba stanice metra Palmovka

Z roku 1989 přecházela výluka úseku mezi smyčkou Pod Palmovkou a třídou Rudé armády.

19. 5.90 (X) Dělnická-Pod Palmovkou

19. 5.90 X smyčka Pod Palmovkou

9. 6.90 (D) Dělnická-Pod Palmovkou, obnoven provoz v celém úseku až ke tř. Rudé armády. (Viz též akce č. A6, A7, B10c)

3. Výstavba nového mostu na Černokostelecké

Z roku 1989 přechází provizorní jednokolejný provoz po koleji z centra v délce asi 300 m v místě stavby.

22.10.90 (X) Černokostelecká-Ústřední dílny DP

X! ukončen provizorní jednokolejný provoz

6.11.90 (D) Černokostelecká-Ústřední dílny DP, obnoven dvoukolejný provoz

4. Výluka vozovny Vokovice

Z roku 1989 přechází výluka kolejí 1.-6., bližší údaje o jejich zprovoznění během r.1990 nejsou k dispozici.

5. Rekonstrukce vozovny Motol

Z roku 1989 přecházela výluka objízdné koleje a jižní poloviny vozovny.

1. 6.90 (D) objízdná kolej a remízni koleje č.1-12 (jižní polovina vozovny)

26. 9.90 (X) objízdná kolej

24.10.90 (D) objízdná kolej

Při rekonstrukci zanikla kolej do dílen a do objízdné koleje na západní straně vozovny byla vložena výhybka pro zprůjezdnění kolejí č. 1 a 2. Rekonstrukce severní poloviny vozovny (koleje č.13-24) plánována na rok 1991.

6. Novostavba tramvajové tratě v ul. Na žertvách

10. 7.90 D! Pod Palmovkou-Na žertvách-U Balabenky; dočasný jednokolejný a jednosměrný provoz po nedokončené trati ve směru z centra při výluce Sokolovské ul. v úseku Palmovka-U Balabenky (viz akce č. B10c)

2.10.90 XI Pod Palmovkou-Na žertvách-U Balabenky; probíhá dokončování stavby

23.11.90 D Pod Palmovkou-Na žertvách-U Balabenky; dvoukolejná trať v délce asi 0,630 km vybudovaná metodou BKV na vlastním tělese (ul. Na žertvách); na křižovatce Pod Palmovkou (= nově stanice metra Palmovka) zřízeny 4 páry oblouků do všech směrů, napojení na křižovatce U Balabenky-Sokolovská řešeno jako dvoukolejný trojúhelník

7. Novostavba tramvajové trati Ohrada-Palmovka

2. 7.90 (X) Nákladové nádraží Žižkov-Spojovací; napojení nové tram.trati na Ohradě

1. 9.90 (D) Nákladové nádraží Žižkov-Spojovací

23.11.90 D Ohrada-Krejčárek-Palmovka; dvoukolejná trať o délce 1,542 km (bez k.k.Palmovka), otevřený kolejový svršek se žlábkovými kolejnicemi na dřevěných pražcích ve šterkovém loži; celá trať na vlastním tělese, v délce 455 m na samostatném tramvajovém mostě.

Napojení na Ohradě má podobu dvoukolejného trojúhelníku, na Palmovce zřízena dvoukolejné propojení na tř. Rudé armády a na Sokolovskou (směrem do Vysočan).

B. Akce zahajované v roce 1990

1. MTT Střešovická, Na Petřinách

- 9. 1.90 (X) Octárna-Petřiny
- 6. 3.90 (X) Vozovna Střešovice-Octárna-Malovanka
(rekonstrukce křižovatky Octárna)
- 28. 4.90 (D) Vozovna Střešovice-Octárna-Malovanka; upraveny osové vzdálenosti na křižovatce, kolejová konstrukce částečně položena na panelech
- 16. 6.90 (D) Octárna-Petřiny; trať rekonstruována metodou BKV, na smyčce Petřiny zvětšena osová vzdálenost, koleje na dřevěných pražcích

2. MTT Chodovská

- 7. 3.90 (X) Vladimírova-Spořilov
- 29. 4.90 (D) Vladimírova-Spořilov; trať v Chodovské rekonstruována metodou BKV, zároveň oprava panelů v ul. U plynárny

3. MTT tř. Rudé armády

- 5. 6.90 (X) Střelničná-Vozovna Kobylicy (vč.)
(X) smyčka Střelničná
X odstavné koleje na smyčce Vozovna Kobylicy
- 2. 7.90 (X) Ke Stírce-Střelničná-Sídlíště Ďáblice;
rekonstrukce trojúhelníku Střelničná
- 13. 8.90 (D) Ke Stírce-Střelničná-Sídlíště Ďáblice
- 1. 9.90 (D) smyčka Střelničná
- 16.10.90 (D) Střelničná-Vozovna Kobylicy; manipulační provoz bez cestujících (probíhají dokončovací práce)
- 24.10.90 (D) pravidelný provoz s cestujícími; trať rekonstruována metodou BKV, smyčka Vozovna Kobylicy nově provedena ve zredukované podobě bez odstavných kolejí jako jednokolejná (289 m) s předjízdou kolejí (169 m). (Jižní odst.kolej, pův.odbočka na skládku smetí, odpojena již 11.10.1988)

4. Rekonstrukce smyčky Spojovací

2. 7.90 (X) Nákladové nádraží Žižkov-Spojovací (koordinováno s napojením tratě Ohrada-Palmovka)
1. 9.90 (D) Nákladové nádraží Žižkov-Spojovací; vjezdová (výjezdová) část smyčky částečně rekonstruována metodou BKV (pravá kolej 70 m, levá kolej 30 m), upraveny oblouky a částečně tvar smyčky, prodloužena 2.kolej smyčky a doplněna 3.kolej; nynější délky kolejí : 1. = 179 m, 2. = 147 m, 3. = 95 m.(Délka vnější (1.) koleje neodpovídá původnímu staničení smyčky).

5. Výluka tramvajové trati v Bělehradské ulici

2. 7.90 (X) Tylovo nám.-Bruselská-Otakarova; rekonstrukce kanalizačního sběrače a inženýrských sítí v Bělehradské ulici, výluka přechází do roku 1991 (původní termín jejího ukončení: 03/91).

6. Oprava trati v Radlické ulici

3. 9.90 (X) Ženské domovy-Laurová
- 13.10.90 (D) Ženské domovy-Laurová
(Poznámka : původní termín stanovený oběžníkem č.40/90 je 16.10., podle jízdních řádů byl provoz obnoven již 13.10.).

7. Výluka trati na Mánesově mostě

- 31.10.90 (X) Staroměstská-Malostranská; výstavba kolektorů. Při výluce částečně sneseno trolejové vedení na nám.J.Palacha, práce přecházejí do r.1991 (původní termín 1.3.91). Oběžník č.44/90 určil zahájení výluky k 24.10.90, vývěsky na zastávkách udávaly datum 31.10.

8. Různé opravy panelů BKV

- a) 7. 3.-29. 4.90 (X) Vladimírova-Spořilov (viz MTT Chodovská oprava panelů v ul. U plynárny)
- b) 3. 4.-14. 4.90 (X) Myslíkova-Národní divadlo
- c) 12. 5.-17. 5.90 (X) Brusnice-Keplerova-Malovanka

- d) 13. 8.- 1. 9.90 (X) Ke Stírce-Pod Palmovkou (oprava u zast. Okrouhlická)
- e) 3. 9.-25. 9.90 (X) Výstaviště-Elektrárna (výměna téměř všech panelů BKV)
- f) 11. 9.-22. 9.90 (X) Karlovo nám.-Moráň-Albertov/Palackého nám. (oprava úseku na Karlově nám.)
- g) 2.10.-11.10.90 (X) Invalidovna-Palmovka (úsek Florenc-Invalidovna zůstává v provozu, d-15,19 obracejí na kolejové spojce)
- h) 17.10.-24.10.90 (X) Rašínovo nábřeží (Palackého nám.-Výtoň)
- i) 15.11.-20.11.90 (X) Balabenka-Harfa (oprava kříž. Harfa)

9. Výměny kolejových konstrukcí

- a) Strossmayerovo nám. (část) :
8.11.-13.11.90 (X) Špejchar-Strossmayerovo nám.-Letenský tunel
- b) Octárna (viz akce č. B1)
- c) Střelnická (viz akce č. B3)

10. Různé výluky

- a) 19. 2.-23. 2.90 (X) Elektrárna-Trojská-Ke Stírce (jen v Pds)
- b) 15. 6.-18. 6.90 vždy noční výluky 20.30-04.30 hodin;
22. 6.-25. 6.90 výstavba kolektoru
29. 6.- 2. 7.90
- c) 10. 7.- 2.10.90 (X) Palmovka-U Balabenky (po Sokolovské, jen v tomto směru); přestavba výst. šachty KK 464 (viz též akce č. A6)
- d) 14. 6.- ? (X) smyčka Podolská vodárna, rekonstrukce Podolské ulice

11. Zrušení zajišťovací výhybky před vozovnou Střešovice

- 15.11.90 X zajišťovací výhybka před voz.Střešovice;
výhybka zaklínována ve směru trvalého pobjíž-
dění a zatím ponechána v trati.

12. Rekonstrukce manipulačních kolejí u vozovny Hloubětín

Počátkem roku probíhaly rekonstrukční práce na objízdné koleji a na odstavných kolejích západně od haly. Bližší údaje nejsou zatím k dispozici.

C. Výstavba nových tramvajových tratí

V průběhu roku pomalu pokračovaly práce na trati Braník-Modřany (stavba mostu přes Komořanskou ulici, práce v sídlišti apod.). Plánovaná úprava smyčky Nádraží Braník (termín září-listopad 1990) se zatím neuskutečnila.

