

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 2**

Revidovaný rukopis

© J. Čech, P. Fojtík, F. Prošek, 1993

Ú V O D E M

Třetí ročenka, zaznamenávající rozvoj pražské MHD v jednotlivých letech je zpracována obdobným způsobem jako předcházející,^{*)} aby v maximální možné míře umožnila vzájemným porovnáním obsažených údajů postihnout vývojové trendy současného období.

OBECNÝ VÝVOJ SYSTÉMU MHD

Usnesením rady Zastupitelstva hl. m. Prahy z 21.11.1991 č. 663 byla vzata na vědomí potřeba neinvestiční dotace pro provoz městské hromadné dopravy na rok 1992 ve výši 3 097 mil. Kčs. Při schválení Projektu organizace MHD dne 2.12.1991 bylo však usnesením č. 701 uloženo připravit komplex opatření ke snížení dotace na cca 2 600 mil. Kčs. Současně se připravoval návrh nového tarifu, resp. zvýšení cen jízdného, který však nebyl schválen a při jeho projednávání v radě dne 13.2.1992 znovu potvrzena dotace pouze ve výši 2 600 mil. Po celý rok se proto hledala možnost úsporných opatření v hospodaření Dopravního podniku, a. s. a to i v omezování rozsahu dopravy. V závěru roku byla schválená dotace dále snížena na 2 500 mil. Kčs, tato částka však na hrazení nákladů nestačila a skutečné čerpání bylo 2 525 mil. Kčs.

Iniciovány zejména firmou FEDOS, nespokojenou s podmínkami smlouvy o provozování dopravy s DP, zabývaly se městské orgány v průběhu celého roku možnostmi provozování MHD více dopravci bez vazby na městský dopravní podnik. Proklamované ekonomické výhody takového systému, připadajícího ovšem prakticky v úvahu pouze v dopravě autobusové, nebyly však shledány natolik zásadní, aby se k uskutečnění přistoupilo. Tak byl radou Zastupitelstva zamítnut i požadavek městské části Horní Počernice, která hodlala provozovat linky a-221,222, 223, 273 pomocí soukromé firmy (FEDOS!) s nižší dotací od města, než při provozu DP. Obecně byl přijat závěr, že vstup soukromých dopravců do systému MHD bude možný po zřízení dopravního svazu, který bude namísto DP jediným partnerem města při zajišťování veřejné přepravy osob, a to jak z hlediska provozního, tak (zejména) ekonomického.

V omezené míře se podařilo experimentálně začít ověřovat některé prvky integrovaného dopravního systému. Od 11.1.1992 to bylo rozšíření městské dopravy do sousedních obcí Hovorčovice a Ořech se vzájemným uznáváním platnosti některých jízdních dokladů mezi DP a ČSAD Klíčov, resp. ČSAD Smíchov. Od 1.10.1990 byla pak v rámci širší spolupráce města s ČSD umožněna přeprava cestujících s předplatními jízdenkami DP i v části sítě ČSD na území hl. m. Prahy.

SÍŤ METRA V ROCE 1992

Provozní ani manipulační kolejová síť metra v roce 1992 nedoznala žádného rozšíření. Po vyhodnocení zkušebního provozu a plnění kolaudačních podmínek pro traťový úsek II.B (Florenc – Českomoravská) povolil 16.1.1992 odbor dopravy MÚP na trati definitivní trvalý provoz.

Významný vliv na cestující veřejnost měla první dlouhodobá výluka, i když nešlo o vyloučení traťového úseku. Od 8.zář 1992 byl dlouhodobě uzavřen eskalátorový tunel ve stanici Můstek na trase A, vedoucí do vestibulu pod stejnojmennou křižovatkou. Výstup a příchod cestujících do této stanice je možný jen z podchodu ve středu Václavského náměstí, případně přestupními tunely přes trasu B, do jejíž stanice Můstek je vstup z Jungmannova

^{*)} ČECH,J.-FOJTÍK,P.-PROŠEK,F.: Pražská městská doprava 1990, SMD, Praha 1991; ČECH,J.-FOJTÍK,P.-PROŠEK,F.: Pražská městská doprava 1991, SMD, Praha 1992 (drobné tiskové opravy viz poslední kapitola).

náměstí. Výluka byla plánována na 10 měsíců a byla při ní provedena rekonstrukce eskalátorového tunelu a výměna eskalátorů.

Výstavba nových traťových tunelů probíhala na trase B. Od 1. října 1992 byla, s výjimkou mostu přes Prokopský potok, sjezdová kolej levého traťového tunelu trati V.B pro pracovní vlaky dopravující materiál na stavbu. V plném provozu již tedy byla železniční vlečka žst. Praha–Zličín – Depo Zličín. (Provoz doložen již na počátku roku, přesné datum není zatím k dispozici). Stanice na úseku V.B byly v hrubé stavbě dokončeny a návazně probíhaly práce na nástupištích. Na mostě přes Prokopský potok probíhaly zasklívací práce. V současné době je jako termín zahájení provozu s cestujícími uváděno druhé pololetí roku 1994 (dosud prosinec 1993). Na stavbě depa Zličín pokračovala výstavba halového komplexu a kolejového svršku. Byla však vypracována studie „minimalizace výstavby depa Zličín“.

Na druhém konci trasy B pokračovala volnějším tempem stavba IV.B Českomoravská – Počernická, komplikovaná jednáním, zda trať zatím předčasně ukončit již ve stanici Hloubětín nebo ji dokončit v celé podobě v jediné etapě. Hledaly se možné další způsoby financování této stavby, včetně příspěvků od podnikatelů, zainteresovaných na jejím dokončení.

Z dění na trase C stojí za zmínku instalace výtahu ve stanici Hlavní nádraží pro umožnění bezbariérového přístupu do stanice pro invalidy.

Dne 2.4.1992 rada Zastupitelstva hl. m. Prahy doporučila řešit výstavbu traťového úseku IV.C do Kobylis tzv. krátkou variantou, tj. bez přímé obsluhy Bohnic a Čimic a bez založení případného rozvětvení do těchto lokalit. Byl zvolen podzemní přechod Vltavy za stanici Nádraží Holešovice.

V průběhu roku pokračovaly práce na tzv. druhé stavbě Opravárenské základny metra. S přihlédnutím k množství finančních prostředků byly stavební práce zpomaleny a termín dokončení byl posunut na prosinec 1993.

VÝVOJ KOLEJOVÉ SÍTĚ ELEKTRICKÝCH DRAH

Rok 1992, podobně jako předchozí, byl ve znamení stavebního útlumu. Rekonstrukce tramvajových tratí proběhly v menším rozsahu, než bylo plánováno, a při porovnání Projektu organizace MHD se skutečným stavem zjistíme, že prakticky ani jedna výluka se neuskutečnila v původně plánovaném termínu. Rozdíly činily od jednoho dne až po několik měsíců. Některé plánované akce se neuskutečnily vůbec.

Ze dvou plánovaných rekonstrukcí tratí metodou BKV (Na Veselí, Škrétova) nebyla provedena ani jedna. Naproti tomu byly velkoplošné panely použity při opravě tramvajové trati v Radlické ulici – ve stejném úseku, kde se naposledy uskutečnila oprava při víc jak měsíční výluce v roce 1990! Opět se uskutečnila oprava tramvajové tratě v Trojské ulici, a navíc proti plánu rekonstrukce tratě v Jičínské. Tramvaje se po roce a půl vrátily do vysočanského přednádražního prostoru, kde byla trať nově provedena velkoplošnými panely, a skončilo tak provizorní ukončení linek v této oblasti.

Celý rok byl bez provozu Mánesův most. Na výluku vyvolanou výstavbou podzemních garáží na nám. J. Palacha navázala dlouhodobá velká oprava mostu, plánovaná až do konce roku 1993.

Každoročně probíhá oprava nebo výměna velkoplošných panelů. Na rok 1992 bylo plánováno 13 těchto akcí, některé (Vypich, Myslbekova, Českomoravská) se měly konat v rámci jiných výluk. Oprav se uskutečnilo čtrnáct, navíc proběhly opravy na Libeňském mostě (v rámci jiné výluky) a před Smíchovským nádražím. Za zmínku stojí, že u některých úseků se stejné výluky uskutečnily před nedávnem (Jindřišská 1991, U plynárny 1990, Bubenské nábřeží 1989).

V roce 1992 probíhaly také běžné rekonstrukce a výměny kolejových konstrukcí – trojúhelníků. Proti plánu se uskutečnily celkem tři krátkodobé výluky (Vítězné náměstí, Havlíčkova, Dělnická). Několik menších výluk bylo vyvoláno různými pracemi na inženýrských sítích, případně jinými stavebními pracemi, nesouvisejícími přímo s tramvajovými tratěmi.

Mezi významnější výluky roku 1992 je nutné zařadit dvě přestavby kolejíšť vyvolané výraznějšími komunikačními úpravami.

První akce souvisí a rekonstrukcí komunikace do Modřan a se stavbou tramvajové tratě Braník – sídliště Modřany. Výluka tramvajové tratě u branického nádraží byla sice označena jako „napojování trati do Modřan“, ve skutečnosti ale šlo jen o přeložku koncového úseku stávající tramvajové tratě a severní části smyčky. Vlastní napojení nové trati (vložení výhybek) vyvolá v budoucnu další výluku.

Druhá akce proběhla po etapách ve Vysočanech, kde byla zahájena výstavba mimoúrovňové křižovatky na Balabence. Na výluku křižovatky měla navázat dlouhodobá uzávěra trati v Českomoravské třídě, ta se nakonec neuskutečnila.

Za jedinou skutečnou novostavbu roku 1992 lze označit vložení kolejového přejezdu na Malostranském náměstí pro obracení příležitostné d-92 obsluhované obousměrnými historickými vozy.

Neplánovanou výluku v holešovické oblasti způsobil požár měnárny Pivovar v říjnu 1992. V té době shodou okolností probíhala výluka tramvajové trati v Trojské ulici, takže byla zcela ochromena doprava v Holešovicích a značně znesnadněna přeprava do Libně a Kobylis. V centru města v té době probíhala také oprava panelů v Jindřišské ulici. Výluka trati v oblasti Holešovic, vyjma Trojské, trvala až do poloviny prosince a byla využita k opravě panelů na Bubenském nábřeží a Libeňském mostě.

Na přelomu května a června byly při rekonstrukci komunikace sneseny odpojené koleje v tzv. „malé“ Opletalově (Hyberská – Bolzanova). Přesto zůstávají u manipulačních kolejí i nadále zachovány další odpojené zbytky zrušené tratě.

Z hlediska dalšího vývoje sítě elektrických drah stojí za zaznamenání předběžné úvahy o obnově tramvajové tratě v ulici Na Florenci, zejména pro manipulační potřeby. Stávající smyčka Florenc pod magistrálou provozně příliš nevyhovuje, protože umožňuje pouze obracení od Karlína.

Výstavba nových komunikací, navazujících na Strahovský tunel na jeho smíchovské straně předpokládá v blízké budoucnosti zrušení tramvajových trati v ulici Radlické a Za ženskými domovy. Tím ovšem zanikne možnost obracení linek v oblasti Anděla. Proto se během roku 1992 uvažovalo o perspektivním vybudování nové tramvajové smyčky u nádraží Smíchov v parčíku poblíž Plzeňky.

Hledalo se také vhodnější řešení kolejové křižovatky na Palackého náměstí, plánovaná výměna konstrukce se neuskutečnila.

Podrobnější popis jednotlivých výluk v kolejové síti je uveden obvyklým způsobem v následujícím přehledu.

Vysvětlivky použitých zkratk:

- D ... zahájení provozu na trati či kolejovém zařízení
- D!... zahájení provozu na kolejovém provizoriu
- (D)... obnovení provozu po výluce
- X ... trvalé ukončení provozu
- X!... ukončení provozu na provizoriu
- (Xč).. částečná výluka
- (X)... zahájení výluky (dočasné přerušení provozu)
- ? ... (u data či místo něj) datum není ověřeno, příp. není známo

A. Akce přecházející do roku 1992 z let předcházejících

1. Výluka obratiště Zvonařka (Bruselská)

Výluka manipulačního obratiště trvala opět po celý rok.

2. Výluka trati na Mánesově mostě

Na výluku vyvolanou výstavbou podpovrchových garáží na náměstí J. Palacha, zahájenou 13.12.1991 plynule navázala velká oprava mostu. V průběhu prací na garážích byly vyjmuty výhybky před budovou Vysoké školy umělecko-průmyslové a snesena část trati na náměstí až k mostu. Plocha byla v závěru roku 1992 před zprovozněním garáží zaasfaltována, zatím bez obnovení kolejí. Výluka Mánesova mostu je plánována do konce roku 1993.

3. Výstavba přednádražního prostoru ve Vysočanech

(Viz též B.7.– Rekonstrukce křižovatky Balabenka)

- 9. 6.92 (X) provizorní přejezdy v zastávce Nádraží Vysočany; obnovena původní podoba prosté dvoukolejné tratě
- (X) Balabenka – Nádraží Vysočany
- 15. 9.92 (D) Balabenka – Nádraží Vysočany – Špitálská
- (D) smyčka Vysočanská radnice; obnoven provoz celé smyčky (viz Pražská městská doprava 1991)

B. Akce zahajované v roce 1992

1. Oprava tramvajové trati v Radlické ulici

- 21. 1 (X) Ženské domovy – Laurová
- 27. 3 (D) Ženské domovy – Laurová; tramvajová trať v úseku Ženské domovy – Křížová opravena metodou BKV

2. Přeložení trati u nádraží Braník

- 17. 3. (X) Dvorce (smyčka Lomy) – Nádraží Braník; přeložka vyvolána pokračující výstavbou nové komunikace a tramvajové trati do Modřan
- 30. 4. (D) Dvorce – Nádraží Braník. Tramvajová trať částečně přeložena o 8 m západněji na nové vlastní těleso podél opěrné zdi budoucí tratě do Modřan. Těleso se nachází v místě někdejší západní vozovky a má délku asi 125 m. Poté trať křížuje komunikaci a přechází na její východní stranu a napojuje se na smyčku v odlišné podobě než dosud (viz obrázek). Celková délka přeložené tratě je 245 m. Kolejnice jsou uloženy na panelech BKV, v místě výjezdu ze smyčky (u sjezdové výhybky) na pražcích. Dosud nebyly vloženy výhybky pro budoucí trať do Modřan.

