

SPOLEČNOST MĚSTSKÉ DOPRAVY

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

**P R A Ž S K Á
M Ě S T S K Á D O P R A V A
1 9 9 1**

Revidovaný rukopis

© J.Čech, F.Fojtík, F.Prošek, 1992

Ú V O D E M

V pořadí druhá ročenka, zaznamenávající rozvoj pražské MHD v jednotlivých letech je věnována roku, ve kterém oslavily pražské elektrické dráhy 100. výročí svého vzniku.

DEMOGRAFICKÝ VÝVOJ PRAHY

Ke konci roku 1990 byl udáván počet obyvatel Prahy bilančním číslem 1 215 217; na základě výsledků sčítání lidu, které se uskutečnilo 3.3.1991, byl tento údaj upřesněn na 1 213 066 obyvatel. V průběhu roku se počet obyvatel zvýšil o 2594 osob, tj. na 1 215 660. Přirozený úbytek byl nižší než v průměru předcházejících let (přibližně 2800 osob), snížil se počet přistěhovalých a zvýšil počet vystěhovalých; přesto je celkové saldo migrace kladné a vyšší než úbytek přirozenou měnou. Kromě dlouhodobě a trvale vyliďňovaných centrálních obvodů (Praha 1, 2, 3 a 7) poklesl počet obyvatel i v obvodech Prahy 8 a 10, zřetelnější přírůstky zaznamenaly pouze obvody s větší bytovou výstavbou – Praha 5 a 9.

SÍŤ METRA V ROCE 1991

V roce 1991 nebyl do provozu uveden žádný nový úsek, ani neproběhla důležitá změna v kolejové síti metra. Určitou změnu zaznamenal jen vlastní provoz v letním období, kdy byl každý druhý spoj m-B krácen jen do stanice Smíchovské nádraží (viz též kapitola Linky).

I přes nedostatek finančních prostředků probíhaly po celý rok stavební práce na novém traťovém úseku V.B Zličín – Nové Butovice (předpokládané zprovoznění prosinec 1993) a na 2. stavbě Opravárenské základny metra (červen 1993), kde byly zahájeny práce na pokládání kolejového svršku.

Nově byly oficiálně zahájeny stavba úseku IV.B Českomoravská – Poděbradská (předstihové práce již od roku 1990, termín dokončení prosinec 1996) a stavba Depa Zličín s vlečkou a zkušební tratí.

VÝVOJ KOLEJOVÉ SÍŤE ELEKTRICKÝCH DRAH

Stavební činnost v kolejové síti byla ve srovnání s rokem 1990 výrazně slabší. Nebylo to dáno jen skutečností, že tentokrát Dopravní podnik neuvedl do provozu žádnou novou trať. V poslední době poklesl počet modernizací tratí metodou BKV. V roce 1991 proběhla víceméně jediná akce tohoto druhu v Kolbenově (dříve Fučíkově) ulici od března do července. Panely BKV byly použity ovšem také částečně při opravě tramvajové trati v Karmelitské ul., zde ovšem bez obvyklého asfaltového podkladu, panely byly položeny pouze na šterkovém loži. Také oprav a výměn panelů v dříve rekonstruovaných úsecích bylo uskutečněno méně (Vodičkova, Nádražní, Podolské nábřeží, Českomoravská, nábř. E. Beneše, Bělehradská /zde v rámci dlouhodobé výluky/). Kromě těchto akcí byly provedeny tři významnější opravy tramvajových tratí, které mají dosud klasický svršek: v Jugoslávské ul. (1 týden), ve Střelnické (2 týdny) a v Trojské (3 týdny). Na některých křižovatkách proběhly výměny kolejových konstrukcí, například u Čechova mostu, na Výtoni, na Újezdě, částečně také na Strossmayerově nám. Při rekonstrukcích křižovatek Opletalova a Národní divadlo bylo využito blízkých kolejových přejezdů pro obrácení tramvajových linek, v případě rekonstrukce křižovatky Vinice byla dokonce doprava částečně převedena na krátkou jednokolejnou provizorní přeložku, podobně jako v roce 1973. Další větší stavební akce, které dlouhodobě omezovaly tramvajový provoz probíhaly v Bělehradské ul. (rekonstrukce inženýrských sítí od roku 1990), v Sokolovské (výstavba přednádražního prostoru, přechází do roku 1992) a výluky Mánesova mostu. Při vysočanské výluce byla tramvajová linka (d-3) ukončena na kolejovém přejezdu v zastávce

Nádraží Vysočany, takže na ní musí být vypravovány pouze obousměrné vozy KT8D5. Takové opatření se ostatně týká všech případů, kdy je nutné linky na některém přejezdu ukončit. Po dokončení současně probíhající rekonstrukce Kolbenovy ul. byl obnoven provoz v úseku Špitálská – vozovna Hloubětín. Dočasná linka d-32, která byla určena pro obsluhu tohoto úseku byla ukončena na vjezdovém trojúhelníku smyčky Vysočanská radnice (dř. smyčka nám. Lidových milicí).

Dva traťové úseky byly v průběhu roku pod vlivem změn v linkovém vedení zatím vyřazeny z pravidelného provozu. Zůstaly však zachovány k manipulačním účelům a s jejich úplným zrušením se nepočítá. Jde o trať v ulici U Brusnice a úsek Sokolovské třídy mezi Palmovkou a ul. U Balabenky.

V průběhu roku se výrazněji rozběhly stavební práce na nové tramvajové trati Braník – Modřany. Určité předběžné práce byly zahájeny také v žst. Praha–Zličín, kde má vzniknout nové kolejové propojení tramvajové a železniční sítě.

V kolejové síti se objevily dvě technické novinky. Dne 3.1.1991 byly uvedeny do zkušebního provozu dva elektromagnetické přestavníky se zdvojeným ovládním, umožňující jízdu do tří kolejových větví. Umístěny byly na křižovatce Palmovka (sever; dříve Pod Palmovkou) ve směru od Libeňského mostu. V závěru roku, 17.12.1991, byl zahájen zkušební provoz nové elektricky ovládané výhybky firmy Hanning+Kahl na křižovatce Vinice ve směru od Strojimportu. U této EOV se nepoužívají zapínací a vypínací kontakty pro systém blokování a na troleji je umístěn pouze stavěcí kontakt. Výhybka je jištěna bezkontaktními prvky traťového zabezpečovače, který je součástí ovládní EOV. Činnost EOV je signalizována návěstidlem upraveným ze silničního světelného signalizačního zařízení.

Podrobnosti o výše zmíněných i dalších akcích jsou uvedeny v tradičním přehledu na následujících stránkách. Místopisné názvy použité v přehledu neodpovídají vždy zastávkám MHD. Pro výstižnější popis jsou použity též názvy jiných komunikací nebo veřejných prostranství či objektů.

Vysvětlivky použitých zkratk:

- D ... zahájení provozu na trati či kolejovém zařízení
- D!... zahájení provozu na kolejovém provizoriu
- Dč... zahájení částečného provozu (dočasného charakteru)
- (D)... obnovení provozu po výluce
- X ... trvalé ukončení provozu
- X!... ukončení provozu na provizoriu
- (Xč).. částečná výluka
- (X)... zahájení výluky (dočasné přerušení provozu)
- M ... přerušení či ukončení pravidelného provozu s cestujícími, manipulační provoz zůstává zachován
- ? ... (u data či místo něj) datum není ověřeno, příp.není známo

A. Akce přecházející do roku 1991 z let předcházejících

1. Výluka obratiště Zvonařka (Bruselská)

Výluka manipulačního obratiště trvala po celý rok, tedy i po skončení výluky Bělehradské třídy. Akce přechází do roku 1992.

2. Rekonstrukce vozovny Motol

- 1. 7.91 (X) vozovna Motol (úplná výluka), oprava harfý
- 23. 7.91 (D) vozovna Motol; údaje o postupu prací nebyly v době uzávěrky k dispozici

3. Výluka tramvajové trati v Bělehradské ulici

Z roku 1990 přechází výluka úseku Tylovo nám. – Otakarova.

20. 9.91 (D) Tylovo nám. – Otakarova; během výluky (rekonstrukce inženýrských sítí) byla provedena i oprava panelů tramvajové tratě. Původně stanovený termín obnovení provozu (březen 1991) byl několikrát odložen.

4. Výluka trati na Mánesově mostě

1. 5.91 (D) Malostranská – Mánesův most – Staroměstská; kolejový oblouk na nám. J. Palacha nově uložen na dřevěných pražcích
- 13.12.91 (X) Malostranská – Mánesův most – Staroměstská; výstavba garáží na nám. J. Palacha. Termín obnovení provozu plánován na 14.5.1992, nezačle-li mezitím velká oprava celého mostu.

B. Akce zahajované v roce 1991

1. Výluka Sokolovské tř. u Palmovky

29. 1.91? (X) Palmovka – U Balabenky; havárie vodovodu
- 91? (D) Palmovka – U Balabenky; provoz obnoven jen manipulačně, pravidelné linky zůstávají vedeny oběma směry ulicí Na žertvách. Není znám oběžník ani na zahájení ani na ukončení výluky!

2. Rekonstrukce křižovatky Výtoň a výměna panelů v Podolí

26. 2.91 (X) Výtoň – Podolská vodárna (1. etapa výluky)
22. 3.91 (X) Palackého nám. – Výtoň – Albertov (2. etapa)
25. 3.91 (D) Palackého nám. – Výtoň – Podolská vodárna (3. etapa)
30. 3.91 (D) Výtoň – Albertov

3. Výluka trati na Českomoravské tř.

6. 3.91 (X) Balabenka – Harfa; přeložka inženýrských sítí, překop komunikace u ul. Na rozcestí, při té příležitosti proběhla výměna panelů BKV
26. 3.91 (D) Balabenka – Harfa

4. Výměna panelů na Nádražní tř.

26. 3.91 (X) Na Knížecí – Hlubočepy; výměna panelů BKV v úseku Smíchovské nádraží – Lihovar
29. 4.91 (D) Na Knížecí – Hlubočepy

5. MTT v Kolbenově (dř. Fučíkově) ulici

viz výstavba přednádražního prostoru ve Vysočanech

6. Výstavba přednádražního prostoru ve Vysočanech

26. 3.91 (X) Balabenka – Nádraží Vysočany – Pod pekárny – vozovna Hloubětín (vč. smyčky Vysočanská radnice); rekonstrukce trati v Kolbenově ul., vkládání kolejových přejezdů v zastávce Nádraží Vysočany, výstavba přednádražního prostoru
26. 3.91 X severní spojovací oblouk od Kolbenovy ul. na kusou kolej v ulici Pod pekárny
16. 4.91 (D) Balabenka – Nádraží Vysočany
- D! dva přejezdy v zastávce Nádraží Vysočany před budovou OÚNZ (viz obr.), přejezdy určeny k ukončení tramvajové linky po dobu výluky přednádražního prostoru
1. 8.91 (D) Špitálská – vozovna Hloubětín; trať v Kolbenově ul. rekonstruována metodou BKV

- (Dě) vjezdová část smyčky Vysočanská radnice (dř. nám. Lidových milicí), slouží dočasně jako vratný trojúhelník; zprovozněná část smyčky rekonstruována – koleje oblouků a výhybky uloženy na dřevěných pražcích a v nové poloze. Manipulační kolej v ulici Pod pekárny zůstala zachována, vjezd na ní možný pouze couváním. V koleji zůstala výhybka po zrušeném oblouku. Výluka úseku Nádraží Vysočany – Pod pekárny (zast. Špitálská) přechází do roku 1992.

7. Oprava tramvajové trati na Malé Straně

14. 5.91 (X) Malostranská – Újezd; v první etapě (14.5.– 10.6.) probíhaly práce v Karmelitské ulici, ve druhé etapě (11.6. – 25.6) v Letenské ulici
25. 6.91 (D) Malostranská – Újezd; v části mezi Říční a Hellichovou ul. použity panely KBV položené na šterkové lože. Na Malostranském nám. odstraněna odpojená třetí kolej, zrušená kolem roku 1967.

8. Rekonstrukce křižovatky Vinice

29. 5.91 (X) Želivského – Vinice – ÚD DP
- (X) Vinice – severní vjezd do vozovny Strašnice; výstavba provizorní přeložky
4. 6.91 (D) Želivského – Vinice – ÚD DP
- D! Provizorní jednokolejná trať (asi 95 m) v severní části křižovatky Vinice pro směr Želivského – ÚD DP; zahájena vlastní rekonstrukce kolejového trojúhelníka
15. 8.91 X! provizorní jednokolejná trať
- (X) Želivského – Vinice – ÚD DP; likvidace provizoria, dokončení rekonstrukce
31. 8.91 (D) Želivského – Vinice – ÚD DP
- (D) Vinice – severní vjezd do vozovny Strašnice; při rekonstrukci provedena i výměna severního odbočení do vozovny

9. Rekonstrukce křižovatky Opletalova

4. 6.91 (X) nám. M. Gorkého – Hlavní nádraží (náhradní tramvajová linka d-38 ukončena na kolejové spojce v Bolzanově ulici)
15. 6.91 (D) nám. M. Gorkého – Hlavní nádraží; při rekonstrukci byly odstraněny všechny zbytky výhybek a kolejových křížení se zrušenou tratí v tzv. „malé Opletalově“ (Hybernská – Bolzanova), ostatní nepojížděné koleje zrušené trati zůstaly zatím fyzicky zachovány. Vyměněna byla oblouková část odstavných kolejí v Opletalově ulici včetně výhybek.

