

Mgr. Pavel FOJTÍK

Ing. František PROŠEK

**PRAŽSKÁ
MĚSTSKÁ DOPRAVA
1994**

Revidovaný rukopis

Praha 1997

© P. Fojtík, F. Prošek, 1997

Ú V O D E M

V pořadí pátá ročenka, zaznamenávající vývoj pražské MHD v jednotlivých letech, vychází se značným časovým zpožděním. Až do současné doby se totiž nepodařilo autor-
sky zajistit zpracování kapitoly o vozidlech. Přesto jsme k jejímu vydání nakonec přistoupili, neboť zveřejňované informace považujeme na jedné straně pro řadu čtenářů za zajímavé, na straně druhé však rychle ztrácející na aktuálnosti. Zpracování vývoje vozového par-
ku se pokusíme zajistit do připravované souhrnné publikace *Pražská městská doprava 1991–1995*. Kromě absence části o vozidlech je ročenka obsahově opět koncipována ob-
dobně jako její předcházející ročníky.

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

Ani vznik organizace ROPID koncem předcházejícího roku nemohl vyřešit snížení nákladů na provoz systému městské dopravy i když některé představy v tomto směru existovaly. Dopravní podnik byl nadále financován formou dotace k tržbám a podíl dalších dopravců zůstal z tohoto hlediska naprosto bezvýznamný. Na vlastní provoz však byly k dispozici finanční prostředky dostačující a nebylo proto třeba uvažovat o jeho redukci. Obnova základních prostředků ve sféře dopravy obecně však dále zaostávala za jejich opotřebením.

Vláda ČR se v roce 1994 přiklonila k názoru, že prioritním způsobem dopravy ve městech má být doprava hromadná a systémy městské dopravy musejí být ve svém roz-
voji podporovány státem. V usnesení č. 472 z 31.8.1994 (k materiálu předloženému minist-
try dopravy a financí a primátorem hl. m. Prahy) o státní podpoře městské hromadné do-
pravy je stanoveno, že státní rozpočet se zúčastní 30% finančním podílem pro elektrickou trakci a 10% podílem pro autobusovou dopravu na jejím rozvoji. Příspěvek obcím bude moci být použit na nákup nových dopravních prostředků a na některé další schválené roz-
vojové projekty. Faktický význam bude mít ovšem tato politika až v následujících letech, přestože rada Zastupitelstva již pro rok 1994 uvolnila v této souvislosti z rozpočtové rezerva-
vy pro Dopravní podnik, a. s. částku 8 mil. Kč na přípravu realizace nových tramvajových tratí a pro ROPID 2 mil. Kč na přípravu investičních akcí rozvoje integrované dopravy.

Vlastní finanční prostředky města byly zvýšeny výnosem emise městských obligací v celkové hodnotě 250 mil. USD, (které přinesly čistou částku 7,34 mld. Kč) s pětiletou splatností. Pro dopravu z toho byly přiděleny částky 1 mld. Kč na dostavbu metra, 2,1 mld. na rekonstrukci komunikací, dalších 0,15 mld. na dostavbu komunikační akce KOMOKO a 0,1 mld. Kč na zavedení nového tarifního systému MHD; nebyla odsouhlasena částka 92 mil. Kč na rekonstrukci parníku Hradčany na plovoucí hotel.

Za významné změny v systému MHD lze považovat uvedení traťového úseku V.B metra do provozu a rozšíření platnosti předplatních jízdenek MHD na celou síť železnice na území města.

S Í Ť M E T R A V R O C E 1 9 9 4

Zprovoznění tratě V.B Zličín – Nové Butovice

V průběhu roku 1994 byl uveden do provozu nový úsek tratě B mezi Zličínem a No-
vými Butovicemi. Tomu předcházely dvě krátkodobé výluky úseku Nové Butovice – Smí-
chovské nádraží. První se uskutečnila o víkendu 16. a 17. července kvůli dynamické zatěž-
kávací zkoušce mostu metra přes údolí Prokopského potoka. V úseku Na Knížecí – Nové
Butovice byla po oba dny, vždy v době od 5.00 do 24.00 hodin zavedena náhradní auto-
busová doprava linkou a-XB. Podobná výluka, se stejným zajištěním náhradní dopravy, se

uskutečnila ve dnech 28. a 29. října, aby bylo možné provést potřebné úpravy zabezpečovacího zařízení. Dne 1.11. v noci byla zahájena technicko-bezpečnostní zkouška nového úseku a zkušební provoz byl zahájen 3.11.1994.

Slavnostní zahájení provozu na úseku V.B se uskutečnilo 11.listopadu 1994 odpoledne. Stavební délka nového úseku je 5,041 km v levé a 5,063 km v pravé koleji. Maximální stoupání činí 3,9 % mezi stanicemi Luka a Lužiny. Provozní délka úseku (mezi středy stanic Zličín a Nové Butovice) je 5,112 km levé koleje. V úseku je pět nových stanic (všechny s ostrovními nástupišti), základní údaje o nich vyplývají z tabulky č. 1. Koncové obratiště za stanicí Zličín je provedeno jako třetí (střední) kolej.

Tabulka 1: Stanice traťového úseku V.B

stanice	zkr.	Typ	hloubka	vest.	staničení	pozn.
Zličín	ZL	povrchová, sloupy v ose stanice	2,8	1	3,065	1)
Stodůlky	SD	hloubená, sloupy v ose stanice	13,1	2	4,524	2)
Luka	LK	povrchová, nástupiště bez sloupů	0,6	1	5,653	
Lužiny	LZ	povrchová, nástupiště rozčleněné sloupy	7,0	1	6,350	
Hůrka	HU	povrchová, nástupiště rozčleněné sloupy	1,7	1	7,500	

Poznámky:

staničení = umístění středu stanice v levé koleji (zaokrouhleno)

1) Ve stanici Zličín střední obratová kolej.

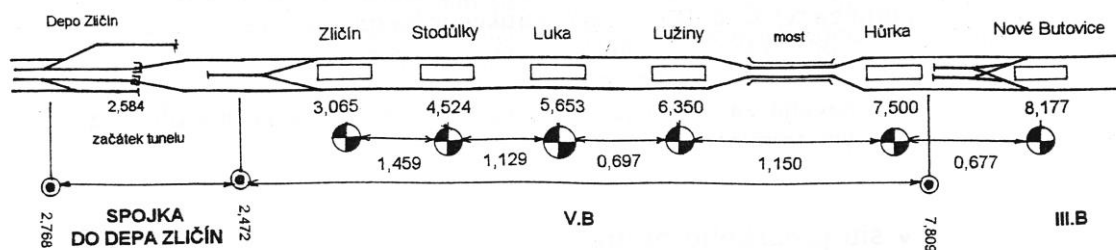
2) Západní vestibul dosud mimo provoz.

Celkový počet stanic v síti pražského metra dosáhl 46. Nejdelší mezistaniční vzdálenost na trati V.B je v úseku Zličín – Stodůlky (1,459 km), nejmenší v úseku Hůrka – Nové Butovice (0,677 km). Maximální spád je 38,5 promile v úseku Luka – Lužiny. Mezi stanicemi Lužiny a Hůrka se nachází most přes údolí Prokopského potoka. Délka vlastního mostu je 379 m, včetně ramp 542 m. V mostním úseku jsou koleje metra až 17 m nad terénem.

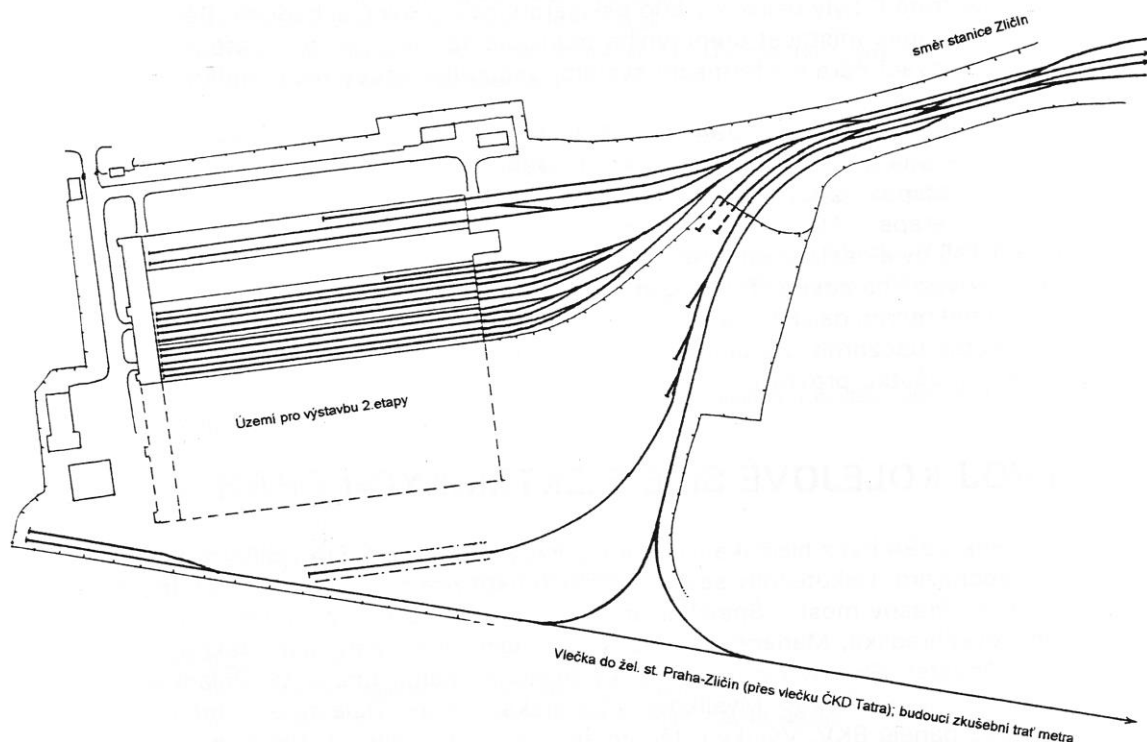
Spojka do depa Zličín

Traťový úsek V.B (a tím i celá trať B) je napojen na nové depo metra ve Zličíně (viz kapitola Depa, vozovny, garáže a dílny pražské MHD v roce 1994) dvoukolejnou traťovou spojkou, která staničením plynule navazuje na vlastní trať B, na rozdíl od ostatních spojek SK a SH, které mají samostatné staničení s nultým kilometrem. Délka spojky je 295,795 m levé koleje (km 2,472 – 2,768), resp. 275,780 m pravé koleje (km 2,413 – 2,688). Přibližně polovina spojky je povrchová. Na spojkou navazuje remízni kolejiště depa Zličín.

Schema nových úseků metra (V.B a spojka do depa Zličín)



Depo Zličín při uvedení do provozu



Rekonstrukce eskalátorů

V průběhu roku 1994 se uskutečnily dvě velké rekonstrukce eskalátorů. První byla zahájena ve stanici Budějovická na trati C 11. července 1994 a skončila 13. prosince. Během prací byla při úplné výluce jižního vestibulu stanice vyměněna dvě ramena eskalátorů Transporta za typ 016. Druhá rekonstrukce měla mnohem větší dopad na cestující. Zcela byl uzavřen od 1. září 1994 eskalátorový tunel ve stanici Můstek na trati A do podchodu ve středu Václavského náměstí. Při rekonstrukci jsou všechna tři stávající ramena eskalátorů vyměňována za typ Thyssen. Rekonstrukce i úplná výluka přechází do roku 1995 s plánovaným termínem dokončení 30. června 1995.

Jiné akce v síti pražského metra

Kromě výše uvedených rekonstrukcí eskalátorů, které byly spojeny s úplnými výlukami eskalátorových tunelů, proběhly opravy pohyblivých schodišť i v některých dalších stanicích (např. Muzeum). Dále na vliv provozu metra, resp. pohybu cestujících, měla oprava mezistropu ve stanici metra Muzeum (tj. podlahy vestibulu a podchodu). Práce byly rozčleněny do čtyř etap, během kterých byl různě omezen pohyb veřejnosti v podchodu a podle potřeby byla uzavírána přístupová schodiště do podchodu. Patrně největší vliv na vlastní přístup cestujících do metra měly III. a IV. etapa, kdy pro přístup na nástupiště tratě C byly uzavřeny buď eskalátory nebo pevné schodiště. Během třetí etapy byla zřízena nová místnost přepravního manipulanta společná pro tratě A i C, byla upravena odbavovací čára a informační systém. Jednotlivé etapy byly naplánovány v těchto termínech:

I. etapa	13.6.1994	–	15.8.1994
II. etapa	15.8.1994	–	24.10.1994
III. etapa	24.10.1994	–	19.12.1994
IV. etapa	19.12.1994	–	28.2.1995

Na rok 1995 byla naplánována rekonstrukce stropu stanice, spojená s výlukou automobilového provozu na severojižní magistrale.

V některých dalších stanicích byly instalovány výtahy pro cestující. (V této souvislosti je nutné upozornit, že na novém úseku V.B jsou výtahy pro cestující ve všech stanicích již od počátku provozu).