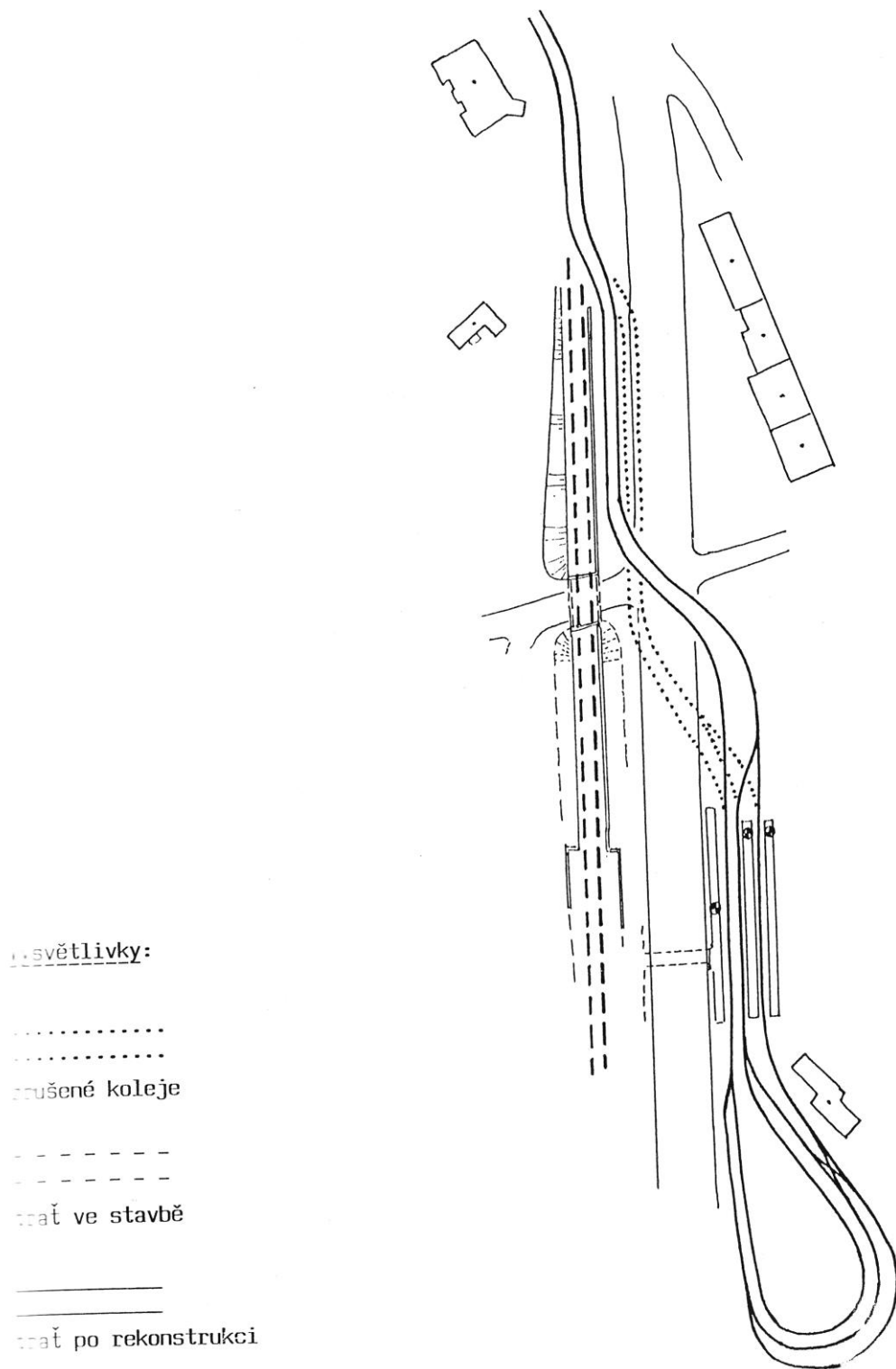
3. Rekonstrukce křižovatky Havlíčkova

- 23. 3. (X) Havlíčkova – Těšnov
- 27. 3. (X) Švermův most – Havlíčkova – nám. M.Gorkého
- 30. 3. (D) Havlíčkova – Těšnov; výměna kolejové konstrukce Švermův most – Havlíčkova – nám. M.Gorkého

4. Rekonstrukce křižovatky Dělnická a výměna BKV u tržnice

- 7. 4. (X) Dělnická – Palmovka (sever)
- (X) Nádraží Holešovice – Dělnická – Vltavská
- 15. 4. (D) Nádraží Holešovice – Dělnická – Palmovka
- 28. 4. (D) Vltavská – Dělnická; provedena výměna kolejové konstrukce a poškozených panelů BKV, na Ortenově nám. výluky využito k přeložkám inženýrských sítí

REKONSTRUKCE SMYČKY NÁDRAŽÍ BRANÍK



Legenda:

.....
.....
rušené koleje

trať ve stavbě

—————
—————
trať po rekonstrukci

5. Výstavba kolejové spojky na Malostranském náměstí

15. 4. (X) Malostranská – Újezd

18. 4. (D) Malostranská – Újezd

D pravá kolejová spojka ve stanici Malostranské nám. pro obracení d-92, provozované obousměrnými historickými vozy

6. Rekonstrukce křižovatky Želivského (Strojimport)

22. 4. (X) Olšanské hřbitovy – Vinice

(X) Želivského – Nákladové nádraží Žižkov

X střední staniční kolej v zastávce Želivského (v letech 1980–87 v pravidelném provozu pro linky na Černokosteckou, 1987–92 jen manipulační)

9. 6. (D) Olšanské hřbitovy – Vinice

(D) Želivského – Nákladové nádraží Žižkov; na křižovatce upraveny (zvětšeny) osové vzdálenosti, střední staniční kolej na obou koncích odpojena, fyzicky zatím zachována

7. Rekonstrukce křižovatky Balabenka

(Přeložení trojúhelníku pro výstavbu mimoúrovňové křižovatky)

5. 5. (X) kolejové oblouky v relaci Palmovka – Harfa

30. 5. (X) U Balabenky – Balabenka; v provozu zůstává jen oblouk v relaci Nádraží Vysočany – Harfa

9. 6. (D) U Balabenky – Balabenka (– Harfa)

(X) kolejový oblouk Nádraží Vysočany – Harfa

(X) Balabenka – Nádraží Vysočany

14. 9. (D) Balabenka – Nádraží Vysočany – Špitálská. Během výluky byly vloženy výhybky pro přeloženou kolejovou křižovatku na trati v Sokolovské, osa trati v prostoru křižovatky je mírně vyosená. Odstraněny výhybky a postupně i kolejový oblouk Nádraží Vysočany – Harfa; výhybky v Českomoravské zatím ponechány v trati. Dlouhodobá výluka úseku Balabenka – Harfa, při které měla být kolejová křižovatka dokončena, byla odložena; dokončení stavby přechází do roku 1993. (Viz obrázek).

8. Oprava trati v Sokolovské ulici

12. 5. (X) Florenc – Palmovka; oprava (výměna) panelů BKV

30. 5. (D) Florenc – Palmovka

9. Výluka smyčky Harfa

25. 5. (X) smyčka Harfa; výměna kolejí

30. 5. (D) smyčka Harfa

1. 6. (X) smyčka Harfa; pokračování prací

6. 6. (D) smyčka Harfa

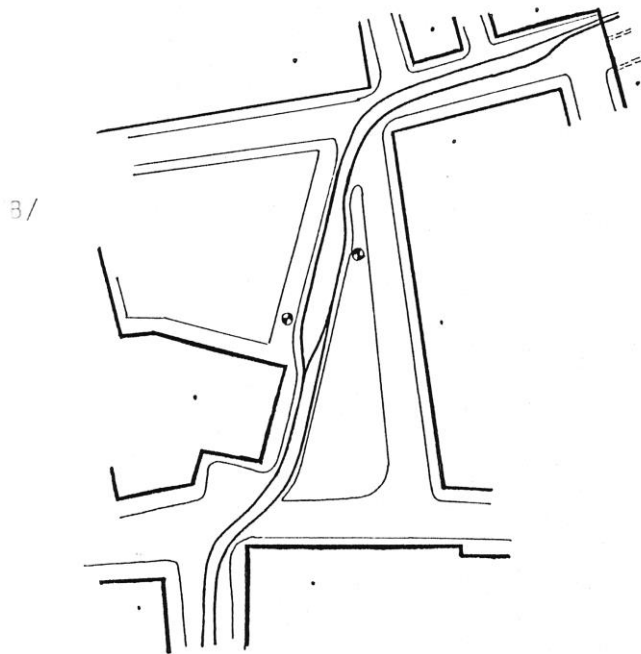
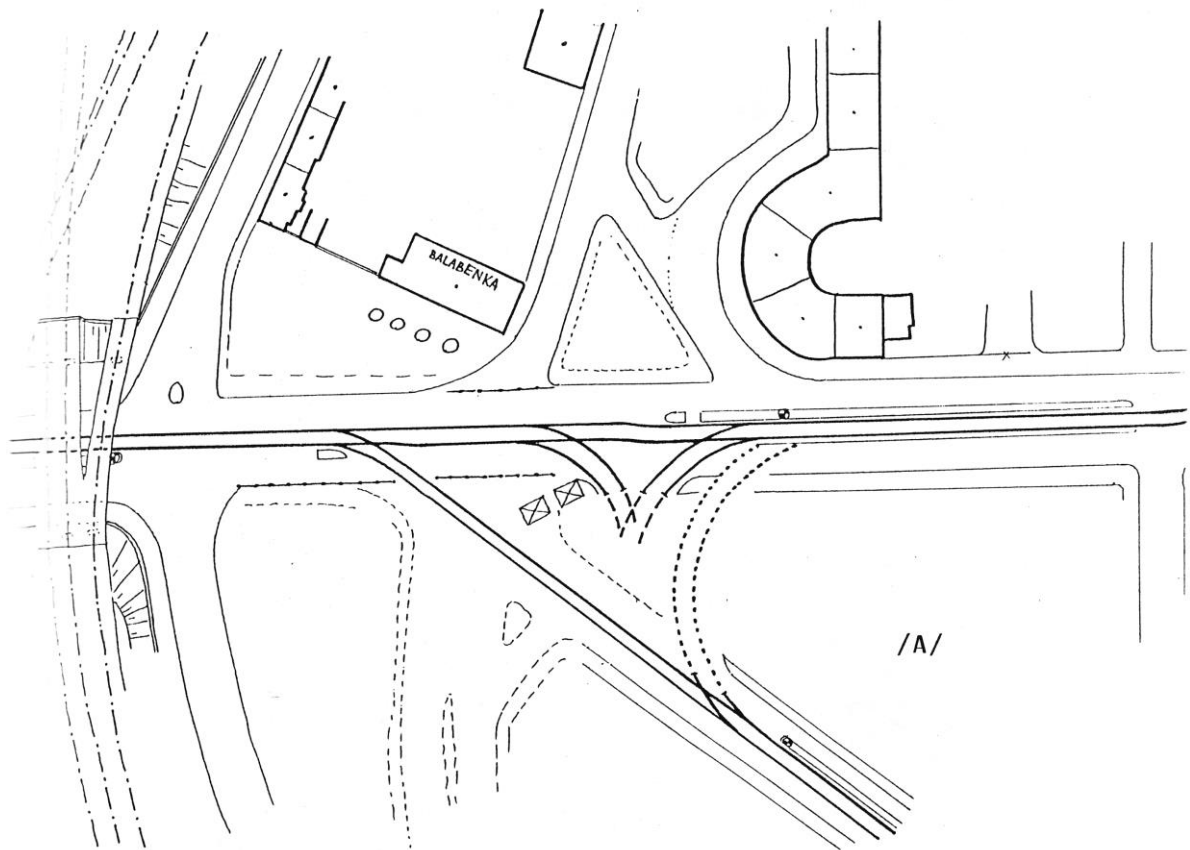
10. Výluka objízdné koleje ve vozovně Hloubětín

30. 6. (X) objízdná kolej; rekonstrukce vozovny akce přechází do roku 1993 (termín 30.4.1993)

11. Oprava trati a inženýrských sítí v Zenklově ulici

2. 7. (X) Palmovka (sever) – Bulovka – Ke Stírce; oprava panelů BKV, práce na inženýrských sítích

17. 7. (D) Palmovka – Bulovka – Ke Stírce



/A/ - Křižovatka Balaběnka po první etapě přestavby v roce 1992

/B/ - Nová kolejová spojka na Malostranském náměstí

12. Oprava trati v Trojské ulici

- 17. 7. (X) Nádraží Holešovice – Trojská – Ke Stírce
- 30.10. (D) Nádraží Holešovice – Trojská – Ke Stírce
(v. t. B.24. Havárie měnirny Holešovice–pivovar)

13. Výluka trati na Bělohorské ulici

- 2. 7. (X) smyčka Královka; oprava tramvajové trati u vjezdu na smyčku
- 17. 7. (X) Octárna – Malovanka – Bílá hora; výluka pro stavební práce – propadlé podloží během výstavby Strahovského tunelu; rekonstrukce panelů BKV na Vypichu
- 14. 8. (D) Malovanka – Bílá hora
- 4. 9. (Dč) smyčka Královka; vjezdový oblouk od Bílé hory zůstává mimo provoz (rekonstrukce vodovodního řadu)
- 30.11. (Dč) vjezdový oblouk na smyčku od Bílé hory

14. Oprava trati v Lidické ulici

- 17. 7. (X) Anděl – Palackého nám.; výměna panelů BKV
- 7. 8. (D) Anděl – Palackého nám.; výměna křižovatky na Palackého náměstí byla odložena

15. Rekonstrukce vozovny Pankrác

- 7. (X) objízdna kolej ve vozovně Pankrác
 - X kusá kolej u jižního rohu remízní haly
 - X odstavné koleje v bývalých autobusových garážích (pro strojní zatlačovačky) odpojeny
- 8. (D) objízdna kolej; nově položena na dřevěných pražcích, upravena osa koleje za remízní halou pro průjezd vozů KT8D5 (nutná úprava opěrné zdi); další etapy přestavby kolejiště vozovny zatím odloženy

16. Oprava trati v Myslbekově ulici

- 14. 8. (X) Octárna – Malovanka; oprava (výměna) panelů BKV
- 24. 8. (D) Octárna – Malovanka

17. Změna účelu vozovny Střešovice

- 1. 9. Xč vozovna Střešovice vyřazena z pravidelného provozu. Ve dnech 28. a 29.8.92 do části vozovny přestěhováno muzeum DP–ED (z vozovny Vokovice), v části vozovny deponována vozidla střediska smluvních jízd (historické provozní vozy) a zřízen sklad. Operativní opravy vozů T možné i nadále. Kolejiště vozovny zatím beze změn.

18. Oprava trati na křižovatce Veletržní

- 7. 9. (X) Strossmayerovo nám. – Výstaviště; výměna panelů BKV
- 12. 9. (D) Strossmayerovo nám. – Výstaviště

19. Oprava trati v Jičínské ulici

- 8. 9. (X) Olšanské náměstí – Flora
- 24.10. (D) Olšanské náměstí – Flora; kolejnice uloženy na betonovém podloží a utěsněny směsí pryskyřice a písku

20. Oprava trati na nábřeží kapitána Jaroše

- 12. 9. (X) Švermův most – Strossmayerovo nám.; výměna panelů u bývalé SPK
- 19. 9. (D) Švermův most – Strossmayerovo nám.

21. Oprava trati na Karlově náměstí

- 9.10. (X) Karlovo nám. – Myslíkova; výměna panelů BKV
- 12.10. (D) Karlovo nám. – Myslíkova

22. Oprava trati v Moskevské ulici

- 22. 9. (X) Blanická – Koh-i-noor/Minská; oprava panelů BKV
- 9.10. (D) Blanická – Koh-i-noor/Minská

23. Oprava trati v Jindřišské ulici

- 15.10. (X) Lazarská – nám. M.Gorkého; oprava panelů BKV
- 28.10. (D) Lazarská – nám. M.Gorkého

24. Havárie měnirny Holešovice–pivovar

- 22.10. (X) Vltavská – Dělnická – Palmovka (sever)
- (X) Výstaviště – Nádraží Holešovice – Dělnická; požár měnirny
- 30.10. (D) Výstaviště – Nádraží Holešovice (–Ke Stírce)
- 16.12. (D) Nádraží Holešovice – Dělnická
- (D) Vltavská – Dělnická – Palmovka; během výluky provedeny opravy trati (panelů BKV) na Bubenském nábřeží a Libeňském mostě

25. Oprava trati v ulici U plynárny

- 20.10. (X) Vladimírova – Spořilov
- 6.11. (D) Vladimírova – Spořilov; oprava a výměna panelů v ulici U plynárny, částečně v Nuselské a oprava smyčky Spořilov

26. Výměna železničního mostu u křižovatky Bulhar

27.11.–29.11. a 4.12.–10.12. vždy v nočních hodinách (20.30 – 04.30) výluky trati Hlavní nádraží – Nákladové nádraží Žižkov a Olšanské náměstí – Flora

27. Částečná výluka smyčky Lehovec

3.12.–31.12. v době 09.00 – 14.00 výluka vnější koleje smyčky Lehovec (výměna kolejového oblouku)

28. Další rekonstrukce tratí (BKV)

- a) 22. 4. – 28.4. (X) Národní divadlo – Čechův most; oprava panelů v Křižovnické ulici
- b) 25.11. – 27.11. (X) Knížecí – Hlubočepy; oprava propadlých panelů před Smíchovským nádražím

29. Výměna kolejové křižovatky na Vítězném náměstí

- a) 7. 3. – 8. 3. (X) Vítězné náměstí – Podbaba
- b) 14. 3. – 15. 3. (X) Vítězné náměstí – Divoká Šárka
- c) 21. 3. – 22. 3. (X) Vítězné náměstí – Prašný most

30. Různé výluky

- a) 3. 2. – 8. 2. (X) vnější kolej zast. Hradčanská (z centra)
- b) 9. 3. – 14. 3. (X) manipulační oblouk na Balabence (pokládka vodovodu a chrániček slaboproudých kabelů)

- c) 26. 6._(22.00)– 28. 6._(15.00) (X) Anděl – Újezd; výměna kolejí
- d) 16. 7. – 24. 7._(18.00) (X) objízdna kolej vozovny Kobylisy; přestavba objektu
- e) 3. 2. – 14. 2. (vždy 09.00 – 14.00) – částečné výluky smyčky Sídliště Ďáblice; vyvažování oblouků
- f) 13.11._(20.30)– 16.11._(04.30) (X) Výtoň – Nádraží Braník; oprava trati
- g) 18. 8. – 20. 8. (vždy 07.00 – 17.00) (X) vnitřní kolej smyčky Podbaba; ukázkové svařování oblouku
- h) 10. 8._(22.00)– 13.8._(18.00) (X) Albertov – Otakarova; výměna kolejových oblouků v Jaromírově ul.
- i) 20.11._(04.30)– 23.11._(24.00) (X) vozovna Střešovice; stavební činnost

C. Výstavba nových tramvajových tratí

V roce 1992 pokračovala výstavba tramvajové tratě Nádraží Braník – Sídliště Modřany. Probíhaly zejména práce na výstavbě opěrných zdí, estakády v Modřanech a terénní úpravy v úseku Jordana Jovkova – U otočky. U branického nádraží provedena definitivní přeložka stávající tramvajové tratě (viz B.2. Přeložení trati u Nádraží Braník).

