

Mgr. Pavel FOJTÍK

Ing. František PROŠEK

**PRAŽSKÁ
MĚSTSKÁ DOPRAVA
1995**

Revidovaný rukopis

Praha 1997

© P. Fojtík, F. Prošek, 1997

Ú V O D E M

Vydáním v pořadí již šesté ročenky krátce po předcházející dohání vydavatel alespoň částečně časové zpoždění, do něhož se dostal z autorských důvodů. Stejně jako Pražská městská doprava 1994 neobsahuje opět podrobný přehled vozidel a to ze shodných příčin, které byly uvedeny při jejím vydání. Jinak se autoři snažili opět v maximální míře dodržet obsah i formu ročenek předcházejících.

Rok 1995, který je zde zpracován, byl ve znamení oslav dvou významných dopravně-historických událostí. Na den 23. září připadlo 120. výročí městské hromadné dopravy v Praze (den, kdy v roce 1875 zahájila provoz koněspřežná tramvaj). Mimořádnou událostí proto byl slavnostní průvod historických tramvají pražskými ulicemi, který se uskutečnil právě ve výroční den. O něco dříve, 20. srpna, si hlavní město připomnělo 150. výročí příjezdu prvního vlaku na území Prahy. Obě akce byly provázeny výstavami, vydáním pamětních publikací apod.

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

Po delší době se politické orgány města začaly systematictěji zabývat dalším vývojem dopravy a dopravního systému formulováním dopravní politiky města a ve sféře hromadné dopravy navíc názorem na rozvoj sítě městské dopravy a obnovu vozového parku Dopravního podniku. Na základě usnesení vlády ČR č. 472 z předcházejícího roku byla ve státním rozpočtu zahrnuta účast státu na obnově vozového parku a rozvojových potřebách MHD ve výši 30 % na investičních akcích u elektrické trakce a 10 % u autobusové dopravy.

Financování systému městské dopravy se ani v tomto roce zásadně nezměnilo. Dopravní podnik byl financován dotací k tržbám (přesněji k hospodářskému výsledku), přičemž výše dotace dosáhla v roce 1995 po vyúčtování 4,04 mld. Kč (v roce 1994 to bylo 3,51 mld. Kč). Prostřednictvím rozpočtu organizace ROPID je hrazena ztráta Českých drah vyplývající z provozování integrované dopravy a na smluvním základě soukromí autobusové dopravy. S ohledem na změnu tarifu Českých drah a rozšíření integrovaného systému byla s ČD uzavřena nová smlouva o spolupráci, určující rozsah přepravy na doklady IDS a výši finančního vyrovnání. Na provoz IDS byl ROPIDu poskytnut z rozpočtu města příspěvek 67,7 mil. Kč, skutečně vyčerpáno bylo 63,4 mil. Kč.

Při prakticky stejných dopravních výkonech hromadné dopravy došlo k dalšímu výraznému poklesu počtu přepravených osob. Tím se na jedné straně zvyšuje kvalita dopravy pro cestující, na druhé straně ovšem rychlým tempem rostou náklady na jednotku výkonu. Současně pokračoval nárůst výkonů automobilové dopravy na území města i počtu registrovaných vozidel.

Na podzim proběhlo projednávání konceptu územního plánu hl. m. Prahy, zpracovaného Útvarem rozvoje města. Koncept potvrzuje územní předpoklady i pro rozvoj systému hromadné dopravy a počítá jak s rozvojem metra, tak i sítě tramvajových tratí. Výsledky projednání budou využity k následnému zpracování konečného návrhu, který by měl být schválen Zastupitelstvem města.

TRATĚ METRA

Rekonstrukce stanic a eskalátorů

Nejúspěšnějšími zásahy, které měly vliv na cestující v provozu metra, byly rekonstrukční práce v některých stanicích metra. Výměna eskalátorů ve stanici I. P. Pavlova proběhla v době od 15.2. do 6.12.1995 (včetně). Práce probíhaly postupně tak, že byl vždy zcela mimo provoz jeden eskalátor. Úplné výluky stanice proběhly ve dnech 18. 3., 19.3., 16. 7., 4.11., 11.11., 25.11. a 26.11. Provoz všech eskalátorů byl obnoven 7.12.1995. Během prací byla tři dosavadní ramena eskalátorů typu Transporta nahrazena čtyřmi rameny typu Schindler.