D. Výluky lanové dráhy

Pravidelné revize lanové dráhy :

Jarní výluka : termín není znám

Podzimní výluka : 15.10.-2.11. (24.00 hod.) s možností zkrácení do 31.10.

Chronologický přehled vývoje kolejové sítě v roce 1990

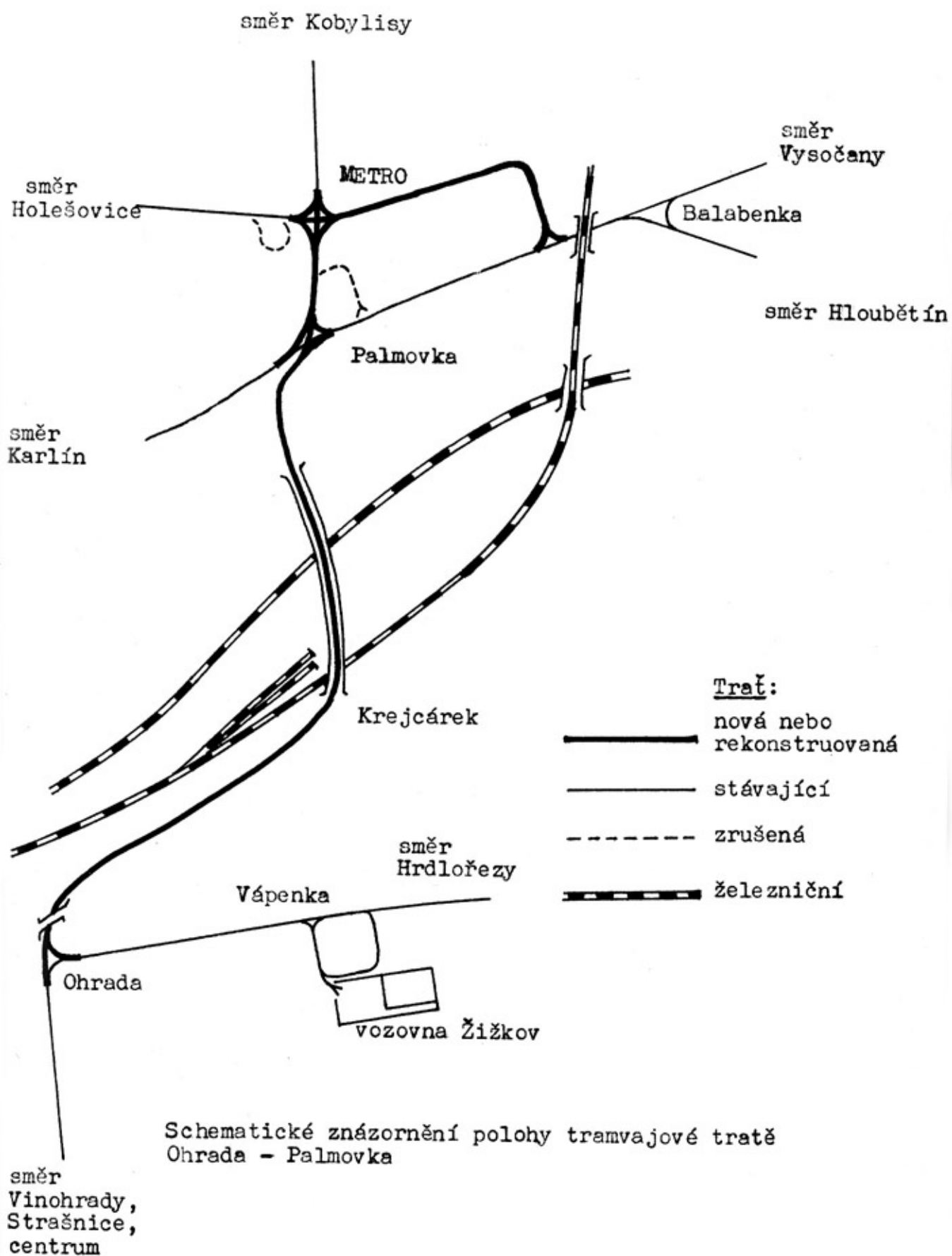
(Významnější akce)

- 9. 1. (X) Octárna-Petřiny
- 6. 3. (X) Vozovna Střešovice-Octárna-Malovanka
- 7. 3. (X) Vladimírova-Spořilov
- 28. 4. (D) Vozovna Střešovice-Octárna-Malovanka
- 29. 4. (D) Vladimírova-Spořilov
- 19. 5. (X) Dělnická-Pod Palmovkou
X smyčka Pod Palmovkou
- 1. 6. (D) jižní harfa a objízdna kolej vozovny Motol
- 5. 6. (X) Střelničná-Vozovna Kobylisy (vč.)
(X) smyčka Střelničná
X manipulační koleje na smyčce Vozovna Kobylisy
- 9. 6. (D) Dělnická-Pod Palmovkou (vč. úseku mezi bývalou smyčkou a tř. Rudé armády)
- 16. 6. (D) Octárna-Petřiny
- 2. 7. (X) Nákladové nádraží Žižkov-Spojovací
- 2. 7. (X) Ke Stírce-Střelničná-Sídliště Ďáblice
- 2. 7. (X) Tylovo nám.-Bruselská-Bělehradská (do r.1991)
- 10. 7. D! Pod Palmovkou-Na žertvách-U Balabenky (jen T)
- 10. 7. (X) Palmovka-U Balabenky (jen T)
- 13. 8. (D) Ke Stírce-Střelničná-Sídliště Ďáblice
- 13. 8. (X) Pod Palmovkou-Bulovka-Ke Stírce

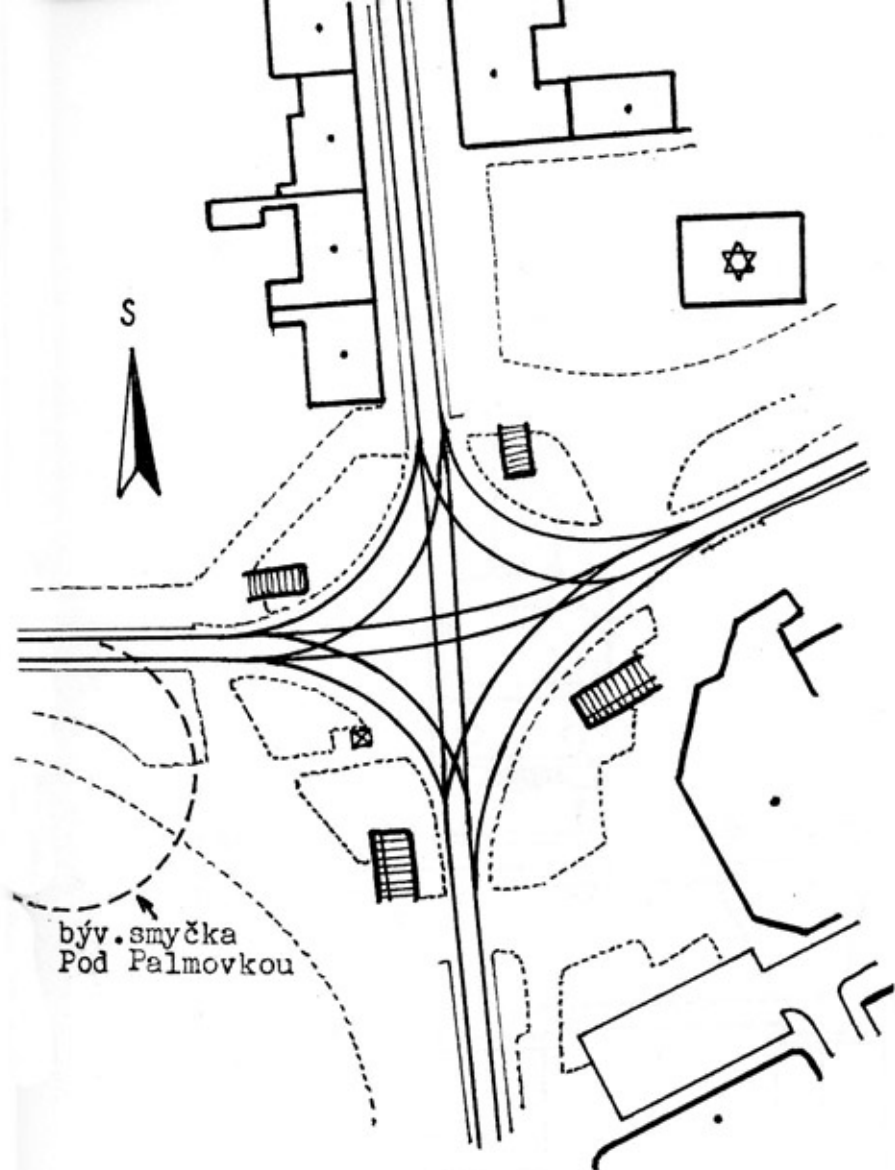
1. 9. (D) Nákladové nádraží Žižkov-Spojovací
D nová předjízdna kolej na smyčce Spojovací
1. 9. (D) smyčka Střelničná
1. 9. (D) Pod Palmovkou-Bulovka-Ke Stírce
3. 9. (X) Ženské domovy-Laurová
26. 9. (X) objízdna kolej ve vozovně Motol
- 2.10. XI Pod Palmovkou-Na žertvách-U Balabanky
(D) Palmovka-U Balabanky (T)
(X) Invalidovna-Palmovka
- 11.10. (D) Invalidovna-Palmovka
- 13.10. (D) Ženské domovy-Laurová
- 16.10. (D) Střelničná-Vozovna Kobylisy (manipulačně)
- 22.10. (X) Černokostelecká-ÚDDP
XI provizorní výhybky jednokolejného provozu
- 24.10. (D) Střelničná-Vozovna Kobylisy (smyčka) - (s cestujícími)
- 24.10. (D) objízdna kolej ve vozovně Motol
- 31.10. (X) Malostranská-Staroměstská (do roku 1991)
- 2.11. (D) Černokostelecká-ÚDDP, obnova dvoukolejného provozu
- 15.11. X zajišťovací výhybka před vozovnou Střešovice
- 23.11. D Pod Palmovkou-Na žertvách-U Balabanky
D Ohrada-Palmovka