10. Rekonstrukce křižovatky Čechův most

25. 6.91 (X) Malostranská – Čechův most (v tomto úseku současně probíhá oprava panelů BKV)
16. 7.91 (X) Staroměstská – Čechův most – Švermův most (2. etapa)
23. 7.91 (D) Malostranská – Čechův most – Švermův most
- (D) Staroměstská – Čechův most

11. Výluka trati v Jindřišské a Vodičkově ulici

23. 7.91 (X) nám. M. Gorkého – Lazarská; výměna panelů BKV a oprava inženýrských sítí
15. 8.91 (D) nám. M. Gorkého – Lazarská

12. Výluky trati v Trojské ulici

23. 7.91 (X) Nad Trojou – Ke Stírce; havárie a oprava kanalizačního sběrače. V úseku Nádraží Holešovice – Nad Trojou provoz zajišťuje d-31, ukončená na kolejové spojce
- (X) pravá kolej (z centra) na tramvajovém mostě (údržba mostu), jednokolejný obousměrný provoz po levé koleji mezi stávajícími křížovými přejezdy
30. 7.91 (D) pravá kolej na tramvajovém mostě
- (X) levá kolej na tramvajovém mostě; jednokolejný obousměrný provoz po pravé koleji
6. 8.91 (D) levá kolej na tramvajovém mostě
- (D) Na Trojou – Ke Stírce
- 5.10.91 (X) Nádraží Holešovice – Ke Stírce; oprava tramvajové trati
- 24.10.91 (D) Nádraží Holešovice – Ke Stírce

13. Rekonstrukce křižovatky u Národního divadla

25. 9.91 (X) Újezd – Národní divadlo – Lazarská
- (X) Národní divadlo – Mánes; po Smetanově nábřeží udržován provoz linkou d-17, ukončenou na kolejové spojce před vinárnou Parnas
- 5.10.91 (D) Újezd – Národní divadlo – Lazarská
- (D) Národní divadlo – Mánes

14. Rekonstrukce křižovatky Újezd

- 15.10.91 (X) Malostranská – Újezd – Anděl
- (X) Újezd – Národní divadlo
- 24.10.91 (D) Malostranská – Újezd – Anděl (D) Újezd – Národní divadlo

15. Oprava trati ve Střelničné ulici

- 24.10.91 (X) Střelničná – Sídliště Ďáblice
- 5.11.91 (D) Střelničná – Sídliště Ďáblice

16. Rekonstrukce křižovatky Strossmayerovo náměstí

- 12.11.91 (X) Výstaviště – Strossmayerovo nám. – Vltavská; výměna části kolejové konstrukce
- 21.11.91 (D) Výstaviště – Strossmayerovo nám. – Vltavská

17. Oprava trati v Jugoslávské ulici

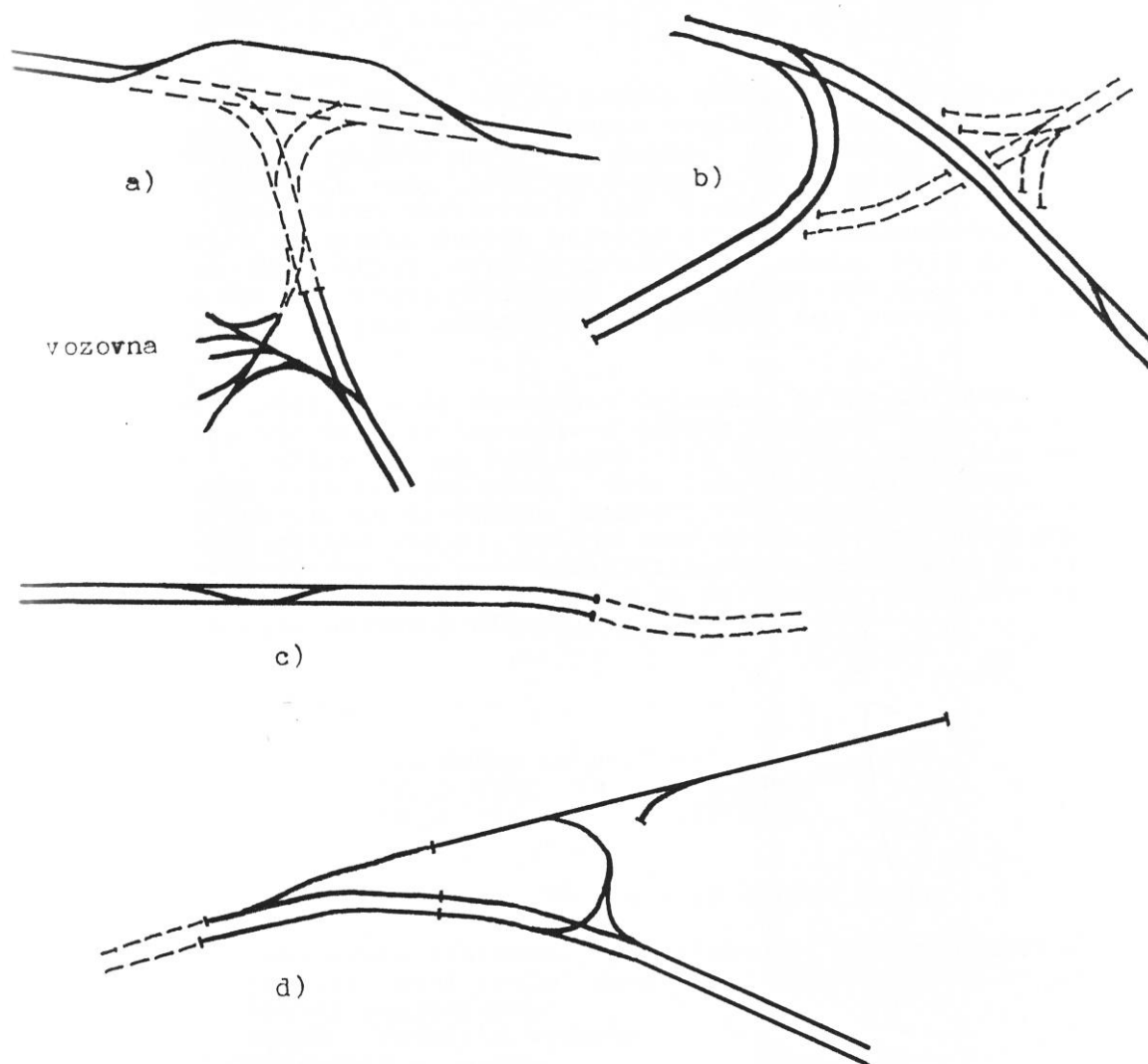
- 12.11.91 (X) Tylovo nám. – Náměstí Míru – Blanická
- 21.11.91 (D) Tylovo nám. – Náměstí Míru – Blanická

18. Různé krátkodobé výluky – výběr.

- a) 2.3.– 3.3. (X) oblouk Havlíčkova – Bílá labuť; výměna kolejí, práce na vodovodním a plynovodním řadu
- 5.3. (X) přímý úsek na téže křižovatce
- b) 13.4.– 15.4. (X) Prašný most – Vítězné nám.; překop tř. Slovenského povstání
- c) 24.6.– 15.7. (X) pravá staniční kolej (do centra) v zastávce Hradčanská; výměna poškozených obkladů na schodišti
- 16.9.– 14.10. (X) levá staniční kolej (do centra) v zastávce Hradčanská; stejné práce
- d) 10.8.– 12.8. (X) Vítězné nám.– Podbaba; překop komunikace
- e) 25. a 26.5., 1. a 2.6. (X) Ohrada – Palmovka; druhé podbití tramvajové trati

19. Výměna kolejové spojky v Soudní ulici

Zbytek někdejšího křížového přejezdu v Soudní ulici, který po postupném zrušení levých výhybek v minulých letech sloužil jen jako pravá spojka, byl 5.10.1991 vyměněn za normální pravý přejezd. (První rozjezdová výhybka byla zrušena při výstavbě kolejové smyčky na náměstí Hrdinů v roce 1974).



Schematická znázornění kolejových změn v síti pražských el.drah v roce 1991:

- a) Provizorní jednokolejná přeložka při rekonstrukci křižovatky Vinice
- b) Odpojení zbytku zrušené trati v části Opletalovy ul.
- c) Uspořádání provizorní konečné stanice v zastávce Nádraží Vysočany
- d) Rekonstruovaná smyčka Vysočanská radnice při použití pro d-32 (kolejový trojúhelník) během výluky přednádražního prostoru

C. Výstavba nových tramvajových tratí

V roce 1991 probíhala výstavba tramvajové trati Braník – Modřany. Stavební práce se soustředily zejména do míst mimoúrovňových křižovatek a stanic, kde vznikají železobetonové opěrné zdi. U smyčky Nádraží Braník pokračovala přeložka komunikace a podchodu u tramvajových zastávek. Dne 29.11.1991 byly jazyky výhybky na zrušenou pravou kolej ve smyčce Nádraží Braník nahrazeny přímými kolejnicemi, srdcovka zrušené výhybky zůstala

zachována. Další očekávané kolejové úpravy na smyčce (přípravy na napojení nové trati) nebyly v roce 1991 uskutečněny. Zásadní změna se ovšem týkala železniční trati mezi žst. Praha – Braník a Praha – Modřany, jejíž dosavadní poloha bránila výstavbě tramvajového tělesa. Stará železniční trať v předmětném úseku byla zrušena 24.6.1991 a na nové trati přeložené o přibližně 200 m blíž k Vltavě (na západní stranu průmyslových závodů) byl provoz zahájen 27.6.1991.

Druhým místem, kde se očekávaly stavební práce na novém kolejovém úseku byl prostor tramvajové smyčky Sídliště Řepy a areál žst. Praha – Zličín, kde má vzniknout nové kolejové propojení mezi tramvajovou a železniční sítí. Tato lokalita byla zvolena pro blízkost nového závodu na výrobu tramvají. Na období 20.8.–30.9. byla plánována výluka vnější koleje tramvajové smyčky. Dodatečně (až 2.9.) byla výluka pro nedostatek finančních prostředků zrušena. Některé přípravné práce proběhly na železniční části stavby, bližší údaje však nejsou k dispozici.

D. Výluky lanové dráhy

Pravidelné revize lanové dráhy na Petřín:

jarní výluka: (X) 11. 3.1991, (D) 30. 3.1991,

podzimní výluka: (X) 29.10.1991, (D) 18.11.1991.

Chronologický přehled vývoje kolejové sítě v roce 1991:

- 29. 1. § (X) Sokolovská (Palmovka – U Balabenky) /datum obnovení provozu není zatím známo, byl však obnoven pouze provoz manipulační/
- 26. 2. (X) Výtoň – Podolská vodárna
- 6. 3. (X) Balabenka – Harfa
- 22. 3. (X) Palackého nám. – Výtoň – Albertov
- 25. 3. (D) Palackého nám. – Výtoň – Podolská vodárna
- 26. 3. (D) Balabenka – Harfa
- (X) Balabenka – Nádraží Vysočany – Vozovna Hloubětín
- X spojovací oblouk od Kolbenovy ulice do ulice Pod pekárny
- (X) Na Knížecí – Hlubočepy
- M U Brusnice; zůstává jen manipulační provoz
- 30. 3. (D) Výtoň – Albertov
- 16. 4. (D) Balabenka – Nádraží Vysočany
- D! provizorní přejezdy Nádraží Vysočany (pravý a levý)
- 29. 4. (D) Na Knížecí – Hlubočepy
- 1. 5. (D) Malostranská – Mánesův most – Staroměstská
- 14. 5. (X) Malostranská – Újezd
- 29. 5. (X) Želivského – ÚD DP
- (X) Vinice – vozovna Strašnice, severní vjezd
- 4. 6. (D) Želivského – ÚD DP
- D! provizorní jednokolejná trať na křižovatce Vinice
- (X) nám. M.Gorkého – Hlavní nádraží
- 15. 6. (D) nám. M.Gorkého – Hlavní nádraží
- 24. 6. (D) Malostranská – Újezd
- 25. 6. (X) Malostranská – Čechův most
- 1. 7. (X) vozovna Motol
- 22. 7. (D) vozovna Motol
- 23. 7. (D) Malostranská – Čechův most
- (X) Lazarská – nám. M.Gorkého
- (X) Nad Trojou – Ke Stírce

- 1. 8. (D) Pod pekárny (Špitálská) – vozovna Hloubětín
- (Dč) část smyčky Vysočanská radnice (vjezd. trojúhelník)
- 6. 8. (D) Nad Trojou – Ke Stírce
- 15. 8. (D) Lazarská – nám. M.Gorkého
- X! provizorní jednokolejná trať na Vinici
- (X) Želivského – ÚD DP
- 31. 8. (D) Želivského – ÚD DP
- (D) Vinice – vozovna Strašnice, severní vjezd
- 20. 9. (D) Tylovo nám. – Otakarova (výluka od 2.7.1990)
- 25. 9. (X) Újezd – Národní divadlo – Lazarská
- (X) Národní divadlo – Mánes
- 5.10. (D) Újezd – Národní divadlo – Lazarská
- (D) Národní divadlo – Mánes
- (X) Nádraží Holešovice – Trojská – Ke Stírce
- 24.10. (D) Nádraží Holešovice – Trojská – Ke Stírce
- (X) Střelničná – Sídliště Ďáblice
- 5.11. (D) Střelničná – Sídliště Ďáblice
- 12.11. (X) Výstaviště – Strossmayerovo nám. – Vltavská
- (X) Tylovo nám. – Blanická
- 21.11. (D) Výstaviště – Strossmayerovo nám. – Vltavská
- (D) Tylovo nám. – Blanická
- 13.12. (X) Mánesův most

LINKY

V roce 1991 nedošlo k zásadním změnám ve vedení linek. S ohledem na nedostatek finančních prostředků bylo provedeno několik opatření, která směřovala k jejich úsporám; projevila se ovšem spíše ve sféře vlastního provozu než ve vedení linek. Jedinou závažnější výjimkou jsou úpravy, provedené v síti tramvají od 26.3.1991. Jednalo se pouze o část širšího návrhu na reorganizaci tramvajové dopravy, předloženého podnikem Elektrické dráhy. I tyto omezené změny však způsobily v některých oblastech takové zhoršení kvality dopravy, že musely být kompenzovány jinými následujícími úpravami provozu. V síti autobusů byly k 12.3. provedeny úpravy v návazné dopravě na linku m-A, které byly předpokládány při jejím prodloužení na Skalku v roce 1990, avšak pro odpor tzv. občanských iniciativ nemohly být realizovány. Vzhledem ke stagnaci v bytové výstavbě nebylo prakticky zapotřebí další posilování autobusové dopravy v dříve rozvojových částech města.

V následujícím chronologickém přehledu jsou obvyklým způsobem zaznamenány všechny trvalé a významné dočasné změny jednotlivých linek. Uspořádáním navazuje přehled na předcházející obdobné materiály, a proto z důvodu úspory místa neopakujeme přehled použitých zkratk.

Bezprostředně předcházející údaje jsou obsaženy v kapitole Linky publikace *Pražská městská doprava 1986–1990*. Zde je v přehledu Vedení autobusových linek k 31.12.1990 zapotřebí upřesnit následující údaje:

- a-148: v úseku Náměstí Míru – Podolská vodárna jen Pd(-21);
- a-414: místo „Petřiny“ má být „Na okraji“;
- a-461: provoz (o,Dkr)L.

V přehledu změn ve vedení a provozu linek je třeba doplnit:

- 1.5.1988 a-461 Jr provoz (o,Dkr)L
- 1.7.1990 a-272 (Jr) provoz Pdš.