VÝVOJ KOLEJOVÉ SÍTĚ ELEKTRICKÝCH DRAH

Rok 1994 byl z hlediska rozvoje a údržby tramvajové sítě vcelku srovnatelný s rokem předchozím. Uskutečnily se dvě větší rekonstrukce tramvajových tratí (tř. M. Horákové v úseku Prašný most – Špejchar, další etapa Střelničné ul.), tři větší opravy tratí (Nádražní, Vyšehradská, Mariánské hradby), osm úplných či částečných rekonstrukcí kolejových křižovatek (Prašný most, u smyčky Špejchar, nám. J.Palacha, Palackého náměstí, Nákladové nádraží Žižkov, Myslíkova a Lazarská, Výtoň). Dále se uskutečnilo 11 výměn kolejí nebo panelů BKV. Výluky u těchto akcí se pohybovaly v rozmezí dvou dnů až jeden a půl měsíce. Větší soubory investičních akcí (při dlouhodobých výlukách) proběhly na Mánesově mostě (dokončení tříleté rekonstrukce mostu) a na Balabence (další etapa výstavby mimoúrovňové křižovatky). Největší dopad na tramvajovou dopravu měly souběžně probíhající rekonstrukce kolejových křižovatek Lazarská a smyčka Špejchar, při kterých byly bez provozu četné úseky tramvajové sítě (při stejné příležitosti byla zřizována provizorní jednokolejná trať v Jindřišské ulici). Za zmínku stojí také rekonstrukce trolejového vedení tratě na Lehovec. Tramvajový provoz byl narušen také haváriemi nebo opravami inženýrských sítí, většinou v rozsahu několika dnů. Pouze doprava do Hostivaře byla narušena na jeden a půl měsíce. K dočasným kolejovým opatřením v oblasti Nuslí přibyla provizorní jednokolejná trať v Jindřišské ulici, vynucená výstavbou kolektoru. Během roku 1994 nebyla dokončena tramvajová trať do Modřan, jejíž zprovoznění se původně předpokládalo zároveň s pátým provozním úsekem tratě B metra v listopadu 1994. Dokončení stavby bylo odloženo na první pololetí 1995. Přesnější přehled jednotlivých akcí v kolejové síti je uveden v následujícím přehledu.

V přehledu jsou použity stejné zkratky jako v předchozích ročenkách. Výluky trvající jen část dne (resp. noci) nejsou uvedeny.

A. Akce přecházející do roku 1994 z let předcházejících:

1. Výluka obratiště Zvonařka

15.03. (D) Bruselská - Zvonařka (trojúhelník), v obratišti zřízena zastávka „Zvonařka“.

2. Výluka objízdné koleje ve vozovně Hloubětín

27.10. (D) objízdná kolej, ve východní části vozovny postavena nová hala o dvou průjezdných kolejích pro údržbu vozidel a s novým mycím rámem

3. Rekonstrukce Mánesova mostu

01.08. (X) Čechův most - Staroměstská - Národní divadlo; rekonstrukce kolejové křižovatky na nám. J. Palacha v souvislosti s dokončováním rekonstrukce mostu

27.10. (D) Čechův most - Staroměstská - Národní divadlo

(D) Klárov - Mánesův most - Staroměstská; na nám. J. Palacha použit nový typ panelů typu BKV, jejichž povrchová úprava napodobuje dlažbu

4. Rekonstrukce kanalizace v Nuselské ulici

03.12. (X) Vladimírova - Spořilov (Poznámka: Ve dnech 3. a 4.12. probíhala pro rekonstrukci vrchního vedení současně úplná výluka křižovatky Otakarova při zachování manipulačního provozu v relaci Minská - Na Zámecké - vozovna Pankrác)

X! provizorní výhybky pro jednokolejný provoz v prostoru křižovatky Nuselská - V Horkách

- 05.12. (D) Vladimírova - Spořilov, obnoven dvoukolejný provoz v oblasti křižovatky V Horkách; jednokolejka u náměstí bratří Synků zůstává a přechází do roku 1995

5. Výluka objízdne koleje v ÚDDP

Informace o trvání výluky nejsou zatím k dispozici. Další údaje jsou uvedeny v kapitole Depa, vozovny, garáže a dílny pražské MHD v roce 1994.

B. Akce zahajované v roce 1994

1. Výluka obratiště Dlabačov

- 18.02. (X) smyčka Dlabačov, deponace stavebního materiálu
19.04. (D) smyčka Dlabačov

2. Rekonstrukce tratě na tř.M.Horákové

- 22.02. (X) Špejchar - Hradčanská - Prašný most - Brusnice (S)
(X) Prašný most - Vítězné náměstí; rekonstrukce tratě v úseku Špejchar - Prašný most (vč. křižovatky)
26.04. (D) Špejchar - Brusnice (sever); při rekonstrukci bylo použito otevřeného kolejového svršku, výhybky staničních kolejí v zastávce Hradčanská byly mírně posunuty, bylo užito výhybek s pružnými jazyky. Sjezdová výhybka z centra byla opatřena „dlouhými jazyky“. Výhybka předsunutého kolejového rozvětvení u křižovatky Prašný most (na 3. kolej) byla posunuta o několik metrů blíž ke křižovatce, takže byly odstraněny zbytečné protioblouky. (Poznámka: Zastávka Prašný most ve směru do centra byla uvedena opět do provozu až dodatečně 11.5.)
(D) Prašný most - Vítězné náměstí

3. Oprava tratě na Hlávkově mostě

- 02.03. (X) Vltavská - Hlávkův most - Těšnov
05.03. (D) Vltavská - Hlávkův most - Těšnov

4. Oprava tratě v Sokolovské tř.

- 08.03. (X) Florenc - Palmovka
16.04. (D) Florenc - Palmovka

5. Rekonstrukce výhybek na Vypichu

- 18.03.(23.30) (X) Královka - Bílá Hora; „výměna výměn“
21.03. (D) Královka - Bílá Hora

6. Výluka tratě v Křižovnické ulici

- 25.03.(22.00) (X) Čechův most - Staroměstská - Národní divadlo; demontáž lešení v Křižovnické ul.
28.03. (D) Čechův most - Staroměstská - Národní divadlo

7. Rekonstrukce trolejového vedení v Poděbradské tř.

- 16.04. (X) Hloubětín - Lehovec (úplná výluka úseku)
18.04. (Dč) Hloubětín - Lehovec (výluka jen 8.00 - 14.00)
23.04. (X) Hloubětín - Lehovec (úplná výluka)
25.04. (D) Hloubětín - Lehovec
03.05. (X) Hloubětín - Lehovec (úplná výluka)
16.05. (D) Hloubětín - Lehovec

8. Oprava tratě v Podolí

- 16.04. (X) Výtoň - Podolská vodárna; oprava panelů BKV
26.04. (D) Výtoň - Podolská vodárna

9. Rekonstrukce tratě ve Střelničné ulici

- 16.04. (X) Střelničná - Sídliště Ďáblice; vkládání výhybek pro provizorní jednokolejný provoz
17.04. (D) Střelničná - Sídliště Ďáblice
D! provizorní jednokolejný provoz po koleji z centra v úseku Ládví - Štěpničná
07.05. (X) Střelničná - Sídliště Ďáblice; změna výhybek
08.05. (D) Střelničná - Sídliště Ďáblice
D! provizorní jednokolejný provoz po koleji do centra v úseku Ládví - Štěpničná
28.05. (X) Střelničná - Sídliště Ďáblice;
X! ukončen provizorní jednokolejný provoz, úsek Štěpničná - Sídliště Ďáblice rekonstruován za úplné vyluky
15.06. (D) Střelničná - Sídliště Ďáblice; tramvajová trať nově s otevřeným kolejovým svrškem (vyjma silničních přejezdů)

10. Oprava tratě v ul. U Výstaviště

- 26.04. (X) Výstaviště - bývalá Holešovická elektrárna
03.05. (D) Výstaviště - bývalá Holešovická elektrárna

11. Oprava tratě na Rašínově nábřeží

- 26.04. (X) Výtoň - Palackého náměstí - Národní divadlo; oprava panelů BKV
(X) Mánes - Myslíkova ul.
10.05. (D) Výtoň - Palackého náměstí - Národní divadlo
(D) Mánes - Myslíkova ul.

12. Oprava tratě na Libeňském mostě

- 03.05. (X) Dělnická - Palmovka (sever); oprava panelů BKV
16.05. (D) Dělnická - Palmovka

13. Oprava tratě na Dlabačově

- 06.06. (X) Brusnice (jih) - Malovanka; výměna kolejnic, vyluka se netýká manipulační tratě na Hládkově a tím i úseku Hládkov - Brusnice (do centra)
10.06. (D) Brusnice (jih) - Malovanka

14. Vyluka objízdny koleje ve vozovně Kobylisy

- 22.06. (X) objízdna kolej ve vozovně Kobylisy; rekonstrukce požárního vodovodního řadu
20.08. (D) objízdna kolej ve vozovně Kobylisy

15. Rekonstrukce plynovodu v Podolí

- 24.06.(24.00) (X) Výtoň - Nádraží Braník; generální oprava plynovodu a tlaková zkouška
27.06. (D) Výtoň - Nádraží Braník
02.09.(24.00) (X) Výtoň - Nádraží Braník
05.09. (D) Výtoň - Nádraží Braník

16. Oprava tratě v Ječné ulici

- 08.07.(19.30) (X) Karlovo nám. - (I.P.Pavlova) Tylovo nám.; oprava panelů BKV na křižovatce Ječná - Legerova
11.07. (D) Karlovo nám. - I.P.Pavlova

17. Oprava tratě v Zenklově ul.

- 12.07. (X) Palmovka (sever) - Ke Stírce
05.08. (D) Palmovka - Ke Stírce

18. Rekonstrukce křižovatky nám.J.Palacha

viz Rekonstrukce Mánesova mostu (bod 3. v oddíle A)

19. Výstavba mimoúrovňové křižovatky na Balabence

- 05.08. (X) U Balabenky - Balabenka; výstavba přemostění Sokolovské tř.
30.08. (D) traťové koleje v Sokolovské ul. od křižovatky U Balabenky směrem k Balabence (v délce 35 m) dočasně prohlášeny odstavnými kolejemi po dobu výluky
27.10. (D) U Balabenky - Balabenka; během výluky byly vyjmuty zbývající výhybky na křižovatce Balabenka původní traťové odbočky do Českomoravské ul.
22.11. (X) U Balabenky - Balabenka; úprava mostní konstrukce
28.11. (D) U Balabenky - Balabenka

20. Oprava tratě v Plzeňské ul.

- 05.08. (X) Radlická - Vozovna Motol; výměna panelů a kolejnic
18.08. (D) Radlická - Vozovna Motol

21. Výměna křižovatky u nákladového nádraží Žižkov

- 11.08.(19.00) (X) Olšanské náměstí - Nákladové nádraží Žižkov
12.08.(22.00) (X) Ohrada - Želivského
15.08. (D) Olšanské náměstí - Nákladové nádraží Žižkov
(D) Ohrada - Želivského

22. Oprava tratě v Nádražní ul.

- 24.08. (X) Anděl - Na Knížecí
26.08. (D) Anděl - Na Knížecí
(X) Na Knížecí - Hlubočepy
21.09. (D) Na Knížecí - Hlubočepy

23. Rekonstrukce křižovatky Myslíkova

- 09.09.(22.30) (X) Karlovo nám. (Resslova - Myslíkova; oprava části kolejové křižovatky
12.09. (D) Resslova - Myslíkova

24. Oprava tratě ve Vyšehradské ulici

- 14.09. (X) Moráň - Albertov; oprava panelů
11.10. (D) Moráň - Albertov

25. Havárie plynovodu v podjezdu v Zahradním městě

- 24.09. (X) Radošovická - Nádraží Hostivař
05.11. (D) Radošovická - Nádraží Hostivař

26. Oprava tratě na Mariánských hradbách

- 27.09. (X) Chotkovy sady - Mariánské hradby - Brusnice (jih)
08.10. (D) Chotkovy sady - Brusnice (jih)

27. Rekonstrukce křižovatky Lazarská

- 08.10. (X) Újezd - Národní divadlo - Spálená - Lazarská - Vodičkova - Jindřišská - Senovážné náměstí
(X) Mánes - Myslíkova - Karlovo náměstí; rekonstrukce kolejové křižovatky Lazarská; při akci zároveň provedena výměna další části křižovatky Myslíkova, výměny panelů ve Spálené a Národní a opravy tratě v Jindřišské a Vodičkově. Současně probíhala výstavba provizorní jednokolejné trati v Jindřišské ulici (viz bod 29). Na Národní třídě (u Národního divadla) umožněno odstavování vadných vlaků.
12.10. (X) zrušena možnost odstavování vadných vlaků na Národní tř.
10.11. (D) Újezd - Národní divadlo - Spálená - Lazarská - Vodičkova - Jindřišská - Senovážné náměstí
(D) Mánes - Myslíkova - Karlovo nám.

28. Rekonstrukce kolejové křižovatky u smyčky Špejchar

08.10. (X) Špejchar - Strossmayerovo nám.

22.11. (D) Špejchar - Strossmayerovo nám.

29. Výstavba kolektoru v Jindřišské ulici

10.11. D! provizorní jednokolejná trať v Jindřišské ulici; jednokolejná trať v úseku Václavské nám. - Nekázanka (cca) je částečně (v místě stavebních jam) položena při severním chodníku a částečně využívá severní koleje stávající tratě. Stavební jámy jsou umístěny před obchodním domem Krone a na křižovatce s Panskou ul. Stavba kolektoru přechází do roku 1995 s předpokládaným obnovením tramvajového provozu k 15.11.1995.

30. Havárie vodovodního řadu v ul. U Brusnice

05.12. (X) manipulační trať v ul. U Brusnice

10.12. (D) manipulační trať v ul. U Brusnice

C. Výstavba nových tramvajových tratí

Po celý rok probíhala výstavba nové tramvajové tratě do Modřan. Stavba ovšem nebyla dokončena v původně plánovaném termínu (11.11.1994) a její zprovoznění bylo odloženo až do roku 1995. V lednu 1994 byla vypracována studie tramvajové smyčky v Modřanech. K dalšímu významnějšímu rozpracování studie v průběhu roku už nedošlo.

Dne 27. září 1994 vyslovila rada Zastupitelstva hl. m. Prahy souhlas s výstavbou nové tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov, jejíž výstavba byla od roku 1989 zatím odkládána a v sídlištním úseku byla hledána nová řešení jejího vedení.