V květnu byla dokončena výměna eskalátorů ve stanici Můstek A – výstup Václavské náměstí, kde byly původní sovětské schody nahrazeny eskalátory firmy Thyssen a vstup do stanice z podchodu ve středu Václavského náměstí byl opět otevřen pro cestující.

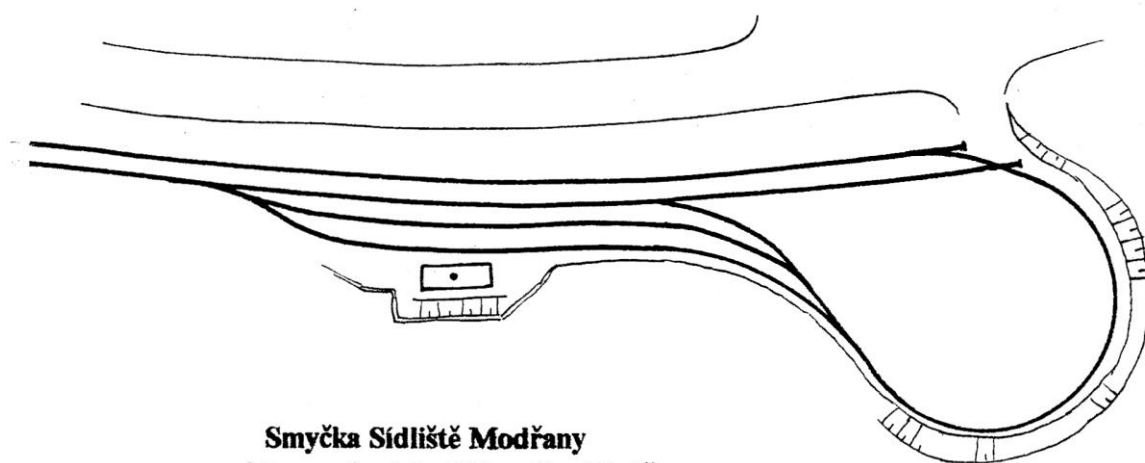
Od 3.11.1995 byla zahájena dlouhodobá úplná výluka stanice Hradčanská, která přechází do roku 1996. Kromě výměny eskalátorů dochází k úplné rekonstrukci stanice. Vlaky metra stanicí projíždějí.

