

SPOLEČNOST MĚSTSKÉ DOPRAVY

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

PRAŽSKÁ
MĚSTSKÁ DOPRAVA
1993

Revidovaný rukopis

Ú V O D E M

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

O B E C N Ý V Ý V O J S Y S T É M U M H D

Pro rok 1993 byl výrazně snížen objem státních prostředků pro hl. m. Prahu. To vedlo při rozhodování o rozpočtu města ke stanovení dotace pro systém MHD ve výši pouze 2,7 mld. Kč, přestože požadavek představenstva DP, vycházející z předpokládaného objemu dopravy činil 3,2 mld. a předběžně schválená dotace 3,0 mld. Kč. Přes uskutečněná omezující opatření i ve sféře vlastního provozu MHD bylo již v prvních měsících roku patrné, že tato částka na pokrytí potřeb podniku nebude postačovat. Koncem května např. již činil stav na bankovním účtu DP -352 mil. Kč! Městské orgány se proto opět začaly intenzívně zabývat otázkami uspořádání systému řízení městské dopravy a organizace DP, které vyústily v řadu personálních změn a koncem roku pak i ve vzniku rozpočtové organizace města ROPID.

Usnesením č. 735 z 3.8.1993 vzala rada na vědomí finanční situaci DP a doporučila zvýšit v rozpočtu schválenou dotaci o 500 mil. Kč. S ohledem na personální změny ve vedení města mohla konstatovat, že jednou z příčin této situace bylo podcenění potřeb DP při trvalém zvyšování náročnosti vstupů; dalšími příčinami bylo odmítnutí navrženého zvýšení jízdného k 1.7.1993 valnou hromadou a neplnění plánu úspor DP. Zastupitelstvo hl. m. Prahy schválilo změnu rozpočtu dne 30.9.1993 a zvýšilo dotaci o 350 mil., tj. na 3,05 mld. Kč. Zvýšení jízdného bylo pak schváleno radou zastupitelstva 16.11.1993 s platností od 1.1.1994.

S Í Ť M E T R A V R O C E 1 9 9 3

V roce 1993 pokračovala zejména výstavba pátého traťového úseku trasy B (Zličín – Nové Butovice). I přes finanční potíže města potvrdil 17.6.1993 primátor J. Koukal písemně závazek, že trasa V.B bude do provozu s cestujícími uvedena v dříve stanoveném termínu, tedy v listopadu 1994. Souběžně se stavbou zmíněného úseku pokračovaly práce na zličínském depu, které by mělo být uvedeno do provozu současně.

K útlumu (ale ne k zastavení) stavebních prací došlo na úseku IV.B (Českomoravská – Počernická). Nyní plánovaný termín dokončení (1996) může být dodržen ovšem jen za předpokladu, že Praze bude poskytnuta půjčka.

Dokončovala se stavba opravárenské základny metra v Hostivaři.

V březnu 1993 došlo k dočasnému omezení rychlosti m-A mezi stanicemi Hradčanská a Malostranská. Příčinou byla havárie domu čp. 147 na Klárově. Další informace o metru jsou uvedeny v kapitolách Linky a Provoz.

Dne 30.6.1993 skončila rekonstrukce eskalátorového tunelu ve stanici Můstek (A) a byl tak po více než devíti měsících obnoven výstup a vstup cestujících přes vestibul a podchod v dolní části Václavského náměstí. Podobné rekonstrukce v některých dalších stanicích se očekávají i v dalších letech.

Uskutečnila se výstavba dalších výtahů pro invalidy v některých stanicích metra (např. Nádraží Holešovice). Za zmínku stojí na tomto místě také rekonstrukce eskalátoru vedoucího z podchodu u stanice Muzeum směrem ke Škrétově a Vinohradské ul. Poprvé byl v Praze

^{*)} 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; ČECH,J. - FOJTÍK,P. - PROŠEK,F.: Pražská městská doprava 1992, SMD, Praha 1993.

uplatněn způsob automatického ovládní pohyblivého schodiště fotobuňkou při vstupu cestujícího. Nový eskalátor, výrobek firmy OTIS, byl uveden do provozu 20.12.1993 po čtyřměsíční výluce.

VÝVOJ KOLEJOVÉ SÍTĚ ELEKTRICKÝCH DRAH

Také rok 1993 nepřinesl v kolejové síti pražských tramvají příliš mnoho změn. Za větší rekonstrukce tratí je možné považovat jen práce v Trojské, Badeniho a Střelničné, které trvaly více týdnů. Z rekonstrukcí kolejových křižovatek je nutné vzpomenout zejména křižovatky Špejchar a Ke Stírce. Dokončena byla také přeložka trati a kolejové křižovatky na Balabence, vyvolaná výstavbou mimoúrovňové křižovatky. Kromě uvedených hlavních akcí se uskutečnilo 12 oprav tratí rekonstruovaných v minulých letech metodou BKV. Šlo většinou o opravy nebo výměny panelů, v menší míře o výměnu kolejnic. Pět z těchto oprav trvalo minimálně týden (Revoluční, nábřeží E. Beneše, Řepy, Plzeňská, Bělohorská), ostatní výluky byly obvykle v rozmezí dvou až tří dnů. Akce plánované na počátek roku (Revoluční, Bělehradská a výluka Strossmayerova náměstí) musely být odloženy pro nepříznivé počasí. Celý rok samozřejmě probíhala běžná údržba tratí, výměna kolejnic či výhybek, které však neměly téměř vliv na běžný provoz a uskutečňovaly se v nočních hodinách.

Během roku bylo zaznamenáno několik havárií sítí, které měly za následek přerušení tramvajového provozu. Třikrát došlo k výlukám pro havárie vodovodu – v Zenklově (na 7 dní), na Hlávkově mostě (18) a v Sokolovské (9). Pro havárie plynovodu byl na 6 dní vyloučen provoz manipulační smyčky Výstaviště. Havárie kanalizace vyvolala na 19 dní výlukou Tábořské ulice v Nuslích. Zde je vhodné se také zmínit o poškození domu na Klárově vlivem otřesů z provozu metra, kvůli kterému byl na 13 dnů přerušen provoz v Chotkově silnici. Při plánované rekonstrukci kanalizace v Nuslích byla po delší výluce částečně zjednodušena trať v Nuselské ulici. Podrobnější informace o vývoji kolejové sítě vyplývají z tradičních přehledů jednotlivých hlavních akcí. Tzv. nočním výlukám a omezením provozu trvajícím jen část dne se v přehledech nevěnujeme. Použité zkratky jsou stejné jako v minulých ročenkách.

A. Akce přecházející do roku 1993 z let předcházejících

1. Výluka obratiště Zvonařka (Bruselská)

Výluka manipulačního obratiště trvala po celý rok. Dne 21.9.1993 bylo celé kolejiště schopné provozu a využili je filmaři při natáčení filmu Saturnin. Oficiální zprovoznění obratiště proběhlo až v roce 1994.

2. Výluka objízdne koleje ve vozovně Hloubětín

Výluka vyvolaná rekonstrukcí vozovny trvala po celý rok a přechází do roku 1994.

3. Výluka Mánesova mostu

Zásadní rekonstrukce mostní konstrukce trvala po celý rok 1993 a přechází do roku 1994.

4. Výluka objízdne koleje ve vozovně Pankrác

Oběžník č. 30/93 uvádí k 17.5.1993 „zprůjezdění objízdne koleje ve vozovně Pankrác“. Zatím není známo, zda jde o oficiální ukončení výluky uvedené v minulé ročenke jako Rekonstrukce vozovny Pankrác, či o jinou samostatnou výlukou, jejíž zahájení není známo.

B. Akce zahajované v roce 1993

1. Výměna kolejí ve smyčce Lehovec

Práce probíhaly v období 22.2.–12.3., většinou za krátkodobých nočních nebo sedlových výluk. Vnější kolej byla zcela mimo provoz 22.2.–28.2. a 3.3.–6.3.

2. Výměna kolejí ve smyčce Nádraží Braník

Práce probíhaly v různých termínech od 2.2. Dále uvádíme jen delší výluky:

- | | | |
|----------------------------------|-----|--------------------|
| 8. 2.–13. 2. _(04.30) | (X) | vnitřní nástupiště |
| 15. 2.–20. 2. _(04.30) | (X) | vnější nástupiště |
| 20. 2.–27. 2. _(04.30) | (X) | vnitřní nástupiště |
| 1. 3.– 8. 3. _(04.30) | (X) | vnitřní nástupiště |
| 19. 4.– 1. 5. _(04.30) | (X) | vnější nástupiště |

3. Výměna panelů v Revoluční

- | | | |
|--------|-----|---|
| 2. 3. | (X) | Švermův most – náměstí Republiky – Havlíčkova |
| 23. 3. | (D) | Švermův most – náměstí Republiky – Havlíčkova |

4. Výluka Chotkovy silnice (havárie domu čp.147)

- | | | |
|--------|-----|------------------------------|
| 17. 3. | (X) | Malostranská – Chotkovy sady |
| 31. 3. | (D) | Malostranská – Chotkovy sady |

5. Výměna odbočení do smyčky Černokostelecká

- | | | |
|---------------------------|-----|----------------------------|
| 26. 3. _(22.00) | (X) | Vinice – Ústřední dílny DP |
| 29. 3. | (D) | Vinice – Ústřední dílny DP |

6. Rekonstrukce křižovatky Ke Stírce

Rekonstrukce kolejové konstrukce na křižovatce ulic Zenklova – Klapkova – Trojská – Nad Šutkou

- | | | |
|---------------------------|-----|--|
| 5. 4. | (X) | Ke Stírce – Střelničná |
| 16. 4. _(23.30) | (X) | Palmovka (sever) – Ke Stírce – Nádraží Holešovice; výstavba provizorního přejezdu u Vlachovky |
| 19. 4. | (D) | Palmovka (sever) – Okrouhlická
D! provizorní přejezd Vlachovka |
| 14. 5. _(17.30) | X! | přejezd Vlachovka |
| | (X) | Palmovka (sever) – Okrouhlická |
| 17. 5. | (D) | Palmovka (sever) – Okrouhlická – Ke Stírce – Střelničná; v Klapkově ul. ve směru do centra vybudováno předsunutě kolejové rozvětvení ve formě kolejové splítky |

Pokračuje výluka Trojské ul. (viz bod 8.)

7. Výměna panelů na nábřeží E.Beneše

- | | | |
|--------|-----|----------------------------|
| 5. 4. | (X) | Čechův most – Švermův most |
| 17. 4. | (D) | Čechův most – Švermův most |

8. Výluka trati v Trojské ul.

Koordinace s akcí č.6, práce navazují na výluku z roku 1992

- | | | |
|---------------------------|-----|---|
| 16. 4. _(20.30) | (X) | Nádraží Holešovice – Ke Stírce (– ...) |
| 1. 6. | (D) | Nádraží Holešovice – Ke Stírce |

9. Výluka trati v Bělehradské ul.

22.4. (X) Tylovo nám. – Otakarova; oprava havar. stavu trati

26.4. (D) Tylovo nám. – Otakarova

Původně plánovaný termín (25.2.–1.3.) byl odvolán pro nepříznivé počasí a nedostatečnou připravenost akce.

10. Rekonstrukce křižovatky Balabenka

(Dokončení přeložky kolejové křižovatky)

4. 5. (X) Balabenka – Harfa

30. 8. (D) Balabenka – Harfa; tramvajová trať v úseku Lihovarská – Balabenka přeložena do nové osy a napojena na přeložený kolejový trojúhelník na Sokolovské tř. Výhybky původního odbočení na Sokolovské zatím ponechány v trati.

11. Rekonstrukce křižovatky Špejchar

4. 5. (X) Prašný most – Hradčanská – smyčka Špejchar

15. 6. (D) Prašný most – Hradčanská – smyčka Špejchar; rekonstruován kolejový trojúhelník Špejchar a část trati v Badeniho ul. k ulici Na valech

12. Rekonstrukce troleje v Korunní tř.

9. 7._(19.00) (X) Blanická – Flora

20. 7. (D) Blanická – Flora

13. Oprava panelů v Ječné ul.

Oprava trati na křižovatce Ječná – Sokolská

9. 7._(19.00) (X) Karlovo nám. – Tylovo nám.

12. 7. (D) Karlovo nám. – Tylovo nám.