V roce 1994 byly zvažovány také další náměty na stavby nových tratí, z nichž nejvíce pozornosti zřejmě vyvolal návrh obnovy tramvajové dopravy na Václavském náměstí v úseku Vodičkova – Vínohradská. Ke schválení takové stavby zatím v roce 1994 nedošlo, námět je však stále sledován. Během roku vypracoval Inženýring dopravních staveb, a. s. studii tramvajové tratě Kobylisy – Bohnice/Čimice, která by měla být uvedena do provozu s traťovým úsekem metra IV.C. Prověřovala se další variantní řešení této tramvajové tratě (včetně vypuštění čimické větve). Navrhovaná trať byla zařazena do souboru vážně uvažovaných staveb. V průběhu roku se objevila celá řada dalších námětů na nové tramvajové tratě, jejich bližší charakteristika a stav projednávání zatím překračují rámec obvyklý pro tuto publikaci.

Chronologický přehled vývoje kolejové sítě v roce 1994 (výběr)

18.02. (X) obratiště Dlabačov

22.02. (X) Špejchar - Hradčanská - Prašný most - Brusnice sever

(X) Prašný most - Vítězné náměstí

08.03. (X) Florenc - Palmovka

15.03. (D) obratiště Zvonařka

16.04. (D) Florenc - Palmovka

(X) Výtoň - Podolská vodárna

17.04. D! provizorní jednokolejný provoz Ládví - Štěpničná

19.04. (D) obratiště Dlabačov

26.04. (D) Špejchar - Hradčanská - Prašný most - Brusnice sever

(D) Prašný most - Vítězné náměstí

(D) Výtoň - Podolská vodárna

(X) Výstaviště - bývalá Holešovická elektrárna

(X) Výtoň - Palackého náměstí - Národní divadlo

(X) Mánes - Myslíkova

03.05.	(D)	Výstaviště - bývalá Holešovická elektrárna
	(X)	Hloubětín - Lehovec
	(X)	Dělnická - Palmovka sever
10.05.	(D)	Výtoň - Palackého náměstí - Národní divadlo
	(D)	Mánes - Myslíkova
16.05.	(D)	Hloubětín - Lehovec
	(D)	Dělnická - Palmovka sever
28.05.	(X)	Střelničná - Sídliště Ďáblice
	X!	provizorní jednokolejný provoz Ládví - Štěpničná
15.06.	(D)	Střelničná - Sídliště Ďáblice
12.07.	(X)	Palmovka sever - Ke Stírce
01.08.	(X)	Čechův most - Staroměstská - Národní divadlo
05.08.	(D)	Palmovka sever - Ke Stírce
	(X)	U Balabenky - Balabenka
	(X)	Radlická - Vozovna Motol
18.08.	(D)	Radlická - Vozovna Motol
26.08.	(X)	Na Knížecí - Hlubočepy
14.09.	(X)	Moráň - Albertov
21.09.	(D)	Na Knížecí - Hlubočepy
24.09.	(X)	Radošovická - Nádraží Hostivař
27.09.	(X)	Chotkovy sady - Mariánské hradby - Brusnice jih
08.10.	(D)	Chotkovy sady - Mariánské hradby - Brusnice jih
	(X)	Újezd - Národní divadlo - Spálená - Lazarská - Vodičkova - Jindřišská - Senovážné náměstí
	(X)	Mánes - Myslíkova - Karlovo náměstí
	(X)	Špejchar - Strossmayerovo náměstí
11.10.	(D)	Moráň - Albertov
27.10.	(D)	Čechův most - Staroměstská - Národní divadlo
	(D)	Klárov - Mánesův most - Staroměstská
	(D)	U Balabenky - Balabenka
05.11.	(D)	Radošovická - Nádraží Hostivař
10.11.	(D)	Újezd - Národní divadlo - Spálená - Lazarská - Vodičkova - Jindřišská - Senovážné náměstí
	(D)	Mánes - Myslíkova - Karlovo náměstí
	D!	provizorní jednokolejný provoz v Jindřišské ul.
22.11.	(D)	Špejchar - Strossmayerovo náměstí
03.12.	X!	jednokolejný provoz v Nuselské ul. (V Horkách)

Významnější změny v zastávkách elektrických drah:

Nové zastávky:

- Zvonařka (v obratišti) od 15. 3.1994
- U průhonu (směr Osadní) od 26. 4.1994

Zrušené zastávky:

- Dělnická (do centra, v Dělnické) od 26. 4.1994

Přeložené zastávky:

- Maniny (do centra) o 100 m vpřed od 26. 4.1994
- Václavské nám.(směr Lazarská) od 10.11.1994 (dočasně cca do listopadu 1995)

Dočasné zastávky:

- Balabenka (v ul. U Balabenky) 5.8.- 27.10.1994 a 22.11.- 28.11.1994

LANOVÁ DRÁHA NA PETŘÍN

Dne 25.1.1994 zamítla rada Zastupitelstva hl. m. Prahy návrh DP na vyčlenění lanovky ze systému MHD a jejího pronájmu firmě, která by vzešla z veřejné soutěže. Doporučení, aby byla lanová dráha na Petřín převedena do majetku města, které by ji samo pronajalo prostřednictvím ROPID (přičemž by lanovka byla nadále součástí systému MHD) nebylo v průběhu roku realizováno, ani dále rozpracováno.

Výluky lanové dráhy:

14.03.	(X)	pravidelná revize
31.03.	(D)	Újezd – Nebozítek – Petřín
17.10.	(X)	pravidelná revize
07.11.	(D)	Újezd – Nebozítek – Petřín

LINKY

Vývoj vedení linek

Jedinou zásadnější změnou ve vedení linek bylo nové uspořádání návazné dopravy v oblasti Jihozápadního Města při prodloužení linky B metra z Nových Butovic do Zličína. Úpravy linek vycházely z konceptu, navrženého Projektem organizace dopravy, byly však dopracovány a projednávány již organizací ROPID, která začala v průběhu roku plnit své proponované úkoly. Provedené úpravy znamenaly samozřejmě omezení rozsahu autobusové dopravy, celkové úspory – s ohledem na rozsah území – nebyly však příliš významné. Formálně došlo ke zrušení několika linek, které byly předtím nelogicky označeny čtyřstovkovou řadou jako účelové.

Ostatních trvalých opatření bylo provedeno – stejně jako v předcházejícím roce – velmi malé množství a úpravy linek se převážně omezovaly na změny provozních parametrů. Za významnější lze označit pouze posílení dopravy na sídliště Barrandov se zavedením nové linky a-126. Se získáním většího objemu finančních prostředků na rekonstrukce tramvajových tratí bylo uskutečněno několik rozsáhlejších výluk traťových úseků s dopadem na řadu linek.

V příměstské dopravě byly zavedeny dvě další autobusové linky a-355 do Únětic a a-357 do Hostivice. Stejně jako u dvou obdobných linek zavedených v předcházejícím roce se jedná o linky nezávislé na linkách jiných dopravců; tím došlo k potvrzení posunu chápání integrovaného dopravního systému oproti jeho začátkům v roce 1992.

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

Chronologický přehled změn ve vedení linek:

15.02.94	a-163	(Zp)	... - Průmyslová - Perlit (T) - Štěrboholská (Z) - Ústřední - ...
	a-401	(Zz)	Nedokončená - Škola Dubeč
22.02.94	d-1	(Zp)	... - Vozovna Střešovice - Brusnice - Belveder - Sparta - ...
	d-2	(X)	- - -
	d-8	(Zp)	... - Vozovna Střešovice - Brusnice - Belveder - Sparta - ...
	d-18	(Zp)	... - Vozovna Střešovice - Brusnice - Belveder - Malostranská - ...
	d-20	(Jr)	provoz dn
	d-25	(Zz)	Petřiny - Vozovna Střešovice - Brusnice - Belveder - Sparta - ...
	d-26	(Zz)	Královka - Vozovna Střešovice - Brusnice - Belveder - Sparta - ...
	d-51	(Zz)	Královka - Vozovna Střešovice - Brusnice - Belveder - Sparta - ...
	d-56	(Zp)	... - Vozovna Střešovice - Brusnice - Belveder - Sparta - ...

	d-57	(Zp)	... - Vozovna Střešovice - Brusnice - Belveder - Malostranská - ...
	a-149	(Zp)	Dejvická - (Pevnostní) - Vozovna Střešovice - ...
	a-180	(Zp)	Kafkova - Dejvická (Z) - Vozovna Střešovice - ...
	a-217	(Zp)	Dejvická - (Pevnostní) - Vozovna Střešovice - ...
	a-220	ZpZ	... - Sklářská - V Chotejně (Z) - U továren - ...
	a-242	ZpZ	... - Sklářská - V Chotejně (Z) - U továren - ...
	a-X25	(N)	Špejchar - Hradčanská - Vozovna Střešovice - Dejvická - Kafkova; provoz dn
01.03.94	a-199	Pč	Smíchovské nádraží - ... - Sídliště Lhotka - Nové Dvory
08.03.94	d-8	(Zp)	... - Vltavská - Dělnická - Palmovka - ...
	d-24	(Zp)	... - Palmovka - Dělnická - Vltavská - Bílá labuť - ...
	d-52	(Zp)	... - Palmovka - Dělnická - Vltavská - Bílá labuť - ...
	d-55	(Zp)	... - Palmovka - Biskupcova - Olšanská - Hlavní nádraží - Jindřišská - ...
	a-X8	(N)	Florenc - Invalidovna - Palmovka; provoz dn
14.03.94	a-404	N	Hostivařská - Hostivařské náměstí; provoz ŠkrT
15.03.94	a-109	(Zp)	... - Za horou - Jiráskova čtvrť - Laktos - ...
	a-181	(Zp)	... - Jiráskova čtvrť - Pávovské nám.(T) - Perlit - ...
	a-208	(Zp)	... - Perlit - Za horou (Z) - Jiráskova čtvrť - Laktos - ...
	a-250	(Zp)	... - Za horou - Jiráskova čtvrť - Laktos - ...
	a-261	(Zp)	... - Za horou - Jiráskova čtvrť - Laktos - ...
	a-451	(Zp)	... - Za horou - Jiráskova čtvrť - Laktos - ...
29.03.94	a-234	(Zp)	Sídliště Skalka - Na padesátém - Skalka - V Rybníčkách - ...
01.04.94	a-268	(Zp)	... - Kolovraty - Na skále - Nad Parkánem - ...
02.04.94	d-91	Ns	Výstaviště - Nábřeží kpt.Jaroše - Malostranská - Újezd - Národní třída - Václavské nám. - Náměstí Republiky - Nábřeží kpt.Jaroše - Výstaviště; provoz DkLT; vlaky OBSM+V
04.04.94	m-A	Pč	Dejvická - ... - Želivského - Skalka
05.04.94	a-201	(Zz)	Visla - ... - Důstojnické domy (T) - Nový Hlobětín
	a-236	P	Nádraží Holešovice - Ke Stírce - Dunajecká - Visla - ... - Zámky; provoz Pdš
15.04.94	a-267	(K)	Háje - ... - Lidový dům - Uhříněves (T)
16.04.94	d-8	(Zpx)	... - Vltavská - Florenc - Palmovka - ...
	d-12	(K)	Střelnická - ... - Hlubočepy
	d-24	(Zpx)	... - Palmovka - Invalidovna - Florenc - Bílá labuť - ...
	d-52	(Zpx)	... - Palmovka - Invalidovna - Florenc - Bílá labuť - ...
	d-55	(Zpx)	... - Palmovka - Invalidovna - Florenc - Masarykovo nádr. - Jindřišská - ...
	a-X8	(Nx)	- - -
25.04.94	a-151	(Zp)	... - Krocínka - Prosecká - (Vysočanská) - Náměstí na Proseku -(Litoměřická) - Madlina - ...
	a-457	N	Nové Butovice - Mototechna - Konstruktiva - Vackova - Amforová - Nové Butovice; provoz PdšrT
26.04.94	d-1	(Zpx)	... - Vozovna Střešovice - Hradčanská - Sparta - ...
	d-2	(Xx)	Červený vrch - Petřiny
	d-8	(Zpx)	... - Vozovna Střešovice - Hradčanská - Sparta - ...
	d-8	Pč	Bílá hora - Vypich - ... - Lehovec
	d-18	(Zpx)	... - Vozovna Střešovice - Hradčanská - Malostranská - ...
	d-20	(Jrx)	provoz d
	d-25	(Zzx)	Podbaba - Hradčanská - Sparta - ...
	d-26	(Zzx)	Divoká Šárka - Hradčanská - Sparta - ...
	d-51	(Zzx)	Divoká Šárka - Hradčanská - Sparta - ...
	d-56	(Zpx)	... - Vozovna Střešovice - Hradčanská - Sparta - ...
	d-57	(Zpx)	... - Vozovna Střešovice - Hradčanská - Malostranská - ...
	a-149	(Zpxč)	Dejvická - (Pevnostní (Z)) - Vozovna Střešovice - ...
	a-217	(Zpxč)	Dejvická - (Pevnostní (Z)) - Vozovna Střešovice - ...