Pojmenování stanic na traťovém úseku IV.B

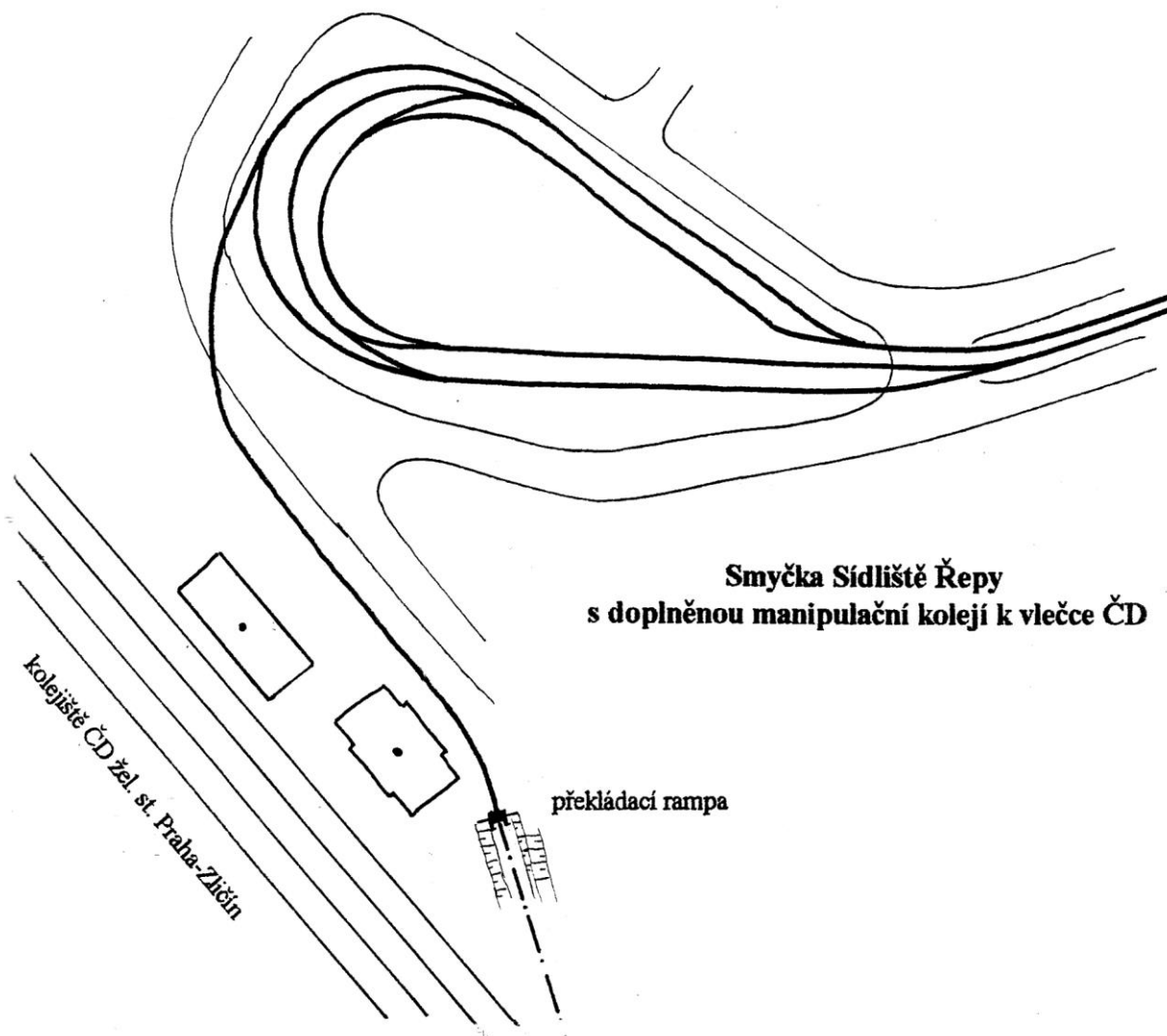
Dne 31.10.1995 (s platností od 1.1.1996) rozhodl OD MHMP o pojmenování stanic metra na novém traťovém úseku IV.B (ve výstavbě). Jedná se o stanice (ve směru z centra): Vysočanská [VS], ČKD [CK], Hloubětín [HL], Rajská zahrada [RZ] (dosud označována názvem Černý Most), Černý most [CM] (dosud označována názvem Počernická).

VÝVOJ KOLEJOVÉ SÍTĚ ELEKTRICKÝCH DRAH

Po mnoha letech výstavby se tramvajová síť v Praze rozrostla o novou tramvajovou trať od nádraží Braník na sídliště Modřany. Za novinku v tramvajové síti můžeme považovat také výstavbu kolejové odbočky ze smyčky sídliště Řepy k železniční vlečce ze železniční stanice Praha–Zličín, která má umožnit dopravu nových tramvajů na pražskou kolejovou síť ze zličínského závodu ČKD Tatra.



**Smyčka Sídliště Modřany
na nové tramvajové trati Braník - Modřany**



**Smyčka Sídliště Řepy
s doplněnou manipulační kolejí k vlečce ČD**

V kolejové síti se uskutečnilo několik významnějších rekonstrukcí tratí včetně přílehlých komunikací a inženýrských sítí. Patrně nejzásadnější byla výluka tratě v Letenské ulici na Malé Straně (6 měsíců) a v oblasti Klárova (7 měsíců). Těmto výlukám předcházela rekonstrukce celého tahu na Mariánských hradbách a v Chotkově ulici a její součástí byly i rekonstrukce obou kolejových trojúhelníků na Klárově. Nejdelší výluku představovala rekonstrukce tratí v ulici Nuselské a U plynárny, která probíhala v roce 1995 sice jen 4 měsíce, ale přecházela ještě na mnoho měsíců do roku 1996. Pro ukončení tramvajů v oblasti Michle bylo zřízeno provizorní obratiště pro vozy KT8D5. Další větší rekonstrukce proběhla v ulici Na Veselí (déle než 2 měsíce), jejíž součástí byla i přestavba kolejových obratišť na Náměstí Hrdinů. Systematické opravy tramvajových tratí proběhly v oblasti Nového Města a Vinohrad. Zajímavou výluku přinesla rekonstrukce tratě v Trojské ulici, kde bylo také využito tramvajové náhradní dopravy vozy KT8D5, v části úseku vedené po jedné koleji. Bližší údaje o všech hlavních akcích kolejové sítě přináší následující přehled. Jednokolejný provoz probíhal po celý rok v Jindřišské ulici, kde v důsledku změny technologie ražby nového kolektoru bylo nutné provizorní úpravu ponechat i nadále. Jednokolejný provizorní provoz v Nuselské ulici, vyvolaný rekonstrukcí kanalizace na podzim 1993, byl ukončen.