Chronologický přehled změn ve vedení linek:

03.01.91	a-104	Kč	Na Knížecí - Hlubočepy - Slivenecká; v úseku Na Knížecí - Hlubočepy v Pdš jen část spojů
	a-206	Jr	provoz Pdš
	a-231	X,N	Radlická - Dívčí hrady; provoz d
10.01.91	a-128	P	Smíchovské nádraží - ... - Chaplinovo nám. - Sídliště Barrandov
	a-192	P	Budějovická - ... - Modřanská - ... - Chaplinovo nám. - Sídliště Barrandov
	a-410	P	Sídliště Barrandov - Chaplinovo nám. - ... - V uličce
	a-501	P	Smíchovské nádraží - ... - Chaplinovo nám. - Sídliště Barrandov
18.02.91	a-243	Jr	provoz PddSodopNeo
19.02.91	a-231	Pč	Na Knížecí - Laurová - Radlická - Dívčí hrady; v úseku Na Knížecí - Radlická jen Pds
04.03.91	d-1	(K)	Petřiny - ... - Harfa
	a-125	(K)	Řásnovka - ... - Hanspaulka
	a-131	(K)	Hradčanská - ... - Hanspaulka
12.03.91	a-106	Jr	provoz PdšsSodopoNeo
	a-111	K,Zpč	Skalka - ... - Myšlinská - //Léčiva(T) - /Radiová/ - Léčiva (Z)// - V Chotejně - ... - Dolní Měcholupy; přes Léčiva PdsvešDk, přes Léčiva a Radiovou Pdsveč
	a-138	K	Kodaňská - ... - Skalka
	a-145	Kč	Nový Hloubětín - ... - Limuzská - Skalka - ... - Opatov - ... - Chodov; v úsecích Nový Hloubětín - Skalka a Opatov - Chodov jen Pdš
	a-163	Zz	Skalka - Černokostelecká - ... - Štěrboholy
	a-169	Zz	Lovosická -...- Sídliště Malešice - Limuzská - Skalka - Cíl
	a-224	K	Strašnická -...- Skalka
	a-228	Zz	Skalka - Černokostelecká -...- Dubeč
	a-229	Zz	Skalka - Černokostelecká -...- Koloděje
	a-237	N	Želivského - Sídliště Malešice - Černokostelecká - Průmyslová - V Chotejně - TOS Hostivař; provoz Pdš
26.03.91	d-3	K,Zp,Jr	Hloubětín - ... - Balabenka - (obousměrně Na žertvách) - Palmovka - ... - Nádraží Braník; provoz dp
	d-4	Jr	provoz dp
	d-5	Jr	provoz dp
	d-6	K	Čechovo nám. - ... - Kotlářka
	d-7	Kč,Jr	Černokostelecká - ... - Kotlářka - ... - Sídliště Řepy; provoz dp, v úseku Kotlářka - Sídliště Řepy jen Pd
	d-8	Zp,(Zp),Jr	... - Palmovka - (Na žertvách) - Balabenka - Harfa - Kbelská - ...; provoz dp
	d-9	Jr	provoz dp
	d-10	X	- - -
	d-11	Jr	provoz dp
	d-12	K,(K),Jr	Střelničná - ... - Anděl - Ženské domovy; provoz dp
	d-14	Jr	provoz dp
	d-16	K,Jr	Spojovací - ... - Ženské domovy; provoz dp
	d-17	Jr	provoz dp
	d-18	Jr	provoz dp
	d-19	(Zp),Zp,Jr	Hloubětín - Harfa - Balabenka - (obousměrně Na žertvách) - Palmovka - ...; provoz dp
	d-20	K	Červený vrch - ... - Hotel International
	d-22	K,Jr	Vypich - ... - Nádraží Hostivař; provoz dp
	d-23	X	- - -
	d-24	Jr	provoz dp
	d-25	Jr	provoz dp
	d-26	Jr	provoz dp

	d-51	Jr	provoz n
	d-52	Zp,(K)	Lehovec - ... - Balabenka - (Na žertvách) - Palmovka - ... - Anděl - Ženské domovy
	d-52	Jr	provoz n
	d-53	Jr	provoz n
	d-54	Jr	provoz n
	d-55	(Zp),Zp,Jr	... - Kbelská - Harfa - Balabenka - (Na žertvách) - Palmovka - ...; provoz n
	d-56	Jr	provoz n
	d-57	Jr	provoz n
	d-58	Jr	provoz n
	d-59	X	- - -
	d-60	X	- - -
	a-X8	(N)	Palmovka - Nádraží Vysočany - Nový Hloubětín - Sídliště Hloubětín; provoz d
	a-X12	(N)	Anděl - Smíchovské nádraží - Hlubočepy; provoz d
	a-X52	(N)	Anděl - Smíchovské nádraží - Hlubočepy; provoz n
	a-X55	(N)	Palmovka - Nádraží Vysočany - Nový Hloubětín - Lehovec; provoz n
29.03.91	a-104	Pč	Na Knížecí -...- Slivenecká
	a-231	Zz	Na Knížecí - Křížová - Pod Konvářkou (T) - Kesnerka (Z) - Divčí hrady (průj.)
01.04.91	a-453	Ns,Jr	Smíchovské nádraží - Státní závoďiště; provoz ČtNeo
03.04.91	a-109	Jr	provoz PdšrZoT
	a-127	P	Nisa - ... - Nový Hloubětín - Hejtmanská - Pjatnického - Sídliště Černý most II
	a-168	P	Smetanovo divadlo - ... - Jarov - Spojovací - Pod šancemi
	a-177	Kč	Bohnice, Nisa - ... - Harfa
	a-273	X	- - -
	a-274	Jr	provoz Pdš
	a-275	X	- - -
	a-276	N	Visla - Krakov - Střelničná - Prosek - Vysočanská radnice - Harfa - Sídliště Lehovec - Sídliště Černý Most; provoz Pdš
04.04.91	d-7	Pč	Ústřední dílny DP - Černokostelecká - ... - Kotlářka - Sídliště Řepy; v úseku ÚD DP - Černokostelecká jen v části špiček
10.04.91	a-202	(Zp)	... - Řepínská - Okořská - Prunéřovská - U skládky - ...
16.04.91	d-3	(Zz)	Nádraží Vysočany - Balabenka - ... - Nádraží Braník
	a-123	(K)	Na Knížecí - ... - Průchova
	a-X8	K	Nádraží Vysočany - ... - Sídliště Hloubětín
22.04.91	a-234	(K)	Sídliště Skalka - ... - Vackov
23.04.91	a-181	Zp	... - Sídliště Hloubětín - Sídliště Lehovec - Hejtmanská - ...
	a-183	Zp	...- Na vartě - Nové Petrovice - Sídliště Petrovice
	a-204	Zp	... - Sídliště Petrovice - Nové Petrovice - Na vartě - ...
	a-220	Zp	... - Jakobiho - Rezlerova - Nové Petrovice - Na vartě - ...
	a-271	Zp	...- Na vartě - Nové Petrovice - Sídliště Petrovice
	a-505	Zp	... - Sídliště Petrovice - Lessnerova - Na vartě - ...
	a-434	(K)	Vackov - ... - Olšanské nám.
29.04.91	d-12	(Kx)	Střelničná - ... - Anděl - Hlubočepy
	d-52	(Kx)	Lehovec - ... - Anděl - Hlubočepy
	a-X12	(Nx)	- - -
	a-X52	(Nx)	- - -
30.04.91	a-220	Zp	... - Aronovo nám. - Newtonova - Rezlerova - ...
01.05.91	d-18	(Zpx)	... - Malostranská - (Mánesův most) - Staroměstská - ...
	a-461	Ns	Nádraží Holešovice - Malá říčka; provoz (o,Dkr)L
07.05.91	a-241	(Zpx)	... - Zbraslavské nám. - Kostrounek - Peluněk - ...

14.05.91	d-12	(Zp)	... - Malostranská - Staroměstská - Národní třída - Karlovo nám. - Anděl - ...
	d-22	(Zp)	... - Malostranská - Staroměstská - Národní divadlo - ...
	d-57	(Zp)	... - Malostranská - Staroměstská - Národní divadlo - ...
	a-X12	(N)	Malostranská - Malostranské nám.; provoz d
15.05.91	d-41	(N)	Výstaviště - Strossmayerovo nám. - Dlouhá (T) - Těšnov (Z) - Bílá labuť (Z) - Nám.Republiky; provoz d
	d-42	(N)	Výstaviště - Strossmayerovo nám. - Těšnov (T) - Bílá labuť (T) - Dlouhá (Z) - Nám.Republiky; provoz d
	d-91	N	Výstaviště - Nábř.kpt.Jaroše - Nám. Republiky - Václavské nám.- Lazarská - Národní divadlo - Staroměstská - Nábř.kpt.Jaroše - Výstaviště; provoz oLT; vlaky OBSM(JSM)+V
16.05.91	a-256	ZpčZ	... - Safírová - /Lahovská (Z)/ - Prvomájová - ...; přes zastávku Lahovská jen část spojů
29.05.91	d-7	(K)	Vozovna Strašnice - ... - Kotlářka - Sídliště Řepy
	d-19	(K,Zz)	Harfa - Balabenka - ... - Želivského - Olšanské hřbitovy
	d-24	(P)	Sídliště Ďáblice - ... - Radošovická - Nádraží Hostivař
	d-26	(K)	Divoká Šárka - ... - Flora - Olšanské hřbitovy (Z)
	d-41	Jr	provoz Dk
	d-42	Jr	provoz Dk
	d-55	(K)	Lehovec - ... - Vozovna Strašnice
	a-X7	(N)	Flora - Želivského - Černokostecká; provoz PdsDk
	a-X11	(N)	Flora - Želivského - Černokostecká - ÚD DP; provoz d
	a-X55	(N)	Flora - Želivského - Černokostecká - ÚD DP; provoz n
04.06.91	d-19	(Zzx,Zz)	Harfa - ... - Želivského - Vinice - Černokostecká
	d-26	(Kx,Zz)	Divoká Šárka - ... - Flora - Vinice - Černokostecká
	a-X7	(X)	---
	a-X11	(X)	---
	a-X55	(X)	---
11.06.91	a-X12	(Nx,N)	Újezd - Hellichova - Malostranské nám.; provoz d
15.06.91	d-41	(Nx)	---
	d-42	(Nx)	---
25.06.91	d-12	(Zpx)	... - Malostranská - Újezd - Anděl - ...
	d-22	(Zpx)	... - Malostranská - Újezd - Národní divadlo - ...
	d-57	(Zpx)	... - Malostranská - Újezd - Národní divadlo - ...
	a-X12	(Nx)	---
29.06.91	a-404	X	---
	a-405	X	---
	a-416	X	---
	a-427	X	---
	a-428	X	---
01.07.91	d-19	(Zzx,Zz)	Harfa - ... - Želivského - Olšanské hřbitovy
	a-111	Zpč	... - Myšlinská - // Léčiva(T) - /Radiová/ - Léčiva (Z) // - V Chotejně - ...; přes Léčiva PdsvečDk, přes Léčiva a Radiovou Pds
	a-223	Zp,(Zp,K)	Českomoravská - Špitálská - Nový Hloubětín - Svatojánská - ... - Chvaly - Sekeřická - Jeřická; v PdšrTšoZ jede část spojů manipulačně
	a-273	N	Českomoravská - Nový Hloubětín - Svatojánská - Chvaly - Lukavecká - Ve žlábku; provoz d
	a-452	X	---
14.07.91	a-181	(Zp)	... - Jiráskova čtvrt' - Spolská - Za horou - ...
17.07.91	a-125	(Kx)	Řásnovka - ... - Hanspaulka - Bořislavka
	a-131	Kč,(Kx)	Hradčanská - ... - Hanspaulka - Bořislavka; část spojů v Pdšr pouze v úseku Hanspaulka - Hradčanská
	a-X6	(Nx)	---

01.08.91	d-32	(N)	Lehovec - Nový Hloubětín - Špitálská (Vysočanská radnice); provoz d; vlaky KT8
	a-161	(K)	Jenerálka - ... - Nebušice
	a-234	(Kx)	Sídlíště Skalka - ... - Vackov - Habrová
	a-254	(K)	Jenerálka - ... - Přední Kopanina
	a-463	(N)	Dejvická - Horoměřická - Jenerálka; provoz d
	a-X8	K	Nádraží Vysočany - ... - Nový Hloubětín
15.08.91	d-11	(K)	Olšanské hřbitovy (T) - Flora - ... - Vozovna Pankrác
	d-26	(K)	Divoká Šárka - ... - Flora
	d-51	(K)	Divoká Šárka - ... - Flora
	a-X7	(Xx)	Flora - Želivského - Černokostelecká; provoz PdsDk
	a-X11	(Xx)	Flora - Želivského - Černoikostelecká - ÚD DP; provoz d
	a-X55	(Xx)	Flora - Želivského - Černokostelecká - ÚD DP; provoz n
19.08.91	d-91	Zp	... - Národní divadlo - Újezd - Malostranská - Čechův most - ...
20.08.91	a-123	(Kx)	Na Knížecí - ... - Průchova - Šmukýřka
26.08.91	a-112	(Kč)	Nádraží Holešovice - ... - ZOO
	a-160	(Zp,K)	Dejvická - ... - V Podbabě - Mrazírny - Žákovská
29.08.91	a-107	(Zpx,Kx)	Dejvická - ... - Kamýcká - Vysoká škola zemědělská - Suchdol
31.08.91	d-25	(Zzx,Zz,P)	Podbaba - ... - Dělnická - Palmovka - Ke Stírce - Střelničná - Vozovna Kobyliisy
	a-157	Jr	provoz d
	a-460	Jr	provoz d
01.09.91	a-181	(Zpx)	... - Jiráskova čtvrť - Pávovské nám. - Za horou - ...
02.09.91	a-260	P	Horčičkova -...- Koh-i-noor - Slavia
	a-413	(K)	ZOO - Ortenovo náměstí
	a-419	Zz	Brechtova - Háje
	a-430	Zz	Poljanovova - Pavelkova
	a-433	P	Petřiny - Vypich - Drnovská - ... - Ruzyňská škola
	a-452	X	- - -
	a-411	Zz,Zp	Bazovského - Slánská - Břevnovská - Kajetánka - Horoměřická; provoz ŠkrT
	a-417	(Zz)	Sídlíště Rohožník - ... - Běchovice - Sekeřická
	a-434	(Kx)	Habrová - Vackov - ... - Olšanské nám.
07.09.91	d-32	Jr	provoz Pdš
14.09.91	d-32	Jr	provoz Pd
16.09.91	a-222	Pč	Českomoravská - ... - Svěpravice - ... - Xaverov - Závod PSVS; v úseku Xaverov - Závod PSVS jen část spojů Pd
20.09.91	d-7	(Kx)	Ústřední dílny DP - Černokostelecká - Vozovna Strašnice - ... - Kotlářka - Sídlíště Řepy
	d-11	(Kx)	Ústřední dílny DP - Flora - ... - Vozovna Pankrác
	d-19	(Zzx)	Harfa -...- Želivského - Kubánské nám.
	d-24	(Px)	Sídlíště Ďáblice - ... - Radošovická
	d-26	(Kx)	Divoká Šárka - ... - Flora - Nádraží Hostivař
	d-51	(Kx)	Divoká Šárka - ... - Flora - Radošovická
	d-55	(Kx)	Lehovec - ... - Vozovna Strašnice - Ústřední dílny DP
	a-X7	(Nx)	- - -
	a-X11	(Nx)	- - -
	a-X55	(Nx)	- - -
25.09.91	a-165	(Zpč)	... - Opatov - Na proutcích - Šeberák - ...; Zp v Pd(08-16)
	a-226	(Zpč)	... - Opatov - Na proutcích - Hrnčířský hřbitov - ...; Zp v Pd(08-16)
01.10.91	a-461	Xs	- - -
10.10.91	a-181	Zp	... - Prosek - Klíčov - Špitálská - ...
	a-195	Zp	... - Prosek - (Vysočanská) - Vysočanská radnice - ...