03.05.94	a-121	(Zp)	... - Na lysinách - (Jitřní - Údolní) - Nádraží Braník
	a-461	Ns	Nádraží Holešovice - Malá říčka; provoz (o,Dkr)L
06.05.94	a-110	(Zp)	... - Letňany - Aero - ČSAD Klíčov - Nový Hloubětín - ...
	a-185	(K)	Českomoravská - ... - Jilemnická
	a-201	(Zzx,K)	Visla - ... - Letecké opravny
	a-262	(Zp)	... - Letňany - Aero - ČSAD Klíčov - Kbely - ...
	a-263	(Zp)	... - Letňany - Aero - ČSAD Klíčov - Kbely - ...
	a-269	(Zp)	... - Letňany - Aero - ČSAD Klíčov - Kbely - ...
	a-485	(N)	Jilemnická - Kbely - Letecké muzeum - ČSAD Klíčov - Aero - Letecké opravny; provoz d
19.05.94	a-149	(Zpx)	Dejvická - Kafkova - Vozovna Střešovice - ...
	a-180	(Zpx)	Kafkova - Vozovna Střešovice - ...
	a-217	(Zpx)	Dejvická - Kafkova - Vozovna Střešovice - ...
31.05.94	a-165	(KČT)	Jižní Město - ... - Komořany - ... - Nádraží Radotín (Z)
	a-245	(ZpT)	Nádraží Braník - Lahovičky (T) - Obchodní nám.(Z) - Komořany (Z) - Most Závodu míru - ... - Nádraží Radotín - ... - Cementárna Radotín
	a-465	(N)	Jižní Město - Opatov - Šeberov - Šeberák - Libuš - Sídliště Modřany - Obchodní nám. - Nádraží Braník - Lahovičky - Prefa Radotín - Technometra - Nádraží Radotín; provoz PdšrT
07.06.94	a-110	(Zpx)	... - Letňany - Jilemnická - Nový Hloubětín - ...
	a-185	(Kx)	Českomoravská - ... - Jilemnická - Letecké opravny
	a-201	(Kx)	Visla - ... - Letecké opravny - Hůlkova
	a-262	(Zpx)	... - Letňany - Jilemnická - Kbely - ...
	a-263	(Zpx)	... - Letňany - Jilemnická - Kbely - ...
	a-269	(Zpx)	... - Letňany - Jilemnická - Kbely - ...
	a-485	(Nx)	- - -
11.06.94	a-268	(Zpx,Zp)	... - Uhříněves - Na skále - Nad Parkánem - ...
15.06.94	d-12	(Kx)	Sídliště Dáblice - Střelničná - ... - Hlubočepy
30.06.94	a-241	(Zpx)	... - Zbraslavské nám. - Kostrounek - Peluněk - ...
	a-415	(Zpx)	... - Zbraslavské nám. - Kostrounek - Peluněk - ...
	a-415	(Zpx)	... - Zbraslavské nám. - Kostrounek - Peluněk - ...
01.07.94	d-55	Zp	... - Palmovka - Biskupcova - Olšanská - Hlavní nádraží - Jindřišská - ...
	a-115	(X)	- - -
	a-154	(Zp)	... - Newtonova - Jakobiho - Sídliště Petrovice - ...
	a-220	(Zp)	... - Dolnokřeslická - Jakobiho - Rezlerova - ...
	a-223	(ZpZ)	... - Chvaly - Na Chvalce (T) - Sekeřická (Z) - Khodlova (Z) - ...
	a-267	(Kx)	Háje - ... - Lidový dům - Uhříněves
	a-271	Pč	Skalka - ... - Sídliště Petrovice - Háje; provoz d
08.07.94	a-246	(ZpT)	Smíchovské nádr. - Geologická (T) - Filmové ateliéry (Z) - Lamačova - ...
	a-247	(ZpT)	Smíchovské nádr. - Geologická (T) - Filmové ateliéry (Z) - Lamačova - ...
	a-248	(ZpT)	Smíchovské nádr. - Geologická (T) - Filmové ateliéry (Z) - Lamačova - ...
	a-X105	(N)	Smíchovské nádraží - Serpentina (Z) - Filmové ateliéry (Z) - Geologická; provoz (d)
19.07.94	a-160	(Zp,Zz)	Dejvická - ... - V Podbabě - Sídlištní - Žákovská
01.08.94	d-17	(Zp)	... - Nábřeží kpt.Jaroše - Náměstí Republiky - Václavské nám.- Lazarská - Jiráskovo nám.- ...
	d-51	(Zp)	... - Čechův most - Klárov - Újezd - Národní divadlo - ...
	d-54	(Zp)	... - Nábřeží kpt.Jaroše - Nám. Republiky - Václavské nám. - Lazarská - ...
	a-103	(Zp)	... - Květnová - Kokořínská - U spojů - Kostelecká - ...
	a-240	(Zpč)	... - Léčiva(T) - Léčiva (Z) - ...
	a-258	(Zz)	Palmovka - Prosecká - Skládky - Dáblice - Březiněves

	a-268	(Zpx)	... - Uhříněves - Na skále - Kolovraty - Nad Parkánem - ...
	a-279	(Zp,K)	Palmovka - ... - Květnová - Kokořínská - U spojů - Kostelecká
03.08.94	a-234	(Zpx)	Sídliště Skalka - Rembrandtova - V Rybníčkách - ...
05.08.94	d-3	(K)	Balabenka - ... - Nádraží Braník
	d-5	(K)	Balabenka - ... - Vozovna Kobylisy
	d-8	(K)	Bílá hora - ... - Balabenka
	d-19	(K)	Balabenka - ... - Kubánské nám.
	d-36	(N)	Lehovec - Nový Hloubětín - Balabenka - Harfa - Lehovec; provoz dn, vozy KT8D5
	d-37	(N)	Lehovec - Harfa - Balabenka - Nový Hloubětín - Lehovec; provoz dn, vozy KT8D5
	d-52	(K)	Balabenka - ... - Hlubočepy
	d-55	(K)	Balabenka - ... - ÚD DP
	a-140	(Zz)	Jiřího z Poděbrad - ... - Krejčířek - K Žižkovu - Českomoravská
	a-250	(Zz)	Českomoravská - K Žižkovu - Spojovací - ...
	a-261	(Zz)	Českomoravská - K Žižkovu - Spojovací - ...
	a-451	(Zz)	Českomoravská - K Žižkovu - Spojovací - ...
19.08.94	a-246	(ZpTx)	Smíchovské nádraží - Filmové ateliéry - Lamačova - ...
	a-247	(ZpTx)	Smíchovské nádraží - Filmové ateliéry - Lamačova - ...
	a-248	(ZpTx)	Smíchovské nádraží - Filmové ateliéry - Lamačova - ...
	a-X105	(Nx)	- - -
24.08.94	a-181	(Zpx)	... - Jiráskova čtvrť - Pávovské nám.- Perlit - ...
	a-208	(Zpx)	... - Perlit - Za horou - Spolská - Laktos - ...
	a-216	(Kx)	Špejchar - ... - Starodejvická < Na pastvinách / Bořislavka; v úseku Starodej- vická - Na pastvinách v Pd, v úseku Starodejvická - Bořislavka v Dk
	a-250	(Zpx)	... - Za horou - Spolská - Laktos - ...
	a-261	(Zpx)	... - Za horou - Spolská - Laktos - ...
	a-451	(Zpx)	... - Za horou - Spolská - Laktos - ...
01.09.94	a-103	(Zpx,Zp)	... - Květnová - U spojů - (Hřenská - Ďáblická) - Kokořínská - Kostelecká - ...
	a-109	(Zpx)	Nový Hloubětín - ... - Za horou - Spolská - Laktos - ... - Dolní Počernice; provoz PdšrZoT
	a-120	Zz	Na Knížecí - Křížová - Zlíchov - ... - Klukovice
	a-124	(Zp)	... - Čechovo náměstí - Chemapol - Bělocerkevská - ...
	a-126	N	Smíchovské nádraží - Geologická - Sídliště Barrandov - Pražská čtvrť; provoz d
	a-128	Jr	provoz PdšrZšo
	a-135	(Zp)	... - Tolstého (T) - Kodaňská (Z) - Chemapol (Z) - Bělocerkevská
	a-139	(Zp)	... - Bělocerkevská - Chemapol - Koh-i-noor - ...
	a-202	(Zp)	... - U spojů - Květnová - Kokořínská - Kostelecká - ...
	a-204	Zp	Roztyly - Hotel Košík - Chodovec - ...
	a-213	(Zp)	... - Bělocerkevská - Kodaňská - Koh-i-noor - ...
	a-279	(Zpx,Zp)	Palmovka - ... - Květnová - U spojů - (Hřenská - Ďáblická) - Kokořínská - Koste- lecká
	a-408	(Zp)	... - Břetislavka - (Roztocká) - Žákovská
	a-417	ZpZ	... - Sudějovická - Újezd nad Lesy (Z) - Smiřická - Blatov (Z) - ...
07.09.94	a-258	(Zp)	Palmovka - Prosecká - Sídliště Ďáblice - Skládka Ďáblice - Březiněves
13.09.94	a-202	(Zp)	... - Řepínská - Pruněřovská - Skládka Chabry - ...
15.09.94	a-254	(Kčx)	Dejvická - ... - Přední Kopanina - Letiště Ruzyně; v úseku Přední Kopanina - Letiště Ruzyně jen část spojů Pdš
17.09.94	a-165	(KčTx)	Jižní Město - ... - Komořany - ... - Nádraží Radotín
	a-245	(ZpTx)	Nádraží Braník - Obchodní nám. - Komořany - Most Závodu míru - ... - Nádraží Radotín - ... - Cementárna Radotín
	a-465	(Nx)	- - -

24.09.94	d-22	(Zz)	Bílá hora - ... - Průběžná - Vozovna Strašnice - Olšanské hřbitovy
	d-26	(Zz)	Divoká Šárka - ... - Strašnická - Koh-i-noor - Náměstí bratří Synků
	d-57	(K)	Bílá hora - ... - Radošovická
	a-X22	(N)	Strašnická - Zahradní Město - Nádraží Hostivař; provoz dn
26.09.94	a-461	X	- - -
27.09.94	d-17	(Zpx)	... - Nábřeží kpt.Jaroše - Čechův most - Právnická fakulta - Národní divadlo - Jiráskovo nám.- ...
	d-51	(Zpx)	... - Čechův most - Staroměstská - Národní divadlo - ...
	d-54	(Zpx)	... - Nábřeží kpt.Jaroše - Právnická fakulta - Nár. divadlo - Lazarská - ...
01.10.94	a-151	Zp,(Zpx)	... - Krocínka - Prosek - Nový Střížkov - Madlina - ...
	a-165	(Zp)	... - Prefa Radotín - Technometra - Nádraží Radotín
	a-244	(Zp)	... - Prefa Radotín - Technometra - Nádraží Radotín - ...
	a-245	(Zp)	... - Prefa Radotín - Technometra - Nádraží Radotín - ...
08.10.94	d-1	(Zp)	... - Hradčanská - Malostranská - Čechův most - Strossmayerovo nám. - ...
	d-3	(X)	- - -
	d-6	(Zz,Zp,P,Jr)	Vozovna Pankrác - Otakarova - ... - Karlovo nám. - Palackého nám.- Anděl - Na Knížecí - Laurová; provoz d
	d-8	(Zp)	... - Hradčanská - Malostranská - Dlouhá třída - Florenc - ...
	d-9	(X)	- - -
	d-14	(Zzx)	Vozovna Kobylisy - ... - Vltavská - Strossmayerovo nám. - Nám.Republiky - Masarykovo nádraží - ... - Laurová
	d-16	(Zp,Zz)	Spojovací - ... - Karlovo nám. - Myslíkova - Palackého nám. - Výtoň - Dvorce
	d-18	(X)	- - -
	d-22	(Zp,Zp)	Bílá hora - ... - Malostranská - Staroměstská - Národní divadlo - Výtoň - Albertov - Karlovo nám. - ... - Olšanské hřbitovy
	d-24	(Zz)	Sídlíště Ďáblice - ... - Florenc - Vltavská (T) - Dlouhá třída (T) - Bílá labuť (Z) - Náměstí Republiky
	d-25	(Zp)	... - Hradčanská - Malostranská - Strossmayerovo nám.- ...
	d-26	(Zp)	... - Hradčanská - Malostranská - Dlouhá třída - ...
	d-31	(N)	Spojovací - Olšanská - Hlavní nádraží - Masarykovo nádraží - Těšnov - Vltavská - Palmovka; provoz d
	d-32	(N)	Sídlíště Řepy - Anděl - Újezd - Malostranská - Hradčanská - Petřiny; provoz d
	d-33	(N)	Radošovická - Koh-i-noor - Otakarova - Albertov - Karlovo nám.- Myslíkova - Jiráskovo nám.- Výtoň - Nádraží Braník; provoz d
	d-51	(Zp,Zp)	... - Hradčanská - Malostranská - Právnická fakulta - Národní divadlo - Výtoň - Albertov - Karlovo nám. - ...
	d-52	(Zp)	... - Palmovka - Biskupcova - Želivského - Náměstí Míru - Karlovo náměstí - ...
	d-53	(Zp)	... - Nábřeží kpt.Jaroše - Právnická fakulta - Národní divadlo - Výtoň - Albertov - ...
	d-54	(Zp)	... - Národní divadlo - Jiráskovo nám. - Palackého náměstí - ...
	d-55	(Zp)	... - Palmovka - Florenc - Náměstí Republiky - Čechův most - Právnická fakulta - Národní divadlo - Výtoň - Albertov - ...
	d-56	(Zp)	... - Hradčanská - Malostranská - Staroměstská - Národní divadlo - Výtoň - Albertov - Karlovo nám. - ...
	d-57	(Zp)	... - Újezd - Anděl - Na Knížecí - Anděl - Karlovo nám. - ...
	d-58	(Zp)	... - Hlavní nádraží - Masarykovo nádraží - Náměstí Republiky - Malostranská - Újezd - ...
	d-91	(Zz)	Výstaviště - ... - Újezd - Anděl - Na Knížecí; provoz DkL
	a-108	(K)	Hradčanská - ... - Sídlíště Na Dědině - ... - Letiště Ruzyně
	a-174	(K)	Hradčanská - ... - Nové Butovice
	a-216	(K)	Hradčanská - ... - Starodejvická < Na pastvinách / Bořislavka
	a-X1	(N)	Hradčanská - Letenské nám.- Strossmayerovo nám.- Vltavská; provoz d