Vysvětlivky zkratk :

- D - zahájení provozu na trati či kolejovém zařízení
- D! - zahájení provozu na kolejovém provizoriu, resp. zahájení dočasného provozu
- (D) - obnovení provozu po výluse
- X - trvalé ukončení provozu
- XI - ukončení provozu na provizoriu, resp. ukončení dočasného provozu
- (X) - zahájení výluky

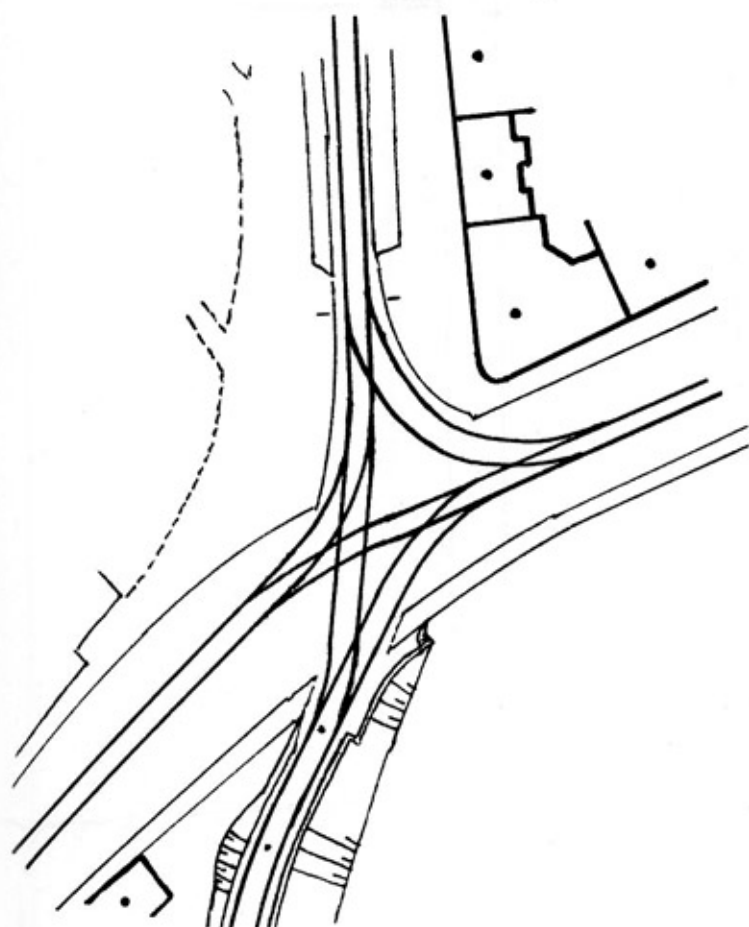


Schematické znázornění polohy tramvajové tratě Ohrada - Palmovka

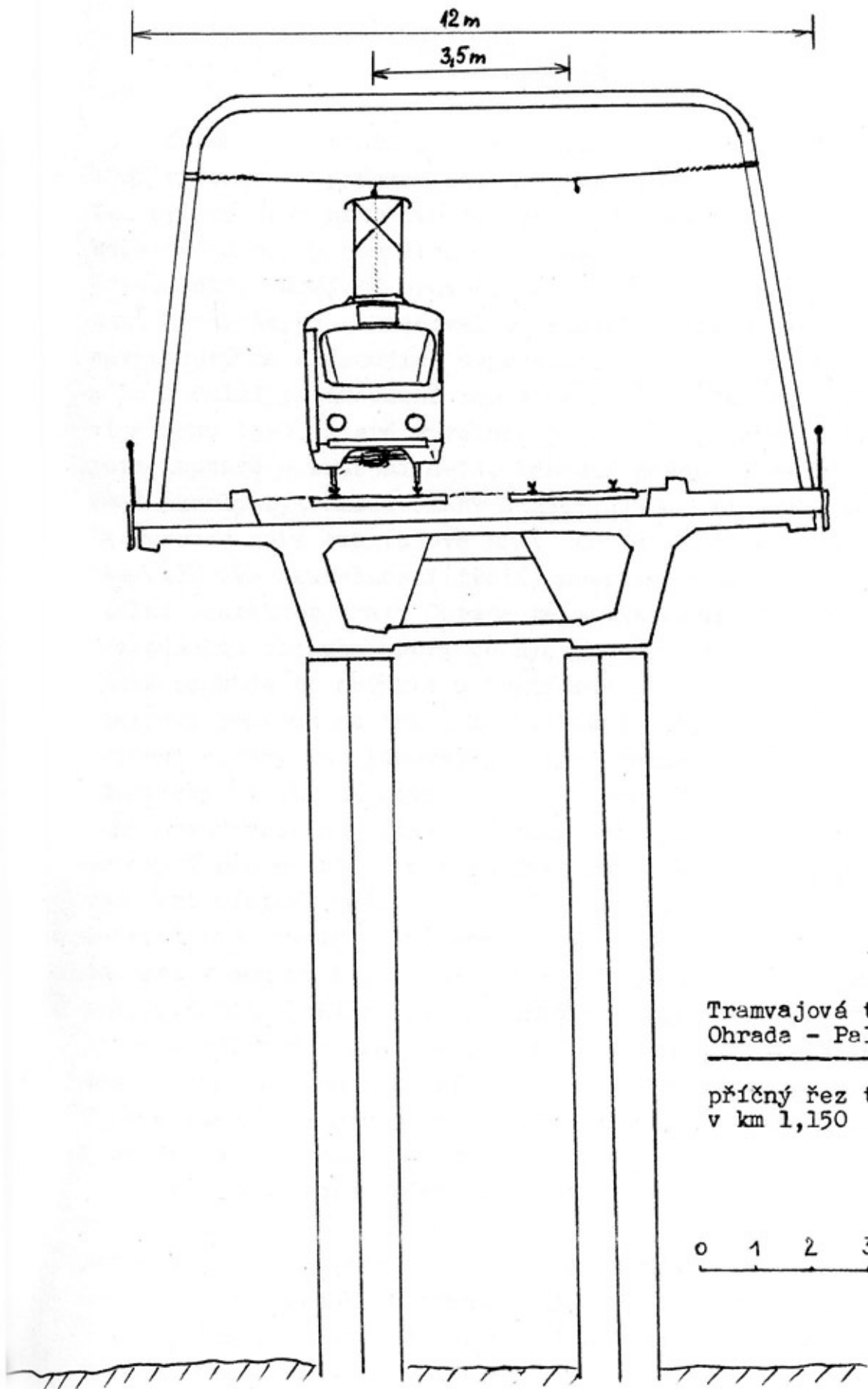


býv. smyčka
Pod Palmovkou

Křižovatka Palmovka
sever
(dříve Pod Palmovkou)

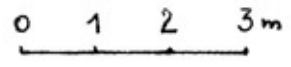


Křižovatka Palmovka (jih)
Napojení nové tramvajové trati
Ohrada - Palmovka



Tramvajová trať
Ohrada - Palmovka

příčný řez tratí
v km 1,150



L I N K Y
=====

Rokem 1990 končí pětileté období, pro které byl v roce 1985 vypracován program stabilizace vedení linek tramvají. Ten byl umožněn skutečností, že předpokládaný rozvoj sítě kolejové dopravy (prodloužení trasy A metra do stanice Strašnická, zahájení provozu na trase III.B, nová tramvajová trať Motol-Řepy) pokračoval v úsecích s malou nebo žádnou návazností na existující uspořádání sítě. Stejný charakter mělo i další prodloužení trasy metra A na Skalka již v polovině roku 1990, které vyvolalo pouze jednu změnu v tramvajové dopravě - zrušení d-14. Zásadní změny ve vedení linek však musely být uskutečněny k 23.11.1990, kdy byla uvedena do provozu nová tramvajová trať Ohrada-Palmovka a zároveň tzv. II. (ve skutečnosti třetí) úsek trasy B metra. Tangenciální charakter trati Ohrada-Palmovka neumožňoval její jednoduchou obsluhu např. pouhým prodloužením některých linek (jak je to obvyklé u tratí radiálních, naposledy při zahájení provozu na trati Motol-Řepy) a bylo proto nutné provést úpravy komplikovanější (podstatné změny d-1,5,19 a prakticky vytvoření nové d-10). V úseku Florenc-Palmovka, kde bylo dosud vedeno 6 linek a který měl být dle dřívějších koncepcí pro souběh s metrem fyzicky zrušen, zůstaly v provozu pro místní obsluhu pouze 2 linky (d-3,24). Zavedením d-14, které vyvolalo i změny d-3 a 6, byla účelně posílena doprava v centru (4. linka v trase Vodičkova-Jindřišská; nyní d-3,9,14,24). Lokální zájmy sehrály svojí úlohu při řešení provozu návazné dopravy v oblasti Palmovky, která byla vyřešena nevhodným kompromisním vedením částí linek po nové trati U Balabanky-Na žertvách a ponecháním částí linek na ulici Sokolovské bez přímé vazby na vstupy do metra.

Po všech provedených úpravách zůstalo v provozu 24 denních linek (čísla 1 .. 26 kromě 13 a 15), z nichž d-7 je ve dnech pracovního klidu vedena v oboustranně zkrácené trase, ostatní mají ve všech obdobích trasu stejnou; špičkový provoz mají 3 linky (d-10,21,23), dvě linky jezdí pouze v pracovních dnech do večera (d-2,6).