Dne 22. září 1995 byla v rámci oslav 120. výročí MHD v Praze předvedena v hostivařských ústředních dílnách nová povrchová výhybka. Mohla by znamenat zásadní zjednodušení výluk v tramvajové síti. K použití výhybky v praxi však během roku 1995 zatím nedošlo.

A. Akce přecházející do roku 1995 z let předcházejících

1. Rekonstrukce kanalizace v Nuselské ulici (1K bratří Synků X!)

- 21.04. (X) Náměstí bratří Synků - Vladimírova
X! provizorní výhybky pro jednokolejný provoz
24.04. (D) Náměstí bratří Synků - Vladimírova, obnoven dvoukolejný provoz

2. Výstavba kolektoru v Jindřišské ulici

Provoz po jednokolejné provizorní trati v úseku Václavské náměstí - Panská trval po celý rok a proti původním předpokladům přechází do roku 1996.

B. Akce zahajované v roce 1995

1. Oprava tratě na Masarykově nábřeží

- 28.02. (X) náměstí J.Palacha - Národní divadlo - Mánes
21.03. (D) náměstí J.Palacha - Národní divadlo - Mánes

2. Oprava tratě na Libeňském mostě

- 21.03. (X) Dělnická - Palmovka (sever)
11.04. (D) Dělnická - Palmovka (sever)

3. Rekonstrukce a oprava TT Mariánské hradby a Chotkova

- 07.03. (X) U Brusnice (jih) - Mariánské hradby - Chotkovy sady
28.03. (X) Chotkovy sady - Klárov (Malostranská sever) - Čechův most
(X) Klárov - Malostranská (Letenská)
10.05. (D) U Brusnice (jih) - Chotkovy sady - Klárov - Čechův most
Tramvajová trať v ul. Mariánské hradby vedena z části na zatravněném tělese. Modernizace vrchního vedení.
Křižovatka Klárov v nové ose

4. Výluka obratiště Zvonařka

- 24.04. (X) Bruselská - Zvonařka, deponace stavebního materiálu
30.05. (D) Bruselská - Zvonařka

5. Výluka tratě v Keplerově ulici

- 03.05. (X) Malovanka - Brusnice (jih), oprava opěrné zdi
10.06. (D) Malovanka - Brusnice
Poznámka: Ve dnech 19. a 20.5. trať v provozu při návštěvě papeže

6. Rekonstrukce tratě v Trojské ulici

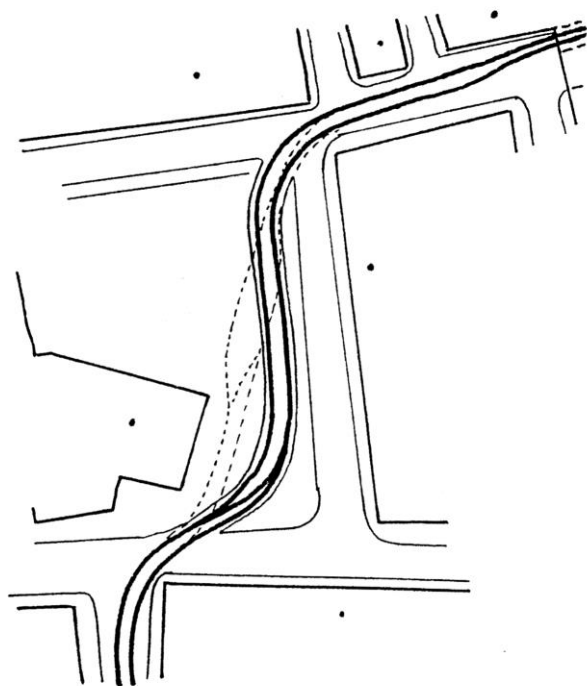
- 10.05. (X) Nádraží Holešovice - Trojská
(Xč) Trojská - Nad Trojou, udržován jednokolejný provoz po levé koleji ve směru do centra s využitím stávajících kolejových přejezdů
06.06. (X) Trojská - Nad Trojou, přestavba přejezdu na křižovatce Trojská - Pod lisem
08.06._(18.00) (D) Trojská - Nad Trojou (jednokolejně)
01.07. (D) Nádraží Holešovice - Trojská (- Nad Trojou), křížový přejezd u zastávky Trojská změněn na dva přejezdy (pravý a levý)