	a-X24	(N)	Florenc - Masarykovo nádraží - Hlavní nádraží - Muzeum - Václavské nám.- Karlovo náměstí; provoz d
	a-X52	(N)	Hradčanská - Letenské nám.- Strossmayerovo nám.- Vltavská - Florenc - Masarykovo nádraží - Hlavní nádraží - Václavské nám.- Karlovo nám.- Anděl; provoz n
27.10.94	a-140	(Zzx)	Jiřího z Poděbrad - ... - Krejčířek - Palmovka
	a-250	(Zzx)	Palmovka - Novovysočanská - Spojovací - ...
	a-261	(Zzx)	Palmovka - Novovysočanská - Spojovací - ...
	a-451	(Zzx)	Palmovka - Novovysočanská - Spojovací - ...
28.10.94	d-5	(Kx)	Hloubětín - Harfa - Balabenka - ... - Vozovna Kobylisy
	d-8	(Kx)	Bílá hora - ... - Balabenka - Lehovec
	d-19	(Kx)	Hloubětín - Vysočanská radnice - Balabenka - ... - Kubánské nám.
	d-31	P	Spojovací - ... - Palmovka - Harfa - Lehovec
	d-36	(Nx)	- - -
	d-37	(Nx)	- - -
	d-52	(Kx)	Lehovec - Balabenka - ... - Hlubočepy
	d-55	(Kx)	Lehovec - Balabenka - ... - ÚD DP
01.11.94	d-91	Xs,(Zzx)	- - -
	a-180	Zp	... - Hlušičkova - Slánská - Blatiny - ...
	a-202	(Zpx)	... - Řepínská - Sídliště Čimice - Skládky Chabry - ...
	a-216	(Kčx)	Hradčanská - ... - Starodejvická < Aritma Vokovice / Bořislavka; v úseku Starodejvická - Aritma Vokovice v Pd, v úseku Starodejvická - Bořislavka v Dk
	a-240	(Zpčx)	... - Léčiva (T) - /Radiová/ - Léčiva (Z) - ...
05.11.94	d-22	(Zzx)	Bílá hora - ... - Průběžná - Radošovická - Nádraží Hostivař
	d-26	(Zzx)	Divoká Šárka - ... - Strašnická - Radošovická - Nádraží Hostivař
	d-57	(Kx)	Bílá hora - ... - Radošovická - Nádraží Hostivař
	a-X22	(Nx)	- - -
10.11.94	d-3	(Xx,Kx)	Lehovec - Balabenka - ... - Nádraží Braník
	d-6	(Zx)	Čechovo nám. - Otakarova - ... - Karlovo nám. - Národní třída - Újezd - Anděl - Na Knížecí; provoz Pdšs
	d-9	(Xx)	Spojovací - Sídliště Řepy
	d-14	(Zz)	Vozovna Kobylisy - ... - Vltavská - Těšnov (T) - Dlouhá třída (Z) - Náměstí Republiky
	d-16	(Zpx,Zzx)	Spojovací - ... - Karlovo nám. - Palackého nám. - ... - Na Knížecí
	d-18	(Xx)	Petřiny - Vozovna Pankrác
	d-22	(Zpx,Zpx)	Bílá hora - ... - Malostranská - Újezd - Národní divadlo - Národní třída - Karlovo nám. - ... - Nádraží Hostivař
	d-24	(Zzx)	Sídliště Ďáblice - ... - Florenc - Masarykovo nádraží - ... - Nádraží Strašnice - Radošovická (Z)
	d-31	(Nx)	- - -
	d-32	(Nx)	- - -
	d-33	(Nx)	- - -
	d-51	(Zpx)	... - Národní divadlo - Lazarská - Karlovo nám.- ...
	d-52	(Zpx)	... - Palmovka - Florenc - Masarykovo nádraží - Václavské nám. - Lazarská - Karlovo náměstí - ...
	d-53	(Zpx)	... - Nábřeží kpt.Jaroše - Nám. Republiky - Masarykovo nádraží - Václavské nám. - Lazarská - Karlovo nám. - Albertov - ...
	d-54	(Zpx)	... - Národní divadlo - Lazarská - Karlovo nám. - Palackého náměstí - ...
	d-55	(Zpx)	... - Palmovka - Olšanská - Hlavní nádraží - Václavské nám. - Lazarská - Karlovo nám. - Albertov - ...
	d-56	(Zpxč)	... - Malostranská - Strossmayerovo nám. - Vltavská - Bílá labuť - Masarykovo nádraží - Václavské nám. - Lazarská - Karlovo nám. - ...

	d-57	(Zpx)	... - Újezd - Národní divadlo - Lazarská - Karlovo nám. - ...
	d-58	(Zpx)	... - Hlavní nádr. - Václavské nám. - Lazarská - Národní třída - Újezd - ...
	a-X24	(Nx)	---
	a-X51	(N)	Hradčanská - Letenské nám.- Strossmayerovo nám.- Vltavská; provoz n
	a-X52	(Nx)	---
11.11.94	m-B	P	Českomoravská - ... Smíchovské nádraží - ... - Nové Butovice - Zličín; provoz d, v úseku Smíchovské nádraží - Zličín v Pds jen každý 2. spoj
12.11.94	a-130	K	Na Knížecí - ... - Nové Butovice
	a-142	X	---
	a-460	Jo	označení a- 142
	a-164	Zp,Zz	Bílá hora - ... - Slánská - Ke Kaménce - Škola Řepy - ... - Sídliště Zličín - Zličín - Depo Zličín; provoz d, v úseku Zličín - Depo Zličín jen část spojů
	a-174	Zz	Špejchar - ... - Píškova - Velká Ohrada; provoz d
	a-184	X	---
	a-184	N	Nové Butovice - Bucharova - Konstruktiva - Stodůlky - Luka - Nad Malou Ohradou; provoz d
	a-211	X	---
	a-459	Jo	označení a- 211
	a-219	Zz,Jr	Nové Butovice - ... - Bucharova - Autocentrum Stodůlky - Mototechna; provoz Pdš
	a-225	Zzč,Jr	Nové Butovice - ... - Bazovského < Žalanského (Z) - Garáže Řepy (T) / Žalanského - ... - Divoká Šárka; provoz d, v úseku Žalanského - Garáže Řepy Pdsv,Dk, Žalanského - Divoká Šárka Pdš
	a-230	ZpT	jede přes obratiště Nové Butovice
	a-249	ZpT	jede přes obratiště Nové Butovice
	a-256	K,ZpčZ	Nové Butovice - ... - Safírová - Lahovská (Z) - Prvomájová - Nádraží Radotín
	a-257	K,Zp	Sídliště Řepy - Slánská - Nádraží Zličín - Zličín - Místní úřad Zličín - ... - Sobín
	a-355	N,(Zp)	Dejvická - V Podbabě - Sídlištní - Horoměřice, V lipkách - Únětice, Obecní úřad; provoz d, v úseku Horoměřice, V lipkách - Únětice, Obecní úřad jen část spojů
	a-357	N	Zličín - Sobín - Hostivice, Litovice (Z) - Hostivice; provoz d
	a-457	X	---
	a-508	Zpč	... - Jinonice - Nové Butovice - Píškova - ...
16.11.94	a-165	(Zpx)	... - Prefa Radotín - Na Benátkách - Nádraží Radotín
	a-244	(Zpx)	... - Prefa Radotín - Na Benátkách - Nádraží Radotín - ...
	a-245	(Zpx)	... - Prefa Radotín - Na Benátkách - Nádraží Radotín - ...
18.11.94	a-124	(Zpx)	... - Čechovo náměstí - Kodaňská - Bělocerkevská - ...
	a-135	(Zpx)	... - Tolstého (T) - Kodaňská (Z) - Bělocerkevská
	a-139	(Zpx)	... - Bělocerkevská - Kodaňská - Koh-i-noor - ...
	a-213	(Zpx)	... - Bělocerkevská - Chemapol - Koh-i-noor - ...
22.11.94	d-1	(Zpx)	... - Hradčanská - Letenské nám.- Strossmayerovo nám.- ...
	d-8	(Zpx)	... - Hradčanská - Strossmayerovo nám. - Vltavská - Florenc - ...
	d-25	(Zpx)	... - Hradčanská - Letenské náměstí - Strossmayerovo nám.- ...
	d-26	(Zpx)	... - Hradčanská - Strossmayerovo nám. - Dlouhá třída - ...
	d-51	(Zpx)	... - Hradčanská - Strossmayerovo nám. - Právnická fakulta - ...
	d-56	(Zpxč)	... - Hradčanská - Letenské náměstí - Strossmayerovo nám. - ...
	a-X1	(Nx)	---
	a-X51	(Nx)	Hradčanská - Letenské nám. - Strossmayerovo nám. - Vltavská; provoz n
23.11.94	a-108	(Kx)	Špejchar - Hradčanská - ... - Sídliště Na Dědině - ... - Letiště Ruzyně
	a-174	(Kx)	Špejchar - Hradčanská - ... - Velká Ohrada
	a-216	(Kx)	Špejchar - Hradčanská - ... - Starodejvická < Aritma Vokovice / Bořislavka

13.12.94	a-103	(Zpx)	... - U spojů - Kokořínská - Kostelecká - ...
	a-202	(Zpx)	... - U spojů - Na Štamberku - Kostelecká - ...
	a-258	(Zzx,Zpx)	Sídlíště Ďáblice - Kostelecká - Kostelecká - Březiněves
	a-279	(Zpx,Kx)	Palmovka - ... - U spojů - Kokořínská - Kostelecká - Březiněves
15.12.94	a-163	(Zpxč)	... - Průmyslová - Perlit (T) - Ústřední (dř. Štěrboholská)(Z) - U slunce (Z) - U samoobsluhy (Z) - Drobná (dř. Ústřední) - ...

Změny na období hlavních školních prázdnin 1994 (nevedené v chronologickém přehledu):

1.7.- 31.8.:	(N)	d-31	Královka – Pražský hrad – Klárov – Újezd – Národní třída – Karlovo nám. – Nám. Míru – Čechovo nám.; provoz Pdšs
		d-32	Královka – Pražský hrad – Klárov – Újezd – Národní třída – Karlovo nám. – Tylovo nám. – Zvonařka; provoz Dk(9-19)
	(X)	d-6, a-105, 109, 132, 143, 146, 199, 203, 206, 209, 211, 219, 270	
	(Kč)	d-7	Ústřední dílny DP – Kotlářka
		a-227	(v úseku Opatov – Háje – Opatov jen Pd)
	(Zpč)	a-216	(v Pdš přes Bořislavku)
	(Jr)	a-142,171,274	(Pdšr)
		a-140,182	(Pdš)
		a-106	(PdšSododoNeo)
		a-138	(PdSodopNeo)
4.7.-31.8.:	(Kč)	m-B	(Nové Butovice – Smíchovské nádraží v Pdšs jen každý 2.spoj)

Z linek náhradní dopravy neuvedených v přehledu stojí za zaznamenání provoz a-XB (28.10. – 30.10.) Smíchovské nádraží – Nové Butovice (výluka m-B v tomto úseku při napojování zabezpečovacího zařízení na V.B). Tramvajové linky náhradní dopravy a příležitostné byly v provozu následující (N = linka náhradní dopravy, S = mimořádná linka při sportovní akci (XII. sokolský slet), K = mimořádná linka při kulturní akci (koncert Pink Floyd)):

d-31	Vozovna Kobylisy – Spojovací	03.05.-17.05.	N
d-32	Podolská vodárna – Nádraží Braník	16.04.-26.04.	N
d-34	Vozovna Kobylisy – Palmovka	03.05.-17.05.	N
d-35	Sídlíště Řepy – Vozovna Motol	05.08.-18.08.	N
d-42	Špejchar – Královka	02.07.-07.07.	S
d-42	Špejchar – Královka	07.09.	K

Označování linek

K provedení zákona č. 111/1994 Sb. vydalo ministerstvo dopravy ČR (nezávazný) metodický pokyn, týkající se i označování linek. Dle tohoto pokynu stanoví označení každé linky okresní úřad při vydání licence a to šestimístním číslem, jehož tři číslice jsou určeny pro každý příslušný dopravní úřad (tj. pro úřady okresní a pro městské dopravy i pro úřady městské). Magistrátu hl. m. Prahy (jako dopravnímu úřadu pro hl. m. Prahu) byla stanovena celá číselná řada 100–199. Magistrát se tímto pokynem řídí, pro linky městské dopravy však stanoví, že v orientačním systému pro cestující (s výjimkou případného vydání celostátních jízdních řádů, které prakticky nemůže v klasické knižní formě nastat) se použijí pouze poslední tři číslice, které se shodují s dosud užívaným označením; pro linky základní řady je použito první trojčíslí 100.

Ostatní autobusové linky

K tradičním vnitroměstským linkám, které nepatří do systému MHD a které nejsou do našich přehledů zařazovány, patří linky spojující centrum města s letištěm a sloužící převážně leteckým cestujícím. Poprvé jsou takové linky zaznamenány již koncem třicátých let ještě na letišti ve Kbelích. V novější době, po 2. světové válce, byla linka centrum – letiště provozována Československými aeroliniemi. Pravděpodobně od roku 1992 se provozovatelem stala Správa dopravních letišť, nyní Česká správa letišť.

Od 15.10.1990, nikoliv zcela nepřetržitě, je provozována na území města zvláštní linka pro invalidy. Provozoval ji ČSAD KNV Praha, d. z. 106 Kladno, (nyní ČSAD Kladno, a. s.) jako linku meziměstskou, která současně plní tuto speciální funkci i v Praze a má nyní samostatné vnitroměstské spoje. Původně se jednalo o linku Kladno – Praha – Kladruby, kdy na větvi kladrubské jezdily jen tři spoje za týden, v úseku Kladno – Praha, Náměstí Republiky – Praha, Chodov několik spojů v pracovních dnech a sobotu. Spoje ve směru od Kladna byly později prodlouženy do jižní části Prahy k Jedličkovu ústavu a na sídliště Pankrác. V roce 1992 byl na lince pro nedostatek finančních prostředků dočasně zastaven (nebo podstatně omezen) provoz. Zároveň začala jezdit jednou týdně linka Kladno – Praha – Janské Lázně. Přibližně od začátku roku 1993 je vykazována linka 13930 Kladno – Praha – Janské Lázně / Kladruby, RÚ. Pravděpodobně od stejné doby je zřízena a samostatně vykazována lince Náměstí Republiky – Dejvická s jedním párem spojů ve dnech Út–Čt, která navazuje na spoje Kladno – Praha; tato linka je od roku 1994 označována úředně jako PN002.