15.10.91	a-111	Jr	provoz Pdš
	a-240	N	Skalka - Myšlínská - Léčiva(T) - /Radiová/ - Léčiva (Z) - V Chotejně - Dolní Měcholupy; provoz PdsvečDk, přes zastávku Radiová jen Pds
26.10.91	a-112	(Kčx)	Nádraží Holešovice - ... - ZOO - Podhoří; v úseku ZOO - Podhoří jen část spojů
29.10.91	d-91	X	---
	a-413	(Kx)	Podhoří - ZOO - ... - Ortenovo náměstí
30.10.91	a-160	(Zpx,Kx)	Dejvická - ... - V Podbabě - Břetislavka - Žákovská - Lysolaje
05.11.91	d-12	P	Sídlíště Dáblice - Střelničná - ... - Hlubočepy
	d-14	Zz	Vozovna Kobylisy - Střelničná - ... - Laurová
12.11.91	d-8	K	Vypich - ... - Lehovec
	d-22	P	Bílá hora - Vypich - ... - Nádraží Hostivař
15.11.91	a-161	(Kx)	Dejvická - Jenerálka - ... - Nebušice
	a-254	(Kx)	Dejvická - Jenerálka - ... - Přední Kopanina
	a-463	(Nx)	---
16.11.91	a-202	(Zpx)	... - Řepínská - Čimice - U skládky - ...
21.11.91	d-2	Pč	Divoká Šárka - Červený vrch - ... - Petřiny; v úseku Divoká Šárka - Červený vrch jen v Pdš
	d-21	(X)	---
	d-25	K	Podbaba - ... - Střelničná
13.12.91	d-18	(Zp)	... - Malostranská - Čechův most - Právnická fakulta - Staroměstská - ...
16.12.91	a-165	(Zpčx)	... - Opatov - Šeberov - Šeberák - ...
	a-226	(Zpčx)	... - Opatov - Šeberov - Hrnčířský hřbitov - ...
20.12.91	a-453	Xs	---
24.12.91	a-507	X	---

Změny na období hlavních školních prázdnin 1991 (neuvedené v chronologickém přehledu):

- 1. 7.–25. 8. (Kč) m-B (Nové Butovice – Smíchovské nádraží v Pdšs jen každý 2.vlak)
- 1. 7.–30. 8. (X) a-109,132,142,143,146,199,203,206,209,219,235,270,272,452,454,456,507
- (Kč) a-135 (Staroměstská – Florenc jen Pdš)
- a-148 (Nám. Míru – Podolská vodárna jen Pd(-21))
- a-226 (Háje – Opatov jen Pd)
- a-227 (Háje – Opatov jen Pd)
- (Zpč) a-216 (v Pdš přes Bořislavku)
- (Jr) a-115,171,274 (Pdšr)
- a-140,182 (Pdš)
- a-125 (Pd(-20))
- a-106 (PdšSodopoNeo)
- a-138 (Pd,SodopNeo)

Proti roku 1990 byl zrušen větší počet autobusových linek, avšak nejzávažnějším prázdninovým opatřením bylo zavedení tzv. pásmového provozu na lince m-B (ukončení každého druhého vlaku ve stanici Smíchovské nádraží); stalo se tak poprvé za dobu existence pražského metra.

Změny názvů zastávek

Přehled důležitějších zastávek, přejmenovaných v roce 1991:

původní název	nový název
Čakovické nám.	Nám. J.Berana
Dimitrovovo nám.	Ortenovo nám.
Favorského	Amforová
Hotel International	Podbaba
Nám. Devítiletky	Slivenec

Nám. J.Marata
 Sídliště Pankrác I
 Sídliště Pankrác II
 Větrník (a-179,191,214,433)

Hostivařská
 Sídliště Pankrác
 Děkanka
 Nad Markétou

PROVOZ

Přepravní a dopravní výkony

Tabulka I.: Přepravené osoby [tis.]

rok	celkem	metro	tramvaje	autobusy
1990	1 318 630	472 002	417 946	428 682
1991	1 554 800	556 503	492 827	505 470

Tabulka II.: Ujeté vozové kilometry [tis.]

rok	celkem	metro	tramvaje	autobusy (linky)
1990	144 241	37 620	46 205	59 966
1991	144 403	40 132	42 730	61 219

Zatížení metra

Po pětileté přestávce se uskutečnil dne 27.3.1991 směrový průzkum v síti metra. Byl proveden stejnou metodou jako průzkum v roce 1986, tj. za pomoci sčítacích štítků s jejich výdejem a sběrem po čtvrt hodinových intervalech a s označováním při přestupu mezi stanicemi trasy B a C Florenc. Časový rozsah byl však omezen na ranní špičku mezi 05.00 hod a 09.00 (výdej), resp. 09.30 (sběr). S ohledem na výsledky předcházejícího průzkumu a s přihlédnutím k vývoji za uplynulé období lze toto omezení zásadně podrobit kritice, neboť v jeho důsledku nebyly s největší pravděpodobností zjištěny maximální hodnoty rozhodujících veličin. Již v roce 1986 činil totiž obrat celé sítě v maximální hodině ranní špičky 11,4 % z celodenního množství a v odpolední špičce 12,0 %. Vzájemně porovnatelné jsou proto pouze hodnoty zatížení v ranní špičce v dostředném směru, které jsou evidentně vyšší.

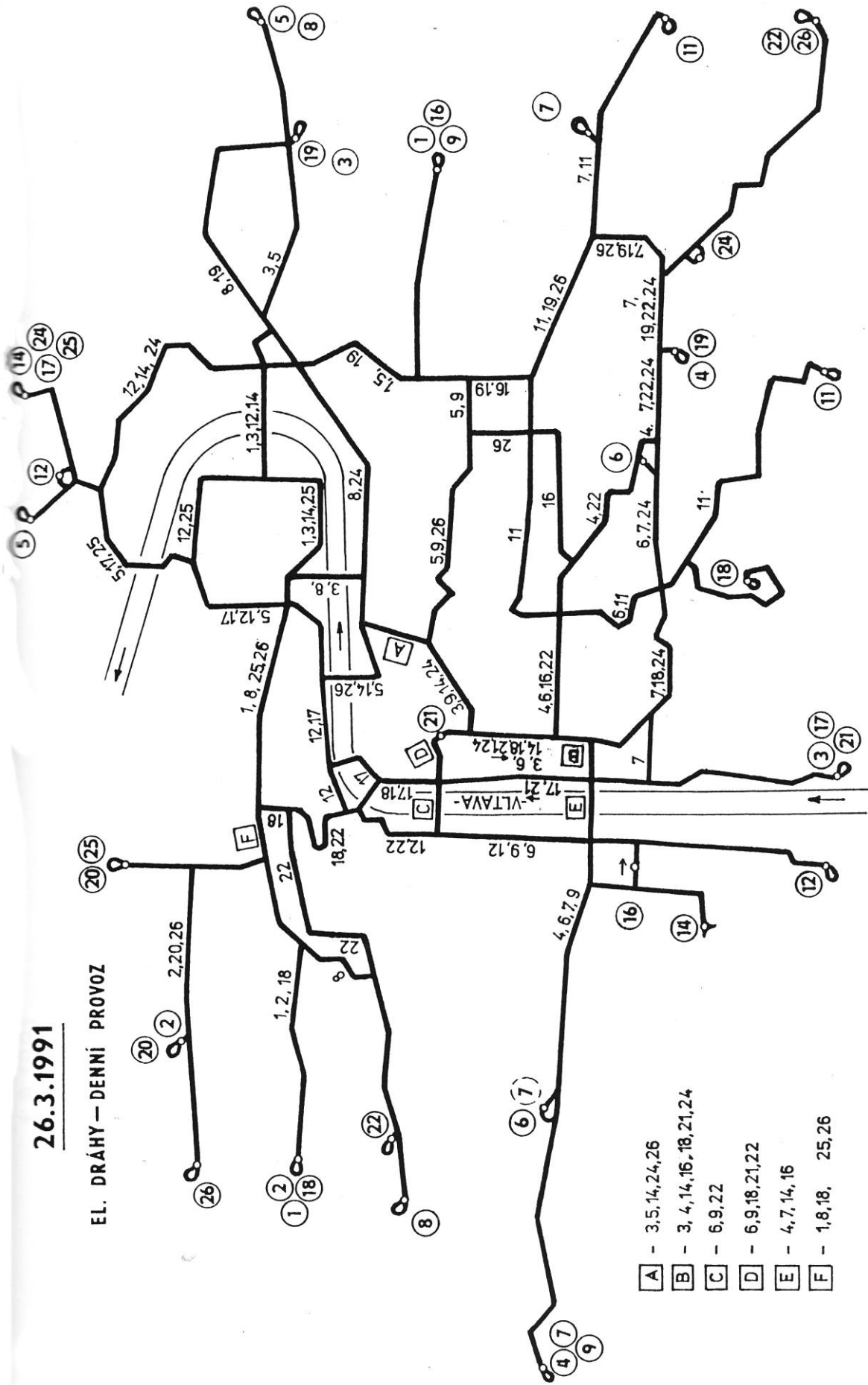
Tabulka III.: Nejzatíženější úseky tras metra v ranní špičce

trasa, směr	1 9 8 6			1 9 9 1		
	úsek	období	hodnota	úsek	období	hodnota
A SK→DE	MU–MS	06.45–07.45	17982	MU–MS	06.30–07.30	14739
B NB→CE	MO–KN	06.30–07.30	10240	AN–KN	06.30–07.30	13499
C HA→NH	GT–IP	06.30–07.30	26356	PP–VY	06.30–07.30	22647

Z porovnání vyplývá zjevný pokles zátěže na trasách, v jejichž spádovém území se počet obyvatel výrazně neměnil. Z některých zajímavých extrémních hodnot průzkumu v roce 1991 lze uvést: Nejzatíženější stanicí sítě bylo Nádraží Holešovice (obrat 12598 os/hod.), na trase A Dejvická, B Smíchovské nádraží. Nejméně zatíženou stanicí byla Radlická (obrat 624). Největší nástup byl na Nádraží Holešovice, největší výstup na I. P. Pavlova. Hodinový obrat všech stanic sítě činil 207 217 proti 205 491 cestujících v roce 1986.

26.3.1991

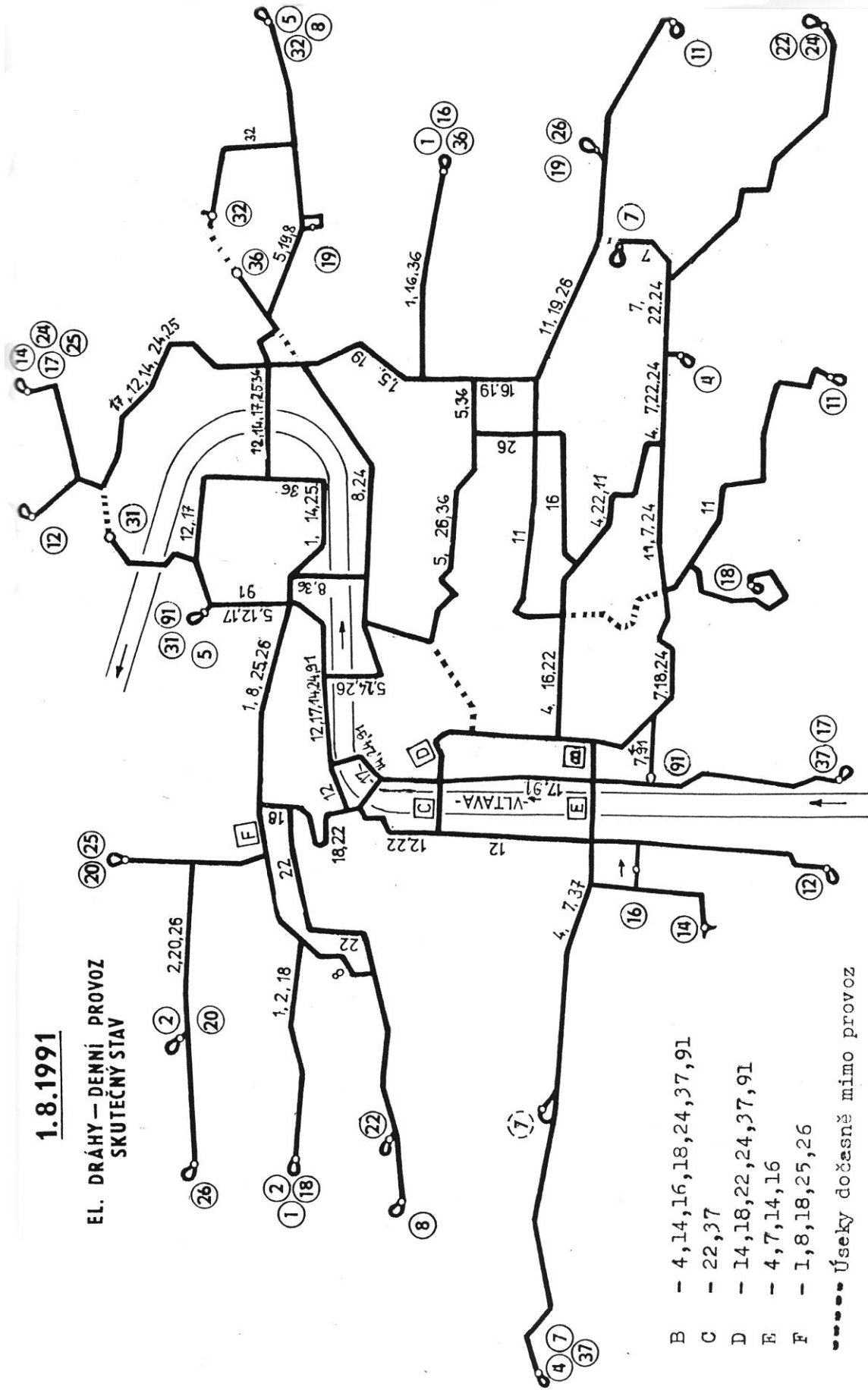
EL. DRÁHY — DENNÍ PROVOZ



- 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, 25, 26

1.8.1991

**EL. DRÁHY — DENNÍ PROVOZ
SKUTEČNÝ STAV**



- B - 4, 14, 16, 18, 24, 37, 91
- C - 22, 37
- D - 14, 18, 22, 24, 37, 91
- E - 4, 7, 14, 16
- F - 1, 8, 18, 25, 26

..... Úseky dočasně mimo provoz

Rozsah provozu

K datu 23.11.1990 byl zkrácen denní rozsah provozu tramvají s opětným vytvořením zvláštní časové a provozní polonoční sféry. Polonoční provoz navazoval na denní, který končil již mezi 22.00 a 22.30 hod. V této době zatahovaly 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 vyjížděly linky celonoční (d-51 až 58) s intervalem 15 minut a bez časové návaznosti v uzlu Lazarská. Kromě toho byly jen pro toto období vytvořeny a zavedeny dvě zvláštní linky s provozem přibližně od 22 do 24 hodin – d-59 (nahrazující část d-7 a obsluhující současně trať na Laurovou) a d-60 (namísto části d-11). Následně, ve stejnou dobu jako předtím, tj. mezi půlnocí a 0.30 hod. se přecházelo na režim celonočního provozu d-51 až 58 v intervalu 40 minut a se vzájemným přestupem v Lazarské.