14. Výluka trati v Táborské ul.

12. 7. (X) Vladimírova – vozovna Pankrác; havárie kanalizace

30. 7. (Dč) Vladimírova – vozovna Pankrác; jen manipulačně

2. 8. (D) provoz s cestujícími

15. Výluka trati do sídliště Řepy

Havarijní stav na křižovatce Makovského – Bazovského

12. 7. (X) vozovna Motol – sídliště Řepy

6. 8. (D) vozovna Motol – sídliště Řepy (původní termín dokončení výluky 23.7. byl prodloužen)

16. Výluka trati v Zenklově ul.

23. 7. (X) Palmovka (sever) – Ke Stírce; havárie vodovodu

31. 7. (D) Palmovka – Ke Stírce

17. Výměna panelů v Plzeňské tř.

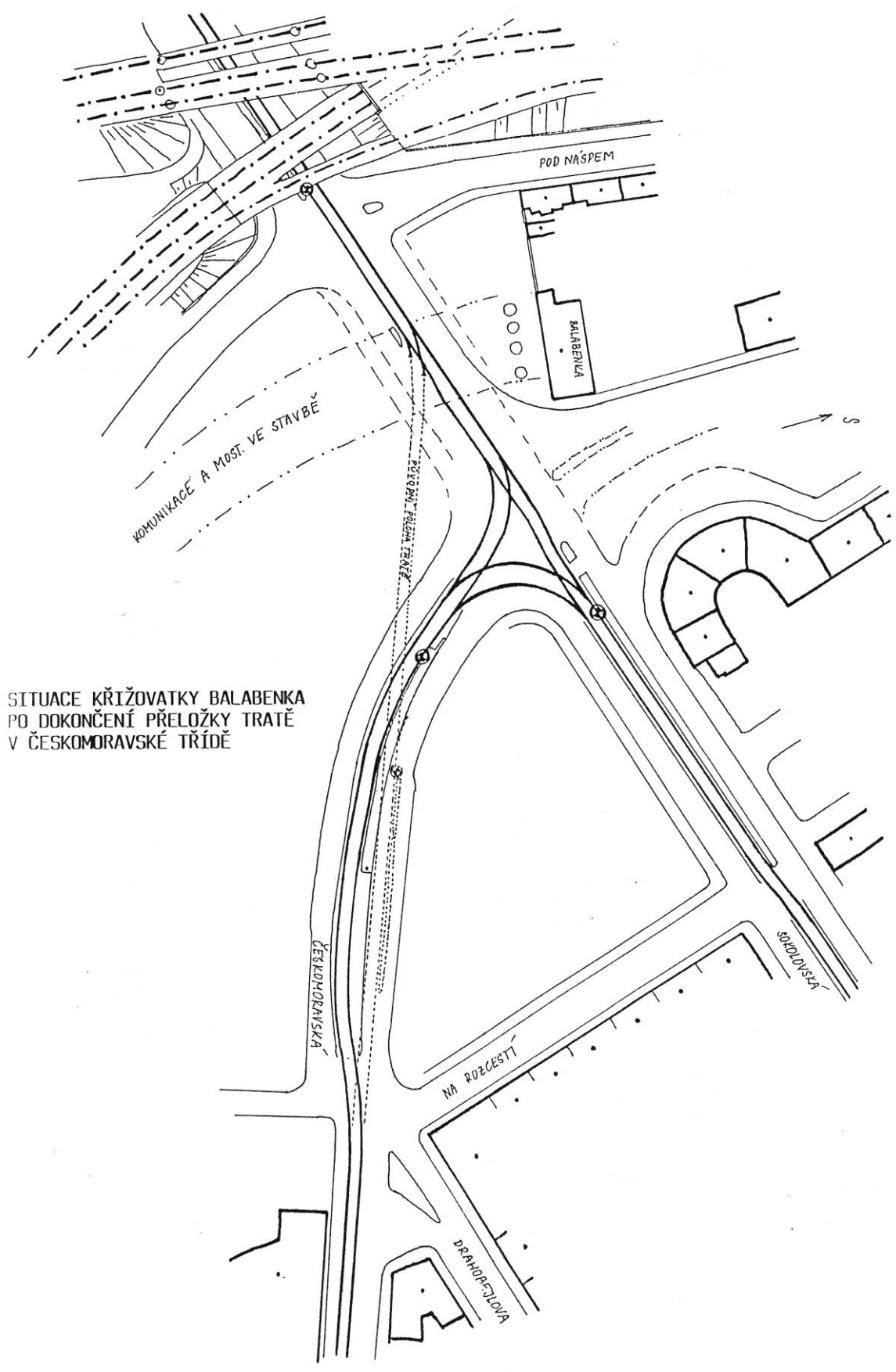
6. 8. (X) Radlická – vozovna Motol

13. 8. (D) Radlická – vozovna Motol

18. Výměna křižovatky na Palackého nám.

20. 8. (X) Národní divadlo/Myslíkova – Palackého nám.– Moráň

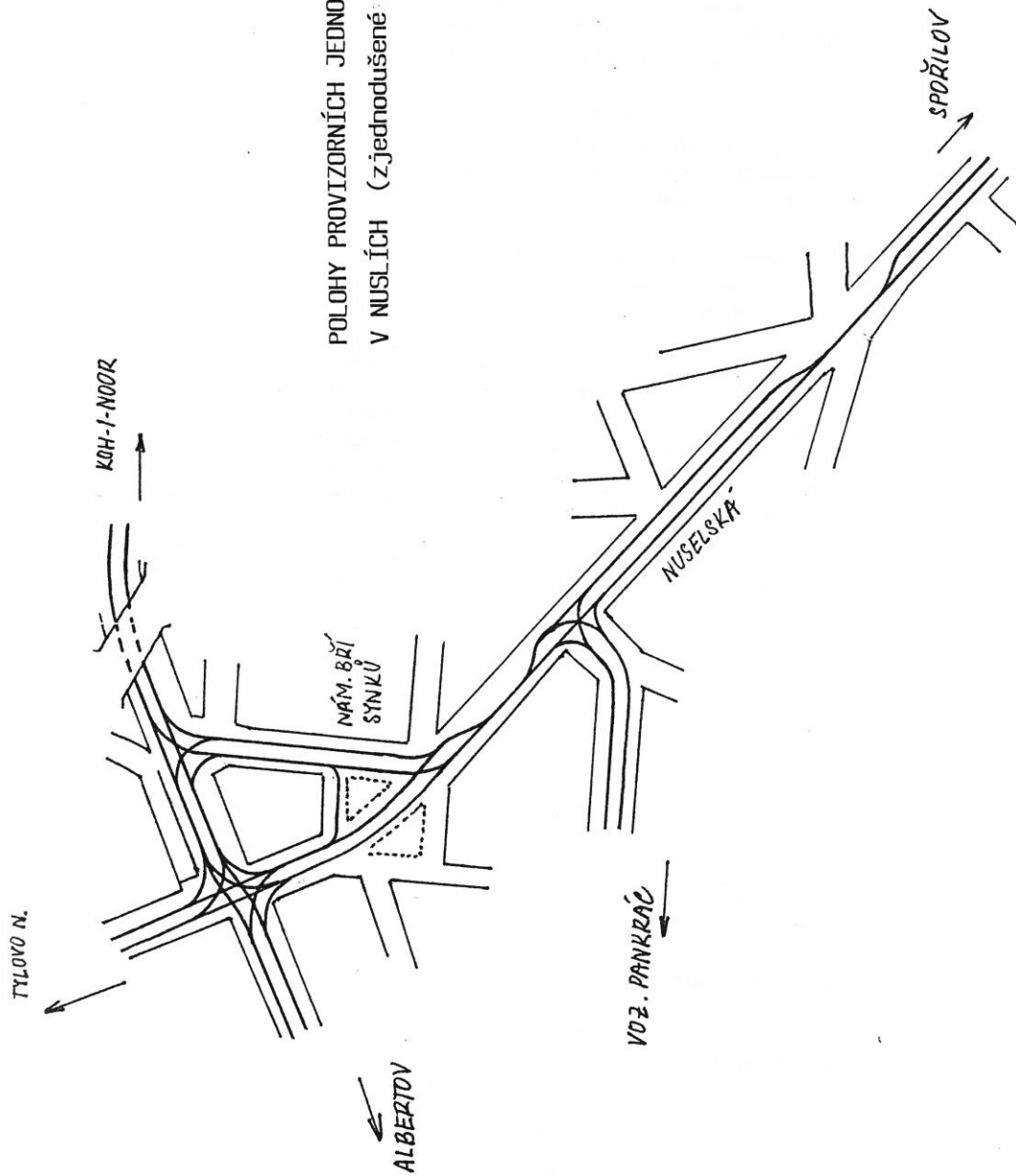
24. 8. (D) Národní divadlo/Myslíkova – Palackého nám.– Moráň; vyměněna část kolejové konstrukce



SITUACE KŘIŽOVATKY BALABENKA
 PO DOKONČENÍ PŘELOŽKY TRATĚ
 V ČESKOMORAVSKÉ TRIDĚ

19. Záruční oprava trati Ohrada – Palmovka
30. 8. (X) Ohrada – Palmovka
11. 9. (D) Ohrada – Palmovka
20. Výluka smyčky Špejchar
Ve smyčce ukončeny dočasně autobusy při výluce Badeniho ul.
7. 9. (X) smyčka Špejchar
- 16.10. (D) smyčka Špejchar (manipulační provoz)
21. Výluka Badeniho ul.
14. 9. (X) Špejchar – Chotkovy sady; výměna kolejí
- 5.10. (D) Špejchar – Chotkovy sady
22. Výluka smyčky Výstaviště
10. 9. (X) smyčka Výstaviště; havárie plynovodu
15. 9. (D) smyčka Výstaviště
23. Oprava trati v Sokolovské tř.
24. 9.(22.30) (X) Florenc – Palmovka
27. 9. (D) Florenc – Palmovka
24. Výměna kolejnic v Průběžné a Švehlově ul.
- 1.10.(22.30) (X) Radošovická – nádraží Hostivař
- 6.10. (D) Radošovická – nádraží Hostivař
25. Rekonstrukce kanalizace v Nuselské ul.
- 6.10. (X) Vladimírova – Spořilov
- 22.10.(19.30) (X) nám. bratří Synků – Vladimírova – vozovna Pankrác
- 25.10. (D) nám. bratří Synků – Vladimírova – vozovna Pankrác
D! provizorní jednokolejný provoz po koleji z centra v úseku nám. bratří Synků – Vladimírova
- 5.11.(13.00) (D) Vladimírova – Spořilov
D! provizorní jednokolejný provoz po koleji z centra v prostoru křižovatky Nuselská – V Horkách; oba provizorní jednokolejné úseky mají dlouhodobý charakter a jsou plánovány do srpna 1995
26. Výměna panelů v Karmelitské ul.
- 8.10.(23.30) (X) Malostranská – Újezd
- 11.10. (D) Malostranská – Újezd
27. Výluka trati na Hlávkově mostě
- 11.10. (X) Vltavská – Těšnov; havárie vodovodu
- 28.10. (D) Vltavská – Těšnov
28. Výměna panelů a kolejí v Bělohorské ul.
- 12.10. (X) Vypich – Bílá hora
- 21.10. (D) Vypich – Bílá hora
29. Výměna oblouků na křižovatce Hybernská
- 5.11.(22.30) (X) Havlíčkova – Senovážné nám.
- 8.11. (D) Havlíčkova – Senovážné nám.

POLOHY PROVIZORNÍCH JEDNOKOLEJNÝCH ÚSEKŮ
V NUSLÍCH (zjednodušené schéma)



30. Rekonstrukce trati ve Střelničné ul.

- 6.11. (X) Střelničná – sídliště Ďáblice; vkládání levé provizorní výhybky v zastávce Kyselova
- 7.11. (D) Střelničná – sídliště Ďáblice (náhradní tramvajová doprava)
D! provizorní jednokolejný provoz v úseku smyčka Střelničná – Kyselova po severní koleji, v úseku Střelničná – Kyselova probíhá rekonstrukce jižní koleje
- 27.11. X! ukončen jednokolejný provoz po severní koleji, výměna provizorní výhybky za pravou
- 28.11. D! provizorní jednokolejný provoz po jižní koleji a rekonstrukce severní koleje ve stejném úseku
- 18.12. X! provizorní výhybka u zastávky Kyselova
- 19.12. (D) obnoven dvoukolejný provoz pravidelných linek

31. Výluka trati v Sokolovské ul.

- 9.11. (X) Florenc – Palmovka; havárie vodovodu
- 10.11. (D) Florenc – Invalidovna (d–X8 ukončena na kolejové spojce Invalidovna)
- 19.11. (D) Invalidovna – Palmovka

32. Výměna oblouků v ul. Na poříčí

- 8.11. (X) Havlíčkova – Těšnov
- 9.11.(22.30) (D) Havlíčkova – Těšnov

33. Oprava panelů v Nádražní ul.

- 11.11. (X) Na Knížecí – Hlubočepy
- 12.11 (16.00) (D) Na Knížecí – Hlubočepy

34. Výměna troleje na Strossmayerově nám.

- 12.11.(21.00) (X) Špejchar – Vltavská a Švermův most – Výstaviště; zároveň provedena výměna panelů na křižovatce Kostelní
- 14.11.(24.00) (D) Špejchar – Vltavská a Švermův most – Výstaviště

35. Výluka objízdné koleje v ÚD DP

Od listopadu vyloučena část objízdné koleje.

C. Výstavba nových tramvajových tratí

V průběhu roku 1993 probíhaly stavební práce na novostavbě tramvajové trati do sídliště Modřany, zejména v úseku Obchodní náměstí – U otočky. Byla oživena myšlenka dalšího perspektivního prodloužení této trati k sídlišti Libuš. Jednání během roku postoupila dokonce do té fáze, že 16.11.1993 rada Zastupitelstva hl. m. Prahy usnesením č. 1180 vyslovila souhlas s výstavbou nového úseku a s jeho uvedením do provozu současně s tratí Braník – Modřany v závěru roku 1994.

D. Výluky lanové dráhy

Pravidelné revize lanové dráhy na Petřín:

jarní výluka: (X) 15. 3.1993, (D) 4. 4.1993,
podzimní výluka: (X) 18.10.1993, (D) 8.11.1993

Chronologický přehled vývoje kolejové sítě v roce 1993

V přehledu jsou uvedeny jen významnější akce.

Z roku 1992 přecházejí výluky obratiště Zvonařka, Mánesova mostu a oblouků na Bala-bence.