Od 1.10.1992 je v provozu další linka pro tělesně postižené osoby. Provozuje ji Dopravní podnik, původně pod interním označením 499 (z číselné řady účelových linek, i když se fakticky jedná o dopravu mimo systém MHD), od 5.4.1994 s (úředním) označením PN001, od 18.11.1994 (vydání licence) pak pod číslem 103001. Je určena pro držitele průkazů ZTP a ZTP-P a osoby je doprovázející. Původně byla linka vedena v trase Náměstí Republiky – Bryksova (Černý Most), od 5.4.1994 je prodloužena na Jižní Město (Petýrkova), kde tak nahrazuje dřívější spoje výše uvedené linky ČSAD. Autobusy byly s finančním příspěvkem České pojišťovny vybaveny zdvihací plošinou z BAZ Bratislava a umožňují tak přepravu vozíků pro imobilní osoby. Původně byly upraveny dva autobusy, v roce 1993 k nim přibyl třetí. V prvním roce provozu byla doprava na této lince financována z sociální části rozpočtu města, v dalších letech nebyl tento příspěvek získán a náklady jsou zahrnovány do systému MHD, kam ovšem linka nepatří.

Změny názvů zastávek

Přehled zastávek přejmenovaných v roce 1994

původní název	nový název
Aronovo náměstí	Dolnokřeslická
Belveder	Královský letohrádek
Kolského	Zdiměřická
Laryo	Na návsi
Majorova	Metodějova
Pražská čtvrt	U remízku
Protivova	Hněvkovského
Rozcestí	Roztocká
Stodůlky	Sídliště Stodůlky
Sobín	Valtická
Štěrboholská	Ústřední
U Václava	Keramický servis
Uranová	Elišky Přemyslovny
Ústřední	Drobná
Zličín	Místní úřad Zličín
Zupkova	Ke Kateřinkám

PROVOZ

Přepravní a dopravní výkony

Tabulka 2: Přepravené osoby [tis.]

rok	celkem	metro	ED+LD	autobusy
1993	1 385 227	554 868	389 866	440 493
1993S	1 385 294	554 868	389 879	440 547
1994	1 363 785	531 401	405 310	427 074

Poznámky:

1. I za rok 1994 jsou uvedeny údaje za celý systém MHD, tj. za linky Dopravního podniku i autobusové linky ostatních dopravců. Údaje vycházejí z počtu jízdének a cených kupónů, jejichž prodej zajišťuje plně Dopravní podnik.

2. Za rok 1993 jsou v prvním řádku uvedeny údaje převzaté z Výroční zprávy DP 1993 a publikované v naší předcházející ročence, v druhém řádku údaje ze Statistické ročenky DP 1993. Rozdíl u autobusů je způsoben pravděpodobně započítáním výkonů i za zvláštní jízdy (v předcházejících letech ve sloupci „autobusy“ uváděny údaje výkonů pouze na linkách).

Tabulka 3: Ujeté provozní vozové kilometry MHD [tis.]

rok	celkem	metro	tramvaje	LD Petřín	bus DP	bus ost.
1993	140 658	36938	38413	17	61968	3322
1994	139 996	36084	40551	18	63291	–

Poznámka: V roce 1994 nevykazuje Dopravní podnik ve svých statistikách provoz autobusů smluvních dopravců, přestože ještě v celém I.čtvrtletí byly využívány stejným způsobem jako v letech předcházejících. Údaje ROPID od II.čtvrtletí nejsou k dispozici.

Vypravování dopravních prostředků

Počet vypravovaných dopravních prostředků povrchové dopravy je uveden v tabulce 4. 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 vozů ostatních dopravců (do 31.3. pronajatých Dopravními podniky, od 1.4. na smlouvu s ROPID) 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 $p(\text{přep}) = p(\text{st}) + 1,5 p(\text{KB})$.

Vlaky 1xT3 byly vypravovány na d-2, 5 a 14 a v Dk dále na d-7 a 19. Vlaky KT8D5 byly zčásti nebo plně vypravovány na následující pravidelné linky:

- d-1: celý rok 1994 část KT8 (jen nepravidelně některá pořadí)
- d-3: celý rok 1994 KT8
- d-4: celý rok 1994 část KT8 (většina vlaků vypravovaných z vozovny Motol)
- d-8: celý rok 1994 část KT8
- d-19: od začátku roku část KT8 (nepravidelně), od 26.4.1994 část KT8 (pravidelně v Pd)

Tabulka 4: Vypravované dopravní prostředky

datum změny	tramvaje			autobusy – vozy		
	vozy	vlaky		Pdšr abs./přep.	Pdšo	Pds
		Pdš	Pds			
9.10.1993	600	346	232			
31.12.1993				938+24/1090	902+24	347+9
1.4.1994				942+25/1102	905+24	354+9
2.1.1995	628	357	265	941+26/1095	912+24	363+9

Kromě uvedených linek byly kloubové vozy použity společně s vlaky 2xT3 i na některých linkách náhradní dopravy – d-31, 35, 36 a 37.

Kloubové autobusy (KB) byly k 31.12.1993 vypravovány na tyto linky: a-127, 136, 139, 141, 142, 143 (Pd), 153, 156 (Pd), 157, 174, 175, 177, 180, 182, 184, 187, 189, 190, 198 (Dk), 200, 205 (Pd), 211, 212, 213, 233, 243(část), 244, 253, 260, 261 (Pd), 271, 276, 277, 505.

V průběhu roku došlo k těmto změnám:

- st → KB: 1.3. a-198 (i v Pd), 199
 2.4. a-261 (i v Dk)
 1.7. a-128
 1.9. a-126 (N)
 KB → st: 1.9. a-136, 212

Na období letních školních prázdnin byly KB dočasně vypravovány i na a-145 (v Pd) a a-183. 31.12.1994 byly KB vypravovány na linky: a-126, 127, 128, 139, 141, 143(Pd), 153, 156 (Pd), 157, 174, 175, 177, 180, 182, 184, 187, 189, 190, 198, 199, 200, 205 (Pd), 213, 233, 243(část), 244, 253, 260, 261, 271, 276, 277, 505 (a 411).

Provoz vozidel jiných dopravců na linkách Dopravního podniku pokračoval na začátku roku 1994 v rozsahu k 31.12.1993. Záměrem vedení DP–Autobusy bylo k 1.1.1994 veškeré smlouvy vypovědět s ohledem na vznik ROPID, který by měl navazovat tyto vztahy svým jménem. S ohledem na jeho neúplnou funkci požádala rada zastupitelstva při projednávání Projektu organizace MHD dne 21.12.1993 představenstvo DP, a. s., aby pro I. čtvrtletí smlouvy v předcházejícím rozsahu zachovalo, což bylo akceptováno. Od 1.4.1994 uzavřel nové smlouvy s jednotlivými dopravci ROPID v obdobném rozsahu, avšak již jako se samostatnými subjekty, zajišťujícími dopravu na některých linkách vlastním jménem. Tímto datem skončil monopol DP na zajišťování MHD a (i když ve značně omezeném rozsahu) vznikla zde konkurence dalších provozovatelů.

Tabulka 5: Počty vypravovaných autobusů ostatních dopravců

datum	ČSAD Praha západ			ČSAD Vršovice			[Ingsped] + ostatní		
	Pdšr	Pdšo	Pds	Pdšr	Pdšo	Pds	Pdšr	Pdšo	Pds
31.1.-2.93	viz Ingsped			viz Ingsped			[15]+9	[13]+11	[4]+5
1.1.94	6	6	1	9	7	3	9	11	5
1.4.94	→			→			25	24	9
?							27	24	9
k 31.12.94							26	24	9

Obsazení jednotlivých linek provozovaných autobusy ostatních dopravců a změny v průběhu roku jsou uvedeny v následujícím přehledu:

linka	stav k 31.12.1993	změny v průběhu roku 1994
a-110	Berka + Konečný + Nepraš + Štěpánek	
		od 1.4. (?) Berka + Konečný + Nepraš + Štěpánek + Šlechta (Dk)
a-165	ČSAD PZ + Vršovice	
a-172	Šlechta	
a-173	DP + ČSAD PZ(Pdš)	od 1.4. DP + ČSAD PZ
a-192	ČSAD Vršovice	
a-243	DP + ČSAD PZ(Pdš)	
a-255	Uher	
a-265	DP + Dohnalík(Pdšo)	od 1.6.(?) DP + Koch(Pdš)
a-268	DP + Bado(Pdš) + Dohnalík(Dk)	od 1.4. DP(Pd) + Bado

Poznámka: Linku a-265 provozoval pravděpodobně od 1.4. svým jménem Dopravní podnik se smluvním využitím jednoho vozu (Pdšo) od jiného dopravce (Dohnalík nebo Koch) a teprve později – snad od 1.6., možná od 1.7.– uzavřel ROPID s firmou Milan Koch samostatnou smlouvu jako s ostatními soukromými dopravci.

Provozní parametry

Na linkách m-A,B byl k 1.1.1994 uplatňován tzv. pásmový provoz – u m-A v úseku Želivského – Skalka v obdobích ranní i odpolední přepravní špičky, u m-B v sedlech pracovních dnů v úseku Nové Butovice – Smíchovské nádraží je veden každý druhý vlak a interval je tudíž dvojnásobný. Na m-A byl tento provoz zrušen od 8.4.1994, na m-B zůstal zachován a to i po prodloužení trasy B o úsek Zličín – Nové Butovice.

Od zahájení provozu na prodlouženém úseku trasy B bylo zároveň zahájeno vypravování z nového depa Zličín. Od 11.11.1994 je tedy pro každou trasu určeno jedno depo, což zjednodušuje technologii dopravy a umožnilo omezit jaldové jízdy vlaků na minimum.

Na lince m-A je od 12.11.1994 v platnosti shodný GVD pro soboty i neděle podobně jako již dříve na m-B. Nyní je však u obou linek v Dk celodenně interval 8 min.

Tabulka 6: Základní intervaly na linkách metra [s]

linka	m-A			m-B			m-C		
	Pdšr	Pdšo	Pds	Pdšr	Pdšo	Pds	Pdšr	Pdšo	Pds
den		Pd Po-Čt/Pá						Pd Po-Čt/Pá	
30.8.93	150	180	300	150	180	270	110	110–115	270
8.4.94	155?	180?							
11.11.94	155	180/210					110–115	120/150	300

Mimořádný provoz

Ve dnech 2.- 6.7. se na Strahově uskutečnil XII. všesokolský slet. Doprava účastníků a diváků, kterých byl podstatně menší počet, než při dřívějších spartakiádách, byla proto zajištěna takto:

Pro tramvaje bylo využito pouze obratiště Královka, kde byla kromě pravidelných prázdninových linek d-31 (Čechovo nám. – Královka, provoz Pd), resp. 32 (Zvonařka – Královka, provoz Dk) ukončena zvláštní linka d-42 Špejchar – Hradčanská – Královka (provoz

Charakteristické hodnoty tramvajové sítě (denní linky):		
ukazatel	31.8.1992	31.12.1994
počet linek	21	21
délka linek [km]		
- celková	301,2	304,42
- průměrná	14,34	14,5
- nejdelší linka	21,0 /d-22/	21,0 /d-22/
- nejkratší linka	4,0 /d-20/	5,9 /d-20/
Ø linkový interval [min]		
- ve špičce	7,27	7,29
- v sedle	11,36	9,9
nejkratší interval [min]		
- ve špičce	5,0 /d-17/	4,0 /d-9/
- v sedle	7,33 /d-9/	6,0 /d-9,22/
nejdelší interval [min]		
- ve špičce	12,0 /d-2;25/	12,0 /d-25/
- v sedle	30,0 /d-20/	30,0 /d-2/
Ø traťový interval [min]		
- ve špičce	3,15	3,13
- v sedle	4,92	4,28
koeficient provozní nerovnoměrnosti		
- průměrný	1,56	1,37
- minimální	1,0 /d-25/	1,0 /d-22,25/
- maximální	2,5 /d-2/	3,75 /d-2/
Linkový koeficient	2,31	2,33

2. a 4.7. celodenně, 3.7. do 15 hodin, 5. a 6.7. odpoledne) a odkloněné linky d-2 (Červený vrch – ... – Vozovna Střešovice – Královka) (3.7. v provozu do 15 hod., 5. a 6.7. jen odpoledne) a d-25 (Sídliště Ďáblice [současně na Střelničnou zkrácena d-12] – Střelničná – ... – Hradčanská – Vozovna Střešovice – Královka). Linky d-8 a 22 byly provozovány beze změny.

Zvláštní autobusová linka a-470 byla zavedena pouze ve dnech 5. a 6.7. v trase a se zastávkami Anděl – Klamovka – Stadion Strahov. V této době byla a-176 provozována v trase Kinského zahrada – ... – Hřebenka – Hybšmanka – U Palaty – ... – Kinského zahrada. Linky a-149 a 217 byly odkloněny, a to odlišně ve dnech 2.- 4.7. a 5.- 6.7. (jen a-217).

Slavnostní průvod se uskutečnil dne 3.7.1994 v odpoledních hodinách pouze s dispečerskými opatřeními.

Řízení provozu

Po několika letech přípravy různých řídicích systémů provozu MHD (naposledy ISYDR) byl prakticky odzkoušen další systém – DORIS. Pro tramvaje bylo nové vybavení dispečerské ústředny uvedeno do provozu 26.5. s možností řízení linky d-18. Princip systému spočívá v cyklickém dialogu řídicího počítače s odpovídající umístěnými v jednotlivých vozidlech s radiovým přenosem dat (současně využitým i pro fonické spojení) v kombinaci s lokalizací vozidel infračervenými majáky na trati spojenými metalickým vedením.

Integrovaný dopravní systém

V autobusové dopravě byl zachován rozsah integrované dopravy v užším smyslu tohoto pojmu opět beze změn, nové příměstské linky Dopravního podniku a-355 a 357 (podobně jako linky a-353, 354, zřízené v předcházejícím roce) do tohoto systému nepatří.