Vypravování dopravních prostředků

Počet vypravovaných dopravních prostředků povrchové dopravy je uveden v tabulce IV. Jedná se o pravidelné vypravování dle jízdních řádů, přičemž jsou zachyceny všechny změny kromě krátkodobých úprav v důsledku výluk traťových úseků v provozu tramvají a kromě období letních školních prázdnin. U elektrických drah stojí za zmínku, že od 26.3.1991 byl počet vypravovaných vozidel stejný v ranní i odpolední přepravní špičce; to souvisí s postupnou změnou funkce tramvajové dopravy, která ztrácí význam pro uskutečňování cest za prací. U autobusů je uváděno zvlášť vypravování vozů Dopravních podniků a zvlášť vypravování pronajatých vozů ČSAD a firmy FEDOS (viz dále) ve tvaru DP+ostatní. Snížené vypravování v poprázdinovém období bylo umožněno bez podstatného poklesu kvality dopravy aplikací ustanovení nové vyhlášky ČÚBP a ČBÚ č. 213/1991 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při provozu, údržbě a opravách vozidel, která umožňuje zařadit bezpečnostní přestávky při řízení motorových vozidel až po čtyřech hodinách výkonu; to umožňuje v ranní špičce tyto přestávky do jízdních řádů nezpracovávat, což reprezentuje v celé síti úsporu v ekvivalentním počtu přibližně 60 vypravovaných vozidel. Pro období ranní špičky je dále uveden kapacitní přepočít (ve sloupci „přep“) na standardní vozidla délky 11 m, přičemž pro kloubové autobusy Ikarus (DP i ČSAD) se počítá s koeficientem 1,5; přepočtený stav je tedy $p(\text{přep}) = p(\text{Š}) + 1,5 p(\text{Ik})$.

Tabulka IV.: Vypravované dopravní prostředky

datum změny	T r a m v a j e				A u t o b u s y		
	vozy		vlaky		vozy		
	šr	šo	s	šr abs/přep	šo	s	
23.11.90	724	379	370	240	983+73/1200	881+73	337+26
2. 1.91					1000+53/1196	905+53	344+19
4. 2.91					1002+53/1197	905+53	344+19
12. 3.91		350	350	233	978+66/1185	894+65	337+25
3. 4.91					973+66/1174	888+65	335+25
2. 9.91					965+66/1168	893+65	334+25
2.10.91					946+66/1150	892+65	333+25
30.11.91					910+66/1106	866+65	330+25

Od 8.7.1991 jsou na noční linky vypravovány vlaky 1xT3. Některé noční vlaky, které vyjíždějí z vozoven již večer, musí být pro zvládnutí vyšších přepravních nároků vypravovány

v sestavě 2xT3. Při přechodu na úplný noční provoz jsou v blízkosti mateřské vozovny buď rozpojovány nebo nahrazovány soupravami 1xT3 se zajištěním přestupu cestujících.

Na některých denních linkách se vlaky 1xT3 objevily opět po několika letech od 2.9.1991. Bylo to součástí úsporných opatření při nedostatku finančních prostředků.

Vlaky KT8D5 byly zčásti nebo plně vypravovány na následující pravidelné linky:

- d-3: 23.11.1990 – ... jen KT8
- d-4: 31. 8.1991 – 15.10.1991 jeden vlak KT8
- d-8: 23.11.1990 – ... část KT8

Tabulka V.: Počty vypravovaných autobusů typu Ikarus

měsíc a rok	DP	DP+ost	Σ šr přep.
5.1990	287	292	1187
1.1991	283	285	1196
3.1991	280	282	1185
4.1991	268	270	1174
9.1991	271	273	1168
10.1991	273	275	1150
11.1991	257	259	1106

Celoročně byly Ikarusy vypravovány na následující linky: a-119, 127, 136, 139, 142, 143 (Pd), 153, 164, 174, 177, 182, 184, 187, 189, 190, 200, 205, 211, 212, 213, 233, 243 (část), 244, 250, 253, 260, 271, 277, 451. V průběhu roku došlo ke změnám u těchto linek: a-141 Ik → Š od 2.9., a-157 Š+Ik (i ČSAD) → Ik od 3.4., a-169 Š+Ik → Š od 5.3., a-178 Ik → Š od 1.1., a-180 Š → Ik od 2.10., a-208 Ik → Š od 3.4., a-274 Š+Ik (jen přejezdy) → Š od 3.4.(Jr), a-275 Š+Ik (jen přejezdy) – 3.4. X, a-276 Ik – 3.4. N. V období letních školních prázdnin byly vozy Ikarus nasazovány ještě na linky a-114,156,175,198.

Provoz vozidel podniků ČSAD na linkách Dopravního podniku pokračoval i v tomto roce i když v poněkud omezeném rozsahu. Po zrušení Středočeského KNV se podnik ČSAD KNV Praha rozdělil na samostatné státní podniky, kterými se staly jednak bývalé dopravní závody a dále některé další složky bývalého podniku. Smluvně nyní do vztahu s Dopravním podnikem vstupoval nový s. p. ČSAD Ingsped, který dále zajišťoval dohody s provozujícími podniky. V poprázdňinovém provozu bylo v provozu 53 vozů „ČSAD“ od těchto podniků: Klíčov: 22, Vršovice: 12, Smíchov: 11, Benešov:1, Hořovice: 1, Kolín: 1, Kutná Hora: 2, Nymburk: 1, Slaný: 2. Již od 12.3.1991 byla uzavřena smlouva též se soukromou firmou FEDOS, která zajišťovala dopravu stejným způsobem a současně s podniky ČSAD. Celkové počty vozidel ostatních dopravců a jejich změny ve všech obdobích pracovních dnů jsou v tabulce VI., nasazování vozů na jednotlivé linky je zachyceno v následujícím přehledu.

Tabulka VI.: Počty vypravovaných autobusů ostatních dopravců

datum změny	ČSAD			FEDOS			rozdíl	linky
	šr	šo	s	šr	šo	s		
23.11.1990	73	73	26					
1. 1.1991	53	53	19				– (7+13)	omezení – viz
12. 3.1991				13	12	6	+ (6+6+1)	a-120,146,151,166,255,457
3. 4.1991								a-186 → 140
1. 7.1991								a-125,264 → 216,273

Přehled nasazování autobusů ostatních dopravců na linky:

linka	31.12.1990	1.1.1991	změny v průběhu roku 1991
a-104	ČSAD	DP	
a-120	DP	DP	12. 3. DP+FEDOS
a-125	DP+ČSAD	DP+ČSAD	1. 7. DP
a-129	ČSAD	DP	
a-140	DP	DP	3. 4. DP+ČSAD
a-146	DP	DP	12. 3. FEDOS
a-151	DP	DP	12. 3. FEDOS
a-157	DP	DP+ČSAD	
a-165	DP+ČSAD	DP+ČSAD	
a-166	DP	DP	12. 3. FEDOS
a-172	ČSAD	DP	
a-186	ČSAD	ČSAD	3. 4. DP
a-192	DP	DP+ČSAD	
a-216	DP	DP	1. 7. DP+ČSAD
a-221	DP+ČSAD	DP+ČSAD	
a-222	ČSAD	ČSAD	
a-223	DP+ČSAD	DP+ČSAD	
a-226	ČSAD	ČSAD	
a-227	ČSAD	ČSAD	
a-232	ČSAD	ČSAD	
a-241	ČSAD	DP	
a-243	ČSAD	DP	
a-244	ČSAD	DP	
a-246	ČSAD	DP	
a-247	ČSAD	DP	
a-248	ČSAD	DP	
a-255	ČSAD	DP	12. 3. FEDOS
a-257	ČSAD	DP	
a-261	ČSAD	ČSAD	
a-263	DP+ČSAD	DP+ČSAD	
a-264	ČSAD	ČSAD	1. 7. DP, 30.11. ČSAD
a-265	ČSAD	ČSAD	
a-266	ČSAD	ČSAD	30.11. DP
a-268	ČSAD	ČSAD	
a-269	ČSAD	ČSAD	
a-273	DP	DP	X 3.4.; N 1.7. ČSAD, 2.9. DP+ČSAD
a-456	ČSAD	ČSAD	
a-457	DP	DP	12. 3. FEDOS

Přes řadu nepříznivých vlivů se v posledním období dařilo zvyšovat spolehlivost povrchové dopravy, zejména autobusové. V poněkud umělém, avšak teoreticky správném vyjádření v počtu ujetých vozových kilometrů na jednu hodinu technického prostoje byl vývoj následující: 1987: 1952, 1988: 3341, 1989: 3984, 1990: 4887, 1991: 5965 vozkm/1 hod.

Provozní parametry

V tabulce VII. jsou shrnuty celkové délky linek a pro povrchovou dopravu jejich průměrné intervaly. U tramvají je navíc uvedena i délka tratí a linkový koeficient. Délky tratí a linek jsou převzaty ze statistických údajů Dopravních podniků ke konci každého roku, při-

čemž u autobusů jsou započítány i linky školní. Pro rok 1990 jsou údaje k 23.11. nebo ke konci roku. Vývoj intervalů na linkách metra je uveden v tabulce VIII.

Tabulka VII.: Délka linek a průměrné intervaly

rok	metro	t r a m v a j e				a u t o b u s y			
	délka linek	délka		link.	Ø i		délka linek	Ø i	
		trati	linek	koef.	šr	s		šr	s
1990	39	131	340	2,60	7,46	10,94	1918	–	–
1991	39	131	300	2,29			1918	–	–

Tabulka VIII.: Intervaly na linkách metra

linka	m-A			m-B			m-C			So
	šr	šo	s	šr	šo	s	šr	šo	s	
22.11.1990	130	140	300	130	135	300	105	110	270	270
11. 2.1991	"	"	"	180	180	"	"	"	"	"

Od 5.4.1991 je zaveden zvláštní GVD pro poslední pracovní den v týdnu „Pátek“ s časově posunutou odpolední dopravní špičkou.

Mimořádné linky

Mimořádné tramvajové linky, podobně jako v předcházejících letech, lze rozdělit do dvou základních skupin. První tvoří zejména trojice účelových linek zavedených pro obsluhu areálu Výstaviště, kde se konala Všeobecná československá výstava. Od 15.5. byly v celodenním provozu (od 8 do 20 hodin) zřízeny linky d-41 a 42, vedené protisměrně v trase Výstaviště – Strossmayerovo nám. – Náměstí Republiky – Těšnov – Vltavská – Výstaviště. Pro velmi nízkou návštěvnost výstavy byl už po týdnu provozu interval na obou linkách prodloužen na dvojnásobek, po dalším týdnu (29.5.) byl jejich provoz omezen jen na dny pracovního volna a klidu. I přes tato omezující opatření zůstaly linky nevyužívány a po dalších dvou týdnech (15.6.) byly obě zrušeny úplně a veškerou základní obsluhu Výstaviště zvládala pravidelné linky. Dosud ojedinělý charakter měla třetí účelová linka, označená symbolicky číslem 91 a zavedená rovněž při příležitosti zmíněné výstavy a také s cílem připomenout 100 let pražských elektrických drah. Linka d-91 byla provozována výlučně starými dvounápravovými vozy. Její trasa okružního charakteru se pod vlivem některých výluk několikrát dočasně změnila, což u linky s poměrně krátkou dobou existence (půl roku) způsobilo její zajímavý vývoj.

Do stejné skupiny účelových linek patří ještě dvě mimořádné linky pro obsluhu strahovského areálu: d-42 Špejchar – Královka (setkání Svědků Jehovových 9.–11.8.) a d-44 Špejchar – Královka /pro odvoz 22.00–02.00 hod.14./15.9. Královka – Hradčanská – Těš–Těšnov – Nám.Republiky – Hradčanská – Královka/ (Truck and Country festival 13.–15.9).

Druhou skupinu mimořádných linek tramvajů tvoří linky s charakterem náhradní dopravy při různých výlukách. Jsou uvedeny v následujícím přehledu:

- d-31 Výstaviště – Nad Trojou (23.7. – 5.8.),
- d-32 Špitálská – Nový Hloubětín – Lehovec (1.8.1991 – 1992),
- d-33 Podolská vodárna – Nádraží Braník (26.2. – 25.3.),
- d-36 Nádraží Vysočany – (d-3) – nám.M. Gorkého – (d-9) – Spojovací (23.7. – 14.8.),
- d-37 Sídliště Řepy – (d-9) – Národní třída – Karlovo nám. – (d-3) – Nádraží Braník (23.7. – 14.8.)

- d-38 Hlavní nádraží – Flora /Olšanské hřbitovy/ (4.6.– 16.6.) {též d-38/n}
d-X51 Olšanské hřbitovy – Blanická – Minská – Nám. bratří Synků /Na Zámecké/; provoz n

Nehody

Provoz metra se v roce 1991 obešel bez závažnějších nehod nebo jiných kritických situací, které by jeho provoz zásadním způsobem narušily a stály tím i za zaznamenání v této publikaci.

K řadě nehodových událostí došlo však v provozu elektrických drah. Většinou šly na vrub husté městské dopravě a nepozornosti účastníků silničního provozu, se kterým je provoz tramvají ve stálém kontaktu.

Z větších nehod či dalších kolizí spojených s tramvajovými vozidly lze uvést například střet pankrácké soupravy 6450+6451 s dalším vlakem elektrických drah v noci 21.3.1991 ve Střešovicích. Závažnou nehodu přinesl pak 10. květen 1991, kdy do vlaku linky d-6 (6564+6565) narazil v prostoru křižovatky Vršovická – Minská nákladní automobil a násilně poškodil zejména vůz 6565. O nedlouho později, 23.5.1991, zcela vyhořel na Švermově mostě vůz 8071. V jarních měsících se staly ještě další nehody, závažněji byla při nich poškozena vozidla ev. č. 7106, 7110, 7142 a 7280.

K poměrně kuriózní nehodě došlo 23.7.1991 ve smyčce Výstaviště. KT8D5 ev. č. 9006 zde narazila zezadu do vlaku linky d-91 a mimo sebe násilně poškodila dvounápravový vlečný vůz 1522.

Zajímavou kolizi s účastí tramvaje typu KT8D5 pak přinesl i 15. říjen 1991. Vůz ev. č. 901 na d-8 jel na křižovatce ulic M.Horákové – U Brusnice ve směru z centra prvními dvěma podvozky přímo, tedy k vozovně Střešovice, třetím a čtvrtým podvozkem vlevo směrem k Brusnici. K vážnějšímu poškození vozidla nedošlo, tramvajová doprava však byla zhruba na tři hodiny přerušena.

Nejzávažnější nehodou roku 1991, se smrtelným zraněním cestujícího, zaznamenal první listopadový den. V podvečerních hodinách vykolejil v plné jízdě na výhybkách u zadního vjezdu do vozovny Motol vůz 6659 na lince d-7. Po vykolejení narazil do sloupu veřejného osvětlení a betonové zdi. Náraz byl natolik silný, že zdeformoval celou přední část vozidla.

Také autobusový provoz byl postižen řadou kolizí a nehod různého rozsahu a závažnosti. Za uvedení stojí „černý den“ 18.12.1991. Po nočních dešťových srážkách a následném prudkém ochlazení v časných ranních hodinách, které mělo za následek nesjízdnost většiny vozovek ve městě, byla autobusová doprava ochromena a mnohde zastavena úplně. K hromadné nehodě autobusů došlo to ráno v oblasti křižovatky U kříže v Libni. Nejhuře z ní vyšel Ikarus ev. č. 4500, který měl zdemolovanou celou zadní část vozové skříně.