16. 3. (X) Švermův most – Náměstí Republiky – Havlíčkova
17. 3. (X) Malostranská – Chotkovy sady
26. 3. (X) Vinice – Ústřední dílny DP
31. 3. (D) Vinice – Ústřední dílny DP
5. 4. (D) Švermův most – Náměstí republiky – Havlíčkova
(X) Čechův most – Švermův most
(X) Ke Stírce – Střelničná
16. 4. (X) Palmovka – Ke Stírce – Trojská – Nádraží Holešovice
17. 4. (D) Čechův most – Švermův most
19. 4. (D) Palmovka – Okrouhlická
D! provizorní kolejová spojka Vlachovka
22. 4. (X) Tylovo nám. – Otakarova
26. 4. (D) Tylovo nám. – Otakarova
4. 5. (X) Balabenka – Harfa
(X) Prašný most – smyčka Špejchar
(X) Špejchar – Chotkovy sady
14. 5. (X) Palmovka – Okrouhlická
X! kolejová spojka Vlachovka
17. 5. (D) Palmovka – Ke Stírce – Střelničná (splátkové předsunuté rozvětvení v Klapkově ul. na křižovatce Ke Stírce)
1. 6. (D) Ke Stírce – Trojská – Nádraží Holešovice
15. 6. (D) Prašný most – smyčka Špejchar
(D) Špejchar – Chotkovy sady
9. 7. (X) Blanická – Flora
(X) Karlovo nám. – Tylovo nám.
12. 7. (D) Karlovo nám. – Tylovo nám.
(X) Vladimírova – vozovna Pankrác
(X) vozovna Motol – sídliště Řepy
20. 7. (D) Blanická – Flora
23. 7. (X) Palmovka – Ke Stírce
31. 7. (D) Palmovka – Ke Stírce
2. 8. (D) Vladimírova – vozovna Pankrác (manipulačně od 30.7.)
6. 8. (D) vozovna Motol – sídliště Řepy
(X) Radlická – vozovna Motol
13. 8. (D) Radlická – vozovna Motol
20. 8. (X) Národní divadlo/Myslíkova – Palackého náměstí; Moráň – Palackého náměstí
24. 8. (D) Národní divadlo/Myslíkova – Palackého náměstí; Moráň – Palackého náměstí
30. 8. (D) Balabenka – Harfa
(X) Ohrada – Palmovka
7. 9. (X) smyčka Špejchar
10. 9. (X) smyčka Výstaviště
11. 9. (D) Ohrada – Palmovka
14. 9. (X) Špejchar – Chotkovy sady
16. 9. (D) smyčka Výstaviště
24. 9. (X) Florenc – Palmovka
27. 9. (D) Florenc – Palmovka
1.10. (X) Radošovická – nádraží Hostivař
5.10. (D) Špejchar – Chotkovy sady

6.10.	(D)	Radošovická – nádraží Hostivař
	(X)	Vladimírova – Spořilov
8.10.	(X)	Malostranská – Újezd
11.10.	(D)	Malostranská – Újezd
	(X)	Vltavská – Těšnov
12.10.	(X)	Vypich – Bílá hora
16.10.	(D)	smyčka Špejchar
21.10.	(D)	Vypich – Bílá hora
22.10.	(X)	nám. bratří Synků – vozovna Pankrác
25.10.	(D)	nám. bratří Synků – vozovna Pankrác
	D!	jednokolejný provoz nám. bratří Synků – Vladimírova
28.10.	(D)	Vltavská – Těšnov
5.11.	(D)	Vladimírova – Spořilov
	D!	jednokolejný provoz přes křižovatku V Horkách
	(X)	Havlíčková – Senovážné nám.
7.11.	D!	jednokolejný provoz Střelničná – Kyselova (1.etapa)
8.11.	(D)	Havlíčková – Senovážné nám.
10.11.	(X)	Invalidovna – Palmovka
12.11.	(X)	Špejchar – Strossmayerovo nám.– Vltavská
	(X)	Švermův most – Výstaviště
15.11.	(D)	Špejchar – Strossmayerovo nám.– Vltavská
	(D)	Švermův most – Výstaviště
19.11.	(D)	Invalidovna – Palmovka
28.11.	D!	jednokolejný provoz Střelničná – Kyselova (2.etapa)
18.12.	X!	jednokolejný provoz Střelničná – Kyselova, následujícího dne obnoven dvoukolejný provoz

Do roku 1994 přecházejí výluky Mánesova mostu, obratiště Zvonařka a pravděpodobně i oblouků na Balabence. Trvají také provizorní opatření (jednokolejný provoz) v Nuselské ulici.

LINKY

Jak bylo stručně popsáno již v úvodu, bylo i v tomto roce nutné přijímat určitá omezující opatření v provozu s ohledem na nepříznivou finanční situaci. Dne 22.12.1992 byla radou zastupitelstva schválena úsporná varianta projektu organizace MHD, obsahující řadu velice nepříznivých opatření v autobusové dopravě (prodloužení intervalů, omezení linek v centrální oblasti města, zrušení souběhů s metrem a tramvajemi, zhoršení plošné obsluhy některých oblastí, zrušení některých přepravních vztahů) s celkovým snížením výkonů o 892 mil. místových kilometrů, kompenzovaným jen zčásti zvýšením v provozu tramvají o 171 mil. mkm. Uvedené usnesení bylo z důvodu neúnosných dopadů a relativně nízkých finančních úspor revokováno již 12.1.1993, kdy bylo rozhodnuto ve sféře dopravy realizovat pouze omezení v centru města. To bylo uskutečněno souborem opatření k 27.2.1993.

Rovněž z úsporných důvodů, i když spíše rázu technického, byl zaveden od zahájení poprázdňinového období na lince m-A omezený provoz v úseku Skalka – Želivského, kde ve špičkách je veden pouze každý druhý spoj. Zejména ve špičce odpolední je nutné hodnotit toto opatření, které až do konce roku zůstalo jako zkušební, velice negativně.

Jiných trvalých opatření bylo provedeno v průběhu celého roku jen velmi malé množství; toto konstatování se týká i žádoucích úprav provozních parametrů. To mělo za následek další nárůst disproporcí mezi nabídkou a poptávkou a to v obou směrech. Uvedená situace je do značné míry důsledkem poklesu odbornosti i kompetence Dopravního podniku.

Byly zavedeny dvě nové autobusové linky do obcí sousedících s Prahou – Zelenče a Podolánky. V těchto případech se však nejedná o typickou součást integrovaného dopravního systému, linky jsou provozovány s finanční účastí příslušných místních úřadů, platí na nich pouze jízdenky MHD a nemají vliv na souběžné linky provozované jinými dopravci.

Na síť MHD byla nově připojena vinořská část Ctěnice linkou a-280. V samém závěru roku byla rozšířena doprava na osídlovanou Velkou Ohradu ve Stodůlkách novými linkami a-235, 459.

V následujícím chronologickém přehledu jsou obvyklým způsobem zaznamenány všechny trvalé a významné dočasné změny jednotlivých linek. Uspořádáním i údaji navazuje přehled na kapitolu Linky předcházejících ročníků této řady publikací; z důvodu úspory místa není opakován přehled použitých zkratk.

Chronologický přehled změn ve vedení linek

01.01.93	a-256	(Zpx)	... - Řeporyjské nám. - (Dalejská) - Zahrádky - ...
04.01.93	d-5	Pč	Hloubětín - Harfa - ... - Vozovna Kobylisy; v úseku Hloubětín - Harfa jen část spojů v Pdš
05.01.93	a-353	N	Českomoravská - Harfa - Lehovec - Chvaly - Nádraží Horní Počernice - Na kovárně - Zeleneč; provoz Pdšr
16.01.93	a-167	Zz	Na Knížecí - ... - Dětská nemocnice - Nemocnice Na Homolce
27.02.93	a-125	X	---
	a-135	K	Florenc - ... - Bělocerkevská
	a-148	Kč	Podolská vodárna - ... - Kavčí hory
	a-151	Zz	Českomoravská - ... - Nový Střížkov - Madlina - Lovosická
	a-168	X	---
	a-199	Pč,Jr	Smíchovské nádraží - ... - Sídliště Lhotka - Nové Dvory; provoz Pdšr-ZoT, v úseku Sídliště Lhotka - Nové Dvory jen oT
	a-235	X	---
	a-272	X	---
	a-457	X	---
03.03.93	a-181	(Zp)	... - Jiráskova čtvrť - Spolská - Za horou - ...
08.03.93	a-403	N	Nám. Míru - I.P.Pavlova - Karlov; provoz ŠkrToZ
	a-411	P	Bazovského - ... - Červený vrch - Nádraží Veveslavín
	a-419	N	Sídliště Rohožník - Sudějovická - Hulická - Běchovice (Z); provoz ŠkrToZ, v úseku Hulická - Běchovice jen ŠkoZ
17.03.93	d-18	(Zpx,Zp)	... - Hradčanská - Strossmayerovo nám. - Malostranská - Malostranské nám. - Újezd - Národní divadlo - ...
22.03.93	a-352	ZpT	ve směru T jede přes obratiště Nové Butovice
31.03.93	d-18	(Zpxč)	... - Hradčanská - Chotkovy sady - Malostranská - Malostranské nám. - Újezd - Národní divadlo - ...
05.04.93	d-5	(K)	Hloubětín - Harfa - ... - Výstaviště
	d-12	(X)	---
	d-14	(K,Zp)	Hercovka - Nádraží Holešovice (T) - Palmovka (Z) - Dělnická - ... - Laurová
	d-17	(Zz,Zp)	Palmovka - Hercovka - ... - Strossmayerovo nám. - Náměstí Republiky - Václavské nám. - Myslíkova - Jiráskovo nám. - ... - Nádraží Braník
	d-24	(Zz)	Hlubočepy - Anděl - Újezd - Malostranská - Chotkovy sady - Sparta - Vltavská - Osadní - Nádraží Holešovice - Hercovka - Okrouhlická - ... - Radošovická
	d-25	(Zz)	Podbaba - ... - Dělnická - Nádraží Holešovice (T) - Palmovka (Z) - Hercovka
	d-32	(N)	Vozovna Kobylisy - Střelničná - Sídliště Ďáblice; provoz d
	d-51	(Zp)	... - Hradčanská - Chotkovy sady - Čechův most - ...
	d-53	(Zz)	Palmovka - Osadní - Nádraží Holešovice - ... - Vozovna Pankrác

	d-54	(K,Zp)	Palmovka - ... - Strossmayerovo nám. - Těšnov - Masarykovo nádraží - Václavské nám. - Lazarská - ... - Nádraží Braník
	a-499	Zp	... - K Moravině - Hejtmanská - Bryksova
	a-162	(Zz)	Střelničná - Vozovna Kobylisy - ... - Dolní Chabry
	a-454	X	- - -
	a-X12	(N)	Střelničná - Okrouhlická; provoz d
	a-X54	(N)	Sídlíště Ďáblice - Střelničná - Vozovna Kobylisy - Ke Stírce - Bulovka - Palmovka; provoz n
07.04.93	a-232	(Zpx)	... - Místní úřad Křeslice - Pitkovice - Hříbková - ...
08.04.93	a-103	(Zp)	... - U spojů - Na Štamberku - Kostelecká - ...
	a-258	(Zp)	... - Kokořínská - Na Štamberku - Kostelecká - ...
	a-279	(Zp)	... - U spojů - Na Štamberku - Kostelecká - ...
10.04.93	d-91	N	Výstaviště - Nábřeží kpt. Jaroše - Malostranská - Újezd - Národní třída - Václavské nám. - Náměstí Republiky - Nábřeží kpt. Jaroše - Výstaviště; provoz DkTL; vlaky OBSM+V
15.04.93	a-228	(K)	Skalka - ... - Lázeňka
	a-229	(Zp,Kč)	Skalka - ... - Štěrboholská - (Ústřední (Z)) - Dolnoměcholupská (T) - Škola Dubeč - Dubeč - ... - Koloděje; v Pdš v úseku Dubeč - Koloděje jen část spojů
16.04.93	d-54	(Zpx)	... - Strossmayerovo nám. - Právnická fakulta - Národní divadlo - Lazarská - ...
17.04.93	d-14	(Zz,Zp)	Palmovka - Invalidovna (T) - Dělnická (Z) - Vltavská (Z) - Florenc - ... - Laurová
	d-17	(Zz,Zpx)	Palmovka - Dělnická (T) - Florenc (Z) - Vltavská - Strossmayerovo nám. - Právnická fakulta - Jiráskovo nám. - ... - Nádraží Braník
	d-24	(Zp)	Hlubočepy - ... - Malostranská - Čechův most - Vltavská - Dělnická - Palmovka - ... - Radošovická
	d-25	(Zz)	Podbaba - ... - Dělnická - Nádraží Holešovice - Výstaviště
	d-51	(Zpx)	... - Hradčanská - Strossmayerovo nám. - Čechův most - ...
19.04.93	d-X12	(N)	Palmovka - Bulovka - Okrouhlická; provoz d
24.04.93	a-153	P	Smíchovské nádraží - ... - Nad roklí - U otočky
	a-190	P	Budějovická - ... - Nad roklí - U otočky
	a-210	P	Smíchovské nádraží - ... - Nad roklí - U otočky
03.05.93	a-248	Zpč	... - Na vrškách - /Sídlíště Barrandov/ - Lamačova - ...; přes Sídlíště Barrandov jen Pds
04.05.93	a-280	N	Českomoravská - Prosek - Jilemnická - Ctěnice - Vinoř; provoz Pdš
	d-1	(K)	Špejchar - ... - Spojovací
	d-2	(Pč)	Divoká Šárka - ... - Petřiny
	d-3	(Zp)	... - Kbelská - Vysočanská radnice - Balabenka - ...
	d-5	(Zp,Zz)	Harfa - Hloubětín - Vysočanská radnice - Balabenka - ...
	d-8	(Zp)	... - Vozovna Střešovice - Brusnice - Malostranská - Strossmayerovo nám. - ...
	d-18	(Zp)	... - Vozovna Střešovice - Brusnice - Malostranská - ...
	d-19	(Kč)	Vysočanská radnice - ... - Kubánské náměstí
	d-25	(Zp)	... - Prašný most - Brusnice - Malostranská - Čechův most - Vltavská - ...
	d-26	(K)	Špejchar ... - Nádraží Hostivař
	d-51	(Zp)	... - Prašný most - Brusnice - Malostranská - Čechův most - Právnická fakulta - ...
	d-52	(K)	Palmovka - ... - Hlubočepy
	d-56	(Zp)	... - Vozovna Střešovice - Brusnice - Malostranská - Strossmayerovo nám. - ...
	d-57	(Zp)	... - Vozovna Střešovice - Brusnice - Malostranská - ...
	a-X1	(N)	Špejchar - Vozovna Střešovice - Sibeliova; provoz d