K významnému rozšíření došlo v dopravě železniční. Od 1.7.1994 byla uzavřena nová smlouva s Českými drahami, podle níž se dřívější podmínky zavedeného systému rozšířily na celé území Prahy. Držitelé všech druhů předplatních časových jízdenek (s výjimkou jedno- a několikadenních turistických) nyní mohou cestovat na tyto jízdenky mezi všemi železničními stanicemi a zastávkami, nacházejícími se v Praze a to ve 2. třídě všech osobních a spěšných vlaků.

Lodní doprava

Plavební sezóna PPS byla zahájena 26.3.1994 plavbou lodi Berounka do Zoologické zahrady a poté dne 8.4. oficiálně za účasti vedoucích představitelů města a Dopravního podniku. Z ekonomických důvodů však nebyla zahájena a provozována pravidelná linková doprava na trati do Slap či Štěchovic.

Železnice na území Prahy

Po částečné reorganizaci podniku České dráhy se již v roce 1993 začal projevat poněkud příznivější názor vedení tohoto podniku na příměstskou osobní dopravu a tím i spolupráci s městem a městskou dopravou. Kromě skutečného pokroku dosaženého v rozšíření IDS (viz), zpracovala železnice i několik samostatných námětů na zvýšení své atraktivity v Praze a příměstské oblasti. Jako příklad může sloužit studie *Praha – městská a příměstská železniční doprava* zpracovaná divizí dopravní cesty GR ČD a firmou iLF Consulting Engineers Praha. Studie se zabývá možnostmi uplatnění městské železnice (S-Bahn) a regionální železnice (R-Bahn) po vzoru zahraničních měst. Analyzuje možnosti a účelnost posilování osobní dopravy na jednotlivých tratích ústících do města a navrhuje některá opatření pro zvýšení jejich atraktivity včetně zřízení nových osobních zastávek (např. Kačerov a Michle na trati 210 apod.) Zajímavé je, že se zabývá i možností uplatnění železniční dopravy při „totální výluce Nuselského mostu“.

Kromě uvedených teoretických úvah došlo k praktickému zlepšení funkce osobní železniční dopravy, která byla umožněna zejména dokončením některých staveb na hlavním nádraží. K novému jízdnímu řádu (29.5.1994) bylo do plného provozu uvedeno 6. a nové 7. nástupiště. Ve směru od Lysé nad Labem jsou nyní pouze 3 vlaky ukončeny ve stanici Libeň, 8 (zpět 9) vlaků je vedeno až na hlavní nádraží; tyto vlaky, provozované elektrickými jednotkami, jsou po pobytu cca 10 minut provázeny do Benešova. Podobně ve směru od Neratovic jsou 4 vlaky ukončeny v Libni a 3 jsou vedeny až na hlavní nádraží. Od Vraného n. Vlt. je na hlavní nádraží vedeno již 9 vlaků (a 6 víkendových), zpět 6+2 vlaky, od Berouna v obou směrech 6 vlaků. Uvedený stav v současnosti považuje železnice za maximální nabídku služeb v příměstské dopravě, již jsou v několika místech uzlu již plně vyčerpány technické kapacity některých drážních zařízení.

Vnitřní reorganizace podniku české dráhy pokračovala oddělením provozních a obchodně-převážních činností a složek na všech úrovních.

Rychlodráha Praha – Kladno

Akciová společnost PRaK, která má v úmyslu vybudovat železniční rychlodráhu spojující Prahu s ruzyňským letištěm a Kladnem byla v srpnu 1994 zaregistrována v obchodním rejstříku. Výstavba rychlodráhy je však vázána na stavbu nové odbavovací haly letiště. O vedení trasy rychlodráhy nebylo dosud jednoznačně rozhodnuto a akce zatím pohybuje spíše ve fázi studií. Dne 27. září 1994 rada Zastupitelstva hlavního města Prahy schválila zaplacení zbytku finančního vkladu města do základního jmění nové akciové společnosti.

Silniční hospodářství a provoz

Z významnějších komunikačních staveb byl otevřen nový úsek okruhu H1 (I/1) mezi dálnicí D11 a silnicí I/12 (Českobrodská).

Na celostátní úrovni pokračovalo projednávání otázek financování výstavby a údržby silniční sítě. V rámci těchto prací byla navržena městem síť komunikací na území hl. m. Prahy v délce 277 km, které by měly být pojaty do silniční sítě (ostatní – s výjimkou krátkých úseků dálnic! – tvoří síť místních komunikací). Jedná se i silnice, resp. jejich části: I/1, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 29 a II/101, 102, 103, 115, 240, 241, 242, 243, 333, 600, 601, 603, 605, 608, 610, 611. Na provoz těchto silnic, které jsou ve vlastnictví a správě města, by měl stát

přispívat z výnosu silniční daně. U silničního okruhu I/1 byl schválen záměr jeho převedení do přímého vlastnictví státu.

V letních měsících byl omezen provoz na Wilsonově třídě v úseku kolem Hlavního nádraží z důvodu souvislé opravy některých objektů a vozovek.

Dopravní legislativa

Dne 1.8.1994 nabyl účinnosti zákon č.111/1994 Sb. o silniční dopravě. Pro veřejnou linkovou dopravu dochází k zásadní změně v tom smyslu, že kromě živnostenského oprávnění (koncese) musí dopravce získat pro každou linku od dopravního úřadu licenci. Je stanoveno přechodné období do 1.8.1995, během něhož musí být veškeré podnikání uvedeno do plného souladu s novými podmínkami. Prvními licencemi, které DOP MHMP ve funkci dopravního úřadu vystavil, byly licence na linky Dopravního podniku hl. m. Prahy, u nichž nastaly změny v provozu v souvislosti s úpravami při prodloužení linky m-B. S ohledem na platnost koncesní listiny byly vystaveny pouze do konce roku. Pro krátkodobé linky náhradní dopravy za tramvaje, které provozovala nadále převážně firma Jaromír Horký – Hotliner (dříve na základě povolení), byla vydávána analogicky k licencím tzv. „Osvědčení k provozování osobní dopravy formou náhradní autobusové dopravy za kolejovou dopravu“.

Dne 14.12.1994 byl poslaneckou sněmovnou schválen zákon č.266/1994 Sb. o drahách s účinností od 1.1.1995. Tímto zákonem se vyjímá podnikání v oboru drah železničních (včetně metra), tramvajových, trolejbusových a lanových z působnosti živnostenského zákona. Pro provozování dráhy bude zapotřebí udělení úředního povolení, pro provoz na dráze pak licence; obojí bude udělovat drážní správní úřad.

DEPA, VOZOVNY, GARÁŽE A DÍLNY PRAŽSKÉ MHD

Depo metra Zličín

V souvislosti se zprovozněním pátého provozního úseku tratě metra B do Zličína byl zahájen 11.listopadu 1994 provoz třetího pražského depa metra. Na rozdíl od obou předchozích dep na Kačerově a v Hostivaři je do provozu uváděno po etapách. V roce 1994, v rámci 1.etapy, zahájila činnost dílenská hala (tzv. 7.hala dle projektu), hala oprav (6.hala), část remízovacích prostor (tzv. 5.hala), myčka (8.hala). Dále zahájily činnost objekty stavědla, kotelny, redukční stanice plynu, kompresorovny, skladu kyselin a chemikálií, vrátnice, a požární stanice. V provozu je také venkovní jeřábová dráha. Kolejové napojení mají haly č. 8 (3 koleje), č. 6 (6 kolejí), č. 5 (5 kolejí) a venkovní jeřábová dráha (1 kolej). Celkem je v halovém komplexu v provozu 14 kolejí. Kolaudace kolejíště se uskutečnila 30.října 1994, napájecí kolejnice byla pod proudem již od 24. října. V první etapě je v novém depu k dispozici místo pro remízování maximálně pro 100 vozů (udržovací kapacita 250 vozů), v další etapě by měla být remízovací kapacita zdvojnásobena (haly č. 2 - 4, celkem 15 kolejí) a činnost zahájí také depo pomocných trakčních prostředků (část haly č. 1, 3 koleje) a vnější odstavné koleje. Stavba jižní poloviny halového komplexu nebyla zatím zahájena, dokončení se předpokládá v letech 1998 – 1999. Dosud není dokončena ani zkušební trať (není instalována napájecí kolejnice), která slouží pouze jako železniční vlečka.

Oprávérenská základna metra Hostivař

Dne 20.června 1994 proběhla kolaudace dokončených objektů a provozních souborů opravy vozidel metra, která tvoří součást komplexu oprávérenské základny metra. Ověřovací provoz v opravě elektrických vozů byl ovšem zahájen už v polovině roku 1993 (opravy dvojkolí podvozků, skříní vozů, lakovny a ostatních zařízení). Do objektu jsou zavedeny 3 koleje, v rámci opravy vozových skříní je instalována přesuvna, obsluhující

další interiérové koleje na jednotlivá pracoviště (vyvázání a vázání podvozků, opravárenská stanoviště, mytí spodku skříní, opravná interiéru, lakovna, elektrozkoušebna apod.). Technologický prostor opravný je koncipován na boxový způsob oprav. Opravná podvozků a dvojkolí je vybavena 10 malými točnými. Další (čtvrtá) venkovní kolej je zavedena do tzv. přístavku (nad ní je opravná transformátorů).

Ve stavbě je opravná transformátorů a opravná elektrických točivých strojů, kde by v budoucnu měly být prováděny také opravy trakčních motorů a motorgenerátorů, jakož i podvozků tramvají.

Příjezdová kolej do OZM má délku asi 0,975 km a je napojena na kolejový trojúhelník v depu Hostivař, který tvoří její součást.

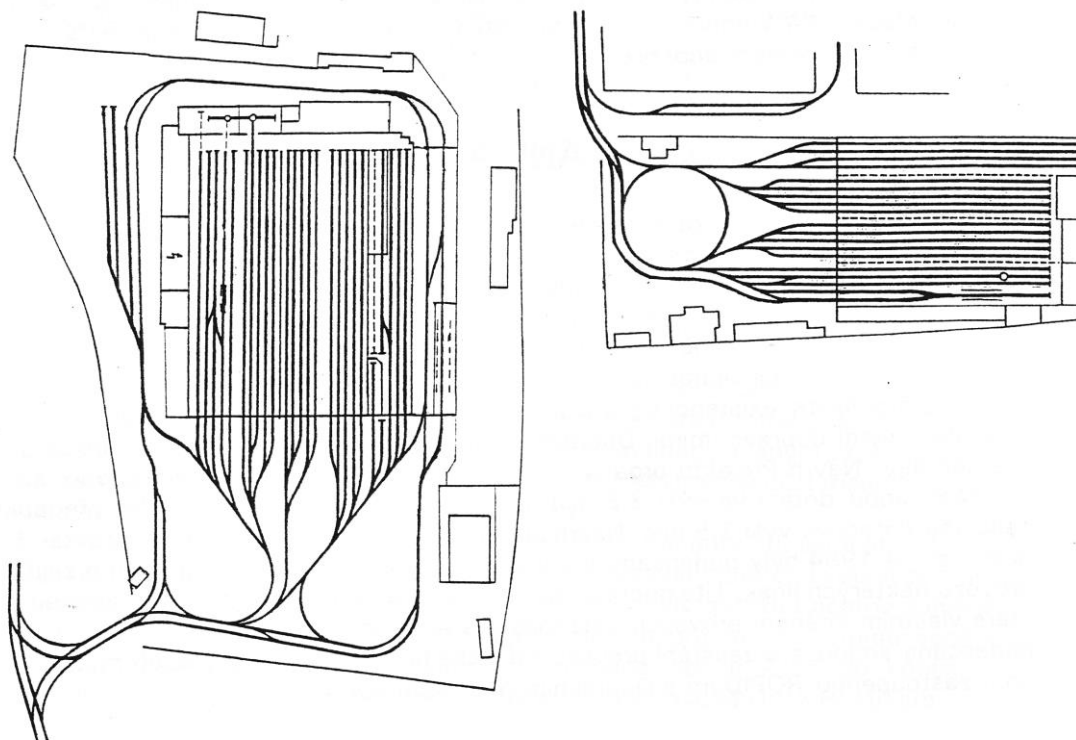
Přístavba v ÚD DP Hostivař

V rámci úprav pracoviště pro opravy vozů KT8D5 byl vybudován přístavek v severovýchodním rohu tramvajových dílen, který znamenal úpravu kolejového napojení. Do roku 1995 přechází přístavba dalšího pracoviště, která si vyžádala zrušení východní výhybky napojující odstavnou kolej na objízdnu kolej. Odstavná kolej zůstává nyní kusá. Bližší údaje o stavbě, ani termíny výluky objízdny koleje nejsou zatím k dispozici.

Přístavba ve vozovně Hloubětín

Ve vozovně Hloubětín byla východně od stávající remízovací haly přistavěna nová hala údržby, jejíž podstatnou součástí je mycí rám zn. Kärcher, který je mj. charakteristický tím, že pojíždí kolem stojící tramvaje. (U dosavadních mycích rámu tomu bylo naopak, vozidla stroji projížděla.) Nová hala je průjezdná, obsahuje dvě koleje s kolejovou spojkou (přejezdem). Byla vlastně vybudována na dosavadní objízdny koleji. Další provozní přístavek byl postaven u jihozápadní západní části remízovací haly. Jeho stavba si vyžádala částečné přeložení kolejové spojky mezi 1. remízny a objízdny kolejí i částečnou přeložku objízdny koleje.

Vozovna Hloubětín po výstavbě haly údržby Vozovna Žižkov po výstavbě mycího rámu



Zahájení činnosti mycího rámu se uskutečnilo 17. září 1994, ale výluka objízdné koleje skončila oficiálně až 27. října 1994.

Přestěhování autobusových garáží Libeň do Hostivaře

Dne 2.dubna 1994 skončil provoz dosavadních garáží Libeň včetně odstavné plochy ve Voctářově ulici. Stejného dne zahájily provoz garáže Hostivař v rámci areálu Dopravně opravárenské základny. Parkovací kapacita nových garáží je 110 autobusů.