TARIF, ODBAVOVÁNÍ, JÍZDENKY

Do roku 1990 byly stanoveny ceny jízdného v MHD centrálně a to výměrem ministerstva financí ČSR č. 475/25/81 z 15.4.1984 ve znění pozdějších změn a doplňků. Teprve zákon č. 526/1990 Sb., který nabyl účinnost od 1.1.1991, liberalizoval ceny a umožňoval – až na výjimky – jejich volnou tvorbu. K provedení zákona byl vydán společný výměr FMF, MF ČR a MF SR č. 01/91 podle kterého jsou ceny v městské hromadné dopravě regulované tak, že místní orgány mohou stanovit jejich maxima. Se stejnou účinností, tj. k 1.1.1991, byl dále vydán společný výměr MF ČR a 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 je buď umožněna bezplatná přeprava nebo stanovena horní hranice jízdného a to nikoliv absolutně, ale jako podíl z jízdného plnocenného.

Tabulka IX.: Přehled návrhů úprav jízdného

	1.návrh DP	2.návrh DP	3.návrh DP	Rzast. 43	2.Zast. 2/3	RZast. 79	RZast.143
	leden 91	leden 91	leden 91	30.1.1991	14.2.1991	14.2.1991	11.4.1991
jednotlivá jízda							
– plnocenné	3	3	3/4	4	3	4	4
– děti věk / jízdné	do 10 r. / 0	6–16 r. / 1	6–16 r. / 1	6–16 r. / 1	10–16 r. / 1	10–16 r. / 1	10–16 r. / 1
– osoby s dětmi do 3 let	–	–	–	1 m*	1	1	1
– důchodci (65–70 let)	1	–	–	–	1	1	1
– soubor jízdenek M,D,A,LD / počet	70 / 30	80 / 30	–	105 / 30	105 / 30	105 / 30	90 / 25
– soubor jízdenek M,D,LD / počet	–	70 / 30	–	90 / 30	90 / 30	90 / 30	75 / 25
doba platnosti v metru	60 min.	90 min.	60 min.	60 min.	60 min.	60 min.	60 min.
časové jízdenky plnocenné							
občanské							
měsíční	100	100/120	100/120	120	120	120	120
čtvrtletní	260	260/300	260/300	300	300	300	300
roční	1000	1000/1100	1000/1100	1100	1100	1100	1100
přenosné							
měsíční	–	–	–	300	300	300	300
čtvrtletní	–	–	–	780	780	780	780
roční	–	–	–	3000	3000	3000	3000
časové jízdenky zvýhodněné							
měsíční žákovské a studentské	35	35/50	35/50	35	35	35	35
měsíční pro dů- chodce	60	50/60	50/60	50	50	50	50 s*
desetidenní pro Pražany	50	50	50	60	60	60	60
jízdenka na 24 hodin	–	25	25	25	25	25	25
turistické jízdenky							
na 2 dny	–	40	40	40	40	40	40
na 3 dny	–	50	50	50	50	50	50
na 4 dny	–	60	60	60	60	60	60
na 5 dnů	–	70	70	70	70	70	70

* m ... pouze matky

*s ... pro všechny muže starší 60 roků a ženy starší 57 roků (změněno usn. RZast. č.106 z 21.3.1991)

Na základě těchto legislativních možností začal Dopravní podnik již koncem roku 1990 připravovat návrhy nového tarifu. Jednotlivé varianty jsou uvedeny souhrnně v tabulce IX. Poslední byla pak s doplňky schválena radou Zastupitelstva hl. m. Prahy 30.1.1991. Schválený návrh byl předložen jednání Zastupitelstva 14.2.1991, které doporučilo provedení dalších úprav, z nichž nejzávažnější bylo snížení jízdného pro jednotlivou jízdu ze 4 na 3 Kčs. Doporučené dílčí úpravy byly radou téhož dne akceptovány, posledně uvedený návrh nikoliv. Ještě před nabytím platnosti nového tarifu k 1.4.1991 bylo schváleno rozšíření výhody používání zlevněných předplatních jízdenek nejen pro důchodce, ale pro všechny osoby nad 60, resp. 57 roků. V dubnu byla dále schválena změna rozsahu souboru jízdenek pro jednotlivou jízdu z 30 na 25 ks bez podstatné změny ceny jedné jízdenky; v prodeji se pak tyto jízdenky objevily od 2.5.1991.

Tabulka X.: Porovnání tarifů k 1.4.1991

	do 31.3.1991	od 1.4.1991
jednotlivá jízda		
– plnocenné (osoby od 16 do 65 let)	1 Kčs	4 Kčs
– děti od 10 do 16 let	1 Kčs	1 Kčs
– osoby s dětmi do 3 let	1 Kčs	1 Kčs
– osoby od 65 do 70 let	1 Kčs	1 Kčs
– soubor 25 jízdenek M,D,A,LD	–	90 Kčs
– soubor 25 jízdenek M,D,LD	–	75 Kčs
přepavné za zavazadla, psy, a kočárky	1 Kčs	1 Kčs
doba platnosti v metru	90 min.	60 min.
časové jízdenky plnocenné		
občanské síťové		
– měsíční	80 Kčs	120 Kčs
– čtvrtletní	210 Kčs	300 Kčs
– roční	780 Kčs	1100 Kčs
občanské třílinkové měsíční	60 Kčs	–
přenosné síťové		
– měsíční	230 Kčs	300 Kčs
– čtvrtletní	–	780 Kčs
– roční	–	3000 Kčs
časové jízdenky zvýhodněné měsíční		
– žákovské a studentské	35 Kčs	35 Kčs
– pro důchodce 65–70 let, ≤ 1000 Kčs	50 Kčs	–
– pro důchodce do 70 let	–	50 Kčs
– desetidenní pro Pražany	–	60 Kčs
jízdenka na 24 hodin	8 Kčs	25 Kčs
turistické jízdenky		
– na 2 dny	15 Kčs	40 Kčs
– na 3 dny	20 Kčs	50 Kčs
– na 4 dny	25 Kčs	60 Kčs
– na 5 dnů	30 Kčs	70 Kčs
– na 6 dnů	35 Kčs	–
– na 7 dnů	40 Kčs	–

Bezplatně se přepravují, kromě osob a věcí uvedených ve výše citovaném výměru MF, děti od 6 do 10 let, členové zastupitelstev hl. m. Prahy a jednotlivých městských částí a policisté ve stejnokroji. Celkové porovnání rozdílů v tarifech platných do 31.3. a od 1.4.1991 je obsaženo v tabulce X.

Provedená úprava tarifu nesla všechny znaky podmínek, za kterých návrhy vznikaly a projednání probíhalo. Kromě vytvoření nových druhů jízdenek se v zásadě jednalo pouze o zvýšení jízdného, a to s řadou nesystémových prvků. Zvýšení tržeb, které ze zvýšení vyplynulo, bylo podstatně nižší, než kolik činily předběžné odhady; jednou z příčin bylo i zachování platnosti roční jízdenky za původní cenu 780 Kčs, kterou si řada cestujících zakoupila dodatečně po zveřejnění připravovaného zdražení. Z uvedených důvodů se brzy po provedené úpravě začala zvažovat možnost zásadnější změny tarifního systému.

Jízdenky pro jednotlivou jízdu za 1 Kčs zůstaly červené, nové jízdenky za 4 Kčs jsou modré; stejnou barvu, ale poněkud jiné provedení mají celosíťově platné jízdenky z pětadvacetikusových souborů, jízdenky ze souboru pro elektrickou trakci („ekologické“) jsou zelené. Od 25.6.1991 se prodávají jízdenky na 24 hodin ve všech předprodejích Dopravního podniku (dosud kromě automatů pouze v budově centrálního dispečinku); při prodeji vyznačí prodávající datum a čas začátku doby platnosti.

Na zvláštní tramvajové lince d-91 platil od zahájení provozu dne 15.5. zvláštní tarif: jízdné činilo pro dospělé osoby 10 Kčs, za polovinu, tj. 5 Kčs se přepravovali držitelé průkazů ZTP a ZTP-P, vojáci základní služby, děti do 10 let a osoby nad 70 let. Pro nízké využívání linky bylo od 9.7. jízdné sníženo na 5 a 3 Kčs.

Od 1.5.1991 byla zkušebně povolena přeprava jízdních kol v metru; dovozné činí v tomto případě 4 Kčs.

VOZIDLA

V roce 1991 park dopravních prostředků používaných v pražské městské dopravě stagnoval. Nákupy nových vozidel se až na malé výjimky zcela zastavily. V ulicích se tedy například neobjevily žádné nové tramvaje, a tak většina přepravních výkonů i nadále zůstala na vozech typu T3, resp. jeho modifikacích. Nejstarší z nich se v tomto roce dočkal 30 let provozu v osobní dopravě. Proti očekávání nepadlo ani rozhodnutí o budoucím výrobci vagonů pro metro, a proto se v roce 1991 zdálo, že vozy vyrobené v bývalém SSSR budou tvořit základ parku pravděpodobně až do konce století.

Přesto byl rok 1991 významný, a to zejména ve dvou věcech. Po sedmnácti letech a jednom týdnu vyjely do pražských ulic opět dvounápravové tramvaje staré stavby, aby příjemným a kultivovaným způsobem oživily letní atmosféru hlavního města. Do provozu MHD pak pronikl zcela nový fenomén – celoskříňové reklamy, v nichž se prosazovaly zejména známé barvy firem Camel a Marlboro.

Další vývoj a zajímavosti týkající se dopravních prostředků MHD jsou shrnuty do dalšího komentáře.

Metro

Provozovatel pražského metra disponoval počátkem roku 1991 pro přepravu cestujících těmito vozidly:

Ečs:

1001–1050;1051–1070;

81–717 (čelní vozy):

2101–2132,2134–2199,2300–2324,2326–2399,2500–2504;

81–714 (vložené vozy):

2201–2299,2400–2489,2491–2499,2600–2699,2800–2803.

Nově nebyla v průběhu celého roku žádná vozidla pořízena, a tak od poslední dodávky v roce 1990 (ev. č. 2395–2399,2500–2504; 2688–2699,2800–2803) vozový park metra stagnuje a pochopitelně i stárne.

Rok 1991 s sebou přinesl podle všeho již konečné potvrzení budoucí orientace na zcela nový typ vozidel, který pak nahradí současné vozy sovětské provenience. Asi z tohoto důvodu nebyly již také dále sledovány některé předběžné nabídky na celkové rekonstrukce nyní provozovaných vagónů (např. ze strany ČSD – ŽOS Nymburk).

Závěrem lze jen konstatovat, že vozy v pražském metru nedoznaly prakticky žádných konstrukčních a vzhledových změn a úprav nedoznalo ani jejich vnitřní vybavení. Uplatněny nebyly ani celo– plošné reklamní nátěry.

Elektrické dráhy

1. Tramvajové vozy osobní dopravy

Do roku 1991 vstoupily Elektrické dráhy s následujícím vozovým parkem tramvajů:

T3:

6092, 6102, 6103, 6108, 6115, 6124, 6125, 6138–6142, 6147, 6148, 6152, 6158, 6171, 6186, 6188, 6195, 6199, 6206, 6207, 6219, 6221, 6228, 6230, 6238, 6240–6242, 6247, 6250, 6257, 6289, 6291, 6300, 6301, 6309, 6311, 6312, 6314, 6315, 6317–6319, 6321–6323, 6326, 6328, 6329, 6332, 6336, 6338–6340, 6342–6345, 6347, 6348, 6355, 6356, 6358, 6360, 6361, 6363–6365, 6367–6369, 6373, 6375–6377, 6381–6383, 6386, 6388–6391, 6393–6395, 6399, 6401–6404, 6406, 6407, 6409–6412, 6414, 6418, 6419, 6424–6426, 6428–6434, 6436, 6438–6440, 6442–6445, 6447, 6449–6458, 6460–6475, 6478, 6479, 6481, 6482, 6484, 6488, 6489, 6492–6497, 6500–6545, 6547–6555, 6557–6585, 6587–6632, 6634–6755, 6762, 6763, 6765, 6772, 6773, 6775–6782, 6785, 6790, 6795–6798, 6805, 6807, 6808, 6811–6816, 6819, 6821–6828, 6831, 6834, 6836–6842, 6845, 6851, 6852, 6854, 6856, 6858–6871, 6873, 6875, 6876, 6878–6884, 6886–6894, 6898–6903, 6905–6907, 6909–6912, 6914–6916, 6918, 6919, 6921, 6922, 6929, 6931, 6932, 6934, 6935, 6938, 6940, 6942–6945, 6948, 6949, 6951–6955, 6957–6959, 6962–6965, 6967, 6969, 6973, 6976, 6977, 6990, 6991.

T3M:

8005–8106.

T3SUCS:

7001–7003, 7005–7292.

KT8D5:

9001–9010, 9011, 9012–9030, 9031, 9032–9048.

Poznámky:

- 1) Vůz ev. č. 6301 byl již v listopadu 1990 přistaven ke šrotaci ve vozovně Žižkov, do konce roku 1991 však zlikvidován nebyl a podnik jej i nadále evidoval.
- 2) Vůz ev. č. 6819 byl ke dni 1.1.1991 již trvale mimo provoz po těžké nehodě, v podnikové evidenci byl nicméně i nadále vykazován.
- 3) Použitelné části havarovaného vozu ev. č. 9011 byly v průběhu roku 1990 použity ke zprovoznění jiných nekompletních vozů, ke dni 1.1.1991 tramvaj tohoto evidenčního čísla fyzicky neexistovala, podnik ji však i nadále vykazoval.
- 4) Vůz ev. č. 9031 byl ke dni 1.1.1991 odstaven ve vozovně Motol a do provozu nebyl po celý rok navrácen.

Podnik v roce 1991 nezařadil do provozu žádné nově vyrobené vozidlo. Pořízen byl pouze bývalý zkušební vůz T3M ev. č. 8003 z majetku ČKD, který stál dlouhodobě odstaven

ve vozovně Hloubětín. Po převedení do svého stavu jej Elektrické dráhy předaly Opravnám MHD k provedení celkové opravy. Po jejím ukončení (předpokládáno v roce 1992) bude zařazen do provozu pod č. 8071(II.) jako náhrada požárem zničeného vozu téhož evidenčního čísla.

Do stavu tramvají určených k osobní dopravě byly dále převedeny následující dvou-
nápravové vozy staré stavby:

- motorový jednosměrný: 3062,
- motorové obousměrné: 2110, 2210,
- vlečné: 1202, 1522, 1530.

Vyřazeny z provozu, resp. z osobní dopravy, byly v roce 1991 tyto vozy:

6300 šrot	6301 šrot	6309 šrot
6332 šrot	6332 → 5511	6364 šrot
6367 šrot	6377 → 5510	6424 → 5509
6467 šrot	6508 šrot	6528 → 5530
6533 šrot	6535 DP Ostrava	6543 šrot
6575 DP Ostrava	6596 šrot	6597 šrot
6819 šrot	8071 zničen požárem	

Ze starších tramvají T3 prošly v roce 1991 velkými prohlídkami vozy: 6479, 6108, 6221, 6464, 6478, 6102, 6148, 6444, 6240, 6503, 6368, 6502, 6390, 6391, 6468, 6469 a to zhruba v uvedeném pořadí. U novějších vozidel tento údaj, stejně jako v předcházející publikaci, neuvádíme. Do provozu byly pak vráceny některé, již delší dobu odstavené tramvaje, u nichž se vzhledem k jejich stáří dalo spíše předpokládat vyřazení z provozu – např. vůz ev. č. 6451 (po těžší nehodě 21.3.1991 opraven a provozován opět od počátku listopadu), vozy 6471 a 6493, v nichž byly sklady a zejména pak vůz ev. č. 6570, který podnik již také delší dobu nevyužíval a navíc byl poškozen požárem.