	a-X3	(N)	Palmovka - Harfa - Spalovna - Hloubětín; provoz d, v úseku Spalovna - Hloubětín jen Pdš
	a-X52	(N)	Palmovka - Harfa - Kbelská - Lehovec; provoz n
	a-X56	(N)	Strossmayerovo nám. - Sparta - Hradčanská - Vozovna Střešovice - Sibeliova; provoz n
15.05.93	d-X12	(Nx)	- - -
17.05.93	d-12	(Xx)	Střelničná - Hlubočepy
	d-14	(Kx,Zzx)	Vozovna Kobylysy - Ke Stírce - Palmovka - Dělnická - Vltavská - Florenc - ... - Laurová
	d-24	(Zzx,Zpx)	Sídliště Ďáblice - Ke Stírce - Okrouhlická - Palmovka - ... - Radošovic-ká
	d-25	(Zpx,Px)	Podbaba - ... - Dělnická - Palmovka - Ke Stírce - Střelničná - Vozovna Kobylysy
	d-32	(Nx)	- - -
	d-54	(Kx)	Sídliště Ďáblice - Ke Stírce - Palmovka - ... - Nádraží Braník
	a-X12	(Nx)	- - -
	a-X54	(Nx)	- - -
18.05.93	a-258	(Zpx,Zp)	... - Ďáblický hřbitov - Květnová - U spojů - Kostecká - ...
20.05.93	a-111	(Zp)	... - Myšlinská - Kabelovna - ...
	a-122	(Zp)	... - Sklářská - Kablo (Z) - Kablo - ...
	a-204	(Zp)	... - Sklářská - Kablo (Z) - Kablo - ...
	a-240	(Zp)	... - Léčiva (Z) - Myšlinská (Z) - V Chotejně - ...
01.06.93	d-5	(Kx)	Hloubětín - Harfa - ... - Výstaviště - Trojská - Ke Stírce - Vozovna Kobylysy
	d-17	(Zzx)	Sídliště Ďáblice - Ke Stírce - Trojská - Výstaviště - Strossmayerovo nám.- ... - Nádraží Braník
	d-25	(Zzx,Zp,P)	Podbaba - ... - Dělnická - Nádraží Holešovice - Trojská - Ke Stírce - Střelničná
	d-53	(Zzx)	Vozovna Kobylysy - Ke Stírce - Trojská - Nádraží Holešovice - ... - Vozovna Pankrác
	a-121	(Zp)	Kačerov - Nemocnice Krč - Zálesí - ...
	a-196	(Zp)	Kačerov - Nemocnice Krč - Zálesí - ...
	a-405	(Zz)	Višňová - Budějovická
08.06.93	a-162	(Zzx)	Ke Stírce - Vozovna Kobylysy - ... - Dolní Chabry
15.06.93	d-1	(Kx)	Petřiny - Hradčanská - Sparta - ... - Spojovací
	d-2	(Pčx)	Divoká Šárka - Červený vrch - ... - Petřiny; provoz Pdšs, v úseku Divoká Šárka - Červený vrch jen v Pdš
	d-8	(Zpx)	... - Vozovna Střešovice - Hradčanská - Strossmayerovo nám. - ...
	d-18	(Zpx)	... - Vozovna Střešovice - Hradčanská - Malostranská - ...
	d-25	(Zpx)	... - Prašný most - Hradčanská - Strossmayerovo nám. - Vltavská - ...
	d-26	(Kx)	Divoká Šárka - Hradčanská - Sparta - ... - Nádraží Hostivař
	d-51	(Zpx)	... - Prašný most - Hradčanská - Strossmayerovo nám. - Čechův most - Právnická fakulta - ...
	d-56	(Zpx)	... - Vozovna Střešovice - Hradčanská - Sparta - Strossmayerovo nám. - ...
	d-57	(Zpx)	... - Vozovna Střešovice - Hradčanská - Malostranská - ...
	a-X1	(Nx)	- - -
	a-X56	(Nx)	- - -
30.06.93	a-461	Jr	provoz (o,Dkr)L
01.07.93	a-105	(X)	- - -
	a-220	(Zp)	Pitkovice - Sídliště Petrovice - Newtonova - Sídliště Petrovice - ...
	a-222	(Zp)	... - Chvaly - Sekeřická - Jeřická - Svěpravice - ...
	a-223	(Zz)	Českomoravská - ... - Chvaly - Vojická - Jeřická
	a-232	(Zp)	... - Místní úřad Křeslice - Sídliště Petrovice - Pitkovice - ...
	a-405	(Zzx)	Nad Havlem - Budějovická

	a-409	X	---
	a-410	X	---
	a-422	X	---
	a-425	X	---
03.07.93	d-2	Kč	Červený vrch - ... - Petřiny
	d-20	Pč	Divoká Šárka - Červený vrch - ... - Podbaba; provoz d, v úseku Divoká Šárka - Červený Vrch jen Dk za příznivého počasí
	a-121	(Zpx)	Kačerov - Nad Havlem - Zálesí - ...
	a-196	(Zpx)	Kačerov - Nad Havlem - Zálesí - ...
13.07.93	a-268	(Zp)	... - Na Skále - Nad Parkánem - ...
31.07.93	a-160	(Zp,Zz)	Dejvická - ... - V Podbabě - Sídlištní - Štěpnice - Žákovská
06.08.93	a-232	(Zp)	... - Newtonova - Sídliště Petrovice - Pitkovice - ...
10.08.93	a-120	ZpT	... - Slivenecká - Högerova (Z) - Chaplinovo nám.- ...
16.08.93	a-246	(ZpT)	... - Lihovar - Geologická (Z) - Filmové ateliéry (Z) - Lamačova - ...
	a-247	(ZpT)	... - Lihovar - Geologická (Z) - Filmové ateliéry (Z) - Lamačova - ...
	a-248	(ZpT)	... - Lihovar - Geologická (Z) - Filmové ateliéry (Z) - Lamačova - ...
	a-X105	(N)	Smíchovské nádraží - Lihovar - Filmové ateliéry (Z) - Geologická; provoz d
28.08.93	a-162	P	Ke Stírce - ... - Bílenský náměstí - Dolní Chabry; provoz d
	a-222	(Zpx)	... - Chvaly - Na Chvalce - Svěpravice - ...
	a-223	(Zzx),Zp	Českomoravská - ... - Chvaly - Vysokovská (T) - Khodlova (Z) - Běluňská
	a-228	(Kx,Zp)	Skalka - ... - Štěrboholská - (Ústřední (Z)) - Dolnoměcholupská (T) - Dubeč
	a-229	(Zpx,Zp)	Skalka - ... - Štěrboholská - Dolnoměcholupská - Dubeček - Uhříněves - Netluky - Pod oborou - ... - Koloděje; v úseku Dubeček - Koloděje v Pdš jen část spojů
30.08.93	m-A	Kč	Dejvická - ... - Želivského - ... - Skalka; v úseku Želivského - Skalka v Pdš jen každý 2. vlak
	d-3	(Zpx)	... - Kbelská - Harfa - Balabenka - ...
	d-5	(Zpx,Zzx)	Hloubětín - Harfa - Balabenka - ...
	d-19	(Kčx)	Hloubětín - Vysočanská radnice - ... - Kubánské náměstí
	d-20	Pč	Divoká Šárka - Červený vrch - ... - Podbaba; provoz d
	d-52	(Kx)	Lehovce - Palmovka - ... - Hlubočepy
	a-241	(Zpx,Zp)	... - Zbraslavské nám. - U Včely - Žabovřesky - Peluněk - ...
	a-271	Pč	Skalka - ... - Sídliště Petrovice - Háje; provoz d, v úseku Sídliště Petrovice - Háje jen Pdš
	a-X3	(Nx)	---
	a-X52	(Nx)	---
01.09.93	a-404	(N)	Smíchovské nádraží - Lihovar - Geologická - Horní cesta - Lamačova - Slivenec; PdšrT
	a-413	P	Podhoří - ... - Ortenovo náměstí - Nádraží Holešovice
	a-408	(Zp)	Jenerálka - (Suchdol) - Žákovská
	a-415	Kč	Nám. Omladiny - Lahovičky - Lipence - Lahovice - Nám. Omladiny; provoz ŠkroT
03.09.93	a-415	(Zpx,Zp)	... - Zbraslavské nám. - U Včely - Žabovřesky - Peluněk - ...
18.09.93	a-268	(Zpx)	... - Na Skále - Kolovraty - Nad Parkánem - ...
23.09.93	a-111	(Zpx)	... - Myšlinská - Kablo (Z) - Kabelovna - ...
	a-122	(Zpx)	... - Sklářská - V Chotejně - Myšlinská - Kablo - ...
	a-204	(Zpx)	... - Sklářská - V Chotejně - Myšlinská - Kablo - ...
	a-240	(Zpx)	... - Léčiva (Z) - V Chotejně - ...
28.09.93	a-220	(Zpx)	Pitkovice - Místní úřad Křeslice - Newtonova - Sídliště Petrovice - ...
	a-232	(Zpx)	... - Místní úřad Křeslice - Pitkovice - ...
01.10.93	a-105	(Xx)	Smíchovské nádraží - Filmové ateliéry; provoz Pdš
	a-181	(Zpx)	... - Jiráskova čtvrť - Pávovské náměstí - Za horou - ...

	a-246	(ZpTx)	... - Lihovar - Filmové ateliéry - Lamačova - ...
	a-247	(ZpTx)	... - Lihovar - Filmové ateliéry - Lamačova - ...
	a-248	(ZpTx)	... - Lihovar - Filmové ateliéry - Lamačova - ...
	a-404	(Nx)	---
04.10.93	a-229	(K)	Skalka - ... - Dubeček - ... - Kvasinská
	a-251	(K)	Nádraží Klánovice - ... - Kvasinská
	a-X105	(Nx)	---
15.10.93	a-228	(Zz)	Skalka - ... - Štěrboholská - (Ústřední (Z)) - Dolnoměcholupská (T) - Škola Dubeč - Lázeňka
	a-229	(Zpx,Kčx,Zp)	Skalka - ... - Štěrboholská - (Ústřední (Z)) - Dolnoměcholupská (T) - Škola Dubeč - Pod oborou - ... - Kvasinská
29.10.93	a-228	(Zpx,Zzx)	Skalka - ... - Štěrboholská - Dolnoměcholupská - Škola Dubeč - Dubeč
	a-229	(Zpx)	Skalka - ... - Štěrboholská - Dolnoměcholupská - Dubeček - Škola Dubeč - ... - Kvasinská
01.11.93	d-91	Xs	---
	a-354	N	Českomoravská - Prosek - Kbely - Vinoř - Podolánka; provoz Pd
06.11.93	d-12	(K)	Střelničná - ... - Hlubočepy
	d-17	(Zz)	Vozovna Kobyly - Střelničná - ... - Nádraží Braník
	d-24	(K)	Střelničná - ... - Nádraží Strašnice - Radošovická (Z)
	d-25	(Zz)	Podbaba - ... - Nádraží Holešovice - Výstaviště
	d-54	(K)	Střelničná - ... - Nádraží Braník
07.11.93	d-X17	(N)	Střelničná - ... - Sídliště Ďáblice; vlaky 2xKT8D5 (Dk 1xKT8D5)
09.11.93	a-229	(Kx)	Skalka - ... - Kvasinská - Koloděje
	a-251	(Kx)	Nádraží Klánovice - ... - Kvasinská - Koloděje
22.11.93	a-417	Jr	provoz ŠkrToZ
13.12.93	a-160	(Zpx,Zzx)	Dejvická - ... - V Podbabě - Břetislavka - Žákovská - Lysolaje
	a-408	(Zpx)	Jenerálka - Žákovská
15.12.93	a-103	(Zpx)	... - U spojů - Kokořinská - Kostecká - ...
	a-258	(Zpx)	... - Ďáblický hřbitov - Kokořinská - Kostecká - ...
	a-279	(Zpx)	... - U spojů - Kokořinská - Kostecká - ...
18.12.93	d-X17	(Nx)	---
	a-460	Jr	provoz Pdšr
	a-235	N	Nové Butovice - Píškova - Nad Malou Ohradou (Z) - Velká Ohrada; provoz Pdšosv,Dk
19.12.93	d-12	(Kx)	Sídliště Ďáblice - Střelničná - ... - Hlubočepy
	d-17	(Zzx)	Sídliště Ďáblice - Střelničná - ... - Nádraží Braník
	d-24	(Kx)	Sídliště Ďáblice - Střelničná - ... - Nádraží Strašnice - Radošovická (Z)
	d-25	(Zzx)	Podbaba - ... - Nádraží Holešovice - Střelničná
	d-54	(Kx)	Sídliště Ďáblice - Střelničná - ... - Nádraží Braník
20.12.93	a-459	N	Nové Butovice - Píškova - Velká Ohrada; provoz Pdšr
31.12.93	a-241	(Zpx,Zp)	... - Zbraslavské nám. - (Ke Krňovu) - Peluněk - ...
	a-415	(Zpx,Zp)	... - Zbraslavské nám. - (Ke Krňovu) - Peluněk - ...

Z linek náhradní dopravy neuvedených v přehledu stojí za zaznamenání provoz d-33 (6.8.–13.8.) Vozovna Motol – Sídliště Řepy a d-X8 (10.11.–19.11.) Florenc – Invalidovna.

Změny na období hlavních školních prázdnin 1993 (rovněž neuvedené v chronologickém přehledu):

- 1.7.–27.8.: (Kč) a-227 (v úseku Opatov – Háje – Opatov jen Pd)
(Jr) a-106 (PdšSodNeo)
a-142 (Pdšr)
a-138 (Pd,SodNeo)
- 1.7.–28.8.: (X) a-143
- 1.7.–29.8.: (X) a-109, 132, 146, 199, 203, 206, 209, 211, 219, 270, (a-105 viz chronologický přehled)
(Kč) m-B (Nové Butovice – Smíchovské nádraží v Pdšs jen každý 2.spoj)

- (Zpč) a-216 (v Pdš přes Bořislavku)
 (Jr) a-115, 171, 274 (Pdšr)
 a-140, 182 (Pdš)
 3.7.– 29.8.: (X) d-6

Poněkud nižší počet prázdninových změn proti roku 1992 by téměř výhradně způsoben zrušením či omezením provozu k 27.2. těch linek, které těmto změnám dříve podléhaly.