7. Oprava tratě v Bělehradské ulici

- 10.05. (X) Tylovo náměstí - Otakarova, výměna panelů
26.05. (Dč) manipulační provoz bez cestujících
30.05. (D) Tylovo náměstí - Otakarova

8. Rekonstrukce tratě a komunikace v Letenské ulici

- 10.05. (X) Malostranská - Újezd
26.09. (X) Malostranská - Staroměstská, rekonstrukce uzlu Klárov (jih)
16.11. (D) Klárov - Malostranská - Staroměstská, trať na Klárově i kolejová křižovatka Klárov (jih) v nové ose
30.11. (D) Malostranská - Újezd, úplná rekonstrukce komunikace a tramvajové tratě, trať na Malostranském náměstí v nové ose rovnoběžné s východní frontou domů, kolejový přejezd přeložen jižněji



9. Nová tramvajová trať Braník - Modřany

- 14.03. (X) Dvorce - Nádraží Braník, napojování nové tratě
04.04. (D) Dvorce - Nádraží Braník
20.05. původní neuskutečněný termín otevření
22.05. zkušební jízda v rámci kolaudace
26.05. D slavnostní zahájení provozu
27.05. D Nádraží Braník - sídliště Modřany, dvoukolejná trať na (5,744 km) vlastním tělese s otevřeným kolejovým svrškem, v úseku Nádraží Braník - Nádraží Modřany mimoúrovňová křížení s komunikacemi, v Modřanech estakáda přes křižovatku Modřanská - Kolarovova, v zastávce Nádraží Modřany pravý přejezd, na konci trati jednokolejná smyčka (428 m) se dvěma předjízdými kolejemi, založeny výhybky a křížení pro budoucí pokračování tratě do Libuše, na trati poprvé v Praze použito řetězovkového závěsu trolejového vedení

**Malostranské náměstí po přeložení tramvajové tratě
(původní kolejiště naznačeno tečkovaně)**

10. Oprava tratě v Radlické

- 30.05. (X) Ženské domovy - Laurová
13.06. (D) Ženské domovy - Laurová

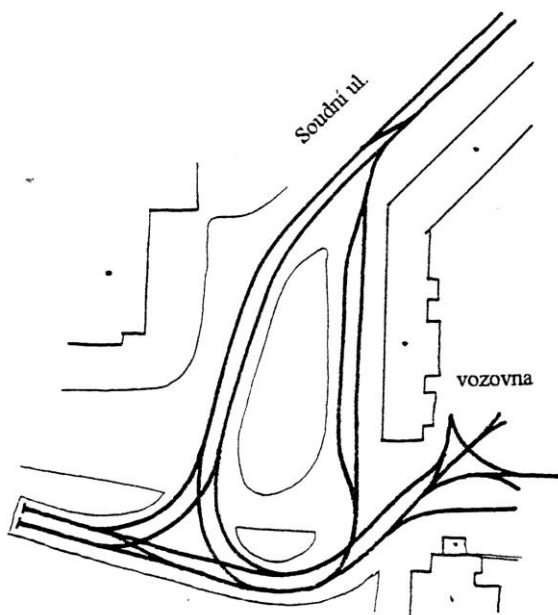
11. Oprava tratě v ulici Na Moráni

- 30.05. (X) Moráň - Palackého náměstí
23.06. (D) Moráň - Palackého náměstí

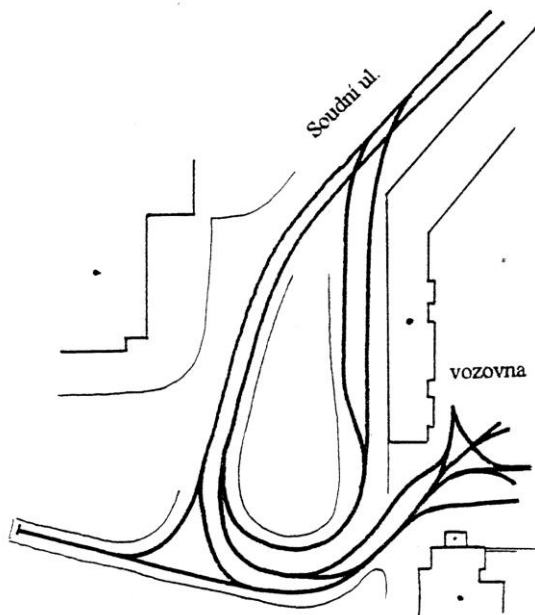
12. Kolejové propojení Zličín

- 26.05. (X) Vozovna Motol - Sídliště Řepy, vkládání výhybky ve smyčce sídliště Řepy
29.05. (D) Vozovna Motol - Sídliště Řepy, část vnější koleje smyčky v délce 54 m mírně přeložena