Důležitou úpravou, provedenou k datu 23.11.1990, bylo zkrácení rozsahu denního provozu elektrických drah a po 15 letech opětné vytvoření zvláštní časové a provozní plonocní sféry. Polonocní provoz navazuje na denní, který nyní končí již mezi 22.00 a 22.30 hodin. V této době zatahují všechny denní linky s výjimkou d-1 (pro obsluhu trati Ohrada-Palmovka) a d-20 (pro posílení provozu na větvi do Divoké Šárky a obsluhu trati podbabské) a vyjíždějí linky celonocní (51-58) s intervalem 15 minut a bez návaznosti v uzlu Lazarská. Kromě toho jsou jen pro toto období nově vytvořeny a zavedeny 2 zvláštní linky pouze s polonocním provozem - d-59 (nahrazující část d-7 a obsluhující současně větev na Laurovou) a d-60 (namísto části d-11). Následně, ve stejnou dobu jako dříve, tj. mezi půlnocí a 00.30 hodin, se přechází na režim celonocního provozu d-51 až 58 v intervalu 40 minut a se vzájemným přestupem v Lazarské.

Na rozdíl od tramvají mělo na síť autobusů značný vliv i prodloužení trasy A metra na Skalku. Jednalo se ovšem ve značné míře o úpravy lokální, neboť ve východní oblasti se zásadní změny uskutečnily již při předcházejících prodlouženích m-A v letech 1980 a 1987. Definitivně byly ke stanici Skalka napojeny oblasti sídliště Horní Měcholupy-Petrovice (kromě a-271 i a-154) a sídliště Košík (a-145,194). Nově získaly spojení na metro okrajové obce jihovýchodního sektoru, obsluhované linkami, dosud končícími na Černokostelecké. Z důvodu protestů obyvatel sídliště Skalka nebyly zde proti původním předpokladům ukončeny linky a-163,228,229 a a-169 ve směru od Černokostelecké a a-138,224 od Zahradního Města.

Největší změny v síti autobusů nastaly ovšem rovněž k 23.11.1990. Prodloužení metra znamenalo možnost přeřešení obsluhy sídliště Prosek a Letňany (částečné přesměrování na Palmovku) a napojení celého východního segmentu města od Letňan přes Horní Počernice až po linii Běchovice-Újezd n.Lesy přímo na metro (stanice Českomoravská). Zatímco při uvádění předcházejících úseků metra do provozu docházelo v povrchové dopravě k relativním úsporám autobusů, znamenalo uvedené velkorysé řešení teoretickou ztrátu 23 provozních vozidel. Tato

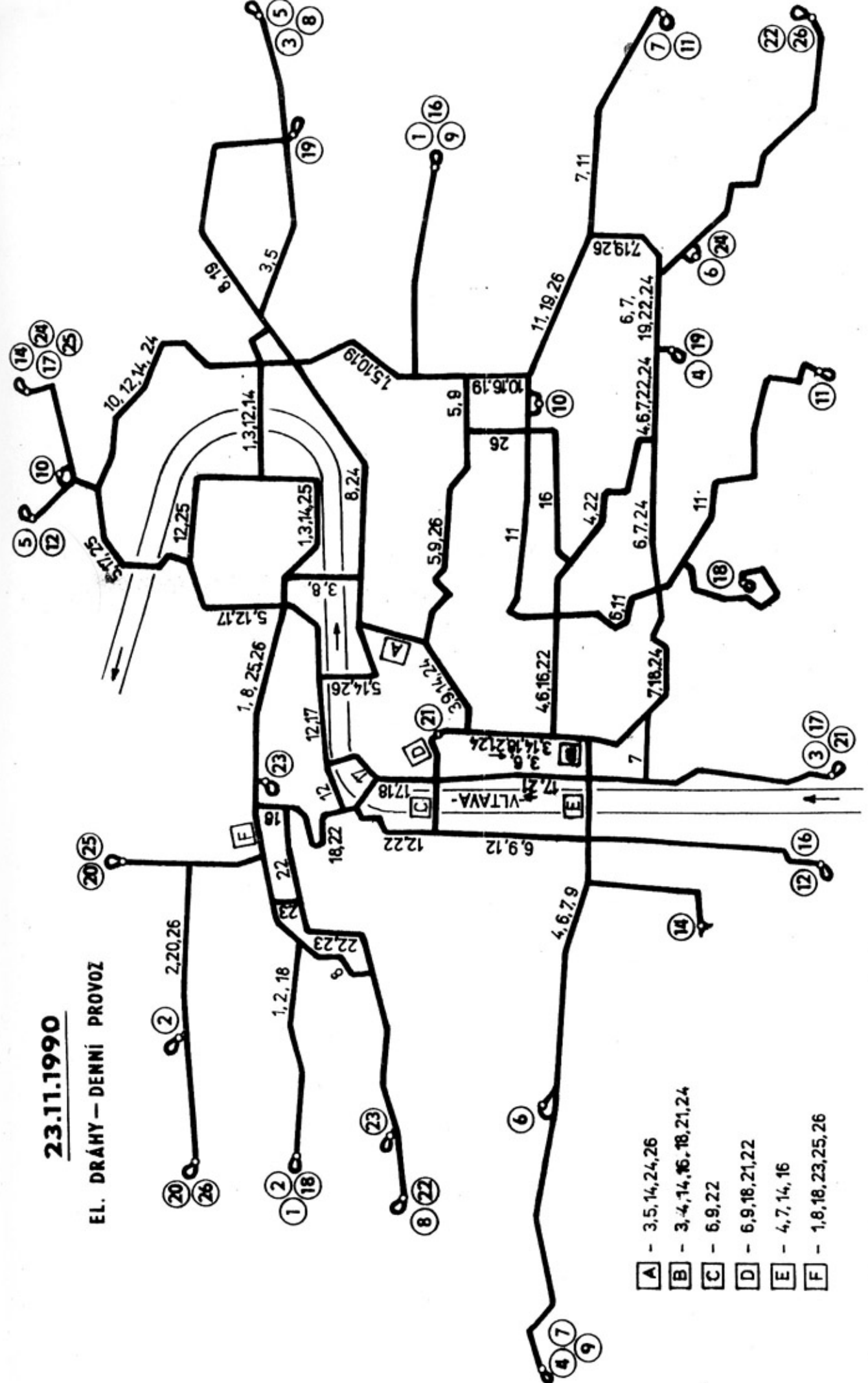
ztráta byla kompenzována částečně úsporami při prodloužení metra na Skalku, ale zejména zrušením linek a-126,127 v souvislosti se zahájením provozu tramvají v úseku Ohrada-Palmovka. Likvidace tohoto již tradičního autobusového spojení byla nejdiskutovanějším opatřením celého roku. Snaha o eliminaci negativních dopadů a o komplexní řešení se pak projevila návaznými úpravami linek zasahujícími až do oblasti Nuslí a nepřímo až do sídliště Novodvorská.

Celkový počet denních autobusových linek ke konci roku činil 173 (101-277 kromě 126,237,240,276); z tohoto počtu u 23 linek byly v jejich trasách vedeny různé spoje (tzn. více než dvě konečné zastávky u linky). Dále je v provozu 10 linek pětistovkové řady (501-512 mimo 506,511), z nichž 9 má provoz celonoční, a-507 je provozována pouze 1 spojem. Účelových linek je evidováno 9, z toho 7 celoročních (a-451, 452,454-457,460) a 2 rekreační s provozem v letním období. Školních linek bylo v provozu 33 (401-437 mimo 426,429,431, 436).

Následující chronologický přehled obsahuje všechny změny trvalého charakteru linek metra, elektrických drah a autobusů, u posledních včetně školních linek. Z dočasných změn jsou zařazeny úpravy sezónní a dále pouze takové, které bezprostředně navazovaly na změny trvalé nebo které jsou významné z jiných důvodů, např. neobvyklou dobou trvání; změny provedené na období hlavních školních prázdnin uvedeny nejsou. Uspořádání přehledu je z hlediska formálního shodné s analogickými materiály, publikovanými v minulosti Kroužkem městské dopravy. Proto z důvodu úspory místa neopakujeme podrobnější zásady jeho sestavení ani přehled použitých zkratk.