Změny názvů zastávek

Přehled důležitějších zastávek, přejmenovaných v roce 1993:

původní název	nový název
Československá televize	Kavčí hory
Dolní Chabry	Bílenecké náměstí
Chodovská (a-138,188)	Bohdalecká
Levského	U otočky
Malešická (a-133)	Židovské pece
Strnady	Přívoz Strnady
Tranzitní plynovod	Na Krejčárku
U otočky	Nad roklí
Vinutá	Psohlavců
Vozovna Strašnice (v ul.Starostrašnické)	Nad Primaskou
Ženské domovy (konečná d-)	Na Knížecí

PROVOZ

Přepravní a dopravní výkony

Tabulka 1: Přepravené osoby [tis.]

rok	celkem	metro	ED + LD	autobusy
1992	1 520 251	629 162	408 555	482 471
1993	1 385 227	554 868	389 866	440 493

Tabulka 2: Ujeté vozové kilometry MHD [tis.]

rok	celkem	metro	tramvaje	LD	autobusy	
					DP	ostatní
1992	144 287	39 371	38 864	19,9	62 696	3 336
1993	140 658	36 938	38 413	17,3	61 968	3 322

Vypravování dopravních prostředků

Počet vypravovaných dopravních prostředků povrchové dopravy je uveden v tabulce 3. Jedná se o pravidelné vypravování dle jízdních řádů, přičemž nejsou zachyceny změny kromě vyplývající z výluk traťových úseků v provozu tramvají. 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 (st), přičemž pro kloubové autobusy se počítá s koeficientem 1,5; přepočtený stav je tedy $p(\text{přep}) = p(\text{st}) + 1,5 p(\text{KB})$.

Tabulka 3: Vypravované dopravní prostředky

datum změny	Tramvaje			A u t o b u s y		
	vozy	vlaky		vozy		
	š	s		šr abs./přep.	šo	s
31. 8.93	612	354	232			
9.11.92				910+66/1105	866+69	339+20
9. 1.93				909+65/1101	870+68	340+20
1. 3.93				922+40/1089	885+42	342+12
1. 4.93	606	351	232			
1. 7.93	402	240	166	671+42	647+40	311+13
30. 8.93	606	351	232	937+24/1096	903+24	349+9
9.10.93	600	346	232	939+24/1091	904+24	348+9

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

d-1:	7.3.1993 – ...	část KT8
d-3:	celý rok 1993	KT8
d-4:	celý rok 1993	část KT8
d-8:	celý rok 1993	část KT8

Vzhledem k relativnímu nadbytku těchto vozů začaly být více či méně pravidelně vypravovány od 7.3.1993 i na některá pořadí d-1; jako kuriozitu lze pak uvést i nasazení jedné KT8 na d-19 v poslední den roku. Kromě uvedených linek byly kloubové vozy použity na některých linkách náhradní dopravy – např. d-X12 (Palmovka – Okrouhlická, 19.4.–15.5.).

Kloubové autobusy (KB) byly k 31.12.1992 vypravovány na tyto linky: a-119, 127, 136, 139, 141, 142, 143 (Pd), 153, 156 (Pd), 157, 174, 175, 177, 182, 184, 187, 189, 190, 198 (Dk), 200, 205 (Pd), 211, 212, 213, 233, 243 (část), 244, 253, 260, 271, 276, 277, 505 (PáSo). V průběhu roku došlo k následujícím změnám (Jv): od 9.1. a-505 KB PáSo → celotýdenně, od 30.8. 119 KB → st, a-180,261 st → KB. Autobusy poháněné zemním plynem byly provozovány celoročně na linkách a-101 (zcela) a 122 (část).

Provoz vozidel jiných dopravců na linkách Dopravního podniku pokračoval i v roce 1993 avšak s trvale klesající tendencí. Údajně pro nízkou kvalitu služeb byly ukončeny smlouvy s firmami Barnoky – 1.1.93, Žabka – 1.2.93, ČSAD Klíčov a Fedos – 1.3.93. Přestože jiní dopravci z řady důvodů zajišťují službu hůře než Dopravní podnik, je nepochybné, že ukončení smluvních vztahů má širší motivaci. Kromě důvodů objektivních se zde projevuje snaha DP o zachování co nejvyšších výkonů vlastními prostředky. V souvislosti se vznikem ROPIDu hodlal DP ke konci roku rozvázat veškeré zbývající smlouvy; na základě požadavku rady zastupitelstva však zůstaly beze změny proti IV. čtvrtletí platit i k začátku roku 1994. Celkové počty vozidel ostatních dopravců a jejich změny ve všech obdobích pracovních dnů jsou v tabulce 4, nasazování vozů na jednotlivé linky je zachyceno v následujícím přibližném přehledu. 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 prostřednictvím firmy Horký.

Tabulka 4: Počty vypravovaných autobusů ostatních dopravců

datum	ČSAD–Ingsped			FEDOS			ostatní			rozdíl
	šr	šo	S	šr	šo	s	šr	šo	s	
17.10.1992	32	31	8	15	15	3	19	22	8	[66 68 19]
1. 1.1993	35	34	9	15	14	3	18	22	9	+ (2+0)
1. 3.1993	34	33	8	0	0	0	8	11	5	– (8+18)
1. 4.1993	34	33	8				9	11	5	+ (0+0+1)
1. 7.1993										[42 40 13]
30. 8.1993	15	13	4				9	11	5	– (4+15+1)

Poznámka: Dílčí rozdíly proti údajům v tabulce 3 jsou způsobeny různou metodikou vykazování u dvou různých útvarů podniku Autobusy.

linka	31.12.1992	změny v průběhu roku 1993
a-110	Berka+Koch+Konečný+Nepraš	od 30.8. Berka+Konečný+Nepraš+Štěpánek
a-129	ČSAD Ingsped	od 30.8. DP
a-136	DP + Bado(1 Pdšo)	od 1.4. DP
a-165	ČSAD Ingsped	
a-166	DP + Žabka (od 2.11.1992!)	od 1.2. DP
a-172	DP + Šlechta	od 1.2. Šlechta
a-173	DP + ČSAD Ingsped	
a-192	ČSAD Ingsped	
a-210	DP + ČSAD Ingsped	od 1.2. Ingsped, od 30.8. DP
a-216	DP(Pdš) + Ingsped	od 30.8. DP
a-220	ČSAD Ingsped	od 30.8. DP
a-227	ČSAD Ingsped	od 1.2. DP
a-241	ČSAD Ingsped	od 30.8. DP
a-243	DP + Ingsped (Pdš)	
a-250	FEDOS + Klíčov	od 1.3. DP
a-251	ČSAD Ingsped	od 30.8. DP
a-255	Uher	od 3.1. DP(?), od 1.4. Uher
a-261	FEDOS	od 1.3. DP
a-265	DP	od 1.3. DP + Dohnalík (Pdšo)
a-267	DP+Ingsped (Pdš)+Barnoky	od 1.1. DP+Ingsped, od 1.4. DP+Ingsped+Bado, od 30.8. DP
a-268	DP + Dohnalík (Pdšo,Dk)	od 1.3. DP+Dohnalík(Dk), od 30.8. DP+Bado+Dohnalík
a-269	FEDOS	od 1.3. DP
a-272	DP + Ingsped(Pdš)	X 27.2.
a-503	FEDOS	od 1.3. DP

Na lince m-A byl od 30.8.1993 zaveden tzv. pásmový provoz, kdy je v úseku Želivského – Skalka veden každý druhý vlak a to v obdobích ranní i odpolední přepravní špičky. Na lince m-B je od 1.5.1993 v platnosti shodný GVD pro soboty i neděle.

Tabulka 5: 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			Pd	Po–Čt/Pá	Pd
31.12.1992	140	150/180	300	150	180	270	105	110/120	270
3. 5.1993							110	110–115	
30. 8.1993	150	180							

Přehled linek sítě autobusů v členění dle intervalů poskytuje v porovnání s předcházejícím rokem tabulka 6.

Tabulka 6: Intervaly na linkách autobusů

interval [min]	24.2.1992				1.3.1993			
	linek		vozů		linek		vozů	
	šr	s	šr	s	šr	s	šr	s
do 5,0	26	0	286	0	22	0	253	0
5,1 – 10,0	51	6	382	34	51	6	396	35
10,1 – 15,0	31	29	145	113	29	25	137	96
15,1 – 30,0	43	54	138	151	47	58	148	165
30,1 – 45,0	11		17		10		15	
30,1 – 60,0		33		48		31		48
nad 45,0	10		10		10		10	
nad 60,0		14		11		12		10
jednotlivé spoje	8	1	2	0	11	3	3	0
celkem	180	137	980	357	180	135	962	354

Vzhledem k prelimitovaným vysokým finančním nákladům se rada Zastupitelstva i Zastupitelstvo hl. m. Prahy věnovalo i otázce modernizace zabezpečovacího zařízení na trase C metra. Dopravní podnik pravděpodobně správně dospěl k závěru, že dožívající a morálně zastaralé zařízení je třeba v blízké době nahradit technicky progresivnějším. Z vypsaného výběrového řízení vyšla vítězně firma Matra, avšak smlouva, kterou na základě tohoto výsledku Dopravní podnik podepsal, se po posouzení jevila jako značně nevýhodná a jeho možnosti překračující. V přijatém usnesení bylo konstatováno, že „splnění finančních závazků, vyplývajících z uzavřené smlouvy, přesahuje možnou výši dotace z rozpočtu hl. m. Prahy; možným řešením situace je dát do zástavy nejen majetek DP a. s., ale i majetek hl. m. Prahy ...“, a bylo proto uloženo primátorovi hl. m. Prahy. projednat s ministrem financí ČR možnost financování modernizace zabezpečovacího zařízení pražského metra dotací ze státního rozpočtu.“

Nehody

Pražská městská doprava se pochopitelně ani v roce 1993 neobešla bez některých nehod a podobných kolizních situací. I přes tuto skutečnost lze hodnotit provoz MHD z hlediska cestujících jako bezpečný se zcela minimálními dopady na jejich zdraví.

Větší problémy přineslo pražské dopravě zimní ráno a dopoledne 6. ledna 1993, kdy rychlá teplotní změna způsobila vytvoření náledí prakticky na všech vozovkách ve městě. Na

komunikacích bylo zaznamenáno zhruba 300 nehod, z nichž největší byl hromadný střet přibližně 70 vozidel na Barrandovském mostě. Poškozen zde byl i Ikarus Dopravního podniku ev. č. 4300. Téhož dne, ovšem bez souvislosti s těžkými klimatickými podmínkami, se čelně srazily dvě tramvajové soupravy linky d-12 v kolejové splítce na Malé Straně. Značně poškozené vyšly z této nehody tramvaje ev. č. 6102 a 7120.

K další větší nehodě tramvaje pak došlo v Řepích 9.2.1993. Násilně poškozen byl vůz ev. č. 6125 na lince d-9.

Třetího května v odpoledních hodinách se po několika mimořádně teplých dnech strhla nad Prahou silná bouřka. Způsobila městu řadu škod a obtíží, kuriozitou pak bylo uvážnutí vlaku linky d-26 (6636+6637) i s cestujícími v zatopeném podjezdu pod magistrálou u zastávky Hlavní nádraží.

Z dalších nehod vozidel MHD uvádíme ještě následující:

12.července se v ulici V Holešovičkách střetly Ikarusy ev. č. 4005/II. a 4375. O necelý měsíc později, dne 2.8.1993 narazila na křižovatce Vypich do nákladního automobilu tramvaj KT8D5 ev. č. 9015. Podzimní „černé kolejnice“ měly pak za následek říjnové najetí jedné tramvajové soupravy do druhé na Vápence v Praze 3. Při této nehodě byly vážněji poškozeny tramvaje 6570 a 7272.

17.11.1993 pak prakticky zcela vyhořel tramvajový vůz T3M ev. č. 8026. K požáru došlo v prostoru konečné zastávky d-6 v Minské ulici v Praze 10. Druhý vůz soupravy (ev. č. 8027) byl naštěstí včas odpojen a tím asi zachráněn před zničením.

Integrovaný dopravní systém

Přes určité obtíže při prodlužování smluv o provozu IDS z roku 1992 mezi jednotlivými dopravci se podařilo zachovat jeho funkci i v roce 1993. V silniční dopravě to bylo zcela beze změn, neboť nové příměstské linky Dopravního podniku a-353 a 354 do tohoto systému nepatří. S Českými drahami byla po provedených organizačních změnách v tomto podniku s platností od 1.11.1993 smlouva rozšířena. Na trati 011 byl rozsah platnosti jízdních dokladů DP rozšířen až na hranice města, tj. o stanice/zastávky Dolní Počernice, Běchovice a Klánovice. Vzhledem k tomu, že se jedná o železniční trať s největší příměstskou frekvencí jejíž využívání i na území města poskytuje pro cestující řadu výhod, je toto rozšíření možno považovat za významné. Navíc má ověřit způsob stanovení vzájemných finančních závazků pro další tarifní pásmo ČD a tak snad vytvořit podmínky jak pro plošný rozvoj systému na území celého města tak pro rozvoj liniový na určitých tratích i mimo Prahu.

Silniční provoz

V porovnání s bezprostředně předcházejícími roky vzrostl na území Prahy podstatněji počet motorových vozidel, zejména osobních a dodávkových (proti roku 1992 o více než 10 %). Stupeň motorizace se tak zvýšil na 2,5, stupeň automobilizace pak na 3,1, což jsou hodnoty jen málo odlišné od srovnatelných západoevropských velkoměst. Využívání osobních automobilů k cestám po městě je však podstatně nižší a zůstává zachován vysoký podíl cest, uskutečňovaných městskou hromadnou dopravou (podíl MHD/IAD pro všechny vnitroměstské cesty 72:28; v západní Evropě se podíl MHD pohybuje od 30 do 55 %).

Přesto celkové intenzity silniční dopravy opět vzrostly – proti minulému roku v centrální oblasti o 7 % (při trvajícím poklesu podílu nákladních vozidel), na vstupech do města o téměř 17 % (zde již i s nárůstem nákladní dopravy o 10 %).

Železnice na území Prahy

V roce 1993 probíhala rekonstrukce kolejiště v žst. Praha hlavní nádraží. Dne 22.5.1993 bylo uvedeno do provozu 5.nástupiště a 17.12. také 6.nástupiště. Dokončení 7.nástupiště se předpokládá v roce 1994.