V železniční stanici Praha–Zličín byla vybudována nová vlečková kolej, kterou má navázat vlastní kolejové propojení na síť elektrických drah přes smyčku Sídliště Řepy. Dne 9.11.1992 bylo doporučeno realizaci tramvajové části stavby zatím odložit pro neujasněnost potřeby nových vozů v nejbližších letech.

D. Výluky lanové dráhy

Pravidelné revize lanové dráhy na Petřín:

jarní výluka: (X) 23. 3.1991, (D) 18.4.1991,

podzimní výluka: (X) 12.10.1991, (D) 2.11.1991; provedena oprava prasklé osy jednoho vozu.

Chronologický přehled vývoje kolejové sítě v roce 1992:

V přehledu jsou uvedeny jen významnější akce.

Z roku 1991 přecházejí výluky obratiště Bruselská a trati na Mánesově mostě a v přednádražním prostoru ve Vysočanech.

- 21. 1. (X) Ženské domovy – Laurová
- 17. 3. (X) Dvorce – Nádraží Braník
- 27. 3. (D) Ženské domovy – Laurová
- 7. 4. (X) Dělnická – Palmovka
- (X) Nádraží Holešovice – Dělnická – Vltavská
- 15. 4. (D) Nádraží Holešovice – Dělnická – Palmovka
- 18. 4. D pravá kolejová spojka na Malostranském náměstí
- 22. 4. (X) Želivského – Nákladové nádraží Žižkov
- (X) Olšanské hřbitovy – Vinice
- X střední staniční kolej v zastávce Želivského
- 28. 4. (D) Dělnická – Vltavská
- 30. 4. (D) Dvorce – Nádraží Braník
- 5. 5. (X) oblouk Balabenka (Palmovka – Harfa)
- 30. 5. (X) U Balabenky – Balabenka
- 9. 6. (D) Želivského – Nákladové nádraží Žižkov
- (D) Olšanské hřbitovy – Vinice
- X! kolejové spojky v zastávce Nádraží Vysočany
- (X) Balabenka – Nádraží Vysočany

- (D) U Balabenky – Balaběnka (vč. oblouku k Harfě)
- (X) oblouk na Balabence od Nádraží Vysočany k Harfě
- 2. 7. (X) Palmovka – Bulovka – Ke Stírce
- / 2. 7./ (X) smyčka Královka
- 17. 7. (D) Palmovka – Bulovka – Ke Stírce
- (X) Nádraží Holešovice – trojská – Ke Stírce
- (X) Dlabačov – Bílá hora
- (X) Malovanka – Octárna
- (X) Anděl – Palackého náměstí
- 7. 8. (D) Anděl – Palackého náměstí
- 14. 8. (D) Dlabačov – Bílá hora
- 24. 8. (D) Malovanka – Octárna
- 1. 9. Xč vozovna Střešovice; přeměna na muzeum DP a středisko smluvních jízd
- 4. 9. (D) smyčka Královka
- 8. 9. (X) Olšanské náměstí – Flora
- 14. 9. (D) Balaběnka – Nádraží Vysočany – Špitálská
- (D) smyčka Vysočanská radnice
- 22. 9. (X) Blanická – Čechovo náměstí
- 9.10. (D) Blanická – Čechovo náměstí
- 15.10. (X) Lazarská – nám. M.Gorkého
- 20.10. (X) Vladimírova – Spořilov
- 22.10. (X) Výstaviště – Nádraží Holešovice – Dělnická – Vltavská
- (X) Dělnická – Palmovka
- 24.10. (D) Olšanské náměstí – Flora
- 28.10. (D) Lazarská – nám. M.Gorkého
- 30.10. (D) Výstaviště – Nádr. Holešovice – Trojská – Ke Stírce
- 6.11. (D) Vladimírova – Spořilov
- 16.12. (D) Nádraží Holešovice – Dělnická – Vltavská
- (D) Dělnická – Palmovka

Do roku 1993 přecházejí výluky obratiště Bruselská, Mánesova mostu a oblouky na Balabence.

L I N K Y

Vzhledem k nepříznivé finanční situaci podniku se hledaly cesty ke snížení nákladů i omezováním provozu MHD. V Elektrických dráhách bylo v 1. čtvrtletí zpracováno na základě podrobných přepravních průzkumů několik návrhů úprav vedení linek, které spočívaly v lepším přizpůsobení dopravní nabídky přepravní poptávce. Jejich efekt však nebyl výrazný, přičemž dopady pro cestující veřejnost by byly dosti podstatné, a proto toto řešení nebylo (i s přihlédnutím k negativním zkušenostem z předcházejícího roku) ani oficiálně předloženo. Bylo provedeno pouze opodstatněné snížení kapacity na košířské radiále zkrácením linky d-6.

Rada Zastupitelstva však schválila usnesením č.275 z 2.4. obecně realizaci úsporných opatření v celé síti, pokud jsou provedena na základě podrobných analýz, projednána s městskými částmi a schválena vedoucím odboru dopravy MÚP. Protože i v síti autobusů se začaly po delší době opět provádět solidní přepravní průzkumy, byly postupně provedeny některé dílčí úpravy linek, ale zejména měny jejich parametrů.

Na síť MHD byla nově připojena část Kunratic Betáň linkou a-275 a v omezeném rozsahu zajištěno celotýdenní spojení Kbel a Satalic linkou a-278.

Vzhledem k trvající stagnaci v bytové výstavbě nebylo – stejně jako v předcházejícím roce – prakticky zapotřebí další posilování autobusové dopravy v dříve rozvojových částech

města. Mírné posílení dopravy do Petrovic bylo provedeno prodloužením a-203, zlepšení směrového spojení sídliště Barrandov změnou trasy a-120.

Pro přepravu tělesně postižených osob i s invalidními vozíky ze sídliště Černý Most II, kde jsou situovány bezbariérové byty, do centra města zavedl Dopravní podnik zvláštní autobusovou linku. Její provoz hradí Česká pojišťovna a je určena pouze pro tělesně postižené s příslušnými průkazy a jejich případný doprovod. Přestože je v interních materiálech označována číslem 499, není zahrnuta do systému MHD a uvádíme ji v přehledu spíše pro zajímavost. Pro linku zřízené samostatné zastávky jsou označeny mezinárodním symbolem invalidů, právě tak jako vozidla na orientačních tabulkách.

V následujícím chronologickém přehledu jsou obvyklým způsobem zaznamenány všechny trvalé a významné dočasné změny jednotlivých linek. Uspořádáním i údaji navazuje přehled na kapitolu Linky publikace Pražská městská doprava 1991; z důvodu úspory místa neopakujeme přehled použitých zkratk.

Chronologický přehled změn ve vedení linek:

02.01.92	a-278	N	Českomoravská - Prosek - Čakovická - PAL Kbely - Trabantská - Chaltická - Vinoř; provoz Pdš
06.01.92	a-169	Jr	provoz Pdš
	a-512	Zp	... - Lehovec - Hejtmanská - Doležalova - Sídliště Černý Most II - Chlumecká - ...
11.01.92	a-120	Zp	... - Lihovar - Hlubočepy - Slivenecká - Geologická (T) - Chaplinovo nám. - ...
	a-351	N	Českomoravská, Vysočanská radnice, Prosek, Nový Prosek, Průjezdní, Na hranici, Aero, Letov, Letňany, Avia Letňany, Krausova, Trutnovská, Masokombinát Čakovice, Nádraží Čakovice, U pošty, ZPA Čakovice (Z), U čistírny (Z), Králova, Třeboradice, Hovorčovice; provoz d
	a-352	N	Stodůlky, Kovářova, Mláďí, Nová kolonie, Nárožní, Nové Butovice, Ovčí hájek, Malá Ohrada, Píškova, Slatinová, Náměstí U Iva, Řeporyjské nám., Komunální, Ořech; provoz d
13.01.92	a-203	Zz	Jakobiho - Horčičkova - ... - Vavřenova
18.01.92	a-226	K	Opatov - ... - Hrnčiče
	a-227	Zz	Opatov - Mikulova - Poliklinika Háje - ... - Opatov - ... - Ke mlýnu
	a-456	X	- - -
21.01.92	d-14	(K)	Vozovna Kobylisy - ... - Ženské domovy
04.02.92	a-115	(Zp)	... - Newtonova - Jakobiho (T) - Dieselova (Z) - Sídliště Petrovice
	a-154	(Zp)	... - Newtonova - Jakobiho - Sídliště Petrovice - ...
	a-162	(Zp)	... - Obecní úřad Dolní Chabry - (U rybníčka) - Dolní Chabry
	a-220	(Zp)	... - Aronovo nám. - Sídliště Petrovice - Rezlerova - ...
11.02.92	d-7	Jrč	Ústřední dílny DP - Černokostecká - ... - Kotlářka - Sídliště Řepy; v úseku Kotlářka - Sídliště Řepy jen Pdš
	d-8	Pč	Bílá hora - Vypich - ... - Lehovec; v úseku Bílá hora - Vypich jen Pdš
17.03.92	d-3	(K)	Nádraží Vysočany - ... - Dvorce
	d-17	(K)	Sídliště Ďáblice - ... - Dvorce
	d-54	(K)	Sídliště Ďáblice - ... - Dvorce
	a-X3	(N)	Dvorce - Nádraží Braník; provoz d
	a-X54	(N)	Dvorce - Nádraží Braník; provoz n
27.03.92	d-6	Zz	Čechovo nám. - ... - Anděl - Ženské domovy
	d-14	(Kx)	Vozovna Kobylisy - ... - Ženské domovy - Laurová
	a-160	(K)	Dejvická - ... - Žákovská
05.04.92	a-453	Ns	Smíchovské nádraží - Státní závoďiště; provoz ve dnech dostihů
07.04.92	a-125	(K)	Řásnovka - ... - U Matěje
	a-131	(K)	Hradčanská - ... - U Matěje
	a-X131	(N)	Bořislavka - Špitálka; provoz d

15.04.92	a-132	(ZpT)	... - Vozovna Střešovice - Hládkov (Z) - Malovanka - ...
	a-217	(ZpT)	... - Vozovna Střešovice - Hládkov (Z) - Malovanka - ...
18.04.92	d-91	N	Vápenka - Olšanská - Hlavní nádraží - Václavské nám. - Národní třída - Národní divadlo - Staroměstská(T) - Újezd (Z) - Čechův most; provoz Dk(11-19), vlaky JSM+V
	d-92	N	Dlabačov - Pražský hrad - Malostranská - Malostranské náměstí; provoz (Út-Ne)(08-19), vlaky OBSM
	a-278	Jr	provoz PdšsDkdop
22.04.92	d-5	(Zz)	Olšanské hřbitovy (T) - Flora - Olšanské nám.- ... - Vozovna Kobylyisy
	d-11	(K)	Olšanské hřbitovy (T) - Flora - ... - Spořilov
	d-16	(K)	Olšanské hřbitovy (T) - Flora - ... - Ženské domovy
	d-19	(X)	- - -
	d-26	(Zz)	Divoká Šárka - ... - Olšanské nám. - Biskupcova - Palmovka - Harfa - Lehovec
	d-33	(N)	ÚD DP - Vinice - Strašnická - Nádraží Hostivař; provoz d
	d-51	(K)	Divoká Šárka - ... - Flora - Olšanské hřbitovy (Z)
	d-58	(Zp)	... - Biskupcova - Olšanská - Olšanské nám. - ...
	a-118	ZpZ	... - Hlavní - (Lešanská (Z)) - Na pahorku - ...
	a-X11	(N)	Flora - Nákladové nádraží Žižkov (Z) - Želivského - Vozovna Strašnice; provoz d
	a-X51	(N)	Flora - Nákladové nádraží Žižkov (Z) - Želivského - Vozovna Strašnice; provoz n
30.04.92	d-3	(Kx)	Nádraží Vysočany - ... - Dvorce - Nádraží Braník
	d-17	(Kx)	Sídlíště Ďáblice - ... - Dvorce - Nádraží Braník
	d-54	(Kx)	Sídlíště Ďáblice - ... - Dvorce - Nádraží Braník
	a-X3	(Nx)	- - -
	a-X54	(Nx)	- - -
01.05.92	a-461	Ns	Nádraží Holešovice - Malá říčka; provoz (o,Dkr)L
05.05.92	d-8	(K)	Bílá hora - ... - Vypich - ... - Palmovka - U Balabenky
	d-26	(K)	Divoká Šárka - ... - Olšanské nám. - Biskupcova - Palmovka - U Balabenky
	d-31	(N)	Nádraží Vysočany - Balabenka - Harfa - Lehovec; provoz d
	d-52	(K)	U Balabenky - Palmovka - ... - Hlubočepy
	d-55	(K)	U Balabenky - Palmovka - ... - Ústřední dílny DP
	a-X52	(N)	Palmovka - Harfa - Kbelská - Lehovec; provoz n
07.05.92	a-143	Zz	Dejvická [v ul. Šolínově] - ...
16.05.92	d-92	Zz	Královka - Památník písemnictví - ... - Malostranské náměstí
30.05.92	d-3	(K)	U Balabenky - ... - Nádraží Braník
	a-X8	P	Balabenka - Nádraží Vysočany - ... - Nový Hloubětín
	a-X52	K	Balabenka - ... - Lehovec
	a-X55	(K)	Balabenka - ... - Lehovec
01.06.92	a-223	(Zpx,Kxč)	Českomoravská - ... - Chvaly - Khodlova - Jeřická - Běluňská
02.06.92	a-107	(Zp,K)	Dejvická - ... - Kamýcká - Budovec - Vysoká škola zemědělská
	a-162	(Zpx)	... - Obecní úřad Dolní Chabry - Měděnecká - Do rybníčků (T) - Dolní Chabry
	a-502	(Zp,K)	Hradčanská - ... - Kamýcká - Budovec - Vysoká škola zemědělská
04.06.92	d-92	X	- - -
06.06.92	d-91	K,Jv	Hlavní nádraží (T) - Jindřišská - ... - Čechův most; vlaky OBSM
	a-115	(Zpx)	... - Newtonova - Morseova - Sídlíště Petrovice
	a-154	(Zpx)	... - Newtonova - Morseova - Sídlíště Petrovice - ...
	a-220	(Zpx)	... - Aronovo nám. - Newtonova - Rezlerova - ...
09.06.92	d-3	(Zzx)	Hloubětín - Harfa - Balabenka - ... - Nádraží Braník
	d-5	(Zzx)	Lehovec - Harfa - Palmovka - Biskupcova - Olšanské nám.- ... - Vozovna Kobylyisy
	d-8	(Kx)	Bílá hora - ... - Vypich - ... - Palmovka - Balabenka - Harfa - Lehovec