- 26.06. D odbočná kolej ze smyčky Sídliště Řepy k rampě vlečky ČD ze žst. Praha-Zličín (vlečka), nová kolej má délku 151 m, vlečka ČD užitečnou délku 60 m; kolej slouží k překládce nových tramvají ze železničních vozů na koleje pražské tramvajové sítě a je náhradou za dosavadní předávací místo v žst. Praha-Smíchov
- Poznámka: Ve dnech 24.-28.7. a 1.-6.8. v době od 6.00 do 18.00 probíhaly výluky vnější koleje smyčky (dokončovací práce na kolejovém propojení)
12. Oprava tratě na Karlově náměstí
- 13.06. (X) Karlovo náměstí - Albertov
(X) Moráň - Palackého náměstí
- 23.06. (D) Karlovo náměstí - Albertov
(D) Moráň - Palackého náměstí
(X) Myslíkova - Karlovo náměstí
- 01.07. (D) Myslíkova - Karlovo náměstí
13. Výluka manipulační tratě na Sokolovské
- 26.06. (X) Palmovka (jih) - U Balabenky, havárie vodovodu
- 03.07. (D) Palmovka (jih) - U Balabenky
14. Výměna části křižovatky na Palackého náměstí
- 07.07. (X) Palackého náměstí - Anděl
- 18.07. (D) Palackého náměstí - Anděl
- 26.09. (X) Národní divadlo - Palackého náměstí - Výtoň
(X) Myslíkova
- 10.10. (D) Národní divadlo - Výtoň
(D) Myslíkova
15. Oprava tratě v Ječné, Jugoslávské a Moskevské včetně trojúhelníku Blanická
- 18.07. (X) Karlovo náměstí - Tylovo náměstí - náměstí Míru - Blanická
- 25.07. (D) Karlovo náměstí - Tylovo náměstí
- 18.08. (X) Flora - Blanická - Čechovo náměstí, výměna křižovatky Blanická
- 02.09. (D) Tylovo náměstí - Blanická - Čechovo náměstí
(X) Želivského - Flora - Muzeum - Tylovo náměstí
(X) Flora - Olšanské náměstí, výměna křižovatky Flora
- 26.09. (D) Želivského - Flora - Muzeum - Tylovo náměstí
(D) Flora - Olšanské nám., v úseku Flora - Blanická probíhá oprava kanalizace
- 05.10. (D) Flora - Olšanské náměstí
16. Oprava tratě v ulici Na Veselí a rekonstrukce smyčky Vozovna Pankrác
(viz též výluka tratě na Černokostelecké)
- 22.08. (X) Vladimírova - vozovna Pankrác
(X) Vozovna Pankrác
Vlaky vozovny Pankrác deponovány na Černokostelecké
- 18.10. (Dč) obnoven manipulační provoz bez cestujících
(D) vozovna Pankrác
- 01.11. (D) Vladimírova - vozovna Pankrác, tramvajová smyčka na náměstí Hrdinů přestavěna pro obrácený směr pojíždění, manipulační trojúhelník na náměstí Hrdinů redukován na jednokolejný, kolejová spojka v ul. Soudní zrušena
17. Výluka tratě na Černokostelecké
- 21.08._(18.00) (Xč) Černokostelecká - ÚD DP v Pd 18.00 - 6.00, Dk 0.00 - 24.00, dočasná deponace vlaků vozovny Pankrác
- 19.09._(01.10) (D) Černokostelecká - ÚD DP



Smyčka Vozovna Pankrác před rekonstrukcí



Smyčka Vozovna Pankrác po rekonstrukci

18. Rekonstrukce tratě a komunikace v ulicích Nuselské a U plynárny

- | | | |
|--------|-----|--|
| 29.08. | (X) | Vladimírova - Pod Jezerkou - Spořilov, výstavba provizorního obratiště v zastávce Pod Jezerkou |
| 02.09. | (D) | Vladimírova - Pod Jezerkou |
| | D! | provizorní obratiště (levá sjezdová výhybka) Pod Jezerkou |
| 24.10. | (X) | Vladimírova - Pod Jezerkou |
| 05.12. | (D) | Vladimírova - Pod Jezerkou, výluka přechází do roku 1996 |