23.11.1990

EL. DRÁHY — DENNÍ PROVOZ



- A** - 3, 5, 14, 24, 26
- B** - 3, 4, 14, 16, 18, 21, 24
- C** - 6, 9, 22
- D** - 6, 9, 18, 21, 22
- E** - 4, 7, 14, 16
- F** - 1, 8, 18, 23, 25, 26

Chronologický přehled změn ve vedení linek

| | | | |
|--------|--------|-------|--|
| 1. 2. | a-403 | X | - - - |
| 25. 2. | a-453 | Ns | Smíchovské nádraží-Státní závoďiště |
| 1. 3. | a-270 | P | Koh-i-noor(T)-Koh-i-noor...-Volha |
| 5. 3. | a-189 | Jr | provoz d, Pdšr jen Z |
| 17. 4. | a-403 | N | Křovinovo nám.-Na kovárně-Chodovická; provoz ŠkrT |
| 28. 4. | a-205 | Zp | Budějovická-Ryšánka-Nádraží Krč... a-257 Zpč ...-/Slánská-Bazovského-Za slánskou silnicí/-Ke Kamence-... |
| 1. 5. | a-461 | Ns | Fučíkova-Malá říčka |
| 3. 5. | d-7 | Pč | ÚD Hostivař...-Kotlářka-Sídliště Řepy v úseku Kotlářka-Sídliště Řepy provoz Pdš |
| | a-136 | (Zp) | ...-K Žižkovu-Tranzitní plynovod- Pražáčka-Černínova-... |
| | a-X140 | (Nx) | - - - |
| 12. 5. | a-160 | (Kx) | Leninova...-Žákovská-Lysolaje |
| 15. 5. | a-178 | Pč,Kč | Primátora Vačka...-Ryšánka-Zelený pruh (nové obratiště) |
| 19. 5. | d-1 | (Zz) | Petřiny...-Dělnická-Fučíkova-Park kultury |
| 21. 5. | a-137 | Kč | Moskevská...-Motorlet |
| | a-420 | Pč,Jr | Moskevská(Z)-Malvazinky...-Švermova; provoz ŠkrToZ |
| 16. 6. | d-2 | Jr | provoz Pdšs, večZ |
| 30. 6. | a-136 | Zp | ...-Černínova-Rokycanova-Olšanské náměstí-... |
| | a-140 | Zp | ...-Olšanské nám.(T)-Rokycanova- Černínova-... |
| | a-237 | X | - - - |
| | a-410 | X | - - - |
| | a-426 | X | - - - |
| | a-429 | X | - - - |
| | a-460 | X | - - - |
| 1. 7. | a-453 | Xs | - - - |
| 2. 7. | a-252 | Jr | provoz PdDkveč |
| 4. 7. | m-A | P | Dejvická...-Strašnická-Skalka |

5. 7. d-14 X - - -
- a-111 Zz,Zpč Zahradní Město,Cíl-Skalka-Mokřanská-
/Léčiva(T)-Radiová-Léčiva(Z)/-Kablo(T)-...
- Dolní Měcholupy; přes Léčiva a Radiovou
PdsvečDk
- a-115 X,N Chodov-Benkova-Donovalská-Brechtova-Háje-
Newtónova-Sídliště Petrovice; provoz Pdš;
(+ 9.7.)
- a-138 K,(Zp),P Kodaňská-Svahová(T)-Slavia(Z)-Bohdalec-
...-Topolová-Cíl-Skalka-Černokostelecká
- a-145 (Zpx),Jrč Nový Hloubětín-...-Limuzská/Černokostelec-
ká-V Rybníčkách-Skalka-Na padesátém-...-
Opatov-...-Chodov; provoz d, v úsecích
Nový Hloubětín-Limuzská a Opatov-Chodov
jen Pdš
- a-154 P,Zp Skalka-Zahradní Město-Nádraží Hostivař-...-
Sídliště Horní Měcholupy-Nádraží Horní
Měcholupy-Na křečku-...-Koleje Jižní Město
- a-169 ZpZ Lovosická-...-Sídliště Malešice-Limuzská(Z)-
Černokostelecká
- a-181 K Sídliště Čimice-...-Nádraží Hostivař
- a-183 P Vozovna Kobylysy-...-Nádraží Hostivař-
Taškent-Sídliště Horní Měcholupy-Na vartě-
Na křečku-Sídliště Petrovice
- a-194 X,N Léčiva-Mokřanská-Skalka-Selská-Na Košíku-
Benkova-Chodov-Koleje Jižní Město; provoz
Pdš; (+ 9.7.)
- a-195 (Zpx) ...-V Rybníčkách-Skalka-Na padesátém-...
- a-204 Zp ...-Horčičkova-Jakobiho-Sídliště
Petrovice-...
- a-220 Zp ...-Aronovo nám.-Jakobiho-Sídliště
Petrovice-...
- a-224 X,N Strašnická-Štěhovická(Z)-Nádraží Straš-
nice-U lípy-Topolová-Cíl-Skalka-
Černokostelecká; provoz d
- a-232 Zzč Háje-...-Nádraží Uhříněves
- a-242 Jr Háje-...-TOS Hostivař; provoz Pdšveč

| | | | |
|--------|-------|---------|--|
| | a-264 | Pč | Skalka-Černokostelecká/Nádraží Uhříněves ...-Královice |
| | a-265 | Pč,Zzč | Skalka-Černokostelecká...-Na vrchách- Picassova-...-Lipany |
| | a-266 | Pč | Skalka-Černokostelecká/Nádraží Uhříněves- ...-Hájek |
| | a-268 | P | Skalka-Černokostelecká...-Nedvězí |
| | a-271 | Zz | Skalka-Sklářská-Nádraží Hostivař-Taškent- ...-Sídliště Petrovice |
| | a-464 | X | - - - |
| 1. 9. | a-272 | Jr | provoz Pdšs |
| 3. 9. | a-409 | K | Nisa-...-Čimice |
| | a-410 | N | Chaplinovo nám.-V uličce, provoz ŠkrToZ |
| | a-419 | Zz | Brechtova-Lešanská |
| | a-422 | Zz | Bílý Beránek-Krematorium Motol-K Vidouli- Mládí-...-Lýskova |
| | a-425 | Zz | J.Jovkova-K sídlišti |
| | a-428 | N | Luka-Mládí; provoz ŠkrT |
| | a-437 | Zp | ...-Ke Kamence-Za slánskou silnicí- Bazovského |
| 24. 9. | a-460 | N | Nové Butovice-Píškova-Nad Malou Ohradou; provoz Pdšs |
| 1.10. | a-461 | Xs | - - - |
| | a-435 | N | Uhříněves-Nedvězí; provoz ŠkrT |
| 9.10. | a-241 | (Zp) | ...-Zbraslavské nám.-(Ke Krňovu)-Peluněk-... |
| 29.10. | a-505 | Zp | ...-Nám.Republiky-(Na poříčí)-Masarykovo nádraží-(Nám.M.Gorkého(Z)-Hybernská)-... |
| | a-509 | P | Masarykovo nádraží-Nám.Republiky... Nádraží Čakovice |
| 9.11. | a-138 | (Zpx) | Kodaňská-Svahová-Bohdalec...-Černokosteleck |
| 22.11. | m-B | P | Českomoravská-Florence...-Nové Butovice |
| 23.11. | d-1 | (Zzx),P | Petřiny-...-Dělnická-Palmovka-Ohrada- Spojovací; provoz dp |
| | d-2 | Jr | provoz Pdšs |
| | d-3 | Zp,Zp | Lehovec-...-Kbelská-Harfa-Balabenka- Palmovka-Dělnická-Vltavská-Bílá labuť- ...-Nádraží Braník |

- d-5 Zp Lehovec-...-Palmovka-Biskupcova-Olšanské
Hlavní nádraží-Nám. Republiky-...-Vozovna
Kobylisy
- d-6 Zz, Jr Radošovičká-...-Anděl-Kotlářka;
provoz Pdšs
- d-7 Kč, Pč ÚD Hostivař-...-Černokostelecká-...-
Kotlářka-...-Sídliště Řepy; v úsecích
ÚD Hostivař a Kotlářka-Sídliště Řepy jen
Pd
- d-8 Jv vlaky KT8D5
- d-10 K, Zp, Zz, Jr Střelnická-...-Palmovka-Biskupcova-
Želivského-Olšanské hřbitovy; provoz Pdš
- d-13 X - - -
- d-14 N Sídliště Dáblice-Palmovka-Dělnické-
Strossmayerovo nám.-Nám. Republiky-
Václavské nám.-Karlevo nám.-Anděl-Leurová;
provoz d
- d-15 X - - -
- d-19 Zz, Jr Hloubětín-...-Palmovka-Biskupcova-
Želivského-Vozovna Strašnice-Nám. Kubánské
revoluce; provoz d
- d-20 - provoz dp
- d-24 Zp, P Sídliště Dáblice-...-Stejskalova-Palmovka-
Křižíkova-Florence-Masarykovo nádraží-...-
Nám. Kubánské revoluce-Radošovičká
- d-26 P Divoké Šárka-...-Radošovičká-Nádraží
Hostivař
- d-59 N Nám. Kubánské revoluce-Otakarova-Výtoň-
Anděl-Leurová; provoz p
- d-60 N, (Zp) Olšanské hřbitovy-Muzeum-L.P. Pavlova-
Ruská-Oblouková-Nám. bíí Synků; provoz p
- d-3, 4, 5, 7, 8, 9, 11, 12, 16, 17, 18, 22, 24, 25, 26 - Jr - provoz d
- d-51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 - Jr - provoz pn
- a-106 K, Jr Kloboučnická-...-Nádraží Braník; provoz
Pdšs Sodoj Nec
- a-118 Pč Dvorce-...-Koleje Jižní Město
- a-124 P Dvorce-...-Kloboučnická-Ukrajinská-
Kodaňská-Želivského

- a-126 X - - -
- a-127 X,N Bohnice, Nisa-Střelničná-Prosek-Špitálská-
Nový Hloubětín; provoz Pdš
- a-136 Zz,(Zpx) Sídliště Ďáblice-Liberecká-...-K Žižkovu-
Krejčárek-Ohrada-Černínova-...-Sídliště
Spořilov
- a-138 (Zpx) Kodaňská-Koh-i-noor(T)-Čechovo nám.(Z)-
Svahová-Bohdalec-...
- a-139 N Želivského-Kodaňská-Kloboučnická-Kačerov-
Nemocnice Krč-Lhotka,Vavřena; provoz d
- a-140 (Zpx),Zz,Jr Jiřího z Poděbrad-...-Černínova-
Ohrada-Skloněná-Palmovka; provoz Pdšs
- a-141 N Českomoravská-Harfa-Lehovec-Sídliště
Černý most II; provoz d
- a-143 Jr provoz PdšNeveč
- a-151 Zz Českomoravská-Vysočanská radnice-...-
Slovanka
- a-156 Zp Nádraží Holešovice-...-Na hranici-
Letov (PdšrT; Z)-Tupolevova (PdšrZ; T)-
Avia Letňany
- a-158 Zz Českomoravská-Vysočanská radnice-...-
Miškovice
- a-159 Zz Českomoravská-Vysočanská radnice-...-
ZPA Čakovice
- a-166 Zz Českomoravská-Vysočanská radnice-
Prosek-...-Třeboradice-...-Teplárna
Třeboradice
- a-168 Zz Smetanovo divadlo-...-Kněžská luka(Z)-
Spojovací(T)
- a-170 P Jižní Město-Brechtova-Mokrá-Spořilov-
Kačerov-...-Modřany, Na Beránku
- a-177 K Bohnice,Nisa-...-Harfa-Tesla Hloubětín;
v úseku Harfa-Tesla Hloubětín jen část
spojů Pdš
- a-185 Zz Českomoravská-Vysočanská radnice-...-
Kbely,Letecké opravny
- a-186 Zzč,Pč Českomoravská-Sídliště Hloubětín-Lehovec-
...-Satalice