	d-11	(Kx)	ÚD Hostivař - Flora - ... - Spořilov
	d-16	(Kx)	Spojovací - Flora - ... - Ženské domovy
	d-19	(Xx)	Harfa - Kubánské nám.
	d-26	(Zzx)	Divoká Šárka - ... - Olšanské nám. - Flora - Nádraží Hostivař
	d-31	(Nx)	---
	d-33	(Nx)	---
	d-51	(Kx)	Divoká Šárka - ... - Flora - Radošovická
	d-52	(Kx)	Lehovec - Harfa - Palmovka - ... - Hlubočepy
	d-55	(Kx)	Lehovec - Harfa - Palmovka - ... - Ústřední dílny DP
	d-58	(Zpx)	... - Biskupcova - Želivského - Flora - Olšanské nám. - ...
	a-X8	P	Palmovka - Balabenka - ... - Nový Hloubětín
	a-X11	(Nx)	---
	a-X51	(Nx)	---
	a-X52	(Nx)	---
	a-X55	(Kx)	Palmovka - Balabenka - ... - Lehovec
	a-X131	K	Bořislavka - Hanspaulka
15.06.92	ld-02	Jr	provoz 0915-2045
01.07.92	d-20	(Pč)	Divoká Šárka - Červený vrch - ... - Podbaba; v úseku Divoká Šárka - Červený vrch jen Dk
	d-25	(Zz)	Podbaba - ... - Dělnická - Palmovka - Želivského - Strašnická - Kubánské nám.
	d-32	Jr	provoz Pdš
	a-160	(Kx,Zp)	... - V Podbabě - Mrazírny - Lysolaje
	a-403	X	---
	a-407	X	---
	a-419	X	---
	a-424	X	---
	a-430	X	---
	a-454	(X)	---
07.07.92	a-125	(Kxč)	Řásnovka - ... - U Matěje - Špitálka
	a-131	(Kxč)	Hradčanská - ... - U Matěje - Špitálka
	a-241	(Zp)	... - Zbraslavské nám. - (Ke Krňovu) - Peluněk - ...
	a-256	(K)	Stodůlky - ... - Lomy
	a-X256	(N)	Lomy - Zadní Kopanina - Zmrzlík - K Cikánce - Nádraží Radotín; provoz Pdš
17.07.92	d-5	(K)	Lehovec - ... - Výstaviště
	d-17	(Zp)	... - Ke Stírce - Palmovka - Dělnická - Nádraží Holešovice - ...
	d-53	(Zp)	... - Ke Stírce - Palmovka - Dělnická - Nádraží Holešovice - ...
15.08.92	a-160	(Zz)	Dejvická - ... - V Podbabě - Mrazírny - Žákovská
	a-181	(Zp)	... - Jiráskova čtvrť - Spolská - Za horou - ...
16.08.92	a-217	(ZpTx)	... - Vozovna Střešovice - Hládkov - Malovanka - ...
24.08.92	a-110	(Zp)	... - Jiráskova čtvrť - Spolská - Za horou - ...
29.08.92	a-107	(Zpx,Kx)	Dejvická - ... - Kamýcká - Vysoká škola zemědělská - Suchdol
	a-502	(Zpx,Kx)	Hradčanská - ... - Kamýcká - Vysoká škola zemědělská - Suchdol
31.08.92	d-20	(Pčx)	Červený vrch - ... - Podbaba
	d-25	(Zzx,Zp,P)	Podbaba - ... - Dělnická - Palmovka - Ke Stírce - Střelničná - Vozovna Kobyličky
	a-275	N	Kačerov - Nemocnice Krč - U tří svatých - Betáň; provoz Pdšs
	a-X256	ZpZ,Jr	... - Safírová - Lahovská (Z) - Prvomájová - ...; provoz Pdšs
01.09.92	a-405	N	Nad Havlem - Budějovická; provoz ŠkrT
	a-410	Jr	provoz ŠkrT
	a-408	(Zp)	Jenerálka - (Mrazírny) - Žákovská
	a-411	P	Bazovského - ... - Horoměřická - Červený vrch

	a-415	Pč,Zp,Jr	Malá Chuchle - Nám. Omladiny - Lahovičky - Lipence - Zahradnictví - Nám. Omladiny; provoz ŠkroT, v úseku Malá Chuchle - Nám. Omladiny (nácest.) jen ŠkrT
	a-415	(Zp)	... - Zbraslavské nám. - (Ke Krňovu) - Peluněk - ...
	a-417	Zp	... - Běchovice - Na kovárně - Běluňská
	a-421	Jr	provoz ŠkrT
08.09.92	d-26	(Zp)	... - Olšanské nám.- Nákladové nádraží Žižkov - Želivského - ...
	d-58	(Zp)	... - Biskupcova - Olšanská - Olšanské nám.- ...
	a-136	(ZpZ)	... - Olšanské nám. - Flora (T) - Radhošťská (Z) - Orionka - ...
15.09.92	d-3	P	Lehovec - Tesla Hloubětín - ... - Nádraží Braník
	d-5	K	Harfa - ... - Výstaviště
	d-8	(Zpx)	Bílá hora - ... - Vypich - ... - Balabenka - Nádraží Vysočany - Kbelská - Lehovec
	d-19	(Zpx),Kč	Hloubětín - Vysočanská radnice - Balabenka - ... - Kubánské náměstí; v úseku Hloubětín - Vysočanská radnice jen část spojů v Pdš
	d-32	(Nx)	---
	d-55	(Zpx)	... - Kbelská - Nádraží Vysočany - Balabenka - ...
	a-X8	(Nx)	---
	a-X55	(Nx)	---
22.09.92	a-232	(Zp)	... - Místní úřad Křeslice - Hříbková - ...
28.09.92	d-91	X	---
	a-461	Jr,Jrs	provoz Škr,(o,Dkr)L
16.10.92	a-125	(Kx)	Řásnovka - ... - Špitálka - Bořislavka
	a-131	(Kx)	Hradčanská - ... - Špitálka - Hanspaulka - Bořislavka; část spojů v Pdš pouze v úseku Hanspaulka - Hradčanská
	a-X131	(Nx)	---
19.10.92	a-103	(Zp)	... - U spojů - Na Štamberku - Kostelecká - ...
22.10.92	d-1	(Zz)	Petřiny - ... - Strossmayerovo nám.- Nábř.kapitána Jaroše (T) - Bílá labuť (Z) - Nám.Republiky
	d-12	(K)	Výstaviště - ... - Hlubočepy
	d-14	(Zz)	Vozovna Kobylisy - ... - Palmovka - Ohrada - Spojovací
	d-17	(K)	Výstaviště - ... - Nádraží Braník
	d-25	(Zz)	Podbaba - ... - Strossmayerovo nám. - Bílá labuť (T) - Nábř.kpt.Jaroše (Z) - Nám.Republiky
	d-32	(N)	Sídlíště Ďáblice - Bulovka - Palmovka
	d-53	(Zp)	... - Ke Stírce - Palmovka - Florenc - Strossmayerovo nám.- ...
	d-54	(Zp)	... - Palmovka - Invalidovna - Těšnov - Strossmayerovo nám.- ...
	a-X12	(N)	Palmovka - Dělnická - Nádraží Holešovice - Výstaviště; provoz d
	a-X54	(N)	Palmovka - Dělnická - Nádraží Holešovice - Výstaviště - Strossmayerovo nám.; provoz n
24.10.92	d-26	(Zpx)	... - Olšanské nám.- Flora - Želivského - ...
	d-58	(Zpx)	... - Biskupcova - Želivského - Flora - Olšanské nám. - ...
28.10.92	d-3	(Zp)	... - Palmovka - Invalidovna - Bílá labuť - ...
	d-14	(Zzx,Zp)	Vozovna Kobylisy - ... - Palmovka - Ohrada - Olšanské nám. - Hlavní nádraží - Jindřišská - ... - Laurová
29.10.92	a-256	(Zp)	... - Řeporyjské nám. - (Komunální) - Zahradky - ...
30.10.92	d-5	(Kx)	Harfa - ... - Výstaviště - Trojská - Vozovna Kobylisy
	d-17	(Kx,Zpx)	Sídlíště Ďáblice - Ke Stírce - Trojská - Výstaviště - ... - Nádraží Braník
	d-53	(Zpx)	... - Ke Stírce - Trojská - Nádraží Holešovice - Strossmayerovo nám.- ...
	a-453	X	---
03.11.92	a-256	(Kx)	Stodůlky - ... - Lomy - /Lahovská (Z)/ - Nádraží Radotín
	a-X256	(Nx)	---
18.11.92	a-131	Zp	Hradčanská - (Pod kaštany - Srbská (Z) - Bubenečská) - ...
	a-502	Zz	Hradčanská - (Pod kaštany - Srbská (Z) - Bubenečská) - ...
20.11.92	a-136	(ZpZx)	... - Olšanské nám. - Flora - Orionka - ...

30.11.92	a-X54	K	Palmovka - ... - Výstaviště
01.12.92	a-181	(Zpx)	... - Jiráskova čtvrť - Pávovské nám. - Za horou - ...
	a-272	(ZpTx)	Karlov - I.P.Pavlova - Nám.Míru - ...
05.12.92	a-103	(Zpx)	... - U spojů - Kokořínská - Kostelecká - ...
07.12.92	a-110	(Zpx)	... - Jiráskova čtvrť - Pávovské nám. - Za horou - ...
15.12.92	a-160	(Zpx,Zzx)	Dejvická - ... - V Podbabě - Břetislavka - Lysolaje
	a-408	(Zpx)	Jenerálka - Žákovská
16.12.92	d-1	(Zzx)	Petřiny - ... - Strossmayerovo nám. - Vltavská - Dělnická - Palmovka - Ohrada - Spojovací
	d-3	(Zpx)	... - Palmovka - Dělnická - Vltavská - Bílá labuť - ...
	d-12	(Kx)	Sídlíště Dáblice - Střelničná - Ke Stírce - Palmovka - Dělnická - Nádraží Holešovice - Výstaviště - ... - Hlubočepy
	d-14	(Zpx)	... - Palmovka - Dělnická - Vltavská - Strossmayerovo nám. - Nám.Rapubliky - Masarykovo nádraží - Jindřišská - ...
	d-25	(Zpx,Px)	Podbaba - ... - Dělnická - Nádraží Holešovice - Trojská - Ke Stírce - Střelničná
	d-32	(Nx)	- - -
	d-54	(Zpx)	... - Palmovka - Dělnická - Nádraží Holešovice - Strossmayerovo nám. - ...
	a-X12	(Nx)	- - -
	a-X54	(Nx)	- - -
19.12.92	a-279	N	Palmovka - Prosecká - U spojů - Kostelecká - Březiněves; provoz Pdš,več, v úseku Kostelecká - Březiněves v Pdš jen část spojů
21.12.92	a-228	P	Skalka - ... - Škola Dubeč - Dubeč
	a-401	Zz	U Slunce - Škola Dubeč

Změny na období hlavních školních prázdnin neuvedené v chronologickém přehledu:

1.7.–28.8.:	(Kč)	a-227 (Opatov – Donovalská – Opatov – Ke mlýnu; v úseku Opatov – Donovalská – Opatov jen Pd)
1.7.–30.8.	(X)	d-6, 19; a-105, 109, 132, 143, 146, 199, 203, 206, 209, 211, 219, 235, 270, 272, 454
	(Kč)	m-B (Nové Butovice – Smíchovské nádraží v Pdšs jen každý 2.vlak)
		d-2 (Červený vrch – Petřiny)
		d-7 (ÚD DP – Černokostelecká – Kotlářka)
		a-135 (Florenc – Bělocerkevská)
		a-148 (v úseku Nám. Míru – Podolská vodárna jen Pdšveč)
	(Zpč)	a-216 (v Pdš přes Bořislavku)
	(Jr)	a-115, 142, 171, 274 (Pdšr)
		a-140, 182 (Pdš)
		a-125 (Pd(-20))
		a-106 (PdšSodopoNeo)
		a-138 (Pd,SodopNeo)

Proti předcházejícím létům byly provedeny změny v síti linek elektrických drah; dočasné úpravy d-20, 25 však k těmto prázdninovým změnám nepočítáme, neboť mají jiný charakter a jsou proto uvedeny přímo v chronologii. V provozu autobusů byla proti roku 1991 navíc zrušena a-105 a místo a-142 (u níž byla provedena změna rozsahu provozu) zrušena a-211.

Změny názvů zastávek

Přehled důležitějších zastávek, přejmenovaných v roce 1992:

původní název	nový název
Dubeč	Škola Dubeč
Prosek (v ul. Prosecké)	Prosecká

Spartakiádní
Stadion Strahov (směr Koleje Strahov)
Trabantská
U potoka

U Palaty
Nemocnice Strahov
Místní úřad Satalice
Dubeč

PROVOZ

Přepravní a dopravní výkony

Tabulka 1: Přepravené osoby [tis.]

rok	celkem	metro	ED + LD	autobusy
1991	1 554 800	556 503	492 827	505 470
1992	1 520 251	629 162	408 555	482 471

Tabulka 2: Ujeté vozové kilometry DP [tis.]

rok	celkem	metro	tramvaje	autobusy (linky)
1991	144 403	40 132	42 730	61 219
1992	141 189	39 371	38 864	62 696

V autobusové dopravě bylo ujetu celkem 66 032 tis. km; na tomto výkonu se podílel Dopravní podnik 95 %, ČSAD 3 % a 2 % reprezentovaly výkony ostatních soukromých dopravců.

Zatížení metra

Dne 13.10.1992 se uskutečnil další směrový průzkum v síti metra, provedený obdobnou metodou jako průzkum v roce 1991, tj. za pomoci sčítacích štítků s jejich výdejem a sběrem po čtvrt hodinových intervalech; přestupy mezi stanicemi tratí B a C Florenc byly hodnoceny výběrovým měřením. Časový rozsah byl tentokrát dostačující, průzkum probíhal od 05.00 hod do 20.00 hodin a výsledky jsou proto dobře porovnatelné i s průzkumem v roce 1986.

Za celé období bylo vydáno 1 045 481 štítků, průměrná přepravní doba činila 13'56", přepravní vzdálenost 4883 m a „přestupovost“ 0,29. V celodenních počtech došlo celosíťově k nárůstu proti roku 1986 o 16,0 %, který je způsoben téměř plně vzrůstem zatížení na trati B a jen mírně na trati C. V hodnotách maximálního tříhodinového i hodinového zatížení došlo na tratích A a C k poklesům. Maximální hodinové zatížení sítě zůstává v období 06.30 – 07.30, tříhodinové maximum se posunulo z období 05.00 – 08.00 v roce 1986 na 06.00 – 09.00; i z hlediska celodenního dochází k otupení přepravních špiček a tím rovnoměrnějšímu zatížení a využívání.

Tabulka 3.: Nejzatíženější úseky tratí metra v ranní špičce (maximální hodina)

trať, směr, úsek	1986	1991	1992	
	hodnota	hodnota	hodnota	období
A, SK→DE, MU–MS	17982	14739	13625	07.00–08.00
B, NB→CE, AN–KN	10240	13499	14120	06.45–07.45
C, HA→NH, PP–VY	26204	22647	20251	06.30–07.30

Z některých dalších zajímavých extrémních hodnot průzkumu v roce 1992 lze uvést: Nejzatíženější stanicí sítě v maximální hodině bylo Nádraží Holešovice (obrat 12 487 os/hod.), v tříhodině Dejvická (29 976 os/3hod.), za celý den Můstek (126 832). Nejméně zatíženou stanicí je stále Radlická (obrat 672 za hodinu, 6 043 za den). Největší hodinový nástup byl na Nádraží Holešovice a Smíchovském nádraží, největší výstup na I. P. Pavlova a Náměstí Republiky. Hodinový obrat všech stanic sítě činil 210 682 (v roce 1991: 207 217, v roce 1986: 205 491) cestujících.

Vypravování dopravních prostředků

Počet vypravovaných dopravních prostředků povrchové dopravy je uveden v tabulce 4. Jedná se o pravidelné vypravování dle jízdních řádů, přičemž jsou zachyceny všechny změny kromě krátkodobých změn v důsledku výluk traťových úseků v provozu tramvají a kromě období letních školních prázdnin. U autobusů je uváděno zvlášť vypravování vozů Dopravních podniků a zvlášť vypravování pronajatých vozů ostatních dopravců ve tvaru DP+ostatní. Pro období ranní špičky je dále uveden kapacitní přepočít (ve sloupci „přep“) na standardní vozidla délky 11 m, přičemž pro kloubové autobusy Ikarus se počítá s koeficientem 1,5; přepočtený stav je tedy $p(\text{přep}) = p(\text{Š}) + 1,5 p(\text{Ik})$.

Tabulka 4: 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
12. 3.91		350	350	233			
30.11.91					910+66/1106	866+65	330+25
11. 2.92	620	359	359	233			
14. 3.92					940+40/1108	896+39	337+18
1. 5.92					953+30/1111	910+29	343+14
31. 8.92	612	354	354	232	945+34/1107	902+33	348+11
1.10.92					936+43/1106	892+43	346+14
9.11.92					910+67/1105	866+69	339+20

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

- d-3: ... – 29.5.1992 jen KT8
- 30. 5.1992 – ... KT8 + 2xT3
- d-4: 9. 3.1992 – ... dva vlaky KT8
- d-8: celý rok část KT8

Dne 1.12.1992 byla na odpolední směnu osmého pořadí d-12 vypravena místo vlaku 2xT3 souprava starých vozů ev. č. 351+1522.

K 31.12.1991 byly Ikarusy vypravovány na následující linky: a-119, 127, 136, 139, 142, 143 (Pd), 153, 157, 164, 174, 177, 180, 182, 184, 187, 189, 190, 198 (Dk), 200, 205, 211, 212, 213, 233, 243 (část), 244, 250, 253, 260, 271, 276, 277, 451, 505 (PáSo).