V únoru schválila rada Zastupitelstva hl. m. Prahy zakladatelskou smlouvu a stanovy a. s. PRaK, která se má zabývat přípravou a výstavbou železničního rychlodrážního spojení Prahy s Kladnem se současným obslužením ruzyňského letiště. Akcionáři společnosti mají být město Praha, Kladno, Praha 6, sdružení zainteresovaných obcí, Investiční banka a další.

Ostatní doprava

Kolem 1.5.1993 zahájil provoz přívoz Lipence – Mokropsy, lázně. Majitelkou a provozovatelkou je V. Kadlecová, provoz zajišťován denně od 10 hodin v intervalu 30 min., jízdné dospělí 3 Kč, děti 2 Kč.

TARIF, ODBAVOVÁNÍ, JÍZDENKY

Cenové předpisy, týkající se způsobu stanovení jízdného v městské dopravě se proti roku 1992 nezměnily, ceny MHD zůstaly regulovány jako maximální (výměr MF ČR č. 01/93).

Pro poskytování zlevněného jízdného zaměstnancům dopravních podniků a některým dalším osobám schválila správní rada Sdružení DP v ČR dne 29.6.1993 nové tarifní zásady, platné od 1.7.1993. V zásadách došlo pouze k nepodstatným změnám v porovnání s předcházející úpravou, která byla stanovena SD MHPR ČR s platností od 1.1.1992 vyhláškou č. j. 157784/1287/91-53.

V průběhu roku byla opět několikrát v Dopravním podniku, radou zastupitelstva i valnou hromadou a. s. DP projednávána a diskutována otázka úpravy tarifu, resp. zvýšení jízdného, neboť ekonomická situace Dopravního podniku (i celého města) se trvale zhoršovala. Bez ohledu na příčiny bylo provedenými rozbory prokázáno, že podíl dotací na financování provozu městské hromadné dopravy se zvýšil již na 77 % (v roce 1971 činil 48 %). V té souvislosti byly provedeny i zajímavé analýzy ztrát v příjmech vlivem poskytování různých úlev z ceny jízdného. Roční ztráta neovlivnitelná městem (vyplývající ze zákona či z výměru MF ČR) činí 408 mil. Kč, úlevy schválené městskými orgány, resp. provozovatelem pak 150 mil. Kč.

Poznámka: Návrh „H“ byl zpracován a radě Zastupitelstva předložen náměstkem primátora Ing. P. Holbou, CSc.

Několik předložených tarifních návrhů bylo zamítnuto a teprve poslední návrh představenstva a.s. byl usnesením rady zastupitelstva číslo 1179 ze dne 16.11.1993 schválen. Usnesení samo obsahuje pouze nové ceny jednotlivého jízdného a plnocenných časových jízdenek. K usnesení vydal OMPC MHMP výměr č. 4/1993, jímž se stanoví maximální ceny jednotlivého jízdného na 6 Kč, předplatních jízdenek na 360 Kč/měsíc a turistických jízdenek na 90 Kč/den, dále některé tarifní zásady (nepřestupnost, doba platnosti jízdenky v metru 60 min.) a možnost poskytnutí slev. Úplný tarif je tedy vydán v rámci uvedených podmínek dopravcem.

Usnesením č. 1397 z 21.12.1993 k informaci o reakci na zvýšení cen jízdného však požádala rada zastupitelstva představenstvo DP aby uvedlo do souladu nárůst cen jízdného pro důchodce tak, aby odpovídal procentuálnímu nárůstu u ostatních kategorií cestujících. Pro jednotlivé jízdné představenstvo této žádosti vyhovělo a s platností od 1.1.1994 umožnilo využívání zvýhodněných jízdenek za 3 Kč pro osoby ve věku od 60 do 70 let. U časového jízdného došlo k úpravě až v roce 1994.

Tabulka 6: Návrh a uskutečněná úprava jízdného

	stav 1.10.1992	návrh „H“ 31.8.93	změna od 1.1.94
jednotlivá jízda			
– plnocenné	4 Kčs	6 Kč	6 Kč
– zvýhodněné	2 Kčs	3 Kč	3 Kč
– soubor jízdenek M,D,A,LD/počet	90 Kčs/25	120 Kč/25	135 Kč/25
– soubor jízdenek M,D,LD/počet	75 Kčs/25	100 Kč/25	115 Kč/25
časové jízdenky plnocenné			
– měsíční	200 Kčs	240 Kč	280 Kč
– čtvrtletní	500 Kčs	600 Kč	680 Kč
– pololetní	–	–	1250 Kč
– roční	1700 Kčs	2040 Kč	2200 Kč
časové jízdenky zvýhodněné			
– měsíční žákovské	50 Kčs	70 Kč	70 Kč
– měsíční studentské	80 Kčs	120 Kč	140 Kč
– měsíční pro důchodce	80 Kčs	120 Kč	140 Kč
– čtvrtletní pro důchodce	200 Kčs	280 Kč	340 Kč
turistické jízdenky			
– na 1 den	30 Kčs	30 Kč	50 Kč
– na 2 dny	50 Kčs	50 Kč	85 Kč
– na 3 dny	65 Kčs	65 Kč	110 Kč
– na 4 dny	80 Kčs	80 Kč	135 Kč
– na 5 dnů	100 Kčs	100 Kč	170 Kč
dovozné			
– za zavazadla a psy	2 Kčs		3 Kč
– za jízdní kola	4 Kčs		6 Kč

Jednokorunové (červené) jízdenky, které bylo možné používat i po zvýšení jízdného v jejich nominální hodnotě, platily dle opatření Dopravního podniku do 31.3.1993. Z důvodu rozšiřujícího se počtu padělků jízdenek pro jednotlivou jízdu byly s platností od 4.10.1993 vydány nové čtyřkorunové jízdenky s některými ochrannými prvky; jsou odlišné grafickým provedením, barva šipky je nyní jasně oranžová, údaj měny je již v Kč. Staré jízdenky s modrou šipkou platily do 31.10.1993, vyměnit je bylo možné do 15.12.1993. K 31.12., tj. se změnou tarifu, byla ukončena platnost jízdenek z pětadvacetikusových souborů. Zde se naskytá otázka, jakým způsobem může dopravce ukončovat platnost jím vydaných cenin, resp. jakou sankci proti cestujícímu by bylo možné uplatnit při prokazování se jízdenkou, kterou dopravce za neplatnou prohlásil.

VOZIDLA

Metro

Ke dni 1.1.1993 vykazoval provozovatel metra následující evidenční stav vozidel určených k osobní dopravě:

Ečs: 1001-1030, 1032-1050; 1051-1085;

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.

V roce 1993 nedoznal vozový park metra v podstatě žádných změn. Nové vagóny pro metro pořízeny nebyly a také žádné vozidlo nebylo ani vyřazeno.

Zúčastnění nedospěli dále ani k rozhodnutí ve věci nových vozů pro metro a v průběhu roku též nikdo nerozhodl, zda a jak se případně budou rekonstruovat vozidla stávající. Již v roce 1993 bylo více než zřejmé, že zásadní problém tkví v otázce finanční, neboť nákup většího množství nových vozidel, resp. alespoň tolika, aby bylo možné jimi nahradit vozy typu Ečs, jde nad rámec reálných možností nejen provozovatele, ale i města Prahy.

Elektrické dráhy

1. Tramvajová vozidla pro osobní dopravu

Výklad událostí týkajících se vozového parku tramvají určených k pravidelné osobní dopravě zahájíme opět jeho přehledem k 1.1.1993:

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, 6318, 6319, 6321, 6322, 6323, 6326, 6328, 6329, 6338, 6342-6345, 6347, 6348, 6355, 6356, 6358, 6360, 6363, 6365, 6368, 6369, 6373, 6375, 6376, 6381-6383, 6386, 6388-6391, 6393, 6394, 6399, 6402-6404, 6406, 6407, 6409, 6411, 6414, 6419, 6425, 6426, 6429-6434, 6439, 6440, 6442, 6444, 6445, 6447, 6449, 6450, 6453, 6454, 6456-6458, 6460-6466, 6468-6475, 6478, 6479, 6484, 6488, 6489, 6492-6497, 6500, 6502-6507, 6509-6520, 6523-6527, 6529-6532, 6536-6539, 6542, 6544, 6545, 6547, 6550-6552, 6554, 6555, 6557, 6559-6562, 6564, 6566, 6568-6571, 6573, 6574, 6576-6585, 6588-6590, 6592-6595, 6598-6632, 6634-6658, 6660-6755, 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, 6900-6903, 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), 9012-9048.

Některé tramvaje uvedené v přehledu byly již od počátku roku 1993 trvale mimo provoz a provozovatel je nechával ve svém evidenčním stavu s cílem jejich eventuálního odprodeje (ev. č. 6322, 6326, 6360, 6376, 6393, 6450, 6466 a 6473). Z důvodu násilného poškození při nehodách, které se udály před 1.1.1993 zůstaly po celý rok odstavené mimo provoz, leč nevyřazené, tramvajové vozy ev. č. 6342 a 9014. Ostatní již dříve nehodami poškozené tramvaje byly pak v roce 1993 buď opraveny (např. KT8D5 ev. č. 9047) nebo vyřazeny (viz další text). Od 14.2.1993 provozovatel zařadil do provozu vůz KT8D5 ev. č. 9011/II. (viz publikace *Pražská městská doprava 1992*, str. 30).

I přes skutečnost, že pro elektrické dráhy nebyla pořízena v roce 1993 žádná nová tramvajová vozidla, pokračovalo i nadále trvalé odstavení tramvají z provozu či jejich oficiální vyřazování.

Vyřazeny byly následující vozy (všechny typu T3):

ev. č. následné využití (pozn.)

6319 prodán do Japonska
 6462 šrotace (08.93 vozovna Pankrác)
 6504 sklad odpadu (vozovna Motol)
 6530 odstaven
 6531 odstaven
 6555 šrotace (podzim 93 voz. Motol)
 6559 odstaven
 6560 odstaven
 6574 prodán na Ukrajinu (Krivoj Rog)
 6582 prodán DP Liberec (zde ev. č. 48)
 6595 odstaven
 6578 prosinec 1993
 6593 prosinec 1993

Provozovatelem trvale odstavena z provozu, leč ponechána v evidenčním stavu (opět jako u některých tramvajích odstavených již v roce 1992 pro eventuální budoucí odprodej, přestavbu a podobně) zůstala pak další vozidla T3:

ev. č.	naposledy v provozu
6318	prosinec 1993
6328	16.8.1993
6329	22.4.1993
6386	26.3.1993
6399	8.9.1993
6404	31.8.1993
6488	20.10.1993
6497	prosinec 1993
6550	prosinec 1993

Poznámka: Z tramvají vyřazených v roce 1992 byl v roce 1993 použit vůz ev. č. 6436 k přestavbě na nákladní motorový vůz pro zahraničního odběratele a vůz ev. č. 6558 přistaven k celkové opravě pro Krivoj Rog.

Dále byly v průběhu roku 1993 dány dlouhodoběji mimo provoz pro rozsáhlejší poškození při nehodách ještě i tyto tramvaje: 6102, 6540, 8024, 8026, 9015 a na kratší dobu z týchž důvodů ještě i vozidla další. Vůz T3 ev. č. 6102 se v roce 1993 po opravě do provozu vrátil.

O nákup ojetých tramvají projevil zájem v textu již dříve zmíněný Krivoj Rog. Mimo dvou pokročile rozpracovaných tramvají T3 dřívějších ev. č. 6558 a 6574 začaly v závěrečných měsících roku 1993 pro tohoto odběratele v Tatře Zličín a DP-OMHD s celkovými opravami dalších dvou vozů T3 vyřazených Dopravním podnikem v roce 1993 – ev. č. 6560 a 6595.

O starší tramvajové vozy T3 se zajímal i DP Plzeň a z odstavených vozů si vybral následující: 6326, 6393, 6399, 6404, 6473 a 6488 s tím, že v Praze na nich budou nejprve provedeny celkové opravy.

Z dalších událostí v pražském tramvajovém parku určeném pro běžný provoz lze konstatovat trvajícím odstavení vozu T3 ev. č. 6551, který je i nadále vyčleněn pro zkušební provoz s elektrickou výzbrojí TV8. Stranou provozu v Praze zůstala v druhé polovině roku i tramvaj T3M ev. č. 8106 a to z důvodu zapůjčení DP Liberec. Mimo běžných periodických oprav a oprav tramvají násilně poškozených šlo v popisovaném roce zaznamenat jen jedinou zajímavější rekonstrukci. Dvojici T3SUCS 7250+7251 vybavili v DP-OMHD obdobně jako soupravu 7226+7227 vnějšími a vnitřními tlačítky na otevírání dveří cestujícími. Úprava však již byla provedena méně nákladným způsobem – beze změny typu dveří a bez dalších modernizací interiéru.

Zvýšené tempo šlo zaznamenat ve vybavování vozů T3 a T3M kabinami řidiče shodnými nebo obdobnými těm, jaké výrobce dosazoval do typu T3SUCS. Oproti dřívějšímu obdržela při opravách různých stupňů tyto kabiny i poměrně dosti stará vozidla, např. vozy ev. č. 6506, 6566, 6580 a 6590, dále pak třeba i vůz 6457/II.

2. Tramvajová vozidla pro příležitostné a smluvní jízdy

V roce 1993 podstatnou měrou narostl zájem cestovních kancelářů a dalších zájemců o projížďky Prahou starými tramvajovými vozy. Zvýšený zájem cestujících pocítila i linka historické tramvaje d-91, pro kterou se tohoto roku podařilo najít asi optimální trasu a rozsah provozu.

K dispozici pro tyto účely měl provozovatel následující park dvounápravových tramvají staré stavby:

motorové: 349, 351, 2110, 2210, 3062;

vlečné osobní: 1200, 1202, 1522, 1530;

vlečný nákladní: 4523 (od září 1993).