- a-187 Zz Nádraží Holešovice-...-Sídliště Prosek-
Prosek-Palmovka
- a-194 KČ Léčiva-...-Selská-...-Koleje Jižní Město;
v úseku Léčiva-Selská PdšrZšc
- a-201 Zz Bohnice, Visla-...-Důstojnické domy-Kbely,
Hůlkova
- a-203 Jr provoz Pdš
- a-207 K Staroměstská-...-Ohrada
- a-209 Zz Českomoravská-Vysočanská radnice-...-
ZPA Čakovice
- a-221 P Českomoravská-Sídliště Hloubětín-Lehovec-
...-Na kovárně
- a-222 P Českomoravská-Lehovec-...-Svépravice-
...-Xaverov
- a-223 P Českomoravská-Lehovec-...-Komárovská
- a-225 N Nové Butovice-Luka-Konstruktiva-Slánská-
Drnovská-Ciolkovského-Divoká Šárka;
provoz Pdš
- a-233 Zz Palmovka-Prosek-...-Masokombinát Čakovice
- a-235 Jr provoz PdšrZ
- a-250 P,Zpč Palmovka-Spojovací-...-Nádraží Běchovice-
Běchovice-Na Vaňhově-...-Sídliště Rohožník
- a-259 Zz Českomoravská-Vysočanská radnice-...-
Vinoř
- a-261 P Palmovka-Spojovací-...-Klánovice
- a-273 N Palmovka-Pod šancemi; provoz Pdš
- a-274 N Palmovka-Prosek-Průjezdní; provoz
PdšsSodopNeo
- a-275 N Palmovka-Prosek-Lovosická; provoz d
- a-277 N Českomoravská-Harfa-Sídliště Lehovec-
Sídliště Černý most; provoz d
- a-451 N Palmovka-Pod šancemi-Spojovací-Dolní
Počernice-Výzkumné ústavy Běchovice-
Újezd n. Lesy-Sídliště Rohožník;
provoz Pd(šrT, s, šoZ)
- a-452 N Kačerov-Nemocnice Krč-Ihotka, Vavřanova;
provoz Pds
- a-457 Zz Českomoravská-Vysočanská radnice-...-
Lovosická

| | | | |
|--------|-------|-----|--|
| | a-458 | X | - - - |
| | a-459 | X | - - - |
| | a-506 | X | - - - |
| 20.12. | a-150 | ZpT | ...-Tyršova čtvrť-Na Cikorce(T)-Družná(Z)- Tylova čtvrť-... |
| | a-162 | P | Ke Stírce-Vozovna Kobylisy-...-Dolní Chabry |

V O Z I D L A

1. ELEKTRICKÉ DRÁHY

1.1. Vozy osobní dopravy

Také rok 1990 nebyl z hlediska vývoje vozového parku elektrických drah v podstatě nijak výjimečným. Zařazené do provozu bylo 40 nových tramvajů typů T3 SUCS a KT8D5. Další původně smlouvané dodávky čtyřnápravových vozů T6 se neuskutečnily. Nově zakoupená vozidla byla uváděna do provozu následovně:

1) T3 SUCS :

| | | |
|--------------|--------------|--------------|
| 7276 - 19.1. | 7282 - 14.2. | 7288 - 12.3. |
| 7277 - 19.1. | 7283 - 14.2. | 7289 - 12.3. |
| 7278 - 22.1. | 7284 - 21.2. | 7290 - 19.3. |
| 7279 - 22.1. | 7285 - 21.2. | 7291 - 19.3. |
| 7280 - 29.1. | 7286 - 27.2. | 7292 - 26.3. |
| 7281 - 29.1. | 7287 - 27.2. | 7253 - 26.3. |

2) KT8D5 :

| | | |
|--------------|--------------|--------------|
| 9029 - 16.1. | 9036 - 9.1. | 9043 - 8.6. |
| 9030 - 13.1. | 9037 - 10.1. | 9044 - 8.6. |
| 9031 - 13.1. | 9038 - 16.1. | 9045 - 15.6. |
| 9032 - 17.1. | 9039 - 13.1. | 9046 - 21.8. |
| 9033 - 20.1. | 9040 - 13.1. | 9047 - 21.8. |
| 9034 - 20.1. | 9041 - 20.1. | 9048 - 21.8. |
| 9035 - 13.1. | 9042 - 8.1. | |

Tramvajové vozy T3 SUCS se nelišily od dodávky z roku 1989, tj. od ev.č. 7254-7273, zhruba totéž lze říci i o typu KT8D5.

Nižší než plánované dodávky nových vozidel pro osobní dopravu se projeví i v likvidaci vozů. Řada vozů byla totiž právě z tohoto důvodu ponechána i nadále v provozu a rušení většího rozsahu lze očekávat tedy až v letech 1991 a 1992. V r.1990 byly v ÚDDP fyzicky zlikvidovány tyto osobní tramvajové vozy :

| | |
|------------|------------------------------|
| leden : | 6459, 6359, 6477, 6483, 6485 |
| únor : | 6307, 6408, 6378, 6306 |
| březen : | 6392, 6330, 6308, 6379 |
| duben : | 6486, 6310, 6491, 6334, 6490 |
| květen : | 6350, 6351, 6420, 6413, 6374 |
| červen : | 6586, 6387 |
| červenec : | 6380, 6372, 6476 |
| srpen : | - - - |
| září : | - - - |
| říjen : | 6320 |
| listopad : | 6304, 6546 |
| prosinec : | 6441 |

Pozn.: Vůz 6301 byl určen v listopadu ke šrotaci ve voz. Žižkov, do konce roku 1990 však zlikvidován nebyl.

Rušeny byly tedy tramvaje typu T3 z dodávek z let 1963-66, které neprošly v osmdesátých letech v Ústředních dílnách celkovými opravami. Vozidla z těchto dodávek a ještě starší, která uvedené CO obdržela, zůstala i nadále v provozu a byly jim nově poskytovány i velké prohlídky (z nižších ev.čísels tomu tak bylo v r.1990 např. u těchto vozů : 6495,6463,6365,6468,6469,6433, 6186,6219,6238,6358,6390,6458,6241,6432,6382,6383,6391,6461, 6460,6115,6439,6407,6409,6311,6456,6464,6356, a to přibližně v uvedeném pořadí).

Ze starších tramvají T3 bylo v letošním roce opraveno a vráceno do provozu i několik násilně poškozených vozidel. Zde je potřeba v první řadě zmínit vůz 6132 (druhý prototyp T3, r.v.61), který byl po nehodě v roce 1989 odstaven na Žižkově. V dubnu a květnu prošel nákladnější opravou (výměna obou čel) a dne 7.6. 1990 byl opět zařazen do provozu. Vůz má tedy všechny předpokla-

dy k tomu, aby v roce 1991 oslavil třicet let v osobní dopravě, což je na vůz T3 věk úctyhodný. Dále pak byly opraveny vozy 6124, 6426, 6393 a 6399, které při nehodách doznaly různých poškození. K rozsáhlé opravě (např. výměny obou čel) byl přistaven ještě i vůz 6108, do konce roku však nebyl dohotoven. U novějších vozidel tyto opravy neuvádíme, neboť jsou běžné.

Tramvajové vozy osobní dopravy doznaly ve sledovaném období vzhledové změny. První bylo pokračování v montáži dodatkových brzdových světel na zadní čela vozidel (signalizují použití elmag.brzdy), druhou pak umístování reklam na vozové skříně. Z tohoto důvodu došlo od zhruba konce léta ke změně ve vnějším označování vozů T3 a T3 SUCS na bočnicích. Obtiskové evidenční číslo a kulatý znak jsou nadále umístovány do červeného pole bočnice těsně za přední dveře, a to nejprve ev.číslo a pod ním znak. Na druhé straně bočnice je číslo a znak umístěno pod prvním oknem. Rovné části bočnice jsou tak plně k dispozici pro vylepování reklamních plakátů.

Z vozů T3 SUCS ev.č. 7253-7292 bylo odstraněno přídržovací madlo v předních dveřích. Vozy KT8D5 ev.č. 9043 a 9045 byly po zařazení do provozu vybaveny atypickými čelními orientacemi, které mají v praxi ověřit různé varianty budoucího značování vozidel. Současně byly těmito dvěma tramvajím sneseny střešní linkové orientace. Vozům 6219 a 6238 byla při VP vyměněna dvoudílná čelní panoramatická skla za skla třídílná.