V průběhu roku 1992 došlo ke změnám u linky a-164 (Ik→Š od 14.3.; asi do 30.6. ještě 1 Ik) a k 29.8.1992 u linek 141,156, 175 (Š→Ik) a 180,250,451 (Ik→Š); počet vypravovaných kloubových vozidel se však prakticky neměnil a činil celý rok v ranní špičce 256. Dva Ikarusy ČSAD Smíchov byly vypravovány na linku 253, od 1.10. opět na a-243.

K 31.12.1992 byly tedy Ikarusy vypravovány na linky: a-119, 127, 136, 139, 141, 142, 143 (Pd), 153, 156, 157, 174, 175, 177, 182, 184, 187, 189, 190, 198 (Dk), 200, 205, 211, 212, 213, 233, 243 (část), 244, 253, 260, 271, 276, 277, 505 (PáSo).

Provoz vozidel jiných dopravců na linkách Dopravního podniku pokračoval i v roce 1992, v prvním pololetí v dále omezeném rozsahu. Za všechny s. p. ČSAD s výjimkou ČSAD Praha–Klíčov uzavíral smlouvy o provádění dopravy i nadále s.p. ČSAD Ingspeď. V určitém rozsahu byla obnovována smlouva i se soukromou firmou FEDOS. Podle rozhodnutí představenstva DP, a. s. z 28.8.1992 bylo vyhlášeno poptávkové řízení pro rozšíření podílu soukromých dopravců. Jejich následným postupným zapojením vzrostl ke konci roku podíl „ostatních“ dopravců opět přibližně na hodnotu z konce roku předcházejícího. S ČSAD Nymburk byla pro nízkou kvalitu služeb smlouva k 1.12.1992 vypovězena. Celkové počty vozidel ostatních dopravců a jejich změny ve všech obdobích pracovních dnů jsou v tabulce 5, nasazování vozů na jednotlivé linky je zachyceno v následujícím přehledu; jedná se však pouze o neúplné údaje, neboť změn bylo v průběhu roku velké množství a dostupné materiály DP se vzájemně rozcházejí. Kromě pravidelných linek provozovali soukromí dopravci v průběhu celého roku některé linky náhradní dopravy při výlukách tramvajových tratí, a to na objednávku podniku Elektrické dráhy (např. FEDOS, Horký ad.).

Tabulka 5: Počty vypravovaných autobusů ostatních dopravců

datum	ČSAD–Ingspeď			FEDOS			ostatní			rozdíl
	šr	šo	s	šr	šo	s	šr	šo	s	
31.12.1991	53	53	19	13	12	6				
14. 3.1992	30	29	11	10	10	7				– (7 +19)
1. 5.1992	20	19	7	10	10	7				– (4 + 6)
31. 8.1992	29	28	8	5	5	3				– 3 + 7
1.10.1992	32	31	8	3	3	2	8	10	4	+ (3 + 6)
17.10.1992	32	31	8	15	15	3	19	22	8	+ (6 +18)

linka	31.12.1991	změny v průběhu roku 1992
a-103	DP	DP(Pdš) + ? – od 17.10.
a-104	DP	ČSAD; DP – od 1.10.
a-110	DP	Berka+Koch+Konečný+Nepraš – od 1.10.
a-111	DP	FEDOS; DP – od 17.10.
a-120	FEDOS	DP – od 29.8.
a-129	DP	ČSAD Smíchov – od 1.10.
a-136	DP	DP + Bado(1 Pd) – od 17.10.
a-140	DP + ČSAD	FEDOS; DP – od 29.8.
a-146	FEDOS	DP – od 14.3.
a-151	FEDOS	DP – od 14.3.
a-155	DP	FEDOS; DP – od 1.10.
a-157	DP + ČSAD	DP – od 14.3.
a-163	DP	FEDOS; DP – od 29.8.
a-165	DP + ČSAD	ČSAD Vršovice – od 14.3.
a-166	FEDOS	DP – od 14.3.
a-172	DP	DP + Šlechta (Pdšo) – od 17.10.
a-173	DP	DP + ČSAD Beroun – od 29.8.
a-192	DP + ČSAD	ČSAD Vršovice – od 14.3.

a-197	DP	DP + ČSAD – od 29.8.; DP – od 1.10.
a-210	DP	DP + ČSAD Smíchov, Příbram – od 29.8.
a-216	DP + ČSAD	DP(Pdš) + ČSAD Slaný
a-220	DP	ČSAD Vršovice – od 14.3.
a-221	DP + ČSAD	DP – od 14.3.
a-222	ČSAD	DP – od 14.3.
a-223	DP + ČSAD	DP – od 14.3.
a-226	ČSAD	DP – od 14.3.
a-227	ČSAD	DP – od 1.5.; ČSAD Benešov – od 1.10.
a-231	DP	ČSAD – od 14.3.; DP – od 1.10.
a-232	ČSAD	DP – od 1.5.
a-237	DP	ČSAD – od 14.3.; DP – od 1.5.
a-238	DP	ČSAD – od 14.3.; DP – od 1.5.
a-239	DP	FEDOS; DP – od 1.10.
a-240	DP	FEDOS; DP – od 17.10.
a-241	DP	ČSAD Smíchov – od 1.10.
a-243	DP	DP + ČSAD Smíchov (Pdš) – od 1.10.
a-250	DP	FEDOS + Klíčov – od 17.10.
a-251	DP	ČSAD Vršovice
a-253	DP	DP + ČSAD(Pdš); DP – od 1.10.
a-255	FEDOS	DP – od 14.3.; Uher ?
a-261	ČSAD	DP – od 14.3.; FEDOS – od 17.10.
a-263	DP + ČSAD	DP – od 14.3.
a-264	ČSAD	DP – od 14.3.
a-265	ČSAD	DP – od 14.3.
a-267	DP	DP + ČSAD; DP – od 1.5.; DP + ČSAD Benešov (Pdš) + Barnoky
a-268	ČSAD	DP – od 14.3.; DP + ? (Pdšo) – od 17.10.
a-269	ČSAD	DP – od 14.3.; FEDOS – od 17.10.
a-272	DP	DP + ČSAD Nymburk (Pdš) – od 1.6.
a-273	DP + ČSAD	DP – od 14.3.
a-456	ČSAD	DP – od 14.3.
a-457	FEDOS	DP – od 14.3.
a-503	DP	FEDOS – od 17.10.

Provozní parametry

V tabulce 6. 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, přičemž u autobusů jsou započítány i linky školní.

Tabulka 6: 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. koef.	Ø i		délka linek	Ø i	
		tratí	linek		šr	s		šr	s
1990	39	131	340	2,60	7,46	10,94	1918	–	–
1991	39	131	–	–	7,79	11,06	1918	–	–
1992	39	131	301	2,30	7,27	11,36	1976	viz tab. 9	

Vývoj intervalů na linkách metra je uveden v tabulce 7.

Tabulka 7: Intervaly na linkách metra [s]

linka	m-A			m-B			m-C		
	šr	šo	s	šr	šo	s	šr	šo	s
den	Pd	Po–Čt/ Pá	Pd	Pd	Po–Čt/ Pá	Pd	Pd	Po–Čt/ Pá	Pd
31.12.1991	130	140/150	300	180	180/180	300	105	110/110	270
3. 2.1992				150					
31. 8.1992	140	150/180				270		110/120	

Na lince m-B je od 31.8.1992 zaveden tzv. pásmový provoz, tj. v úseku Nové Butovice – Smíchovské nádraží v sedle pracovních dnů vedení pouze poloviny spojů v intervalu 540 s; u základního intervalu 270 s se jedná v tomto období o průměr, ve skutečnosti jsou jeho hodnoty střídavě 255 a 285 s. V ranní špičce pracovního dne v době 06,38 – 06,53 je ve směru na Českomoravskou zkrácen interval na 135 s.

Tabulka 8: Charakteristické hodnoty tramvajové sítě (denní linky)

	23.11.1990	31.8.1993
počet linek	24 (21)	21
délka linek [km]		
– celková	340,0 (321,0)	301,2
– průměrná	14,2 (15,3)	14,34
– nejdelší linka	21,2 /d-22/	21,0 /d-22/
– nejkratší linka	5,8 /d-23/	4,0 /d-20/
Ø linkový interval [min]		
– ve špičce	7,46	7,27
– v sedle	10,94	11,36
nejkratší interval [min]		
– ve špičce	5,0 /d-9/	5,0 /d-17/
– v sedle	7,0 /d-9/	7,33 /d-9/
nejdelší interval [min]		
– ve špičce	12,0 /2x/	12,0 /d-2;25/
– v sedle	30,0 /d-2/	30,0 /d-20/
Ø traťový interval [min]		
– ve špičce	2,87	3,15
– v sedle	4,47	4,92
koef. prov. nerovnoměrnosti		
– průměrný	1,47	1,56
– minimální	1,20 /d-20/	1,0 /d-25/
– maximální	3,75 /d-2/	2,5 /d-2/
linkový koef.	2,60 (2,45)	2,31

Přehled linek sítě autobusů v členění dle intervalů poskytuje tabulka 9 k datu 24.2.1992. Je v ní zahrnuto 175 denních linek základní sítě, 3 linky účelové a 2 linky IDS.

V poprázdňinovém provozu reprezentovalo nasazení vozů na všechny linky v pracovní dny následující hodnoty:

ujeté vozové kilometry:	220 162
nabízené místové kilometry:	17 710 976
vozové hodiny:	11 910
pracovní hodiny řidičů:	12 899
průměrný výkon km/vůz:	208
průměrná rychlost na linkách km/hod:	18,5
počet provedených spojů:	22 950

Tabulka 9: Intervaly na linkách autobusů

interval [min]	počet linek		s počtem vozů	
	šr	s	šr	s
do 5,0	26	0	286	0
5,1 – 10,0	51	6	382	34
10,1 – 15,0	31	29	145	113
15,1 – 30,0	43	54	138	151
30,1 – 45,0	11		17	
30,1 – 60,0		33		48
nad 45,0	10		10	
nad 60,0		14		11
jednotlivé spoje	8	1	2	0
celkem	180	137	980	357

Nehody

Také rok 1992 přinesl několik větších nehod či kolizí. Ke cti provozovatelů hromadné dopravy v Praze je nutné nejprve uvést, že jejich vinou byly způsobené újmy na zdraví cestujících v podstatě minimální.

Provoz metra nevykázal prakticky žádnou nehodu či jiný vážnější výpadek provozu. Narušení přepravy v metru šla proto jen na vrub anonymním hrozbám pumovými útoky v prostorech metra a sebevraždám provedeným většinou skokem pod jedoucí soupravu.

V provozu elektrických drah se tentokrát nedobře zapsal 30. března, kdy došlo za jízdy prázdné soupravy ev. č. 6899+6765 k úmrtí řidiče. Tramvaje, pak již nikým neřízeny, vykolejily v prostoru křižovatky Ke stírce a pobořily zeď jednoho z přilehlých objektů. Oba vozy byly vážně poškozeny.

12. srpna v časných ranních hodinách spadl na Karlově náměstí strom a přerušil tím provoz tramvají. Při současné výluce trati v Nuselském údolí způsobila tato věc v podstatě úplné zastavení tramvajové dopravy v částech obvodů Prahy 2, 4 a 10.

Tragická nehoda se odehrála v Ječné ulici 2.11.1992. Mimopražský řidič osobního automobilu předjížděl v rozporu s pravidly silničního provozu na tramvajovém tělese jedoucí tramvajovou soupravu, a přitom se střetl s tramvají jedoucí v opačném směru. Ta jej pak po nárazu natlačila zpět na soupravu, kterou měl řidič v úmyslu předjet. Výsledkem nehody byl zcela zničený automobil, usmrcená jeho posádka a poškozené tramvajové vozy ev. č. 7290 a 9032.

Z nehod, jejichž účastníky byly autobusy MHD uvádíme alespoň dvě: 21.9.1993 čelně narazil v Malé Chuchli autobus ev. č. 5533 do odstaveného nákladního návěsu. Autobus byl pro rozsáhlá poškození vyřazen z provozu. Nedlouho poté, 5.10. byl v obratišti Dejvická odcizen vůz ev. č. 5208. Pachatelé krádeže s ním však dojeli pouze na nábřeží E. Beneše, kde po

smyku na mokré vozovce autobus zdemolovali o budovu Strakovy akademie. Rozsáhle poškozené vozidlo se již do provozu nevrátilo a později bylo vyřazeno.

Integrovaný dopravní systém

V roce 1992 byly provedeny první praktické kroky k postupnému zavedení integrovaného dopravního systému v pražské aglomeraci. Od 11.1.1992 byla doprava ČSAD do obcí Hovorčovice (okres Praha–východ) a Ořech (Praha–západ) posílána linkami DP a-351, 352 a v úseku Palmovka – Hovorčovice a Nové Butovice – Ořech zavedena vzájemná platnost časových jízdenek. Všechny druhy časových jízdenek DP platí v uvedených úsecích i na linkách b-10032, 10033, 10090, 10281, resp. b-11660, 11661, dělnické a žakovské jízdenky ČSAD naopak i na uvedených linkách DP. Od 1.10.1990 je na základě dohody s ČSD na vybrané části železniční sítě v Praze (mezi stanicemi/zastávkami Braník, Bubeneč, Bubny, Dejvice, hlavní nádraží, Hlubočepy, Holešovice zastávka, Holešovice, Hostivař, Jinonice, Krč, Kyje, Libeň, Masarykovo nádraží, Sedlec, Smíchov, Smíchov severní nástupiště, Strašnice zastávka, Veleslavin, Velká Chuchle, Vršovice, Vysočany, Žvahov) umožněna bezplatná přeprava držitelů časových jízdenek plnocenných a zvýhodněných, v prostředcích MHD pak bezplatná přeprava pracovníků vlakových a lokomotivních čet ČSD při režijních jízdách na území hl. m. Prahy.

Silniční provoz

V roce 1991 došlo k mírnému poklesu intenzit vnitroměstské automobilové dopravy přibližně na úroveň roku 1989 a to zejména v důsledku podstatného zdražení pohonných hmot. V průběhu roku 1992 začaly tyto intenzity opět narůstat a celkový meziroční nárůst byl relativně vysoký – u vnitroměstské dopravy o 17 a u vnější o 21 %, přičemž zvýšení jde zcela na vrub dopravy osobní, neboť samotná nákladní doprava poklesla asi o 5 %. V centrální oblasti města se zvýšený provoz individuální dopravy nepříznivě projevoval i na pravidelnosti tramvajové dopravy a kriticky na některých linkách autobusů – a-125 (obě ústí Letenského tunelu), a-135, 207 (úsek Hrabovka – Staroměstská), a-176 (Karlovo nám.) apod.

Z větších komunikačních staveb byla dokončena prosecká radiála v úseku Letňany – Zdiby.

TARIF, ODBAVOVÁNÍ, JÍZDENKY

Celostátní předpisy, týkající se způsobu stanovení jízdného v městské dopravě se proti roku 1991 nezměnily, ceny MHD zůstaly regulovány jako maximální (výměr FMF, MF ČR, MF SR č. 01/92). K dílčí změně legislativy došlo od 1.12.1992, kdy vstoupila v platnost vyhláška FMD č. 462/1992 Sb., kterou se změnila některá ustanovení městského přepravního řádu. Přírážka za jízdu bez jízdního dokladu nebo s jízdním dokladem neplatným byla zvýšena ze 100 na 200 Kčs, v případech, „prohlásí-li však cestující, že má platnou časovou jízdenku s měsíčním nebo delším obdobím platnosti a prokáže-li tuto skutečnost ve lhůtě a na místě určeném dopravcem, je dopravce oprávněn vyžadovat pouze zaplacení částky 30 Kčs“.

Usnesením rady Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 663 z 21.11. 1991 bylo uloženo představenstvu Dopravního podniku, a. s. zpracovat návrh na nový tarif tak, aby mohl vstoupit v platnost k 1.4.1992. Tento návrh (v příložené tabulce označen jako „návrh DP leden 92“), který měl podle odhadů přinést zvýšení příjmů asi o 180 mil. Kčs, nebyl při projednávání v radě dne 13.2.1992 přijat. Dílčí úpravy platného tarifu byly schváleny při projednávání zprávy o tarifních výhodách pro pracovníky MÚP a úřadů městských částí dne 19.3.1992 usnesením č. 219: byla stanovena výše dovozného za přepravu jízdních kol ve výši 4 Kčs, zavedena čtvrtletní jízdenka pro důchodce za 150 Kčs, zavedena kromě jízdenky na 24 hodin za stejnou cenu 25 Kčs turistická jízdenka jednodenní, povolena bezplatná přeprava pro poli-

cisty kriminální služby v občanském oděvu a pro příslušníky vojenské policie bez ohledu na hodnotu (včetně zavazadel a služebních psů) a potvrzena bezplatná přeprava pro členy Zastupitelstva hl. m. Prahy a Zastupitelstev městských částí. Platnost tarifních výhod pro děti a osoby je doprovázející byla potvrzena pro všechny cestující, výhody pro občany ve věku 65 – 70 roků omezeny pro občany ČSFR a osoby s povolením k trvalému pobytu na území ČSFR.