Motorový vůz ev. č. 2110 (rok výroby 1928) prodělal v prvním pololetí ve vozovně Střešovice rozsáhlou opravu vozové skříně a elektrické výzbroje a do provozu se vrátil po vykonání technicko-bezpečnostní zkoušky v druhé polovině července. V září byl pak dán mimo provoz vlečný vůz „plecháč“ ev. č. 1200 k obdobné opravě vozové skříně.

Požadavky některých podnikatelských subjektů na propagaci svých výrobků prostřednictvím starých tramvajových vozidel přivedly vedení vozovny Střešovice k zajímavé aktivitě, kterou byla oprava starého nákladního vlečného vozu, tzv. „lory-uhelky“, ev. č. 4523 vyrobené v roce 1917. Vozík donedávna sloužil k soustředování vozovenského odpadu ve Vokovicích a v roce 1993 byl v dosti zchátralém stavu převeden do Střešovic jako vůz na pojízdné lešení. Po opravě v letních měsících vykonal dne 1.9.1993 technicko-bezpečnostní zkoušku.

V podniku ŽOS Šumperk a u jeho subdodavatele v obci Česká Ves probíhala po celý rok rekonstrukce dvounápravového motorového vozu ev. č. 240 a oprava vlečného vozu „krasin“ ev. č. 1562.

Vcelku příjemným doplňkem vzhledu dvounápravových motorových vozů ev. č. 2110 a 2210 bylo vyhotovení nápisů ELEKTRICKÉ DRÁHY HLAV. MĚSTA PRAHY ve světle lakované spodní části bočnic. Motorový vůz 351 obdržel obdobný nápis ELEKTRICKÉ DRÁHY KRÁL. HLAV. MĚSTA PRAHY.

Vyhlídkovým tramvajovým vozům T3 ev. č. 5601 a 5602 byl v lednu 1993 doplněn interiér o další sedačky a vybavení k poskytování základních občerstvovacích služeb. Sloužily prakticky výhradně jen smluvním jízdom. Vyhlídková tramvaj T4 „sluníčko“ ev. č. 5500 zůstala celé první pololetí odstavena ve vozovně Vokovice, 29.7.1993 byla trvale převedena do Střešovic, kde ji využívali ke služebním jízdom. Stojí jistě za zaznamenání, že tato tramvaj byla první, která dne 21.9.1993 znovu projela starým a několik let nesjízdným trojúhelníkem na Zvonařce v Praze 2.

3. Služební a pracovní tramvajová vozidla

V popisu událostí roku 1993 v podstatě nezbývá, než konstatovat, že složení vozového parku této kategorie tramvajových vozidel nedoznalo žádných změn. Nově nebyla zařazena do provozu žádná vozidla a žádný vůz nebyl ani provozovatelem vyřazen.

V provozu se šlo pravidelněji setkat s vozidly těchto evidenčních čísel: 5501-5507, 5509-5511, 5521-5523, 5530, 5531, 5533, 5534, 5536 a 5571. Sněhové pluhy byly nasazeny po několikahodinovém hustém sněžení ve dnech 24.2. a 25.2.1993 a pak ke konci listopadu.

Zbývá vozidla zůstala stranou provozu. Praktického významu pro provozovatele již pozbyl reklamní vůz ev. č. 5519, použití se ani nadále nenašlo pro nákladní motorový vůz ev. č. 5572.

Z dvounápravových tramvají doznaly alespoň nepatrného využití některé nákladní vlečné vozy a to k soustředování různého odpadu ve vozovnách. Ostatní dvounápravová vozidla

zůstala stejně jako v roce 1992 trvale mimo provoz a to včetně těch, které byly pravděpodobně ještě schopné samostatné jízdy (kolejový brus Schörling ev. č. 4092, reklamní vůz 4002, mazač trolejového vedení 4049 nebo poslední funkční sněhový pluh staré stavby ev. č. 4225).

Trvale mimo provoz byly pak i zbylé a dosud neopravené tramvaje dříve patřící do péče Kroužku městské dopravy (ev. č. 1175, 1502, 2172, 2272 a 5002).

Pracovní tramvajové vozy DP–OMHD ev. č. 5550 a 5551 používaly opravny k posunu uvnitř svého malešického závodu a vykonaly na nich v popisovaném roce velké prohlídky.

4. Nátěry a celoplošné reklamy

V průběhu roku 1993 bylo možné zaznamenat několik zajímavých změn v označování a vnějším vzhledu tramvají.

První změnou oproti dlouhodobě zavedeným způsobům byla náhrada zlatých obtiskových evidenčních čísel žlutými samolepkami. Provozovatel tím sledoval větší čitelnost evidenčního čísla na dálku a možná i zjednodušení technologie jejich lepení. Prvními tramvajemi, které takto označené vyjely do ulic, byly v druhé polovině ledna ev. č. 6574, 6583, 6584, 6593, 6614 a 7014. Nízká životnost těchto samolepicích číslic a jejich časté strhávání pak vzápětí přivedlo provozovatele a DP–OMHD zpět k obtiskům, ovšem provedeným již v podobě a barvě, která byla zvolena pro samolepky. V dalších měsících pak bylo stávající označování tramvají evidenčními čísly v podstatě nahrazeno označováním novým.

Z dalších patrných změn, které pražské tramvaje v roce 1993 doznaly, je vhodné v tomto komentáři uvést alespoň následující:

- tramvajím T3SUCS začal provozovatel a DP–OMHD při pořizování nových nátěrů sjednocovat lakování střechy s tramvajemi T3 a T3M,
- od října začaly být tramvajím vylepovány nové obtiskové znaky města (obtisk byl tak uveden do souladu s městským znakem schváleným Zastupitelstvem hl.m.Prahy dne 21.2.1991), patrná je dále zejména změna barvy kruhového podkladu z hnědé na bílou,
- některým tramvajím KT8D5 vylepil provozovatel namísto zavedeného umístění městský znak pod evidenční číslo a vytvořil si tím další volnou plochu pro vylepování reklam.

Mimo celoplošné reklamní nátěry lze za rok 1993 zaznamenat v podstatě jedinou výjimkou z červenokrémového lakování tramvají – je jí souprava T3SUCS 7250+7251, která obdržela po velké prohlídce spojené s rekonstrukcí ovládání dveří týž nátěr jako o rok dříve 7226 a 7225 (krémová barva je nahrazena sytější žlutou).

Lakování tramvajových vozů bylo po celý rok značně ovlivňováno měnící se právní úpravou možnosti či naopak nemožnosti propagovat cestou veřejných dopravních prostředků tabákové výrobky. Změny v právní úpravě pak doprovázely protichůdné výklady příslušných ustanovení právních předpisů a řada dalších postojů, mnohdy velmi emotivních, a s celou věcí konec konců vlastně nesouvisejících.

Popis děje je ve stručnosti následující: zákon č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele, účinný od 16.12.1992 reklamu tabákových výrobků zakázal, aniž by ovšem řádně stanovil, co vše reklamou tabákových výrobků je a co není. Mimo jiné i proto bylo uvedené ustanovení zákonem č. 217/1993 Sb. ke dni 10.7.1993 zrušeno. Tento právní stav ovšem neplatil dlouho, neboť zákon č. 303/1993 Sb., o zrušení státního tabákového monopolu a o opatřeních s tím souvisejících, reklamu tabákových výrobků na veřejných dopravních prostředcích opět zakázal a to s tím, že stanovil i lhůtu k ukončení platných smluv. Lhůta měla vypršet dnem 28.2.1994, byla však následně prodloužena až do konce roku 1994.

Během roku 1993 řada reklamních nátěrů zanikla, především pak reklamy Camel, Marlboro, a M&M's. Nově byly pořizeny na tramvajové vozy následující celoplošné reklamní nátěry:

Téma reklamy	ev. číslo	měsíc pořízení
West	6748, 6749, 6866, 6867, 7126, 7127	I.
Benetton	6762, 6772, 7212, 7213	
Lidové noviny	7110, 7111	
Samsung	8065	
Sigma Lutín	7100, 7101	
Derby	8086	II.
Rothmans	6647, 6648, 6782, 6785, 6883, 6886, 6887, 6915, 7160, 7161, 7238, 7239	
Budweis	7030	
Lucky strike	6403, 6406, 6500, 6576, 7194, 7195	
Městská divadla pražská	8104	
Heinzelmänchen	7028	
Johnson & Johnson	7076, 7077	
Comp Almanach	6765	III.
100 Mega	7044, 7045	
Samaritan	6840	
Hydrotherm	6672, 6677	
Pepsi Cola	7052, 7053, 7228, 7229	
Rama, výp. technika	7064, 7065	IV.
Plussz	7080, 7081	V.
Profit	6612	VI.
Juvena	6763	
Paffani	7188, 7189	
Vitana	7192, 7193	VII.
Springer reisen	6812	
Heineken Bier	6713, 6717, 7078, 7079, 7278, 7279	
Nadace Anežky České	6312, 6314	
Allianz	7282, 7283	VIII.
Douwe Egberts	6600, 6601	
Edit	7114, 7115	X.
Autocentrum Stodůlky	6588, 6589	
Bourjois Paris	7050, 7051	
Trident	6468, 6469, 6510, 6513, 7124, 7125	XI.
Clorius–Danfoos	6940, 6965	
Lewis jeans	6929, 6931	
YSE 2	6712, 6713	
Velkotržnice Lipence	9005	
Emarco Varnsdorf	6690, 6691	XII.

Pro úplnost je nutné dodat, že vozy ev.č. 6312, 6314, 6712, 6713, 6742, 6743, 6929, 6940 a 6965 byly vždy po nějakou dobu v provozu celé bílé bez jakýchkoliv nápisů či reklam, pouze s vylepeným evidenčním číslem. Obdobně celý bílý a se střechou nalakovanou modře jezdil po opravě vůz KT8D5 ev.č. 9047.

Autobusy

Vývoj vozového parku autobusů používaných k obstarávání MHD v Praze byl o něco zajímavější, než tomu bylo v metru a na elektrických dráhách. Komentář však opět zahájíme přehledem vozidel dominantních provozovatelů – DP, odštěpného závodu Autobusy a DP – garáží Kačerov ke dni 1.1.1993:

B731: 3600, 3601, 3613, 3687, 3705, 3707-3709, 3718-3720, 3723, 3729, 3732, 3736, 3739, 3741, 3743, 3745, 3747, 3749, 3763-3766, 3768, 3769, 3772, 3776, 3779, 3781-3783, 3787, 3790, 3791, 3793, 3795, 3797, 3798, 3801, 3802, 3804, 3805, 3810, 3812-3815, 3818, 3821, 3823, 3824, 3826, 3831-3833, 3838, 3840, 3842, 3843, 3846, 3847, 3849, 3850, 3852, 3853, 3856-3858, 3860, 3862-3876, 3878, 3879, 3881-3891, 3894-3896, 3899, 3900, 3902, 3903, 3906, 3908-3914, 3916, 3918, 3920-3924, 3926-3932, 3934, 3936-3940, 3944-3947, 3949-3953, 3955-3980, 3982-3999; 5001-5005, 5011-5015; 5227-5233, 5246, 5278-5281, 5297-5299, 5325-5330.

B732: 5101-5120; 5200-5207, 5209, 5210, 5212, 5214-5226, 5234-5245, 5247-5277, 5282-5296, 5300-5324, 5331-5500, 5502-5527, 5529-5532, 5534-5818.

B732 (pohon zemním plynem): 5006-5010.

B732 (úprava pro přepravu invalidů): 5211, 5213.

B741: 6001-6019.

C734: 3020, 3021, 3028, 3030-3032, 3035, 3036, 3038-3040, 3042-3050, 3052-3054, 3057, 3067, 3068, 3071, 3073-3078, 3082-3096.

Ikarus 280.08: 4001-4018; 4234-4236, 4239, 4240, 4243, 4250, 4252, 4258, 4259, 4262, 4264, 4265, 4275, 4288-4291, 4294, 4298-4303, 4305-4310, 4312-4315, 4318, 4323, 4325-4327, 4330-4333, 4335-4593.

Poznámka: DP-A dále vykazoval i zájezdové autobusy Karosa LC735 ev. č. 3171, 3173-3179. Protože však do městské dopravy v Praze tyto autobusy nijak nezasáhly, nejsou předmětem komentáře v této publikaci.

Nejstaršími provozovanými autobusy byly bezesporu oba původně pardubické Ikarusy v Praze nesoucí evidenční čísla 4002 a 4010. Z „pražských“ Ikarusů se staly nejstaršími vozy do ev. č. 4303 zařazené do provozu v roce 1984. Rovněž takto staré byly již i Karosy B731 ev. č. 3600, 3601, 3613 a 3687.

Dodávky nových autobusů se Praha dočkala hned v lednu 1993, kdy se v provozu objevily nové vozy B732.1654 z Karosy Vysoké Mýto. Provozovateli byly označeny ev. č. 5819 až 5843 a jednotlivým garážím přiděleny následovně: 5819–5822 Kačerov, 5823–5826 Dejvice, 5827–5831 Klíčov, 5832–5837 Libeň a 5838–5843 Vršovice.

Další zakoupené autobusy B732.1654 se do provozu dostaly o měsíc později – v únoru – a to pod ev. čísla 5844 až 5858 (5844–5846 Vršovice, 5847–5850 Dejvice, 5851–5855 Klíčov, 5856–5858 Libeň). Celá dodávka nových autobusů B732.1654 byla v Praze zprovozněna do června a nejvyšším obsazeným evidenčním číslem se stalo číslo 5917 (ev. č. 5859–5865 garáže Libeň, 5866–5879 Kačerov, 5880–5897 Řepy, 5898–5908 Dejvice, 5909–5917 Klíčov).

Dále Dopravní podnik zakoupil i větší počet nových kloubových autobusů Karosa B741. V provozu se začaly objevovat především v průběhu prosince pod ev. č. 6020–6064 (ev. č. 6020–6035 Klíčov, 6036–6054 Řepy, 6055–6064 Kačerov).