Po vážné nehodě byl zrušen vůz KT8D5 ev.č. 9011. Použitelné články byly použity pro zprevoznění jiného, již nekompletního vozu. Záměna článků se uskutečnila následovně :

- 9011 : A použit na 9018 A
C odstaven ve voz.Hloubětín
B vyřazen a sešrotován
- 9017 : A odstaven po nehodě ve voz.Hloubětín
C původní
B původní
- 9018 : A použit na 9017 A
C původní
B původní

Tramvaje KT8D5 9001-9004 zůstaly po celou dobu výluky vozovny Kobylisy odstaveny z provozu. Dlouhodobě odstaveny byly v průběhu roku 1990 i některé "Té trojky", které se již

do osobního provozu podle všeho nevrátí, některé pak byly ještě v r.1990 přistaveny k likvidaci. Takto byly odstaveny vozy ev.č. 6441,6472,6493,6570, po nehodách pak např. 6546, 7154,8080 a 9022 a T3 ev.č. 6819, který je prakticky celý zničený. Do osobní dopravy dále již nezasáhl vůz 6385, který až do zrušení používala voz. Pankrác jako služební a z provozu byl dále odstaven vůz 6498 k celkové rekonstrukci na nákladní motorový vůz.

Mezi tramvajová vozidla osobní dopravy je třeba v roce 1990 zařazovat i dvounápravový vůz vozovny Sirašnice č. 2110 (ex 4214,2110), který byl k tomuto účelu občas i využíván. Obdržel nový lak a malá stínovaná evidenční čísla.

1.2. Služební, pracovní a další speciální vozidla

V této části vozového parku elektrických drah došlo k těmto změnám :

Likvidace : 5200 (býv. měřicí vůz typu T1, ex 5007), 15.6.⁺ÚDDP
5508 (školní vůz, ex 6193), 15.10.⁺ÚDDP
6270 (služební vůz podnik.ředitelství), 15.10.⁺ÚDDP
6385 (služební vůz voz.Pankrác), 10.12.⁺ÚDDP
(⁺ - datum je jen orientační, představuje přelstavení k likvidaci)

Zařazení do provozu :

5523 (mazač troleje, ex 6205)
5521 (měřicí vůz, ex 6258)

Uvedením do provozu speciálů 5521 a 5523 byl dokončen několikaletý proces náhrady starých dvounápravových služebních a pracovních tramvají za upravená vozidla T3. Starý mazačí vůz ev.č. 4049 (ex 447) byl po 67 letech služby v pražských ulicích odstaven ve vozovně Žižkov, odstavené zůstaly i ostatní staré vozy. Jediným používaným služebním vozem staré stavby byl ve sledovaném období bývalý sněhový pluh vozovny Kobylisy ev.č. 4212 (ex 349), a to pro filmování a reklamní jízdy. Pro tyto účely obdržel spolu s vlečným vozem 1200 světlemodrý nátěr, v druhé polovině roku pak opět klasický lak s ev.č. 349 se stínovanými, velkými i malými obtisky. Pomineme-li vozy podnikového muzea, pak byl tento vůz nejstarší, který letos jezdil po kolejích v Praze - bylo mu již plných 75 let.

V červnu 1990 byla dlouhodobě odstavená vozidla v ÚDDP 2172, 1175 a 15 2 přemístěna v obvodu ÚD na panely před ubytovnu a tramvaje 240, 2272, 5002 a 15 2 předisponovány na Žižkov.

V popisovaném roce provedlo podnikové ředitelství ED podrobnou inventarizaci zbylých dvouúpravových vozidel staré stavby a na základě dřívějších návrhů odboru dopravy NVP vydalo již konečně moratorium na jejich likvidaci. Pro účely zvláštních jízd, eventuálně pro provoz občasné linky ve starých vozech, pokračovala v r. 1990 oprava motorového vozu 2210 a vlečných 1202 a 1522. První souprava (2210+1202) má být hotova zhruba do konce dubna 1991. Vytvoření historické soupravy pro občasný osobní provoz předpokládá i voz. Kobylisy, a to již uvedenou soupravou 349+1200.

Vyhlídkový vůz T4 ev.č. 5500 nebyl již vůbec využíván a uskutečnil jen několik služebních přejezdů mezi vozovkami; do konce sledovaného období však zůstal v provozním stavu a prakticky nepoškozený. Vyhlídkové jízdy obstarávaly vozy T3 5601 a 5602.

Ve stavu ostatních speciálních vozidel el. drah nedošlo pak k žádným podstatnějším změnám, platí tedy stav z roku 1989. Mírné zimní měsíce roku 1990 nevyžadovaly ani nasazení sněhových pluhů, potkat je v ulicích bylo tedy naprostou vzácností.

1.3. Reklamní a předvolební jízdy tramvajovými vozidly

Masové a v historii provozu el. drah málokdy vídané používání tramvají k reklamám, propagaci a předvolební agitaci zaslouží v případě roku 1990 samostatný komentář. Zavedeno bylo jednak vylepování plakátů na vozové skříně běžných osobních vozů (propagace firem, jejich výrobků, služeb ap.). Nad rámec těchto reklam byly však tramvajové vozy používány na objednané propagační jízdy v rámci předvolební kampaně pro parlamentní volby, a to následovně :

| <u>ev. číslo</u> | <u>politická strana (sdružení)</u> | <u>datum</u> |
|------------------|------------------------------------|--------------|
| 2110 | OF, ČSS | celou kampaň |
| 2222 | ČSS | 2.6.1990 |
| 4212 | OF | 2.-3.6.1990 |
| 6358 | ČSSD | celou kampaň |

Nemůžeme vyloučit nasazení jiných vozů. K propagačním jízdám byl používán i reklamní vůz T3 č. 5519 (např. FFP - léto 90) a vyhlídkový vůz č. 5602 (použití k reklamě zaznamenáno např. dne 14.5.1990).

Vůz č. 5519 býval mimo reklamní jízdy používán obdobně jako v roce 1989 i ke služebním účelům (např. do soupravy se školním vozem 5502), v listopadu byl převezen k opravě a nalakování do ÚDDP.

Pro propagaci akci PEOPLE TO PEOPLE byly v druhé listopadové dekádě mimořádně nevkusně až bombasticky natřeny a pomalovány soupravy 6301+6304 a 7174+7175 a takto se po několik dnů prezentovaly veřejnosti. V případě vozů 6301 a 6304 se jednalo o poslední nasazení v provozu; poté, tj. po 20.10.1990 se již do provozu nevrátily.

O necelý měsíc později, dne 7.11.90 vyjela prvně na linku (d-9) souprava T3 SUCS 7244+7245 opatřená velice elegantním modrošedým lakem, propagující služby BRITISH AIRWAYS.

Dvounápravový reklamní vůz staré stavby ev.č. 4002 byl po celý rok odstaven a prováděly se na něm dílčí opravy.

2. AUTOBUSY

K datu 1.1.1990 disponoval podnik Autobusy pro osobní dopravu MHD těmito vozidly :

B 731 : 3201,3206,3207,3209,3241,3251,3254,3255,3258-3260,
3262,3266-3268,3272-3274,3276,3279,3289,3294,3295,
3298,3299,3300,3314,3328,3330,3338,3339,3340,3342,
3344,3346,3349-3354,3357,3360,3361,3362,3364,3366,
3368,3373,3378,3381,3388,3390,3391,3396,3407,3412,
3415,3417,3419,3421,3424,3428,3432,3435,3436,3440,
3443,3447,3449-3452,3456,3458,3460,3465,3469,3470,
3475,3488,3492,3498,3508,3510,3515,3516,3517,3521,
3526,3532,3538,3539,3547,3552,3554,3555,3557,3559,
3560,3561,3566,3567,3578,3579,3581,3582,3583,
3585-3595,3597-3606,3609-3665,3667-3677,3679-3687,
3689-3770,3772-3779,3781-3783,3785-3827,3829-3934,
3936-3999,5001-5005,5227-5233,5246,5278-5281,
5297-5299,5325-5330 /5000/.

- B 732 : 5200-5226, 5234-5245, 5247-5277, 5282-5296, 5300-5324, 5331-5500, 5502-5521, 5529-5566.
- C 734 : 3009, 3016, 3017, 3019-3021, 3028, 3030-3033, 3035, 3036, 3038-3040, 3042-3050, 3052-3054, 3057, 3067, 3068, 3071, 3073-3078, 3082-3096.
- Ikarus : 4133, 4137, 4154, 4159, 4164, 4167, 4170, 4171, 4173-4175, 4177, 4178, 4186, 4187, 4193-4206, 4209-4219, 4222-4522.

Dále byly k témuž datu ve stavu autobusy LC 735 (ev.č. 3170-3180), vůz ŠD-11 (ev.č. 7500) a Avia-Ikarus (ev.č. 1000). Do provozu MHD však nijak nezasáhly.

V průběhu roku 1990 byly zařazeny do provozu nové autobusy B 732 ev.č. 5006-5010 (určeny pro přestavbu na zemní plyn), 5567-5808 a Ikarusy 4523-4592. Tyto nové dodávky umožnily plynulou likvidaci starších vozů, které překročily dobu 6 let od zařazení do provozu a další odprodej autobusů C 734, které se již dříve staly přebytečné (v lednu 1990 byly tehdy ještě existujícímu s.p. ČSAD KNV Praha odprodány vozy 3023, 3024, 3025, 3026, 3027, 3034, 3037, 3041, 3051, 3055, 3056, 3058, 3060, 3062, 3065, 3072, 3079, 3080, 3081). Vzhledem k tomu, že tento odprodej pouze legalizoval již existující stav - autobusy měl podnik ČSAD v pronájmu už z dřívější doby, nejsou tato vozidla uvedena v úvodním přehledu.