V 1. pololetí byl v DP zpracováván návrh pásmového tarifu. Byl navržen nepřestupný pásmový tarif na základě plošných zón. V radě Zastupitelstva byl návrh projednán současně s návrhem na zvýšení cen jízdného 17.7.1992; usnesením č. 593 nebyl pásmový tarif schválen (snad vzhledem ke značné technické a finanční náročnosti), zvýšení jízdného bylo dle návrhu odsouhlaseno s platností od 1.10.1992. Cena měsíčních žakovských jízdenek zde byla stanovena na 70 Kčs; Zastupitelstvo hl. m. Prahy doporučilo dne 3.9. snížit cenu těchto žakovských i studentských jízdenek na 50 Kčs; usnesením rady č.718 bylo toto doporučení akceptováno pro žakovské, pro studentské zůstala cena zachována.

Výsledné změny jízdného včetně předcházejících pracovních návrhů jsou shrnuty v tabulce 10.

Zavedení experimentů v oblasti integrovaného dopravního systému je komentováno v kapitole Provoz včetně příslušných tarifních opatření.

Zákonem č. 1/1992 Sb., který nabyl účinnost dnem 16.1.1992 byly jízdní výhody MHD převedeny z kategorie naturálních požitků do kategorie tarifů. Tím pozbyl platnosti výnos MV ČSR ze dne 12.3.1987 č.j. SD/33–1002/87 o poskytování jízdních a přepravních výhod v městské hromadné dopravě, ve znění výnosu č.j. SD/ 33–3956/87, které stanovovaly nároky na bezplatnou přepravu v jednotlivých dopravních podnicích i na všech linkách MHD v ČSR. K zachování uvedených výhod v nových podmínkách uzavřely všechny dopravní podniky a jejich zřizovatelé (s výjimkou Ústí nad Labem) dohody, kterými zmocnily Správu pro dopravu MHPR ČR k vyhlášení jednotných tarifních sazeb zlevněného jízdného. Na základě dohody republikových ministerstev platí tyto tarifní sazby vzájemně na území obou republik. Tarifní sazby vyhlásila SD MHPR ČR s platností od 1.1.1992 vyhláškou č. j. 157784/1287/91–53, podle níž se zaměstnancům dopravních podniků, žákům jejich SOU, důchodcům, rodinným příslušníkům důchodců a některým dalším pracovníkům se poskytuje zlevněné jízdné za 50 Kčs (v Praze, Brně a Ostravě) nebo 30 Kčs (v ostatních městech s DP); rodinným příslušníkům zaměstnanců a rehabilitovaným pracovníkům se poskytuje zlevněné jízdné za 100, resp. 50 Kčs. Usnesením rady Zastupitelstva hl. m. Prahy č.219 z 19.3.1992 bylo ustanovení uvedené vyhlášky modifikováno a pro stálé pracovníky a důchodce DP stanovena nulová tarifní sazba. Současně byla poskytnuta tarifní výhoda shodná s rodinnými příslušníky zaměstnanců DP (tj.100 Kčs za rok) všem stálým pracovníkům MÚP a obvodních a místních úřadů městských částí. Navíc se od stejného data poskytuje stejná tarifní výhoda jako rodinným příslušníkům důchodců DP (tj. 50 Kčs za rok) pracovníkům Magistrátního úřadu hl. m. Prahy, jejichž pracovní náplň přímo souvisí s MHD nebo Dopravním podnikem. Městským strážníkům zůstala zachována uvedená výhoda i po vyčlenění městské policie do samostatného zařízení mimo útvary MÚP (od 11.5.1992) a to na základě usnesení rady Zastupitelstva č. 461 z 18.6.1992.

Nové jízdenky pro jednotlivou jízdu za 2 Kčs, platné od 1.10. pro děti, osoby doprovázející malé děti a jako zavazadlové, byly vydány v barvě žluté. Původní jednokorunové jízdenky (červené), zůstaly v platnosti a bylo možné je používat v jejich nominální hodnotě.

Tabulka 10: Návrhy a uskutečněná úprava jízdného

	1.4.1991	návrh DP prosinec 91	návrh VD 21.1.1992	návrh DP leden 92	1.10.1992
jednotlivá jízda					
– plnocenné	4	4	4	4	4
– děti (10– 6 roků)	1	2	2	2	2
– osoby s dětmi do 3 let	1	2	2	2	2
– důchodci (65–70 roků)	1	2	2	2	4
– soubor jízdenek M,D,A,LD / počet	90 / 25	90 / 25	80 / 25	90 / 25	90 / 25
– soubor jízdenek M,D,LD / počet	75 / 25	75 / 25	–	75 / 25	75 / 25
doba platnosti v metru	60 min.				60 min.
časové jízdenky plnocenné					
občanské					
– měsíční	120	160	160	160	200
– čtvrtletní	300	400	350	375	500
– roční	1100	1440	1350	1400	1700
přenosné					
– měsíční	300	300	500	400	–
– čtvrtletní	700	700	1200	1000	–
– roční	3000	3000	4000	3500	–
časové jízdenky zvýhodněné					
– měsíční žákovské	35	70	50	50	50
– měsíční studentské	35	70	80	80	80
– měsíční pro důchodce	50	70	80	80	80
– čtvrtletní pro důchodce	–	–	–	–	200
– desetidenní pro Pražany	60	60	60	60	–
jízdenka na 24 hodin	25	25	50	25	–
turistické jízdenky					
– na 1 den	–	–		–	30
– na 2 dny	40	40	80	50	50
– na 3 dny	50	50	100	70	65
– na 4 dny	60	60	–	85	80
– na 5 dnů	70	70	–	100	100
dovozné za zavazadla					
– za zavazadla a psy	1	4			2
– za jízdní kola					4

Poznámky:

1. Sloupec „1.4.1991“ je tarif platný od tohoto data s doplňkem dle usnesení rady zastupitelstva č. 143 z 11.4.1991 (týká se souborů jízdenek).

2. Desetidenní jízdenky, které měly být určeny pro obyvatele Prahy, nebyly nikdy vydány. Usnesením rady Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 663 z 21.11.1991 byly pro rok 1992 zrušeny celoroční předplatní jízdenky.

VOZIDLA

Rok 1992 byl dalším, kdy se v městské hromadné dopravě v Praze neobjevila až na omezené dodávky autobusů žádná nová vozidla a tak zúčastnění dopravci byli nuceni zajišťovat provoz vozidly pořízenými v minulosti. Následkem této skutečnosti vozové parky metra, tramvají i autobusů nadále stárnuly.

V průběhu roku 1992 byla nicméně veřejnosti prezentována zahraničními výrobci některá vozidla, která vyrábějí pro městské dopravní podniky. Předvedeny byly pěkné, zajímavé a povětšinou nízkopodlažní dopravní prostředky, ze kterých si šlo učinit základní představu o směrech vývoje tramvají a autobusů ve střední a západní Evropě. Zkušební a předváděcí jízdy těchto vozidel pak ovšem také prokázaly, že jejich případné zavedení se v pražské MHD rozhodně neobejde bez řady problémů a komplikací.

Třetím výrazným momentem roku 1992 je další značný nárůst reklamních nátěrů na vozidlech MHD. Zájem poklesl o reklamu podokenních samolepících poutačů a jednoznačně se soustředil na celoskříňové nátěry. K 31.12.1992 bylo takovýmto nátěrem opatřeno již 260 tramvají a 20 autobusů.

Metro

Úvodní komentář o stagnaci vývoje vozového parku patří v první řadě pražskému metru. Provoz zajišťovala i nadále vozidla provenience bývalého SSSR typů Ečs a 81 717 (81 714). V průběhu roku byl vyřazen vůz Ečs ev. č. 1031 a tak ke dni 31.12.1992 provozovatel disponoval následujícím vozovým parkem:

Ečs:

1001-1030, 1032-1050; 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.

Při revizích obdržely hned počátkem roku vůbec poprvé nové nátěry dva vozy Ečs ev. č. 1019 a 1026, ostatní vozidla jezdila nadále v původním laku z výroby, který byl zejména na starších vozech vyrobených v 70. letech již velmi nekvalitní a poškozený (snad nejhůře vypadal vůz ev. č. 1038).

Žádný vůz metra nebyl opatřen celoskříňovým reklamním nátěrem, umístování reklam na samolepících podokenních páslech bylo jen ojedinělé. Většina reklamních aktivit se v metru totiž zaměřila na podhledy nad eskalátory a na výlohy ve staničních vestibulech.

Muzejní rada podnikového muzea Elektrických drah navrhla v roce 1992 zařazení jednoho vozu metra typu Ečs z první dodávky (rok výroby 1973) do sbírek vozidel. Doporučila, aby se jím stal po vyřazení z provozu vůz ev. č. 1001.

Elektrické dráhy

1. Tramvajová vozidla pro osobní dopravu

Nejen pro metro, ale ani pro pražskou tramvajovou dopravu nebyla v roce 1992 pořízena žádná nová vozidla. Stávající vozový park postačoval z důvodu stále se snižující vypravenosti do sítě provozním potřebám, navíc pak umožňoval i poměrně rozsáhlá rušení starších vozů včetně prodeje tramvají jiným městům.

Nepochybnou zvláštností roku 1992 jistě zůstane ta skutečnost, že do vozového parku tramvají určených k přepravě cestujících byly zařazeny tři dvounápravové tramvaje staré stavby: ev. č. 351 (před zahájením sezónního provozu), v průběhu roku pak i ev. č. 349 a 1200 (viz následující podkapitola).

K výchozímu datu této publikace, ke dni 1.1.1992, disponoval podnik pro běžnou osobní dopravu těmito tramvajemi:

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, 6311, 6312, 6314, 6315, 6317-6319, 6321- 6323, 6326, 6328, 6329, 6336, 6338, 6339, 6342-6345, 6347, 6348, 6355, 6356, 6358, 6360, 6363, 6365, 6368, 6369, 6373, 6375, 6376, 6381-6383, 6386, 6388-6391, 6393-6395, 6399, 6401-6404, 6406, 6407, 6409-6412, 6414, 6418, 6419, 6425, 6426, 6428-6434, 6436, 6438-6440, 6442-6445, 6447, 6449-6454, 6456-6458, 6460-6466, 6468-6475, 6478, 6479, 6481, 6482, 6484, 6488, 6489, 6492-6497, 6500-6507, 6509-6527, 6529-6532, 6534, 6536-6539, 6542, 6544, 6545, 6547-6555, 6557-6574, 6576-6585, 6588-6595, 6598-6632, 6634-6755, 6762, 6763, 6765, 6772, 6773, 6775-6782, 6785, 6790, 6795-6798, 6805, 6807, 6808, 6811-6816, 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:

8005-8070, 8071, 8072-8106;

T3SUCS:

7001-7003, 7005-7292;

KT8D5:

9001-9010, 9011, 9012-9048.

Poznámky: Vůz 8071/II v provozu od 22.10.1992 (v. t. publikace Pražská městská doprava 1991, str.29).

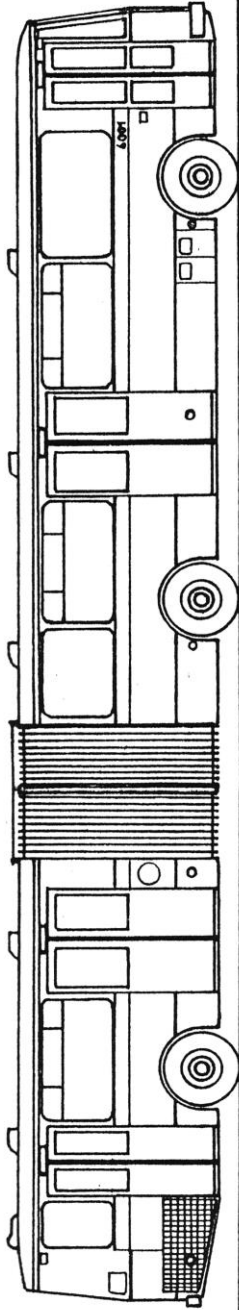
Vůz 9011/II sestaven ze dvou nových dílů tramvaje KT8D5 a použitím zbylého dílu 9017A (ibid.); do konce roku 1992 však nebyl uveden do provozního stavu.

Z provozu byla v průběhu roku 1992 vyřazena pro přestavbu, převedení mezi služební vozy, prodej, fyzickou likvidaci nebo již trvale odstavena z provozu následující tramvajová vozidla:

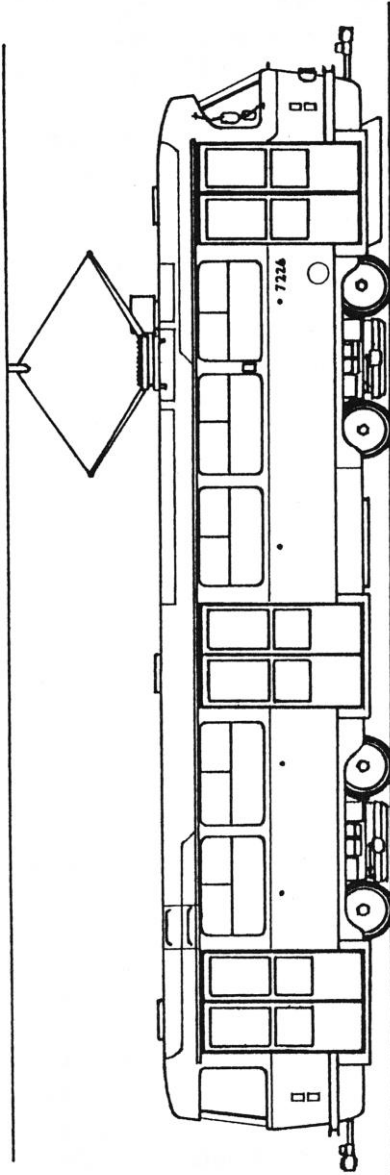
ev. č.	následné využití /poznámka/			
6315	odstaven, určen k likvidaci			
6317	odstaven, určen k likvidaci			
6322	odstaven /dvoudílné čelní sklo!/ 6326	odstaven /dvoudílné čelní sklo!/ 6336	sklad v podnikovém muzeu 6339	sklad v podnikovém muzeu

6360	odstaven
6376	odstaven
6393	odstaven
6395	šrotace
6401	šrotace
6410	sklad v podnikovém muzeu
6412	vyčleněn pro ŽOS Šumperk na náhradní díly
6418	sklad v podnikovém muzeu
6423	šrotace
6428	šrotace
6436	vyčleněn pro přestavbu
6438	šrotace
6443	prodej DP Brno
6450	odstaven, určen k likvidaci
6451	šrotace
6452	šrotace
6462	šrotace
6466	odstaven
6467	šrotace (vůz vyřazen již v roce 1991)
6473	odstaven
6481	šrotace
6482	šrotace
6501	služební vůz → 5539
6521	prodej DP Liberec
6522	prodej DP Brno (v Brně ev. č.1653)
6548	prodej DP Brno (v Brně ev. č.1654)
6549	prodej DP Brno (v Brně ev. č.1656)
6553	odstaven, určen k likvidaci
6558	vyčleněn pro přestavbu /ke dni 31.12.1993 odstaven v DP – OMHD, přestavba nezahájena/
6563	šrotace
6565	šrotace
6567	šrotace
6572	prodej DP Brno (v Brně ev. č.1655)
6591	služební vůz → 5533
6659	šrotace /vyřazen pro poškození při nehodě 1.11.91/
6899	odstaven, určen k likvidaci /vyřazen pro rozsáhlé poškození při nehodě 8.4.1992/
8071	šrotace (vůz vyřazen již v roce 1991) /8071/I/

Z provozu zůstala v roce 1992 zejména z důvodu nehod různého rozsahu dlouhodobě odstavena ještě další vozidla. Uvést lze například vozy ev. č. 6238, 6342, 6453, 6504, 6505, 6531, 6555, 6582, 8027, 9038 a 9047. Naproti tomu se v říjnu vrátila do provozu téměř dva roky odstavená kloubová tramvaj KT8D5 ev. č. 9031. Předtím, od poloviny června, šlo v ulicích města opět spatřit soupravu T3SUCS ev. č. 7226+7227, která prodělala rekonstrukci v DP–OMHD. Podstatou přestavby byla především výměna dveří včetně způsobu ovládání, dále pak úprava stanoviště řidiče a osvětlení interiéru vozidla. Lze konstatovat, že provedená přestavba prospěla zejména vzhledu vozidla a je možná škoda, že dopravce od dalších přestaveb zatím upustil.