Na jaře roku 1991 přestal být používán k osobní dopravě vůz 6551, který po půl roku trvající rekonstrukci obdržel zkušebně tyristorovou výzbroj a poté byl, byť jen ojediněle, testován v ulicích Prahy. Přestavbou nedoznal patrných vzhledových změn.

Nákupem dvou nových dílů a použitím jednoho opraveného dílu stávajícího byl znovu sestaven vůz KT8D5 9011. Do provozu však zařazen nebyl. Od listopadu 1991 začaly Opravný MHD při některých celkových opravách montovat do tramvají T3 kabiny řidiče shodné s typem T3SUCS (poprvé tomu tak bylo u vozu ev. č. 6958).

Na konci roku 1991 zůstaly v provozu již jen čtyři tramvaje T3 s čelními dvoudílnými panoramatickými okny: 6318, 6319, 6322 a 6326.

Z důvodu nehod nebo technických závad byly v průběhu roku vždy delší dobu mimo provoz, kromě již na jiných místech uvedených tramvají, ještě vozy ev. č. 6531, 6534, 6553, 6557, 6565, 6567, 6594, 7125, 7151, 7154, 7160, 7162, 7186, 7187, 7206 a nepochybně ještě i další. U některých z nich šlo důvodně předpokládat, že se do provozu již nevrátí.

2. Služební a pracovní vozy

Ve vozovém park služebních a pracovních tramvajových vozidel přinesl rok 1991 následující změny:

Nově byla zařazena do provozu vozidla:

ev. č.	ex	typ	zařazení
5509	6424	T3	školní vůz
5510	6377	T3	školní vůz
5511	6340	T3	školní vůz
5530	6528	T3	služební vůz

Dokončena byla i přestavba nákladního vozu T3 ev. č. 5572 (ex 6498), do provozu však zařazen nebyl a zůstal o zbytek roku nikomu nepředán a odstaven.

V roce 1991 nedošlo k fyzické likvidaci žádného služebního nebo pracovního vozu. Z dvounápravových tramvají byly v provozu již jen motorové vozy 349 (4212) a 4213 k reklamním jízdám, kolejový brus 4092, služební vůz podnikového muzea 4217 a vůz 4215, který používala čas od času vozovna Strašnice k posunu uvnitř provozovny. Ostatní zůstaly celý rok trvale neprovozovány. Z tramvají vlečných bylo možné mimo dopravní provozovny zahlédnout v ulicích pouze „plecháč“ ev. č. 1200, ostatní byly využívány jen v rámci vozoven nebo zůstaly opět trvale odstavené.

Také využití služebních a pracovních vozů T3 bylo velmi rozdílné. Častější využití v provozu zaznamenaly jen vozy ev. č. 5519, 5521, 5522, 5523, 5530, 5531, 5534, 5542, 5543, 5571 a všechny školní tramvaje (tedy ev. č. 5501–5507, 5509–5511). Využití ostatních bylo pak velmi sporadické, pakliže vůbec nějaké.

Z důvodu mírných zim 1991/91 a 1991/92 nebylo nutné zajišťovat sjízdnost tramvajových tratí pluhováním. Tramvajové pluhy, již výhradně typu T3, sloužily proto jen výjimečně, a to pouze k čištění výhybek po ojedinělých sněhových srážkách.

3. Vozy pro smluvní a příležitostné jízdy

Mimo dvou rekonstruovaných tramvají T3 ev. č. 5601 a 5602 a vyhlídkového vozu T4 5500 byl park tramvajových vozidel určených pro smluvní a příležitostné jízdy obohacen o několik dvounápravových vozů staré stavby. Ty v roce 1991 především zajišťovaly provoz na lince d-91, ale byly vypravovány i na objednávky cestovních kanceláří.

Nákladným způsobem byla opravena souprava motorového vozu 2210 a vozu vlečného 1202. Motorový vůz byl kromě celkové opravy vozové skříně vybaven statickým měničem a baterií napájející nízkonapěťový rozvod 24 V pro nezávisle ovládanou kolejnicovou brzdu a osvětlení soupravy. Do klasického čelního reflektoru byl umístěn kulatý automobilový reflektor a vedle zásuvky pro brzdový kabel osazena zásuvka pro napájení okruhu 24 V ve vlečném voze. Vůz zůstal pochopitelně vybaven pantografem. Na vlečném voze 1202 byly na obou čelech odstraněny pravé brzdové zásuvky, levé osvětlovací háky a oba střešní rotační větrače. Vedle zachovaných brzdových zásuvek došlo pak k osazení zásuvky pro nízkonapěťový kabel, jímž se napájí osvětlení a který slouží též pro rozhlasové zařízení, jímž je souprava vybavena.

Celkově opraveny, ovšem již bez uvedených modernizací, byly pak ještě i dva vlečné vozy „krasin“ ev. č. 1522 a 1530. Dále se podařilo po provedených revizích schválit do provozu i motorový vůz 2110, který k příležitostné osobní dopravě používal podnik již dříve a jednosměrný dvounápravový vůz „ponorka“ 3062.

Vlečný vůz 1522 byl násilně poškozen při nehodě dne 23.7.1991, v Opravnách MHD jej však ihned opravili a do provozu se vrátil za necelé dva měsíce – 21.9.1991.

4. Nátěry a celoplošné reklamy

Rok 1991 přinesl především rozšíření celoplošných (tj. celoskříňových) reklamních nátěrů na tramvajová vozidla. V průběhu roku bylo toto lakování provedeno na vozech obsažených v následujícím přehledu, kde jsou uvedeny jen vozy, které bylo možno spatřit do konce roku v provozu; chybí tedy například tramvaje s firemními nátěry Camel a Marlboro, které byly dokončeny až po 1.1.1992.

Marlboro:

6502, 6650, 6706, 6707, 6765, 6868, 6869, 6879, 6883, 6899, 6916, 6921, 6948, 7124, 7125, 7182, 7183, 7184, 7185, 7192, 7193, 7218, 7219, 7248, 7249, 7250, 7251, 7255, 7274, 7275, 7278, 7279, 7284, 7285, 7288, 7289.

Camel:

6468, 6469, 6630, 6631, 6647, 6648, 6672, 6677, 6870, 6871, 6880, 6898, 6945, 7052, 7053, 7064, 7065.

Rencar, a. s.:

7044, 7045.

Vecom, a. s.:

6716, 6717.

Bonton:

7196, 7197.

Kotva, obchodní dům:

7230, 7231.

Annonce:

7202, 7203.

Orbis pictus (loterie):

7160, 7161.

Adidas:

7238, 7239.

BEST (Betonové stavební tvarovky Kaznějov):

6680, 6681.

Nově zařazené školní vozy ev. č. 5509–5511 obdržely nátěry obdobné jako jejich starší předchůdci. Služební vůz 5530 je zelenokrémový, nově nalakované tramvaje staré stavby (1202, 1522, 1530 a 2210) jsou v klasickém červenokrémovém provedení, na čelech s velkými, v bočnicích s malými stínovanými obtisky, vozy 2110 a 3062 nový nátěr neobdržely. Další novinkou roku 1991 je natírání pantografů žlutou barvou. Nejdříve se tak stalo u vozů 2110, 2210, 3062 a 7222.

Nenápadnou, leč kuriózní změnou byl zásah do kulatého obtiskového znaku hl. m. Prahy, lepeného na bočnice tramvají a autobusů. Jeho tzv. „socialistická“ podoba zůstala v podstatě nezměněna, vynechána byla pouze pěticípá hvězda nad hlavou lva, která byla nahrazena stylizovanou korunou. Vznikla tím kombinace, při které má český lev již královskou korunu, ovšem na prsou má ještě starý slovenský znak – oheň se siluetou Kriváně.

Autobusy

Na počátku roku 1991 vykazoval DP–Autobusy následující evidenční stav svého vozového parku. Autobusy jsou uváděny bez případného indexu druhého obsazení, ten připojujeme v přehledu rušených vozidel.

B731:

3262, 3340, 3344, 3350–3352, 3391, 3415, 3428, 3432, 3435, 3448, 3449–3451, 3516, 3517, 3526, 3552, 3557, 3559, 3578, 3581, 3582, 3588, 3592, 3594, 3597, 3599–3601, 3606, 3612–3615, 3617, 3619–3624, 3627, 3628, 3630, 3634, 3637, 3638, 3641, 3643, 3644, 3647, 3649, 3650, 3656, 3658, 3660, 3661, 3665, 3667, 3669, 3671, 3672–3677, 3649–3687, 3690–3693, 3696–3702, 3704–3730, 3732–3761, 3763–3770, 3772–3779, 3781–3783, 3785–3827, 3829–3843, 3845–3934, 3936–3999; 5001–5005, 5227–5233, 5246, 5278–5281, 5297–5299, 5325–5330;

B732:

5200–5226, 5234–5245, 5247–5277, 5282–5296, 5300–5324, 5331–5500, 5502–5527, 5529–5808.

B732 (pohon zemním plynem):

5006–5010.

C734:

3016–3021, 3028, 3030–3032, 3035, 3036, 3038–3040, 3042–3050, 3052–3054, 3057, 3067, 3068, 3071, 3073–3078, 3082–3096.

Ikarus:

4195–4198, 4202, 4204–4206, 4211, 4212, 4215, 4224–4229, 4232–4592.

Pro smluvní a zájezdovou dopravu disponoval podnik dále autobusem ŠD11 ev. č. 7500 a 11 vozy LC735 ev. č. 3170–3180; tyto autobusy do provozu MHD nezasahovaly.

Dodávky nových vozidel se omezily na jediný Ikarus, který byl pod ev. č. 4593 zařazen do provozu v únoru, pět autobusů B732 ev. č. 5011–5015 zakoupených s úmyslem budoucí úpravy na pohon zemním plynem (zařazeny v srpnu) a dále tři kloubové Karosy B741 ev. č. 6001–6003; ty byly zakoupeny sice v prosinci 1991, do provozu s cestujícími je však podnik zařadil až v roce 1992 a proto podrobnější komentář zatím nepřinášíme.

Je tedy zřejmé, že vozový park autobusů v podstatě nebyl obnovován, což zatím vzhledem k velkorysým nákupům vozidel v předchozích letech nijak negativně neovlivnilo vypravenost a provoz na linkách.

Vyřazována byla vozidla ze starších dodávek a to v následujících termínech:

leden:

3262, 3340, 3450, 3592, 3594, 3614, 3624, 3637, 3647, 3716; 4195, 4225;

únor:

3660, 3665;

březen:

3344, 3391, 3432, 3435, 3451, 3578, 3656, 3658, 3661, 3667, 3673, 3677, 3845; 4204, 4215, 4224, 4246, 4249;

duben:

3351*, 3352(II.)*, 3617, 3619, 3628, 3644*, 3682, 3699*, 3742; 4198, 4211, 4227, 4254, 4278, 4284;

květen:

3350(II.)*, 3526*, 3581, 3643, 3672*, 3676*, 3691*, 3717*, 3727*, 3733*, 3841*;

červen:

3606*, 3620*, 3621*, 3760*;

červenec:

3449, 3649*; 4196, 4197, 4202, 4229;

srpen:

3597; 4253, 4276;

září:

3552, 3757; 4268, 4287;

říjen:

3019*; 3428*, 3671, 3675, 3679, 3681, 3683, 3686, 3690*, 3692*, 3693, 3696, 3697, 3698, 3700*, 3701, 3702*, 3704, 3722, 3725, 3728, 3734, 3756, 3816*, 3819(II.)*, 3829*, 3834*, 3836*; 4206, 4244, 4251, 4271, 4282, 4317;

listopad:

3415, 3516, 3517, 3557(II.), 3559, 3669, 3674, 3680, 3684, 3685, 3706, 3710–3713, 3715, 3721, 3809, 3897, 3907, 3933; 4205;

prosinec:

3714*, 3738, 3746, 3807(II.), 3808, 3825, 3839; 4242*, 4273, 4296*; 7500.

V roce 1991 byla tedy vyřazena poslední Karosa B731 z prvních dodávek v roce 1982 (ev. č. 3415), zbylé Ikarusy vyrobené před rokem 1984 a nakonec i zájezdový autobus ŠD11, dodaný podniku v červnu 1979. Autobusy označené v přehledu rušení hvězdičkou (*) nebyly

určeny ke šrotaci, nýbrž k prodeji jiným subjektům nebo k přestavbám (řada vozů byla převedena k Opravnám MHD, mimo jiné i k rekonstrukcím na zájezdové autobusy.

Oficiální novinkou v autobusové dopravě bylo zahájení pravidelného provozu autobusů poháněných zemním plynem (ve zkušebním provozu s cestujícími od 18.3.1991). Právním podkladem bylo pro něj přijetí vyhlášky FMD č. 10/1991 Sb., o podmínkách provozu silničních vozidel poháněných stlačeným plynem, která mimo jiné stanovila podmínky, za nichž lze taková vozidla provozovat.

K pěti „plynovým“ autobusům Karosa B732 ev. č. 5006–5010 přibyl v listopadu vůz šestý – opět B732, který byl dlouhodobě zapůjčen z DP Liberec (SPZ LIA 55-39). V Praze obdržel ev. č. 5000. Jako protihodnotu byl Prahou poskytnut autobus ev. č. 5762, který v Liberci jezdí s původním pražským označením.

Autobusy poháněné stlačeným plynem přísluší garážím Vršovice, které je v roce 1991 nasazovaly na linky v oblasti Hostivaře (zejména na a-101), kde je v dosahu plnirna pohonným médiem. Nově pořízené autobusy ev. č. 5011–5015 nebyly ve sledovaném období na tento způsob provozu upraveny.

K vnějšímu vzhledu a vnitřnímu vybavení autobusů lze učinit jen několik následujících poznámek.

Autobusy Karosa (převážně B732), které byly dříve vybaveny na karosérii kovovými lištami na zasouvání desek s reklamními poutači, začal dopravce označovat obtisky obdobně jako Elektrické dráhy na tramvajích T3. Evidenční číslo bylo lepeno do podokenního červeného pruhu nad přední nápravou a kulatý znak města symetricky pod něj, do pole bílého (krémového). Autobusy ev. č. 5011–5015 byly takto označeny již po zařazení do provozu. Mnohdy ovšem již nikdo neodstranil obtisky původní, takže řada vozů jezdila v roce 1991 se zdvojeným označením na bočnicích.

Umíst'ování reklam na vozové skříně autobusů však nedoznalo ve sledovaném období většího rozšíření. Celoplošným nátěrem byl opatřen jen vůz B732 ev. č. 5488 (firma IKEA).

Stručnou poznámkou se lze za rok 1991 vypořádat i ve věci autobusů používaných ke služebním a manipulačním účelům, platí totiž údaje uvedené v publikaci komentující loňský rok. Uskutečnila se pouze přestavba vozu ev. č. 3714 na pojízdnou jídelnu. Přestavba byla dokončena na samém konci roku a autobus obdržel nové číslo 2954.