Výstavba mycího rámu ve vozovně Žižkov (v roce 1993)

Jako doplněk k předchozí ročence uvádíme, že v roce 1993 byla ve vozovně Žižkov uvedena do provozu ve čtvrté hale nová mycí linka Tammermatic finské výroby. Její instalace si vyžádala některé kolejové úpravy. Koleje č. 18 a 19 byly uvnitř lodi, přibližně v polovině její délky, spojeny v jednu (osa koleje se nachází mezi osami původními). Manipulační kolej podél východního okraje areálu byla částečně přeložena a prodloužena kolem kruhové smyčky a napojuje se nyní do koleje č.19.

Podnikové muzeum

Expozice podnikového muzea ve Střešovicích byla rozšířena o stálou výstavu, věnovanou přípravě, výstavbě a budoucnosti metra s názvem *(Nejen) 20 let pražského metra*. Na přípravě expozice se podílely Společnost městské dopravy, Historický archiv DP a firma Vetamber.

TARIF, ODBAVOVÁNÍ, JÍZDENKY

Zvýšené jízdné, schválené usnesením rady Zastupitelstva číslo 1179 ze dne 16.11.1993, bylo v platnosti od 1.1.1994 a v průběhu roku došlo jen k jeho dílčím změnám. Zpracování návrhu nového tarifního systému, které bylo uloženo organizaci ROPID, nebylo přes několikrát posun termínu do konce roku splněno. Byly pouze předloženy a schváleny hrubé zásady, zakotvující například zásadu přestupnosti a platnosti v rámci celé integrované dopravy. Rovněž nebyl ani projednán připravený záměr na valorizaci jízdného k 1.1.1995. Na základě požadavku města, formulovaného v usnesení rady ZHMP č. 1397 z 21.12.1993, snížil Dopravní podnik od 1.4.1994 cenu předplatních jízdenek pro důchodce na 110 Kč pro měsíční a 270 Kč pro čtvrtletní jízdenku.

Organizace ROPID byla pověřena vyhlášením a organizací veřejné obchodní soutěže na nové odbavovací zařízení hromadné dopravy osob. Do II. kola této soutěže postoupilo celkem 7 firem, z nichž bylo po jeho ukončení výběrovou komisí doporučeno pořadí účastníků MYPOL, ELTEC, ALCATEL, SAVS a KLÜSENDORF.

Staré jízdenky pro jednotlivou jízdu platné k 31.12.1993 (čtyřkorunové s oranžovou šipkou a dvoukorunové se žlutou šipkou) bylo možné používat i po zvýšení jízdného k 1.1.1994 v jejich nominálních hodnotách a to do 28.2.1994; jejich výměna pak byly umožněna do 15.4.1994. Na období letních prázdnin byl k plnocenným předplatním jízdenkám vydán cenný kupón v ceně 140 Kč, prodávaný od 27.6. do 22.8. s platností na libovolných 15 po sobě jdoucích dnů.

Zaměstnanci dceřiných společností DP ztratili jejich vyčleněním z DP, a. s. jízdní výhody pracovníků v dopravě. V souvislosti s tím naopak byla zrušena 50% sleva pro zaměstnance DP v lodní dopravě PPS.

INSTITUCIONÁLNÍ ORGANIZACE DOPRAVY

Příspěvková organizace **ROPID**, která vznikla po několikrátém projednání různých variant jejího uspořádání a poslání k 1.12.1993, nebyla v začátku roku vybavena plnými faktickými pravomocemi. (Formálně byly hlavními předměty činnosti: Organizování hro-

madné dopravy osob včetně ekonomie, vytváření regionálního integrovaného systému přepravy osob, kontrola plnění smluv s objednateli a dopravci a rozvoj systémů hromadné dopravy osob). Pro její činnost byl schválen finanční příspěvek z rozpočtu města ve výši nezbytné pro vlastní existenci a pro uzavření smluv o zajištění dopravy s Českými drahami a autobusovými dopravci mimo Dopravní podnik, nikoliv však pro financování celé městské dopravy. Návrh Projektu organizace MHD zpracoval ještě Dopravní podnik a. s. a to s požadovanou dotací ve výši 3,8 mld. Kč. Rozpočet města na rok 1994 předpokládal celkovou dotaci ve výši 3,5 mld. Návrh projektu ROPID bez větších úprav převzal. S platností od 1.4.1994 byly podepsány první smlouvy s autobusovými dopravci o zajišťování provozu některých linek. Tito dopravci od tohoto data vystupují jako samostatné subjekty, které vlastním jménem provozují část městské hromadné dopravy. V průběhu roku byla podepsána smlouva o zajištění provozu městské hromadné dopravy osob mezi hl. m. Praha, zastoupeným ROPID, a Dopravním podnikem a. s.

Předmět činnosti organizace ROPID byl rozšířen usnesením RZHMP č. 667 ze dne 17.5.1994 o uzavírání smluv s dopravci (po předchozím projednání v RZHMP) a o zprostředkování dotací z rozpočtu hl. m. Prahy a dalších zúčastněných obcí provozovatelům.

Jako další instituce vznikla k 1.3.1994 Komise pro pražskou integrovanou dopravu jako koordinační a poradní orgán rady ZHMP pro přípravu a zajišťování jednotného integrovaného systému hromadné dopravy osob. Předsedou komise byl náměstek primátora Ing. P. Holba, CSc.

Vztahy ROPID a Dopravního podniku se v průběhu roku teprve vytvářely a to ne vždy přímočaře, což se projevovalo v průběhu převodu činností, v otázce uzavření smlouvy o zajištění dopravy, ale i v jiných činnostech. Například usnesením č. 1092 z 23.8.1994 musela rada Zastupitelstva požádat představenstvo DP, aby DP neprojednával s městskými částmi změny linkového vedení a respektoval tak postavení a působnost ROPID v této věci.

V závěru roku, již po nabytí účinnosti zákona o silniční dopravě, požádal ROPID o vydání koncesní listiny k provozování veřejné linkové autobusové dopravy, kterou hodlal provozovat pomocí smluvních dopravců (snad včetně Dopravního podniku hl. m. Prahy) svým jménem. S ohledem na znění zřizovací listiny (i vlastní poslání této organizace) byla žádost zamítnuta.

Projekt organizace dopravy na rok 1995 již zpracovával a předkládal ROPID a to s přihlédnutím k nabídce DP (s původním požadavkem na dotaci ze strany DP ve výši 5,061 mld. Kč, později redukováným na cca 4,4 mld. Kč). Projekt byl schválen v závěru roku s dotací pro DP 3 840 mil. a pro ostatní systém integrované dopravy 68 mil. Kč.

V Dopravním podniku se po předcházejících změnách stanov i personálních změnách v představenstvu a vedení zvýšilo tempo vnitřních organizačních změn i příprava na vyčleňování některých činností vně společnosti. Za zmínku stojí návrh na vyčlenění lanové dráhy na Petřín ze systému MHD a její pronájem, který byl zamítnut radou ZHMP v lednu 1994. Neschváleny zůstaly i některé razantní kroky, navržené ve zprávě o postupu transformace DP a spočívající v prodeji větší části dceřiných společností. Některé myšlenky však byly uskutečněny a podnik se zbavil činností a organizačních jednotek nesouvisejících přímo s provozem MHD. Přes oficiálně přijatou a vyhlášenou zásadu organizační integrace (divizní uspořádání) však nebyly uskutečněny zásadnější kroky k efektivnějšímu uspořádání omezením odstředivých tendencí ve zbývajících provozních jednotkách (podnicích). (V některých případech se uskutečnily i změny opačného typu – např. zrušení odboru koordinace MHD na ředitelství s rozdělením činnosti nehodového oddílu do DP–ED a DP–A). Výrazem nespokojenosti představenstva a. s. s postupem transformace podniku bylo rozhodnutí ze dne 12.12.1994 o odvolání generálního ředitele Ing. Mládky z funkce s platností k 21.12.1994; nový ředitel do konce roku jmenován nebyl.

Část odštěpného závodu Výpočetní technika, dočasně začleněného jako zvláštní útvar na ředitelství, byla převedena do DP-ED, zbývající část zůstala podřízena přímo generálnímu řediteli jako samostatný odbor (90040).

Ve v. o. j. Elektrické dráhy byly z převzatých činností DP-OMHD vytvořeny 2 nové výrobní provozovny – vrchní stavba (org. č. 12500) a opravná tramvají (12700) a na jejím ředitelství výrobní úsek (12400). Podobně byly převedeny k jiným organizačním jednotkám části v. o. j. DP-Sociální služby (zrušena k 1.4.1994), větší část majetku z jeho správy byla dlouhodobě pronajata subjektům mimo DP.

V průběhu roku by vyhodnocen „experiment Kačerov“ tj. samostatné řízení jedné provozovny ředitelstvím a. s. (původně přímo představenstvem). Experiment neprokázal žádné zásadní výhody takového uspořádání a proto byly garáže Kačerov začleněny opět do DP-A, kde ovšem byla samostatnost jednotlivých provozoven organizačně poněkud posílena; účetně byl Kačerov vykazován odděleně od DP-A až do konce roku. Od 2.4.1994 byly zrušeny garáže Libeň a nahrazeny vypravováním z Hostivaře.

Během roku došlo k přestěhování řady útvarů podniku do jiných prostorů. Útvary generálního ředitele a technický úsek byly přemístěny do společného objektu ČKD a DP Drahojlova, vedení podniku v. o. j. Autobusy do Hostivaře.

Po podepsání zakladatelské listiny **a. s. Inženýring dopravních staveb** v závěru roku 1993 došlo k 1.4.1994 ke zrušení v. o. j. DP-IDS a k plnému zahájení činnosti nové společnosti. Její základní jmění (157 270 tis. Kč) je pořízeno plně z majetku Dopravního podniku, který je stoprocentním akcionářem této a. s. Organizace se člení na centrálu a 4 divize, ředitelem zůstal Ing. B. Kvasnička.

A. s. Pražská strojírna, která vznikla z části DP-OMHD (prakticky objekt Rustonky a tam umístěné strojní provozy) byla zapsána do obchodního rejstříku až 1.4.1994. Ostatní části DP-OMHD byly z větší části převedeny k 1.4. do DP-ED (závody oprav tramvají, stavby a údržby tramvajových tratí, zásobovací a zbytek stavebně mechanizačního závodu) a do DP-A (OZA, STK a spalovna). Jako společný podnik s firmou Wendel GmbH měla být založena další a. s. Pražské kolejové stavby. O výsledku tohoto záměru nejsou informace k dispozici.

Proti původním úvahám o vzniku nezávislé vzdělávací instituce rozhodlo 11.4. představenstvo z důvodu komplikovaných majetkových vztahů o zrušení DP-Střední odborné učiliště a vložení majetku v jeho správě do nové dceřiné a. s. Pražská městská škola. Usnesením RZHMP č. 1213 z 13.9.1994 byl pak vysloven souhlas s vytvořením Integrované střední školy dopravní hl. m. Prahy nahrazující v upravené podobě dosavadní činnosti DP-SOU. Do konce roku však k žádné skutečné změně nedošlo.

Beze změny fungovala dceřiná **Pražská paroplavební společnost, a. s.**, v reklamní společnosti **Rencar, a. s.** došlo k prodeji části akcií do soukromých rukou.

Bývalý státní podnik ČSAD Praha Vršovice se změnil k 1.1.1994 na akciovou společnost analogického jména a byl zařazen do druhé vlny kupónové privatizace. S. p. ČSAD Praha Klíčov byl k 10.1.1994 prodán fyzické osobě a existuje nyní jako firma **JUDr. Jan Hofmann Česká spedice – autoopravny – doprava**.

Kromě Dopravního podniku zajišťují od 1.4.1994 (Milan Koch od 1.6. či 1.7.1994) provoz na některých autobusových linkách městské dopravy následující dopravci:

ČSAD Praha Vršovice, a. s., Praha 10, U seřadiště 9, IČO 60193867;

ČSAD Praha západ, s. p., Praha 5, Nádražní 4, IČO 14888122;

Milan Bado, Praha 10, Přátelství 876, IČO 42550564;

Josef Berka, Praha 9, Kukelská 928, IČO 40633560;

Jaromír Horký – Hotliner, Praha 9, Odlehlá 322, IČO 16899504;

Milan Koch, Praha 9, Vrbická 28N, IČO 44842856;

Vladimír Konečný, Praha 8, Pod Vlachovkou 20, IČO 72530989;

Miroslav Nepraš, Praha 9, K cihelně 141, IČO 40790452;
Josef Šlechta – SPOJBUS, Praha 4, Angelovova 7, IČO 14897571;
Jaroslav Štěpánek, Praha 8, Palmovka 889/5, IČO 42530997;
Martin Uher, Zvole u Prahy, Březová 390, IČO 16954661.

Ve státní organizaci **České dráhy** byla s účinností od 1.7.1994 zrušena divize obchodně provozní a místo ní vytvořeny dvě nové divize s postavením odštěpného závodu – obchodně přepravní a provozní. Divize obchodně přepravní se člení na ředitelství, 9 obchodně přepravních ředitelství (Brno, Česká Třebová, České Budějovice, Hradec Králové, Olomouc, Ostrava, Plzeň, Praha, Ústí nad Labem), 2 specializované organizační jednotky, 3 účelové organizační jednotky a výkonné jednotky, kterými jsou železniční stanice přepravní (osobní a nákladní), lokomotivní depa, vozová depa, dílny pro opravy mechanismů a zásobovací sklady. Divize provozní se člení na ředitelství, 9 provozních ředitelství (stejná jako v předcházejícím případě) a výkonné jednotky, kterými jsou železniční stanice provozní.

Mgr. Pavel Fojtík, Ing. František Prošek:

PRAŽSKÁ MĚSTSKÁ DOPRAVA 1994

Obrázky kreslil: Mgr. P. Fojtík

K vydání připravil: Ing. F. Prošek

Vydala Společnost městské dopravy v dubnu 1997 jako svoji 17. publikaci neurčenou k veřejnému šíření.

Vydání první. Náklad 50 výtisků. 28 str.

Revize rukopisu k 4.8.2006. 29 str.