Autobus Karosa B 741 ev. č. 6001



Tramvajový vůz T3 SUCS ev. č. 7226 po rekonstrukci

Novým jevem nepochybně bylo zadání třech celkových oprav tramvají T3 podniku ŽOS Šumperk. Odeslány sem byly v průběhu září vozy ev. č. 6929, 6940 a 6965. Ostatní vozidla pak podnik tradičně přistavoval k dílenským opravám do DP-OMHD. Velké prohlídky zde obdržela znovu i značně stará vozidla (např. ev. č. 6125, 6158, 6188, 6199, 6206, 6207, 6247, 6250, 6321, 6344, 6355, 6381, 6394 a další). Opravy starších tramvají T3, vyrobených v 60. letech, probíhaly i mnohdy za cenu výměn čel vozidel nebo rozsáhlých částí bočnic. Vozidlům ze starších dodávek byla měněna poziční světla a ukazatele směru oblého provedení za nová, obvyklá na posledních dodávkách tramvají T3SUCS. Tramvaje T3, T3M a T3SUCS pak dále provozovatel dovybavil červenými koncovými světly signalizujícími použití elektromagnetické brzdy. Montáž uzavřených kabin, používaných na vozech T3SUCS, do tramvají T3 a T3M nedoznala přílišné aktivity, několik vozů však takto vybaveno bylo.

2. Tramvajová vozidla pro příležitostné a smluvní jízdy

Pro příležitostné a smluvní jízdy byly v roce 1992 k dispozici motorové tramvajové vozy staré stavby ev. č. 351, 2110, 2210 a 3062 (od 15.6. i 349) a vlečné 1202, 1522 a 1530 (od 15.6. i 1200). Dále podnik disponoval upravenými tramvajemi T3 ev. č. 5601 a 5602. Vyhlídkový vůz T4 5500 zůstal celý rok mimo provoz.

Poměrně velký zájem o objednané jízdy starými tramvajovými soupravami vedl k rozhodnutí provést opravu dalšího motorového a vlečného vozu. Vybrán byl polovrak dvounápravového motorového vozu 240 z roku 1908 a vlečný „krasin“ ev. č. 1562 vyrobený roku 1946. Opravy podnik zadal v ŽOS Šumperk s termínem dokončení v roce 1993.

Na podzim 1992 pak zahájili ve vozovně Střešovice rozsáhlou opravu vozové skříně vozu 2110 včetně renovace interiéru.

Po převedení soupravy 2210+1202 z Pankráce do Strašnic dne 29.3.1992 zajišťovala provoz starých tramvají již výhradně strašnická vozovna. Na konci léta byla pak tato vozba přidělena vozovně Střešovice. Od té doby jsou odtud také vypravovány modré vozy T3 ev. č. 5601 a 5602.

3. Služební a pracovní tramvajová vozidla

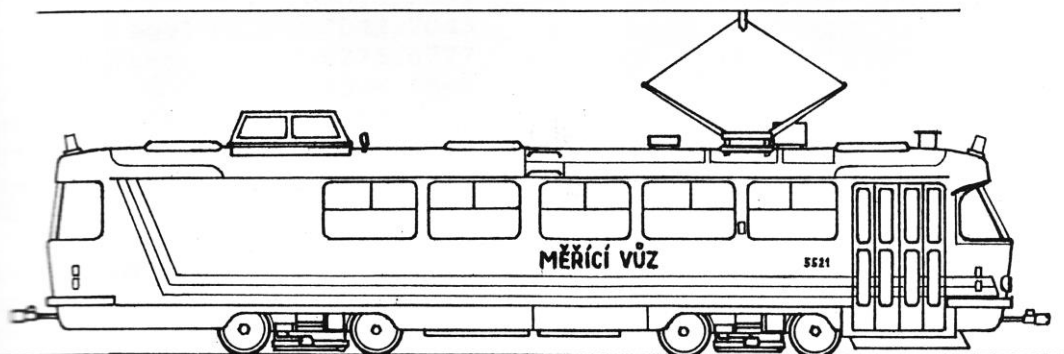
Ke služebním jízdám a pracovním účelům nebyl již požíván žádný motorový vůz staré stavby. Poslední zbylé vozy zůstaly proto trvale mimo provoz a byly soustředěny do vozoven Strašnice, Střešovice a Vokovice. Polovrak bývalého služebního vozu ev. 4203 (ex 2130) zakoupil podnik Tatra Zličín a na konci srpna si jej odvezl z vozovny Motol. Perspektivně má být snad opraven a využit k propagaci firmy.

Vlečné nákladní dvounápravové vozy používaly vozovny i nadále především k shromažďování vozovenského odpadu. Zajímavostí nepochybně je oprava staré „lory“ ev. č. 4528 ve vozovně Vokovice. Vůz, který pochází z roku 1917, obdržel při této příležitosti nový nátěr kovových částí a nově mu byla vylepena i evidenční čísla. I on je nadále využíván k soustřeďování odpadu.

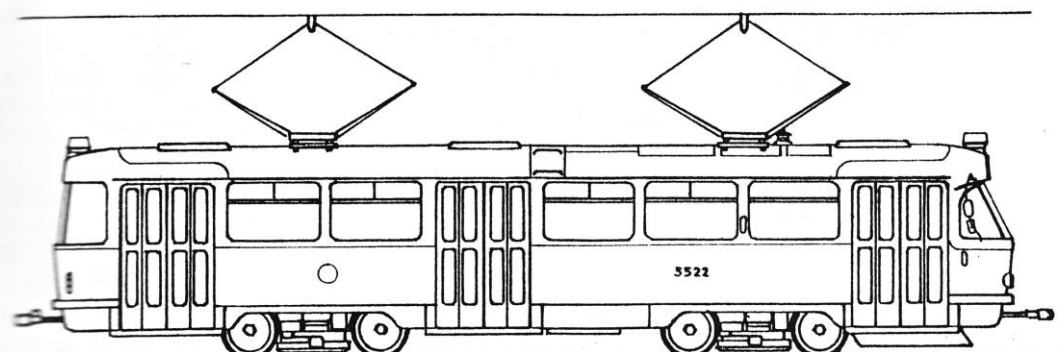
Nově se v kategorii speciálních tramvajových vozidel ocitly dva vozy T3:

ev. č.	ex	využití vozovna
5533	6591	služební vůz Motol
5539	6501	služební vůz Vokovice

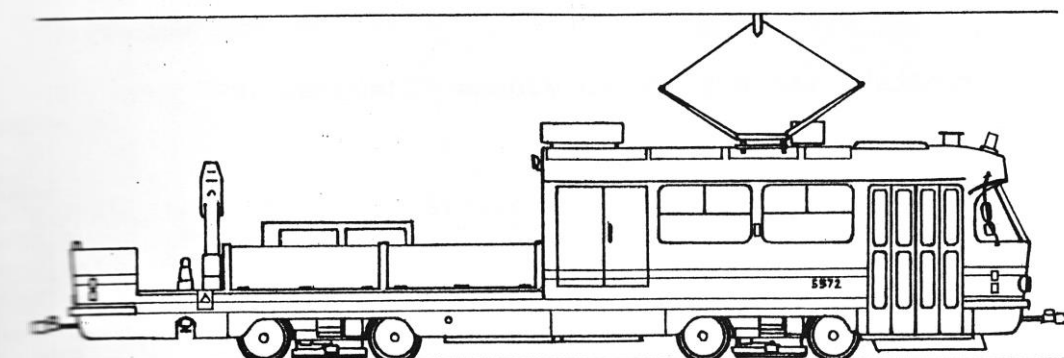
Vůz 5533 je opatřen nátěrem totožným s vozidly T3 určenými pro osobní dopravu, tzn., že nemá ani červenobílé šrafování v podokenní části po stranách předního a zadního čela; identické s osobními vozy T3 je i umístění obtisků. Interiér je před středními dveřmi přepažen a za touto přepážkou jsou demontovány sedačky, čímž vznikl nákladní prostor. Vůz 5539 při pohledu zvenku odpovídá ostatním služebním tramvajím T3 (má bíločervené šrafování) a v interiéru nejsou provedeny žádné zásahy.



Měřicí tramvajový vůz T3 ev. č. 5521



Měřicí tramvajový vůz T3 ev. č. 5522



Nákladní tramvajový vůz T3 ev. č. 5572

V průběhu roku 1992 nedošlo k likvidaci žádného služebního či pracovního vozu. Z čtyřnápravových tramvají bylo možné častěji spatřit v provozu vozy ev. č. 5521, 5522, 5523, 5530, 5531, 5533, 5534, 5542 a 5571. Pravidelně v provozu byly pak všechny školní tramvaje ev. č. 5501–5507, 5509–5511. Pro výuku nových řidičů využíval podnik i služební vůz vozovny Hloubětín ev. č. 5530.

Kolejový brus Schörling ev. č. 4092 byl nasazován jen sporadicky, totéž se týká i reklamní T3 5519. Ostatní čtyřnápravové služební a pracovní vozy zůstaly většinou celý rok odstavené ve vozovnách, a to včetně nákladní tramvaje ev. č. 5572, pro kterou se stále nenašlo žádné uplatnění. Zimní měsíce, velmi chudé na sněhové srážky, nevyvolaly prakticky žádnou potřebu provozního nasazení sněhových pluhů. Výjimku tvořil sněhový pluh ev. č. 5542, který používala vozovna Motol i k jiným služebním jízdám, a to až do příchodu služebního vozu 5533.

Tramvajové vozy staré stavby dříve určené Kroužku městské dopravy (ev. č. 1175, 1502, 2172 a 2272), reklamní vůz „ponorka“ ev. č. 4002 a motorový vůz typu T1 ev. č. 5002, které k tzv. vozům Kroužku také patří, zůstaly rovněž trvale odstavené bez jakékoliv změny.

4. Nátěry a celoplošné reklamy

Tramvajím, které nebyly opatřeny celoskříňovým reklamním nátěrem, ponechával provozovatel vnější barevné označení beze změn. Totéž lze konstatovat i o označování vozů obtisky.

Souprava T3SUCS 7244+7245 dostala po vypršení smlouvy s britskými aeroliniemi opět standardní pražský nátěr. Jiné, než pro daný typ obvyklé barevné provedení skříně obdržela po velké prohlídce tramvaj KT8D5 ev. č. 9001 (ve světlých polích je použita barva krémová místo odstínu slonové kosti), vůz T3M ev. č. 8071/II (lakování střechy jako T3SUCS) a souprava ev. č. 7226+7227 (krémová barva je nahrazena žlutou).

V průběhu roku 1992 byla řada tramvají opatřena celoplošnými nátěry; jejich přehled přináší následující tabulka:

téma reklamy	evidenční čísla vozů	měsíc pořízení
T3, T3M, T3SUCS:		
Marlboro	6493, 6651, 7248, 7249, 7251	I.
Camel	6561, 6564, 6860, 6861, 6915, 6945, 7188, 7189, 7228, 7229, 7246, 7247, 7282, 7283	
Tutovka	7036, 7037	II.
Bellinda	6390, 6391, 6718, 6719, 7138, 7139, 7276, 7277	III.
Vizír	6600, 6601	
Evropa 2	7050, 7051	
Konica	7060, 7061I	V.
Frutco	6690, 6691	
Agfa	6432, 6433, 6636, 6637, 6730, 6731, 7242, 7243	
Hotel Diplomat	7046, 7047	V.
Comtech Fujitsu	6612	
Radio Vox	6510, 6513	
Cola Cao	6460, 6461	
M and M's	7012, 7013, 7132, 7133, 7136, 7137, 7148, 7149	
Černí baroni	7068, 7069	VI.
Olympus	6206, 6207	
Radio Luxembourg	6588, 6589, 6812	
Hola, veselá škola	6592	
Apple Computer	7152, 7153	

Tesla Holešovice	6520	
Měšťan, Pragovar	6609	
Koospol	7140, 7141	
Volkswagen	6538, 6544	
Q foto	6623	
Colgate-Palmolive	6125, 6247, 6634, 6635	VII.
Nivea	7084, 7085	VIII.
Becherovka	7176, 7177	
Data International	7164, 7165	
Polaroid	7096, 7097	
Henry I.Siegel	7042, 7043	IX.
H+J Computers	6776, 6777	
ČKD Tatra	6544, 6545	
Brooklyn	8062	
Národní listy	6712, 6713	
Inzertspoj	6811	
Coca Cola	6321, 6381	X.
Vaillant	6444, 6445	
DRUM (Douwe Egberts)	6700, 6701	
Kosmopolitan	6523, 6524	
Benetton	6429, 6430, 6431, 6434, 6514, 6515, 7054, 7055, 8058, 8059	XI.
Hauck	6611	
Copy Can (Canon)	7134, 7135	
Mach	6518, 6519	
Playboy	6516, 6517	
West	6492, 6509, 6732, 6733, 6744, 6745, 7098, 7099, 7172, 7173, 7180, 7181, 7256, 7257	XII.
Baťa	6646	
Samsung	8064	
Agrox, Haškova restaurace U Bansetů	6684	
KT8D5:		
Hewlett Packard	9004	I.
ALEKO	9005	II.
Bossy, Tipp-Ex	9013	VI.
Kontrax, Canon	9007	
Commodore	9002	VII.
GAS – zemní plyn	9038	VIII.
Febrü	9031	X.
Kontrax, Canon	9042	
Fuji film	9003	XI.
Evropská databanka	9006	XII.

Autobusy

Do roku 1992 vstoupil podnik Autobusy s následujícím parkem vozidel:

B731:

3488, 3582, 3588, 3599-3601, 3612, 3613, 3615, 3622, 3623, 3627, 3630, 3634, 3638, 3641, 3650, 3687, 3705, 3707-3709, 3718-3720, 3723, 3724, 3726, 3729, 3730, 3732, 3735-3737, 3739-3741, 3743-3745, 3747-3755, 3758, 3759, 3761, 3763-3770, 3772-3779, 3781-3783, 3785-3806, 3810-3815, 3817, 3818, 3820, 3821, 3823, 3824, 3826, 3827, 3830-3833, 3835,

3837, 3838, 3840, 3842, 3843, 3846-3896, 3898-3906, 3908-3932, 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.

B741:

6001-6003.

C734:

3016, 3017, 3020, 3021, 3028, 3030-3032, 3035, 3036, 3038-3040, 3042-3050, 3052-3054, 3057, 3067, 3068, 3071, 3073-3078, 3082-3096.

Ikarus 280.08:

4212, 4226, 4228, 4232-4241, 4243, 4245, 4247, 4248, 4250, 4252, 4255-4267, 4269, 4270, 4272, 4274, 4275, 4277, 4279-4281, 4283, 4285, 4286, 4288-4295, 4297-4316, 4318-4593.

Jak z uvedeného přehledu vyplývá, byla ve stavu již jediná Karosa B731 z dodávky 1983 a jen 17 těchto autobusů zařazených do provozu o rok později, tj. v roce 1984. Nejstarší provozované Ikarusy pocházejí opět z roku 1984, ze série vozů ev. č. 4225-4304 (vykazovaný Ikarus 4212 byl k 1.1.1992 již neprovozuschopný polovrak).

Autobusy B731 z let 1983-1986 již začaly jevit velké známky provozního opotřebení. Vykazovaly často značnou korozi a další defekty karosérií, měly poškozené vnitřní vybavení, mnohdy byly špinavé a celkově zanedbané. Občas totéž platilo již i u nejstarších vozů B732.

Novinkou roku 1992 je zařazení do provozu kloubových autobusů československé provenience Karosa B741. Po 15 letech byl jimi v této kategorii autobusů ukončen monopol vozů Ikarus. Z hlediska kultury cestování lze jistě říci, že náhrada Ikarusů autobusem B741 je zásadní změnou k lepšímu. První tři autobusy Karosa B741 pořídil podnik již roku 1991 (ev. č. 6001-6003), poprvé však vyjely až v roce 1992 – vůz 6001 hned 1.ledna na a-141, vůz 6002 byl prvně v provozu 3.ledna, třetí autobus vyjel až o něco později.

Další dodávka vozidel tohoto typu se pak uskutečnila v průběhu roku. Koupěno bylo ještě 16 autobusů a provozovatelem označeno čísly 6004-6019. V provozu se objevily následovně: 6004 v březnu, 6005-6010,6012-6019 v srpnu a konečně vůz 6011 v září 1992. Do Prahy byla dodána vozidla sériová, bez speciálních úprav.