Ani tím však není přehled pořízených a do provozu zařazených autobusů vyčerpán. V květnu provozovatel zařadil do provozu ojetý Ikarus 280.08 ev. č. 4019 (II.), jde podle všeho o autobus původního ev. č. 4242 po generální opravě. Od listopadu jsou pak v provozu autobusy Karosa B732.20 ev. č. 5121–5124. Nejedná se také o vozidla zcela nová, nýbrž o novostavby vzniklé s využitím některých použitelných částí vyřazených vozů B731. Tato vozidla mají původ v ČSAO Zlín a jako zdroj součástí byly této firmě postoupeny vyřazené autobusy ev. č. 3894, 3913, 3921 a 3922. Po generálních opravách se pak ještě v prosinci dostaly do provozu dva další autobusy B732.20: ev. č. 5125 (ex B731 ev. č. 3790) a 5126 (ex B731 ev. č. 3994).

Do evidenčního stavu k 1.1.1993 nebyly zahrnuty, tj. vyřazeny ještě zpětně k roku 1992 autobusy B731 ev. č. 3740, 3748, 3753, 3754, 3758, 3785, 3788, 3796, 3800, 3892, 3901 a Ikarusy ev. č. 4260, 4283, 4311, 4319, 4320, 4321 a 4328. Dále pak vyřazování autobusů z provozu probíhalo v roce 1993 následovně:

leden: 3779, 3923, 4234, 4288, 4289;
březen: 3086, 3600, 3741, 3749, 3763*) ,3772, 3781*) ,3782, 3846, 3849, 3850, 3857, 3881, 4318, 4331;
duben: 3044, 3601, 3613, 3718, 3729, 3736, 3743, 3769, 3783, 3787, 3791, 3798, 3810, 3815, 3840, 3852, 3862, 3864, 3866, 3888, 3952, 3962, 3984, 3998, 4250, 4291, 4298, 4302, 4303, 4307, 4310, 4313, 4336;
červen: 3873*), 3932, 3947, 3958, 4325;
červenec: 3046, 3687**), 3764, 3766, 3768, 3802, 3860, 3867, 3872, 3882, 3884, 3899, 3910, 3912, 3916, 3918, 3926, 3944, 3986, 3995, 3999, 4239, 4243, 4258, 4275, 4308, 4330, 4348;
srpen: 3812, 3821, 3832*), 3838*), 3843, 3890, 3895, 3906*), 3951*), 3970*), 4290, 4294, 4299, 4309, 4326;
září: 3823*), 3863*), 3945*), 3949*);
říjen: 3765, 3847, 5212*);
listopad: 3043, 3047, 3894*) ,3913*), 3921*), 3922*), 3993;
prosinec: 3045, 3050, 3053, 3747, 3790***), 3793, 3795, 3813, 3818, 3824, 3833, 3842, 3887, 3940, 3960, 3965, 3969, 3982, 3994***), 4240*), 4262, 4264, 4350, 4353*).

Poznámky:

- *) autobusy nebyly po vyřazení určeny k likvidaci, nýbrž k prodeji jiným subjektům
- ***) vůz ev.č. 3687 již nesloužil osobní dopravě, garáže Kačerov jej používaly jako startovací agregát
- ****) 3790 → 5125, 3994 → 5126

Mimo dosud zmíněné autobusy šlo spatřit v provozu i několik dalších vozidel, která jejich vlastníci zapůjčili k prezentačním nebo testovacím jízdám v Praze. Každému takovému autobusu bylo formálně přiděleno evidenční číslo, aniž by ho samozřejmě na vozové skříní kdokoli uvedl:

ev.č.	typ	období provozu
3000	Karosa B732	XII. 1993
4140	Ikarus 435	III.-IV. 1993
5000	Mercedes O 405 N	XI.-XII. 1993
6649	Iveco Turbo City U	cca VII. 1993
7000	Ikarus 415	XI.-XII. 1993

Krátký komentář si zaslouží i některé změny v parku autobusů upravených pro služební a manipulační účely. Vyřazeny byla především dvě pojízdné jídelny ev. č. 2942 a 2973. Některé další pak zůstaly prokazatelně mimo provoz (například jídelna 2932 byla již v lednu 1993 neprovozovaným polovrakem). V červnu došlo k převedení autobusu B732 ev. č. 5577, který byl dříve upraven na měřící vůz pro potřeby dopravního úseku DP-A do normálního provozu. Na jeho místě se ocitl nově zakoupený autobus ev. č. 5913. Za kuriozitu roku 1993 lze jistě označit provozování posledního manipulačního autobusu Š706 RTO ev. č. 2551 (ex 4812) v garážích Kačerov.

Změn doznalo i vnější provedení a označování autobusů. Počínaje nově dodanými autobusy ev. č. 5859 (B732) a ev. č. 6020 (B741) přestaly být provozovatelem vylepovány městské obtiskové znaky. Rovněž šlo zaznamenat ústup od zavedeného provádění evidenčních čísel obtisky s číslicemi zlaté barvy. Namísto nich začaly být používány dvě varianty čísel-

ných samolepek (první se zlatavými silnými číslicemi, druhá pak s číslicemi tenkými provedenými bílou luminiscenční barvou). Především požitím bílých číslic sledovali provozovatelé zvýšení čitelnosti tohoto identifikačního prvku městských autobusů.

Celoplošnými reklamními nátěry byly v roce 1993 opatřeny tyto autobusy:

Téma reklamy	evidenční čísla	měsíc pořízení
West	5236, 5241, 5243, 5245, 5272, 5292, 5299, 5333, 5344, 5373, 5383, 5384, 5387, 5390, 5391, 5392, 5399, 5405, 5431, 5451, 5459, 5460, 5467, 5470, 5486, 5504, 5549, 5550, 5559, 5571, 5573, 5574, 5585, 5616, 5631, 5638, 5649, 5670, 5744, 5755, 5796, 5807, 5808, 5844	květen–říjen
Esso	6010, 6012	březen
Michelin	5415, 5438	květen
Bonton	6003	květen
Semperit	5242, 5438	květen
Air Kolumbus	4573	květen
Avico	5470	prosinec
Bellinda	5121, 5122, 5123, 5124	prosinec

Ikarus ev. č. 4019 byl do provozu zařazen v bílém nátěru celé vozové skříně, bílé lakování obdržely v prosinci i dva starší autobusy B732 ev. č. 5485 a 5494. Krátce šlo v bílém nátěru spatřit i autobusy ev. č. 5121-5124 (do pořízení reklamy Bellinda). Charakteristickým pro rok 1993 se dále stalo hromadné vylepování průsvitné fólie s reklamou Colgate–Palmolive na zadní okna autobusů a zahájení procesu výměny informačních tabulí s číslem a trasou linky (náhrada tabulí s modrým textem na bílém podkladu, zavedených v této podobě roku 1974, za tabule provedené v kombinaci černé a bílé).

Z dalších dopravních firem, které se v různém rozsahu na provozování městské autobusové dopravy v Praze podílely, je potřebné jmenovat především firmu J. Horký z Prahy. Ta používala v Praze svůj vozový park tvořený třídvéřovými autobusy typu Karosa různého stáří a původu. Akciové společnosti ČSAD rovněž do městského provozu v Praze nasazovaly svůj běžný park autobusů tvořený vozy B731, B732 a C734. Vzhledem k tomu, že tyto a případně ještě další firmy používaly autobusy, které nebyly trvale určeny k provozu v Praze, ponecháváme stranou i jejich podrobnější popis.

Vozidla podnikového muzea

Všechna vystavovatelná muzejní vozidla se v roce 1993 stala základem expozice muzea MHD. Po mnoha letech přebývání na několika kolejích ve vozovně Vokovice se tak historická vozidla dočkala důstojného způsobu své prezentace a autentickém prostředí průmyslové architektury počátku století – v opravené první lodi vozovny elektrických drah ve Střešovicích.

Renovována však pochopitelně dosud nebyla všechna vozidla. Motorový tramvajový vůz T2 ev. č. 6002, vlečné vozy ev. č. 638 a 1314, trolejbus Tatra T400 ev. č. 9431 a trolejová věž Praga RN prodělávaly další rok svých dlouhodobých celkových rekonstrukcí. Dokončen nebyl ani již vystavený motorový vůz 297 a také řadu let rozpracovaný „vamberák“ ev. č. 728 zůstal beze změn.

Do vozovny Střešovice byla z Hloubětína převezena stará nýtovaná cisterna, o které lze důvodně předpokládat, že má původ v některém z kropicích tramvajových vozů, nebo je alespoň s cisternami používanými na pražských tramvajích prakticky shodná. Od roku 1994 má být po vyčištění, nátěru a opatření nápisy usazena na jalový podvozek a zařazena do muzejní expozice.

Zajímavostí roku 1993 ve vztahu k historickým vozidlům je nepochybně nalezení a identifikování vozové skříně tramvajového sněhového pluhu ev. č. 2007 nebo 2008 z roku

1910. Skříň pluhu je obytným zahradním domkem v zahrádkářské kolonii U Elektry ve Vysočanech a neboť jí zatím likvidace nehrozí, nebyl učiněn ani žádný krok pro její případné pořízení podnikovým muzeem.

INSTITUCIONÁLNÍ ORGANIZACE DOPRAVY

Do roku 1993 vstoupil Dopravní podnik s řadou nesplněných úkolů v oblasti své vnitřní transformace. Již jednání zastupitelstva hl. m. Prahy, plnící úlohu valné hromady dne 26.11.1992 konstatovalo, že nebyly zpracovány alternativní návrhy na možnou organizaci a řízení MHD v Praze (dle závěrů zasedání rady ZHMP z 7.7.1992, které plnilo úkoly valné hromady) a vyslovilo souhlas se záměrem na zrušení a.s. a převedení jejího veškerého nemovitého majetku na hl. m. Prahu. Ani další postup představenstva DP nespĺňoval představy městského zastupitelstva a proto byla s platností od 1.5.1993 provedena zásadní změna v jeho složení, v němž město posílilo svůj bezprostřední vliv; upustilo však od úvah na převedení a. s. na jinou organizační formu.

Základním směrem politiky nového představenstva se stalo výraznější oddělení složek a. s., které se přímo podílejí na provozu MHD od zbývajících částí a urychlená privatizace posledně jmenovaných. V rámci těchto zásad byla dne 20.12.1993 podepsána zakladatelská listina a tak de iure založena nová akciová společnost Inženýring dopravních staveb; závod výpočetní techniky přešel od 1.11.1993 na ředitelství DP, a. s. jako jeho odbor. Z části v. o. j. DP–Opravy MHD k 8.12.1993 byla vytvořena a.s. Pražská strojírna. Definitivně se ustoupilo od zakladatelského plánu DP a.s. ve věci vytvoření dceřinných společností ze všech (zbývajících) organizačních jednotek.

S platností od 1.11.1993 byly provedeny personální změny ve vedení podniku i některých odštěpných závodů. Generálním ředitelem byl jmenován Ing. Rudolf Mládek.

V průběhu roku přesídlil podnik Autobusy do nové administrativní budovy DP Drahojlova 48, Praha 9.

Kromě stručně popsaných změn v uspořádání Dopravního podniku se souběžně řešila otázka celého systému řízení veřejné dopravy ve městě a jeho blízkém okolí. Postupně byla opuštěna dříve sledovaná myšlenka na zřízení integrovaného systému veřejné dopravy ve formě dopravního a tarifního sdružení „investorů“ dopravy a dopravců obvyklého v některých zemích západní Evropy. Částečně pod vlivem zatím neúspěšných pokusů o reorganizaci DP a.s. bylo zvoleno řešení, které má odstranit dopady stavu, k němuž vývoj dospěl. Usnesením rady zastupitelstva č. 842 z 31.8.1993 byl schválen záměr a usnesením 33. zasedání zastupitelstva zřízena s platností od 1.12.1993 samostatná příspěvková organizace ROPID (Regionální organizátor pražské integrované dopravy) se sídlem Rytířská 10, Praha 1. Tato organizace by měla zpracovávat projekty organizace dopravy pro území města a podle jeho požadavků, zajišťovat jejich plnění uzavíráním smluv s jednotlivými dopravci (tj. Dopravním podnikem, soukromými společnostmi a jinými soukromníky, ale i například Českými drahami) a postupně zavádět i systém jednotné příměstské dopravy. Ředitelem ROPID byl jmenován Ing. Zdeněk Strádal.

Pražská paroplavební společnost vlivem vyššího nárůstu nákladů proti tržbám (zejména ztrátovostí linkové dopravy) hospodařila v roce 1993 se ztrátou přibližně 4 mil. Kč.

OPRAVY PŘEDCHÁZEJÍCÍCH PUBLIKACÍ

PRAŽSKÁ MĚSTSKÁ DOPRAVA 1991

– V linkové chronologii na str. 11 je třeba první záznam k 3.1.1991 u a-104 opravit takto:

3.1. a-104 Kč Na Knížecí - Hlubočepy - slivenecká; v úseku Hlubočepy - Slivenecká v Pdš jen část spojů

PRAŽSKÁ MĚSTSKÁ DOPRAVA 1992

– Na str. 6 bod 10 – termín v závorce má být 30.4.1994

– Na str. 9 bod 9 u všech dat se jedná o rok 1992

– V linkové chronologii (str. 15) je třeba doplnit údaj o zavedení „pásmového provozu“ komentovaný na str. 22 a 23:

31.8. m-B Kč Českomoravská - ... - Smíchovské nádraží - ... - Nové Butovice; v úseku Smíchovské nádraží - Nové Butovice v Pds jen každý 2. spoj

– V tabulce 8 na str. 23 v záhlaví změnit datum 31.8.1993 na 31.8.1992

– V podkapitole Integrovaný dopravní systém (str. 25) v 9. řádce textu změnit datum 1.10.1990 na 1.10.1992

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

PRAŽSKÁ MĚSTSKÁ DOPRAVA 1993

Obrázky kreslil: Ing.I.Mahel

Technická spolupráce: Mgr.P.Fojtík, Ing.F.Prošek

Vydala Společnost městské dopravy v listopadu 1994 jako svoji 11. publikaci

Vydání první. Náklad 100 výtisků. 32+2 str.

Revize rukopisu k 2.8.2006. 32 str.