19. Oprava tratě v Myslbekově ulici

- | | | |
|--------|-----|---------------------|
| 24.10. | (X) | Octárna - Malovanka |
| 31.10. | (D) | Octárna - Malovanka |

20. Oprava tratě v Bělohorské ulici

- | | | |
|--------|-----|--------------------|
| 31.10. | (X) | Vypich - Bílá Hora |
| 07.11. | (D) | Vypich - Bílá Hora |

21. Oprava tratě v Seifertově ulici

- | | | |
|---------------------------|-----|---|
| 24.11. _(22.30) | (X) | Senovážné náměstí - Olšanské náměstí - Nákladové nádraží Žižkov |
| | (X) | Olšanské náměstí - Flora |
| 27.11. | (D) | Senovážné náměstí - Olšanské náměstí - Nákladové nádraží Žižkov |
| | (D) | Olšanské náměstí - Flora |

22. Oprava tratě na Bubenském nábřeží

- | | | |
|--------|-----|---------------------|
| 09.12. | (X) | Vltavská - Dělnická |
| 11.12. | (D) | Vltavská - Dělnická |

23. Oprava tratě a vrchního vedení v ulici Zenklově

- | | | |
|--------|-----|------------------------------|
| 16.12. | (X) | Palmovka (sever) - Ke Stírce |
| 18.12. | (D) | Palmovka (sever) - ke Stírce |

C. Příprava nových tramvajových tratí

Tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov

Usnesením rady Zastupitelstva hlavního města Prahy č.776 ze dne 11.7.1995 byla potvrzena k další přípravě estakádová varianta tratě vedená podél výstupní barrandovské komunikace (ulice K Barrandovu), tedy v zásadě ve stejné trase jako předchozí projekt z konce 80.let. Na rozdíl od minulých řešení je nyní výstavba uvažována ve dvou etapách – první v délce 3,4 km od smyčky Hlubočepy do zastávky Jiřího Trnky, s provizorní smyčkou, a druhá etapa o délce 0,9 km představuje prodloužení dosud nerealizovanou zástavbou Nového Barrandova. Po dalších jednáních vydalo Zastupitelstvo hlavního města Prahy dne 23.11.1995 usnesení č.12/1 o změnách územního plánu hl. m. Prahy a jeho doplňků o veřejně prospěšné stavby, mezi které byl zařazen i projekt tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov.

Katalog rozvoje sítě tramvajových tratí v hlavním městě Praze

V dubnu 1995 předložil Inženýring dopravních staveb, a. s. nový koncepční materiál o dalším předpokládaném rozvoji tramvajové sítě v Praze. Navrhované tratě byly rozděleny do tří skupin. První skupina zahrnuje tratě obsažené v některých dosavadních koncepčních materiálech Dopravního podniku, které by mohly být realizovány ještě do roku 2004. Jedná se celkem o 12 tratí (včetně jedné ve stavbě): Braník – sídliště Modřany (5,8 km), sídliště Modřany – sídliště Libuš (1,2 km), Laurová – Radlická (varianty 0,6 až 0,9 km), Hlubočepy – Barrandov – Holyně (4,5 km ve dvou etapách), Bílá Hora – Řepy (I.etapa, 0,6 km), Bílá Hora – Řepy (II.etapa, 2,4 km), Divoká Šárka – Dědina (1,5, resp. 2,2 km), Podbaba – Podbaba zastávka ČD (cca 0,6 km), Masarykovo nádraží – Florenc (0,5 km), Kobylisy – Bohnice (6,6 nebo 4,8 km), Pankrác – Budějovická – Zelený pruh (3,25 km) a Budějovická – Dvorce – Zlíchov (3,5 až 4,5 km). Ve druhé skupině jsou zahrnuty některé další studijně prověřované trasy, aniž by bylo určeno období jejich realizace. Jedná se o tratě Na padesátém – Úvalská (1,6 km), Hostivař – Hornoměřcholupská – Petrovice (4,2 km), Počernická – Malešice (2,1 km), Spořilov – sídliště Spořilov (0,9 km), trať po horní části Václavského náměstí (0,84 km) a trať Motol – Vypich (2 km). Za třetí skupinu tratí je považován pracovní soupis dalších námětů možného rozvoje tramvajové sítě. Zde je zatím zaznamenáno 15 námětů.