Z dosavadního textu je zřejmé, že nákupy nových autobusů byly velmi omezené a nepostačující ani prosté obnově vozového parku. Proto také provozovatel hledal jiné možnosti, jak si opatřit vozidla k zajištění provozu tak, aby nebyl nucen vydávat velké částky za nákupy zcela nových autobusů. První příležitost se naskytl začátkem léta, kdy DP Pardubice z důvodu rozšíření trolejbusového provozu ukončil provoz kloubových autobusů Ikarus a nabídl je k odprodeji.

DP Praha tímto získal dalších 18 převážně nepřilíš ojetých kloubových autobusů; do provozu byly zařazeny v měsíci srpnu.

ev. č.	příděl.	ev. č.		ev. č.	příděl.	ev. č.	
Praha	závodu	PA	r. v.	Praha	závodu	PA	r. v.
4001 (II)	Klíčov	34	1984	4005 (II)	Klíčov	46	1988
4002 (II)	Klíčov	24	1980	4006 (II)	Klíčov	45	1989
4003 (I)	Klíčov	1	1987	4007 (II)	Klíčov	125	1989
4004 (II)	Klíčov	22	1988	4008 (II)	Klíčov	127	1989

ev. č.	přiděl.	ev. č.	r. v.	v. č.	ev. č.	přidělen	zařazen
Praha	závodu	PA		nové	pův.	závodu	
4009 (II)	Klíčov	43	1989*)	5101	3799	Dejvice	červen
4010 (II)	Kačerov	14	1980	5102	3848	Libeň	červen
4011 (II)	Kačerov	44	1986	5103	3855	Libeň	červen
4012 (II)	Kačerov	55	1987	5104	3678	Kačerov	červen
4013 (II)	Kačerov	54	1987	5105	3829	Řepy	červenec
4014 (II)	Kačerov	12	1988	5106	3816	Řepy	srpen
4015 (II)	Kačerov	41	1989	5107	3726	Vršovice	srpen
4016 (II)	Kačerov	42	1989	5108	3737	Vršovice	srpen
4017 (II)	Kačerov	126	1989	5109	3851	Libeň	říjen
4018 (II)	Kačerov	4	1989*)	5110	3904	Kačerov	říjen
Pozn.: *) Do provozu v Pardubicích zařazeny až v roce 1990.				5111	3948	Řepy	listopad
				5112	3854	Libeň	listopad
				5113	3792	Dejvice	prosinec
				5114	3770	Klíčov	prosinec
				5115	3954	Vršovice	prosinec
				5116	3877	Vršovice	prosinec
				5117	3893	Kačerov	prosinec
				5118	3898	Kačerov	prosinec
				5119	3773	Klíčov	prosinec
				5120	?	Klíčov	prosinec

Mimo autobusy B741 nakoupil podnik v Karose Vysoké Mýto ještě 10 nových autobusů B732 (B732.40) a do provozu je zařadil počátkem léta s evidenčními čísly 5809-5818.

Uvedené nákupy vozidel, resp. rekonstrukce „starých“ Karos B731 na typ B732 umožnily vyřadit z provozu některé starší opotřebované a dožitě autobusy:

leden:

3622, 3623, 3638, 3641; 4212,4304;

únor:

3017(p); 3488, 3588(p), 3650, 3827, 4245(p), 4248;

březen:

3627, 3630, 3905, 3917(II);

květen:

3582, 3599, 3724, 3725, 3751, 3752, 3755, 3837; 4269;

červen:

3016(p); 3678 (→5104), 3799 (→5101), 3848 (→5102), 3855 (→5103); 4228, 4232, 4233, 4266, 4267, 4270, 4285, 4292, 4297;

červenec:

3170(p), 3172(p); 3750(p), 3829 (→5105);

srpen:

3726 (→5107), 3737 (→5108), 3816(→5106); 4237, 4255, 4261;

září:

3730, 3759, 3806, 3835, 3880;

říjen:

3767, 3817, 3820, 3851 (→5109), 3904 (→5110); 4238, 4256, 4257, 4272, 4274, 4286, 4316;

listopad:

3612, 3634, 3744, 3761, 3775, 3778, 3786, 3789, 3794, 3803, 3811, 3830, 3854 (→5112), 3861, 3915, 3919, 3925(p), 3941, 3943, 3948 (→5111), 3981; 4226, 4241, 4247, 4263, 4277, 4279, 4280, 4281, 4293, 4295, 4324, 4329;

prosinec:

3770 (→5114), 3773 (→5119), 3774, 3777, 3792 (→5113), 3859, 3877 (→5116), 3893 (→5117), 3898 (→5118), 3942, 3954 (→5115); 4322, 4334; 5208, 5533.

Pravděpodobně žádný z autobusů vyřazených v lednu 1992 již nebyl k 1.1. v provozním stavu. Autobusy označené (p) nebyly určeny ke šrotaci, nýbrž k prodeji či převodu na jiné subjekty. V průběhu roku byl dále vyřazen i vůz ev. č. 3615.

Po přechodnou dobu byly nasazeny do linkového provozu dva autobusy Karosa B732 patřící DP–Opravy MHD. První, s evidenčním číslem 3000 (IV), jezdil od července, druhý, ev. č. 3002 (II), se v ulicích objevil zhruba o měsíc později. Původem jsou to vyřazené autobusy B731 po celkové opravě, výměně motoru a převodovky. V případě autobusu 3000 (IV) není známo, z jakého vozidla vlastně pochází, vykazovaný původ z autobusu DP–A ev. č. 3352 (II) (ex 3543) není podle všeho správný. Vůz 3002 (II) vznikl přestavbou z ev. č. 3697 (občas uváděný původ ve voze ev. č. 3588 je nesprávný).

Autobus ev. č. 3002 (II) byl v listopadu vrácen DP–OMHD, vůz 3000 (IV) se v téže době dočkal majetkového převodu k DP–A, kde obdržel ev. č. 5120.

Další události týkající se vozového parku autobusů lze ve stručnosti popsat následovně.

Pro provoz linky určené k přepravě tělesně postižených osob vyčlenil podnik Autobusy dva vozy B732 (ev. č. 5211 a 5213) a upravil je pro tento specifický druh provozu. Do středních dveří byla dosazena zdvihací plošina a v interiéru byl snížen počet sedaček. Autobusy jsou po této přestavbě opatřeny tmavým modrým nátěrem s reklamou České pojišťovny.

Celý rok trvala zápůjčka „plynového“ autobusu B732 DP Liberec (v Praze ev. č. 5000). Provoz autobusů na zemní plyn nedoznal ve srovnání s rokem 1991 žádných změn, tudíž ani svého rozšíření.

Lakování a označování autobusů zůstalo věrné pražské tradici. Obtisky byly vylepovány buď způsobem zavedeným v roce 1991 (tzn. evidenční číslo a městský znak pod sebou v přední části bočnic) nebo způsobem obvyklým dříve. Totéž platí i pro nově dodaná vozidla a pro rekonstruované autobusy ev. č. 5101–5120. Kloubové autobusy zakoupené v DP Pardubice zůstaly v Praze v provozu v původním pardubickém laku, vyškrábána byla pouze evidenční čísla a městský znak. Nápis VÝSTUP, VSTUP vně karosérie u dveří a POZOR VYBOČUJE byly rovněž ponechány. Ikarusy z Pardubic jsou barevně obvyklého provedení, výjimkou je jen vůz 4002/II., který je hnědý a 4004/II., jež jezdí v krémovém nátěru celé vozové skříně.

Celoplošné reklamní nátěry dostaly v roce 1992 následující autobusy: 5417, 5478, 5479, 5517, 5545, 5561 – Rencar, a. s.; 5211, 5213 – Česká pojišťovna; 5744 – Národní listy; 5417 (druhý reklamní nátěr), 5519, 5678, 5692, 5697, 5752, 5757, 5764, 5797, 5799 – Colgate Palmolive.

Vylepování reklam na karosérie autobusů prakticky ustalo, a dokonce byly odejmuty i hliníkové lišty k zasouvání poutačů. Nové nátěry dostávaly autobusy sporadičtěji, než tomu bylo dříve.

Na některých autobusech si řidiči provedli sami některá vylepšení, a to především formou montáže různých doplňků. Zajímavý byl z tohoto hlediska autobus ev. č. 5425, který jezdil s plně fungujícím osvětlením orientací, svítícími tlačítky pro zastavení, stěračem na zadním skle, svítícím evidenčním číslem v pravém dolním rohu čelního skla a se sedačkou z typu Karosa C734 umístěnou za prvními dveřmi.

Státní podniky ČSAD a privátní dopravci, podílející se na zajišťování autobusové dopravy, používaly především starší autobusy tuzemské provenience B731 a C734, zahraniční vozy reprezentoval jeden starší autobus MAN a kloubový Den Oudsten. Nespornou kuriozitou bylo nasazení vozu ŠL11 na lince náhradní autobusové dopravy a-X12. Autobus byl najat

z firmy nedopravního charakteru. Protože však všichni ostatní dopravci používali autobusy neoznačené evidenčními čísly a nejednalo se ani o vozidla trvale určená pro provoz v pražské MHD, není nutný ani jejich podrobnější komentář.

Vozidla podnikového muzea Elektrických drah

Aktivity podnikového muzea byly v roce 1992 z větší části omezeny přípravami na změnu sídla a stěhováním vozidel a skladů z Vokovic do uvolněné střešovické vozovny.

V muzeu zcela dokončili opravu jen jediného exponátu – pojízdné prodejny jízdenek ev. č. 4534, která byla vyrobena v roce 1928 na pojezdu vyřazeného vlečného vozu. Vozidlo vzhledově odpovídá době svého vzniku a označené je i původním evidenčním číslem 5034. Opravu lze hodnotit jako velice zdařilou.

V průběhu roku zvolna pokračovala rekonstrukce motorového vozu 297, který obdržel na konci března ve vozovně Pankrác znovu své motory. Další práce se pak zaměřily na kompletaci vozové skříně. Rovněž pokračovaly, ovšem bez zvláštního pokroku, celkové opravy trolejbusu Tatra T400 ev. č. 9431, tramvaje TII 6002 a trolejové věže Praga RN ev. č. 7. Opravou pojezdu byla pak zahájena renovace vlečného tramvajového vozu „krasin“ evidenčního čísla 1314 z roku 1931. Práce prováděla vozovna Pankrác a do konce roku 1992 nabyla dokončena.

V červnu byla na opravené nápravy dosazena skříň dochovaného vlečného tramvajového vozu ev. č. 638 z roku 1909. Po několika zkušebních jízdách byl tento vlečný vůz odvezen do Rustonky k provedení další etapy celkové rekonstrukce.

Služební dvounápravový vůz podnikového muzea 4217 sloužil převážně k posunu s muzejními vozidly, ojediněle byl využit i k jízdám mimo objekty DP. Tramvajové vozy T3 ev. č. 6336, 6339, 6410 a 6418, které podnik po vyřazení z provozu určil pro sklady muzea ve Střešovicích, nedoznaly zásadnějších úprav. Do jejich interiérů bylo jen dosazeno potřebné vybavené (police, skříně a podobně) a vozům byla některá okna zatřena bílou barvou. Ke konci roku 1992 byly pravděpodobně ještě všechny schopné samostatné jízdy.

ORGANIZACE DOPRAVNÍHO PODNIKU

Usnesením z 27.3.1992 založilo představenstvo a. s. Dopravní podnik hl. m. Prahy dnem 1.5.1992 z dosavadních sedmi vnitřních organizačních jednotek odštěpné závody, které měly být jako právní subjekty zapsány do obchodního rejstříku (ředitel o. z. je zmocněn za DP a. s. činit právní úkony, týkající se o. z.). Toto rozhodnutí reagovalo na nemožnost vytvoření předpokládaných dceřiných společností, vyplývající z nedostatku bezpečných a rychle zpeněžitelných prostředků pro vytvoření rezervních fondů, které ve výši 10 % základního jmění a. s. (tj. cca 3072 mil. Kčs) vyžaduje ustanovení obchodního zákoníku. Na základě toho byla schválena dne 17.7.1992 úprava stanov, která neřeší organizační strukturu a. s., pouze u předmětu podnikání uvádí, že „činnosti společnost realizuje zpravidla prostřednictvím svých odštěpných závodů“. Upravené stanovky rovněž konstatují, že a. s. Rencar, založená ještě Dopravním podnikem hl. m. Prahy – kombinát, se dnem vzniku DP a. s. stala její dceřinou společností. S ohledem na ustanovení živnostenského zákona byl zápis do obchodního rejstříku proveden až po několika měsících.

V průběhu roku již začínalo být zřejmé, že změna postavení DP vyplývající z jeho přeměny na akciovou společnost nevyřešila prakticky žádné problémy, které se v této oblasti existují. Přes přijaté usnesení Zastupitelstva hl. m. Prahy, plnicího funkci valné hromady, nebyly však do konce roku předloženy ani zpracovány žádné konkrétní návrhy na možnou změnu organizačního uspořádání městského dopravního podniku či řízení systému MHD ve městě; údajným důvodem byly nedostatky právního systému.

Zakladatelskou smlouvou z 23.1.1992 vznikla zápisem do obchodního rejstříku dne 27.3.1992 akciová společnost Pražská paroplavební společnost, jako dceřiná společnost DP (DP vlastní zatím 100 % akcií, stejně jako u Rencaru). Její založení vzala na vědomí rada Zastupitelstva usnesením č.772 z 18.12.1991. Podnik (v. o. j.) Lodní doprava a služby MHD byl od 1.4. přejmenován na Služby MHD.

Od 1.1.1992 se změnil název vnitřní organizační jednotky Opravny MHD a trolejbusy na Opravny MHD; byl zde zrušen úsek trolejbusů a jeho činnost v silně redukované formě převedena do DP–ED. Od 1.4.1992 byla zrušena organizační jednotka Účelové zařízení MHD a obnoven dopravní úsek ředitelství. K 1.7. byl na ředitelství a. s. obnoven technický úsek.

Ve v. o. j. Metro došlo ke změnám ve struktuře jednotlivých služeb, na které se tato jednotka člení; byl snížen jejich počet na 8 a u některých rozšířeny náplně činností.

Od 15.9.1992 byl zaveden tzv. „experiment Kačerov“, který měl spočívat ve vyčlenění garáží autobusů Kačerov z o. z. DP–A a jeho přímé podřízení generálnímu řediteli a tím vyzkoušení dvoustupňového řízení. Plné uplatnění experimentu z ekonomického hlediska bylo připravováno k 1.1.1993.

S platností od 31.8. bylo ukončeno vypravování vozů na pravidelné linky z vozovny Střešovice, která je nyní využívána jen pro historická vozidla a připravovalo se zde vytvoření muzea MHD; nové organizační číslo této provozovny je 12690.

Průměrný přepočtený počet pracovníků celé a. s. se snížil z 15 496 v roce 1991 na 14 415.

OPRAVY PUBLIKACE PRAŽSKÁ MĚSTSKÁ DOPRAVA 1991

1. Po redakční uzávěrce bylo zjištěno vyřazení tramvajových vozů 6361, 6455, 6540, 6541 a 6587 ještě v průběhu roku 1991. Příslušné tabulky je proto třeba v tomto smyslu upravit.

2. Dále je třeba opravit následující tiskové chyby:

- str. 24, 5. odst. Kap. Nehody – evidenční číslo z „901“ na „9014“,
- str. 29, 2. řádek, prostř. sl. přehledu vyřazených vozidel – z „6332 → 5511“, na „6340 → 5511“.
- str. 32, přehled autobusů (dole) – škrtnout ev. č. „3448“ a mezi ev. č. 3451 a 3516 doplnit „3488“; v 5. řádku opravit „3649–3681“ na „3679–3681“,
- str. 33, přehled autobusů C734 – místo „3016–3021“ má být „3016, 3017, 3019–3021“.

Při revizi byla zjištěna chyba opravy. Správný opravný text opravy ke straně 32 má být následující:

- str. 32, přehled autobusů (dole) – škrtnout ev. č. „3448“ a mezi ev. č. 3451 a 3516 doplnit „3488“; v 5. řádku opravit „3649–3687“ na „3679–3687“,

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

PRAŽSKÁ MĚSTSKÁ DOPRAVA 1992

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

Technická spolupráce: Ing. K. Beneš, Ing. F. Prošek, J. Smrž

Vydala Společnost městské dopravy jako svoji 10. publikaci

Vydání první, náklad 100 výtisků, 41+4 str.

Revize rukopisu k 1.8.2006. 38 str.