Úspěšně prodávány byly i autobusy B 731, které - jak již jsme uvedli - podnik vyřazoval po uplynutí šestileté teoretické životnosti vozu. Mezi kupujícími se vyskytovaly především tělovýchovné jednoty, zemědělská družstva, hudební a jiné umělecké skupiny, s postupem doby pak stále více i soukromé osoby pro živnostenskou činnost. Během roku 1990 byly tedy vyřazeny ze stavu tyto autobusy :

- B 731 : 3201, 3206, 3207, 3209, 3241, 3251, 3254, 3255, 3258, 3259, 3260, 3266, 3267, 3268, 3272, 3273, 3274, 3276, 3279, 3289, 3294, 3295, 3298, 3299, 3300, 3314, 3328, 3330, 3338, 3339, 3342, 3346, 3349, 3353, 3354, 3357, 3360, 3361, 3362, 3364, 3366, 3368, 3373, 3378, 3381, 3388, 3390, 3396, 3407, 3412, 3417, 3419, 3421, 3424, 3436, 3440, 3443, 3447, 3452, 3456, 3458, 3460, 3465, 3469, 3470, 3475, 3492, 3498, 3508, 3510,

3515,3521,3532,3538,3539,3547,3554,3555,3560,3561,
3564,3566,3567,3579,3583,3585,3586,3587,3589,3590,
3591,3593,3595,3598,3602,3603,3604,3605,3609,3610,
3611,3616,3618,3625,3626,3629,3631,3632,3633,3635,
3636,3639,3640,3642,3645,3646,3648,3651,3652,3653,
3654,3655,3657,3659,3662,3663,3664,3668,3670,3689,
3694,3695,3703,3731,3762,3844.

C 734 : 3009,3033.

Ikarus: 4133,4137,4154,4159,4164,4167,4170,4171,4173,4174,
4175,4177,4178,4186,4187,4193,4194,4199,4200,4201,
4203,4209,4210,4213,4214,4216,4217,4218,4219,4222,
4223,4230,4231.

Z přehledu je patrné, že převahu ve vozovém parku autobusů standartní délky již zásadněm způsobem ovládly vozy s mechanickou převodovkou a turbokompresorem, které jsou zejména z hygienických hledisek (nižší hluk a spotřeba nafty) pro provoz v Praze vhodnější než jejich předchůdci s automatickou převodovkou. Vzhled vozů, vnitřní vybavení, označování se ve srovnání s lety dřívějšími nezměnilo. Reklamy se na vozových skříních autobusů uplatňovaly poměrně málo, prvním reklamami polepeným vozem byl Ikarus 4539. Na Ikarusy byly reklamy lepeny obdobně jako na tramvaje, tzn. přímo na vozovou skříň. Naproti tomu vozy Karosa obdržely na bočnice hliníkové přídržovací lišty, do kterých se reklamy nalepené na tvrdý podklad zasouvaly. Většina vozů však v roce 1990 opatřena reklamními nápisy nebyla.

Poměrně značná obměna vozového parku autobusů v r. 1990 a bohužel již tradiční záměny vozidel jednoho za druhé, působily značnou nepřehlednost v okamžitě stavu parku a činí nesnáze i v konečném zpracování této tematiky. Některé vozy byly po odstavení z osobní dopravy nějaký čas, nebo dlouhodobě, používány k různým služebním a manipulačním účelům. Postihnout se podařilo tyto změny, resp. následující stav :

| | | |
|----------------------------|----------|------|
| a) přečíslování : | původní | nové |
| | 3320 | 3330 |
| | 3541 | 3351 |
| | 3543 | 3352 |
| | 3562 | 3557 |
| | ? | 3550 |
| | 3572 | 3807 |
| b) jídelny (k 12.6.1990) : | ev.číslo | ex |
| | 2912 | 3433 |
| | 2924 | 3245 |
| | 2932 | 3275 |
| | 2942 | 3520 |
| | 2953 | 3365 |
| | 2973 | 3576 |
| | 2923 | 4145 |
| | 2952 | 4131 |
| | 2972 | 4096 |

c) manipulační vozy (dílny) :
3314, 3373, 3486, 3644 a 3699

Zajímavým anachronismem bylo provozování manipulačních autobusů Š 706 RTO ev.č. 2551, 2552, 2553 a 2542 v garážích Kačerov a Vršovice.

Pro služební potřebu podnikového ředitelství byl vyčleněn vůz ev.č. 5577. Vůz je osazen přesným časoměříčem a měřičem ujeté vzdálenosti. Označen je písmennou zkratkou "EXMEDO".

Z větších nehod autobusů lze zaznamenat srážku vozu Ikarus ev.č. 4444 s tramvají T3 ev.č. 6678, ke které došlo na křižovatce ulic SNB-Kodaňská v lednu 1990. Ikarus zde utrpěl rozsáhlá poškození předního dílu vozidla, který byl pak poměrně složitě rekonstruován v ÚDDP s použitím dílů z vyřazeného vozu 4193.

3. METRO

Ani vozový park pražského metra neprošel z hlediska typové skladby a vzhledu vozidel prakticky žádným vývojem. Vnější části vozů se vzhledově změnily jen osazováním reklamních plakátů a nápisů, mnohdy se však zdálo, že se jimi provozovatel snažil spíše zakrýt neudržívaný a poškozený nátěr starších vozidel, zejména typu Bös. Interiéry byly pak v souvislosti se změnami názvů stanic vybaveny novými schématy sítě (poněkud zdařilejšími než byly předchozí), jež byly osazeny do poměrně elegantních mělkých skříněk, což zabraňuje popisování.

či jinému poškozování těchto schémat. Doplnování vozů starších sérií přídržovacími tyčemi shodně podle novějších dodávek neznamenalo také příliš aktivity.

Ke dni 31.12.1990 vykazoval dopravce evidenční stav 589 vozů metra, z toho 85 typu Ečs, 202 typu 81-717.1 a 302 vozů 81-714.1.

Podstatně zajímavější než faktický stav vozového parku bylo postupné tříbení názorů na to, jaká vozidla by měla být v budoucnu v pražském metru provozována. Vcelku shodně se dospělo při těchto úvahách k výsledku, že nákup vagónů sovětské provenience bude ukončen a dopravce tudíž vyhledá nového, perspektivního a vhodného výrobce. Zájem projevil závod Tatra Zličín, který je snad schopen nabídnout Praze svůj vůz metra zhruba v polovině 90.let, podnikové ředitelství pak navázalo i určité kontakty v zahraničí. V roce 1990 však k žádnému konečnému rozhodnutí v této věci nedošlo.

Druhou otázkou, která byla ve sledovaném roce řešena, je budoucí osud nejstarších vozů, tj. typu Ečs ev.č. 1001-1085 z let 1973-76. Tyto vagóny neobdržely za celou dobu ještě žádnou generální opravu a jejich nižší výkon se postupně stal určitým provozním problémem i na lince C. Bylo předběžně rozhodnuto, že tyto "staré" vozy obdrží ještě další vyvozovací prohlídku a v mezidobě bude zkoumána možnost jejich celkových rekonstrukcí mimo zařízení Dopravního podniku. I v této věci nepřinesl rok 1990 konečné rozhodnutí, lze však očekávat, že nebudou-li generální opravy dohodnuty v roce 1991, dojde již v tomto roce k jejich vyřazování.

4. VOZIDLA PODNIKOVÉHO MUZEA

Ve sbírkovém fondu muzejních vozidel probíhalo několik zásadních rekonstrukcí. V Technických službách pokračovala celý rok oprava autobusu Š 706 RTO Jelez ev.č. 4881 a tramvajového vozu T3 ev.č. 6149. V prostorách deponiáře ve vozovně Vokovice prodělával již druhý rok pozvolné, leč velmi pečlivé opravy trolejbus Tatra T 400, zásadním způsobem pokročila i renovace dvcunápravového motorového vozu ev.č. 297 do podoby po roce 1945 (tzn. do vzhledu po úpravě na pětiokenný).

Mimo tyto celkové rekonstrukce historických vozidel probíhala oprava vozu koňské dráhy s cílem vrátit mu zpět jeho původní podobu. Při této příležitosti bylo zjištěno i původní číslo tohoto vozu, které zatím nebylo známo : 90.

Z Technických služeb byl do sbírkového fondu přeřazen akumulátorový vozík pro posun (bez ev.č.). Vozík byl vyroben v roce 1934 a řadu let byl již nepoužíván a odstaven. Po dokončení opravy doplní expozici pomocných vozidel muzea a bude nadále používán k posunu.

Dalšími opravami prošly pak i některá další vozidla, např. nákladní dvounápravový vůz (motorový) 4053.

Celkově lze hodnotit výsledky práce podnikového muzea v roce 1990 velmi pozitivně.

ZASTÁVKY

V roce 1990 pokračovala systematická výměna starých zastávkových sloupků (jednotyčových) za nové typizované nesvětelné označníky se základnou (tzv. "TSK"), které nejlépe vyhovují požadavkům oborové normy 73 6425. Současně byly jimi nahrazeny i některé starší poškozené světelné sloupky.

Počátkem roku byl vyvinut i nový jednotyčový sloupek, který se od starých liší zejména výškou (cca 3 metry) a je osazován tam, kde z nejrůznějších důvodů nelze nebo není vhodné osadit označník typu "TSK", zejména v okrajových částech města. Podle svého výrobce je tento nový jednotyčový sloupek označován názvem "Koloveč".

V listopadu 1990 byly prvně použity s čísly 59,60,273, 274,275 a 277 a se symbolem směrové šipky obdélníkové "čočky" s rozměrem cca 13 x 17 cm. Tento tvar má alespoň částečně odstranit násilné ohýbání čoček v tzv. "zobáčku" a prodloužit tím životnost těchto číselných symbolů.

=====

JUDr. Jan Čech, Mgr. Pavel Fojtík, Ing. František Prošek :

PRAŽSKÁ MĚSTSKÁ DOPRAVA 1990

Vydala Společnost městské dopravy v Praze roku 1991 jako svou 2. publikaci.

Vydání první. 32 stran. 120 výtisků.

SMD