Podniky ČSAD, které smluvně zajišťovaly provoz na některých linkách MHD, obsazovaly tyto linky autobusy B731, B732 a C734, ojediněle i autobusy Ikarus. Na linky a-226,251 pak byly vypravovány i vozy LC735. Firma FEDOS nasazovala do provozu zejména autobusy C734 a dva starší vozy zahraniční provenience. Zajímavostí bylo provozování bývalého vozu DP Praha ev. č. 3332 vyřazeného podnikem v prosinci 1989 a odprodaného TJ Slavoj Vyšehrad. Autobus byl bez jakýchkoliv následných úprav, pouze se zatřenými evidenčními čísly, vypravován na a-120. Protože firma FEDOS neoznačila své autobusy žádnými evidenčními čísly, a protože se nejednalo ani o vozy jednoznačně vyčleněné pro městský provoz v Praze, není další komentář vozového parku této firmy nutný.

Vozy podnikového muzea Elektrických drah

Z dosud nerenovovaných muzejních exponátů přišla v roce 1991 řada na trolejovou věž Praga RN původního ev. č. 7 z roku 1948. Toto pozoruhodné vozidlo vyřadil podnik v roce 1978, byť již řadu let před tím stálo odstavené před bývalou vozovnou na Orionce a zvolna chátralo. Do opravy v Opravnách MHD bylo přistaveno 24.2.1991.

Začátek roku 1991 přinesl i ukončení renovace tramvajového vozu T3 ev. č. 6149 (rok výroby 1962), který byl po vyřazení v roce 1984 předán podnikovému muzeu. Rozsáhlá opra-

va mu vrátila původní vzhled se všemi dobovými provozními doplňky a výsledek je co do kvality prací a výsledného efektu jednoznačně nadprůměrný.

Na jaře 1991 dále dokončili v Opravnách MHD po několika letech a nesčetných komplikacích opravu autobusu Škoda 706 RTO Jelcz ev. č. 4881. Vůz byl vyroben v roce 1973 v československé licenci polským závodem Jelcz s použitím některých tuzemských komponentů a téhož roku zařazen do provozu v sérii vozů 4850–4888. Osobní dopravě sloužil do roku 1978, jako manipulační pak dalších deset let v garážích Kačerov a Libeň. K opravě pro muzeum byl vybrán pro dobrý technický stav místo původně uvažovaného autobusu Š 706 RTO ev. č. 4797 (z něj byly požity jen některé díly). Vnitřní vybavení bylo pak pořízeno z polovraku ev. č. 4749. Autobus odpovídá po opravě svým vzhledem období od zařazení do provozu do května 1974, kdy byl upraven na nový systém odbavování cestujících.

Celkovými renovacemi procházela v tomto roce další muzejní vozidla: tramvajové motorové vozy 297 a 6002 a trolejbus Tatra T400 ev. č. 9431, opravy však zatím dokončeny nebyly.

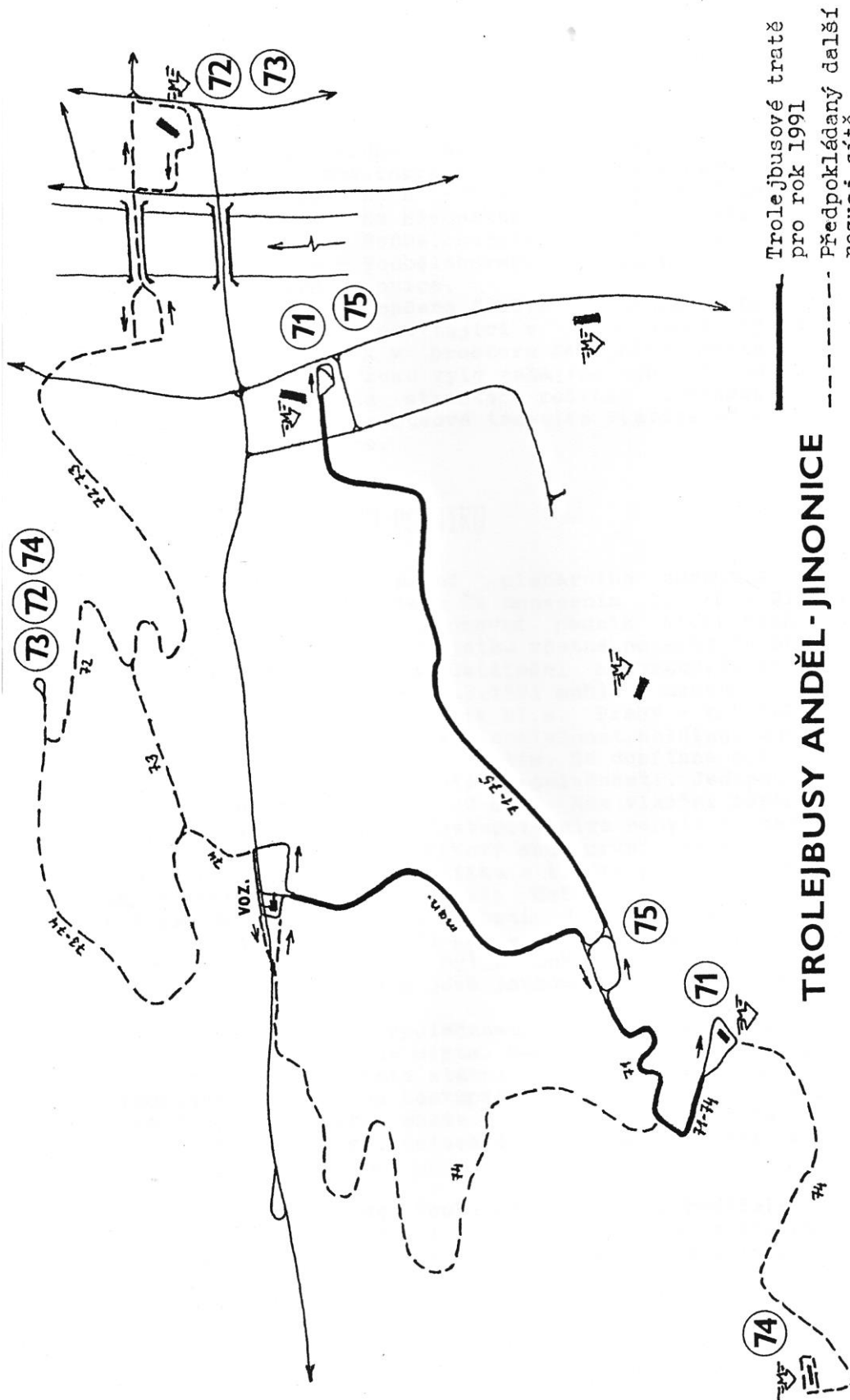
TROLEJBUSY

Ačkoliv trolejbusová doprava v Praze dosud zavedena (obnovena) nebyla, stojí i rok 1991 v této oblasti za povšimnutí. Zaznamenali jsme zatím nejvážnější pokus o znovuzavedení tohoto dopravního prostředku do pražských ulic. Až dosud se většina návrhů pohybovala spíše na úrovni obecných výhledových studií, hodnotících a tipujících oblasti nejvhodnější pro možné provozování. Hned na počátku roku se však objevila poměrně nečekaně dost jasná představa. IS DP vypracoval projekt Trolejbusy Anděl – Jinonice s označením stupně „zadání“(?). Zárodek budoucí sítě měl vzniknout v kopcovité oblasti Smíchova a Jinonic. První úsek měl být uveden do provozu ještě v roce 1991 (!). Na realizaci trolejbusové dopravy byla vypsána i veřejná soutěž. Velkoryse míněný záměr nakonec ztroskotal na nedostatku finančních prostředků města i na znovu se vyskytnuvší koncepční nerozhodnosti. V polovině roku probíhalo přepracování „zadání“ a DP nakonec začal přehodnocovat vhodnost smíchovské oblasti pro znovuzavedení trolejbusů (zejména pro možné potíže při výstavbě Strahovského tunelu a návazných komunikací) a opět se vrátil k myšlence budování trolejbusové sítě v oblasti Severního Města.

Trolejbusová síť v oblasti Smíchova měla podle původního „zadání“ vypadat následovně. Základem byla dvoustopá trolejbusová trať v délce 4,855 km, vedená z terminálu MHD Na Knížecí v trase a-137 ulicemi Ostrovského, U Santošky, Na Václavce a Liebknechtovou k Motorletu a dál pokračující po a-130 ulicí Puchmajerovou s ukončením kolem objektu stanice m-B Jinonice. Po této trati měly být vedeny linky t-71 Anděl – Jinonice a t-75 Anděl – Motorlet. Kromě toho měla být vybudována dvoustopá manipulační trať od Motorletu Jinonickou ulicí k bývalé košířské vozovně (zde měla být technická základna) a jednostopými objezdy ulicemi Vrchlického, Práchnerovou, Plzeňskou a Pod Klamovkou. Její celková délka měla být 2,098 km.

Do roku 1995 se počítalo s vybudováním dalších tratí:

- a) Jinonice – sídliště Jinonice – Nové Butovice,
- b) vozovna Košíře – V Cibulkách – Naskové – Na pomezí – Vidoule (– Jinonice),
- c) stadion Strahov – Na Hřebenkách – Švédská – Zapova – Holečkova – E.Peškové – Matoušova/V botanice – Jiráskův most – Karlovo nám. (jako a-176),
- d) Pod stadiony – Podbělohorská – Klamovka,
- e) propojení z Podbělohorské ulicí Na Hřebenkách.



TROLEJBUSY ANDĚL-JINONICE

Návrh sítě z roku 1991

- Trolejbusové tratě pro rok 1991
- - - Předpokládaný další rozvoj sítě
- Tramvajové tratě
- Stanice metra

Kromě již zmíněných t-71 a t-75 byly navrženy linky:

t-72: Stadion Jih – Na Hřebenkách – Karlovo náměstí,

t-73: Stadion Jih – Podbělohorská – Ha Hřebenkách – Karlovo nám.,

t-74: Stadion Jih – Podbělohorská – Klamovka – Cibulka – Vidoule – Jinonice – Nové Butovice.

V září byla dokončena Studie celoplošné obsluhy Prahy trolejbusovou dopravou, počítající v první etapě (výstavba 1992–95) se vznikem sítě jak v prostoru Severního Města, tak Smíchova a Jinonic. V závěru roku bylo zahájení výstavby odsunuto minimálně do roku 1993. Na stránkách ročenek o pražské MHD se proto pravděpodobně k trolejbusové tematice vrátíme až v období případné skutečné realizace.

ORGANIZACE DOPRAVNÍHO PODNIKU

Na základě usnesení plenárního zasedání NVP ze dne 31.10.1990 schválila vláda ČR usnesením č. 366 z 21.12.1990 zrušení státního podniku Dopravní podnik hl. m. Prahy – kombinát a vložení jeho hmotného majetku včetně pozemků do akciové společnosti. Tím došlo k jeho odstátnění a Zastupitelstvo hl. m. Prahy na svém 2. zasedání dne 14.2.1991 mohlo usnesením č. 2/2 zrušit ke dni 31.3.1991 Dopravní podnik hl. m. Prahy – kombinát, s. p. a založit dnem 1.4.1991 akciovou společnost holdingového typu Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. s tím, že dceřinné a. s. budou zřízeny do 90 dnů od založení akciové společnosti. Jedinou akcií společnosti v hodnotě přibližně 30 mld. Kčs vlastní město. Jak se však brzy ukázalo, usnesení Zastupitelstva nebylo postačující podmínkou pro vznik a. s. Rejstříkový soud první instance odmítl provést zápis do podnikového rejstříku a i když po následném odvolání byl zápis proveden, je teprve toto datum – 11.7.1991 – možno považovat za datum vzniku společnosti de iure. Ani po splnění těchto náležitostí nebyla až do konce roku zřízena žádná dceřinná společnost. K datu 1.5.1991 byl z funkce odvolán dosavadní generální ředitel Ing. Bodenlos a nově jmenován Ing. Milan Hašek.

Vznikem akciové společnosti se zásadně změnil vztah Dopravního podniku k orgánům města. Magistrátní úřad plní pouze zákonem vymezené úkoly ve sféře státní správy a řízení podniku zajišťuje představenstvo volené Zastupitelstvem hl. m. Prahy, které tak reprezentuje vlastníka akcie. Představenstvo může rozhodovat ve všech běžných záležitostech činnosti společnosti a je odpovědné pouze Zastupitelstvu.

K 31.12.1990 se kombinát skládal z ředitelství kombinátu (asi 7 odborů, řízených přímo generálním ředitelem a 3 úseky v čele s odbornými řediteli – dopravní, technicko výrobní a obchodně ekonomický), šesti podniků – vnitřních organizačních jednotek (Metro, Elektrické dráhy, Autobusy, Technické služby, Investor dopravních staveb, Střední odborné učiliště a vzdělávací zařízení) a jednoho samostatného závodu (Výpočetní technika).

Od 1.1.1991 nebo krátce po začátku roku bylo provedeno několik skutečných a několik formálních organizačních změn; ke změnám formálním patří i přejmenování některých podniků na názvy, vyjadřující příslušnost k odvětví městské hromadné dopravy, což mělo vytvořit podmínky pro nižší daňové zatížení po rozdělení na samostatné akciové společnosti. Na generálním ředitelství zůstaly pouze odbory generálního ředitele a úsek obchodně ekonomický. Úsek technicko-výrobní byl zrušen (nahrazen několika samostatnými odbory) a z úseku dopravního vytvořena jednotka s názvem Účelové zařízení MHD v čele s (dopravním) ředitelem. Z podniku Autobusy byl vyčleněn závod Osobní lodní doprava. Z podniku Technické služby byly vyčleněny závod Sociálních služeb a útvar polygrafie a tento podnik přejmenován na Trolejbusy a opravy MHD; současně byly ze tří existujících úseků ředitele vytvořeny dva a jako třetí přibyl úsek Trolejbusy (org. č. 15060) a dále zde byl vytvořen nový závod zásobování (org. č. 15100). K podniku Investor dopravních staveb byl připojen dosud samostatný závod Výpočetní techniky a podnik přejmenován na Inženýrské služby

MHD. Byl vytvořen nový podnik Lodní doprava a služby MHD se závody Osobní lodní doprava (který začal používat obchodní název Pražská paroplavební společnost), Sociální služby a Polygrafie. V průběhu roku, kdy již bylo zřejmé, že trolejbusová doprava v Praze v nejbližší době zavedena nebude, byl technický podnik přejmenován na Opravny MHD a trolejbusy; dále zde byly sloučeny dva závody do jednoho, takže jejich počet se snížil na pět.

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

PRAŽSKÁ MĚSTSKÁ DOPRAVA 1991

Obrázky kreslil: Mgr. P. Fojtík, Ing. I. Mahel

Technická spolupráce: Ing. F. Prošek

Vydala Společnost městské dopravy jako svoji 8. publikaci pro Kroužek městské dopravy

Vydání první

Náklad 80 výtisků, 39+4 str.

Revize rukopisu k 31.7.2006, 34 str.