Chronologický přehled vývoje kolejové sítě v roce 1995 (výběr)

- 28.02. (X) náměstí J.Palacha - Národní divadlo - Mánes
- 07.03. (X) U Brusnice (jih) - Mariánské hradby - Chotkovy sady
- 14.03. (X) Dvorce - Nádraží Braník
- 21.03. (D) náměstí J.Palacha - Národní divadlo - Mánes
- (X) Dělnická - Palmovka (sever)
- 28.03. (X) Chotkovy sady - Klárov - Čechův most
- (X) Klárov - Malostranská (Letenská)
- 04.04. (D) Dvorce - Nádraží Braník
- 11.04. (D) Dělnická - Palmovka (sever)
- 21.04. (X) Náměstí bratří Synků - Vladimírova
- X! provizorní výhybky pro jednokolejný provoz
- 24.04. (Dč) Náměstí bratří Synků - Vladimírova, obnoven dvoukolejný provoz
- 24.04. (X) Bruselská - Zvonařka
- 03.05. (X) Malovanka - Brusnice (jih)
- 10.05. (D) U Brusnice (jih) - Chotkovy sady - Klárov - Čechův most
- (X) Nádraží Holešovice - Trojská
- (Xč) Trojská - Nad Trojou, jednokolejný provoz
- (X) Tylovo náměstí - Otakarova, výměna panelů
- (X) Malostranská - Újezd

- 26.05. D Nádraží Braník - sídliště Modřany
- 30.05. (D) Tylovo náměstí - Otakarova
(D) Bruselská - Zvonařka
(X) Ženské domovy - Laurová
(X) Moráň - Palackého náměstí
- 10.06. (D) Malovanka - Brusnice
- 13.06. (D) Ženské domovy - Laurová
(X) Karlovo náměstí - Albertov
(X) Moráň - Palackého náměstí
- 23.06. (D) Karlovo náměstí - Albertov
(D) Moráň - Palackého náměstí
(X) Myslíkova - Karlovo náměstí
- 26.06. D odbočná kolej smyčka Sídliště Řepy - žst.Praha-Zličín
(X) Palmovka (jih) - U Balabenky
- 01.07. (D) Myslíkova - Karlovo náměstí
(D) Nádraží Holešovice - Trojská (- Nad Trojou)
- 03.07. (D) Palmovka (jih) - U Balabenky
- 07.07. (X) Palackého náměstí - Anděl
- 18.07. (D) Palackého náměstí - Anděl
(X) Karlovo náměstí - Tylovo náměstí - náměstí Míru - Blanická
- 25.07. (D) Karlovo náměstí - Tylovo náměstí
- 18.08. (X) Flora - Blanická - Čechovo náměstí
- 22.08. (X) Vladimírova - vozovna Pankrác
(X) Vozovna Pankrác
- 02.09. D! provizorní obratiště Pod Jezerkou
(D) Tylovo náměstí - Blanická - Čechovo náměstí
(X) Želivského - Flora - Muzeum - Tylovo náměstí
(X) Flora - Olšanské náměstí
- 26.09. (D) Želivského - Flora - Muzeum - Tylovo náměstí
(D) Flora - Olšanské náměstí
(X) Malostranská - Staroměstská
(X) Národní divadlo - Palackého náměstí - Výtoň
(X) Myslíkova
- 05.10. (D) Flora - Olšanské náměstí
- 10.10. (D) Národní divadlo - Výtoň
(D) Myslíkova
- 18.10. (Dč) Vladimírova - vozovna Pankrác, obnoven manipulační provoz bez cestujících
(D) vozovna Pankrác
- 24.10. (X) Vladimírova - Pod Jezerkou
(X) Octárna - Malovanka
- 31.10. (D) Octárna - Malovanka
(X) Vypich - Bílá Hora
- 01.11. (D) Vladimírova - vozovna Pankrác
- 07.11. (D) Vypich - Bílá Hora
- 16.11. (D) Klárov - Malostranská - Staroměstská
- 30.11. (D) Malostranská - Újezd
- 05.12. (D) Vladimírova - Pod Jezerkou,

LANOVÁ DRÁHA NA PETŘÍN

Dne 4. ledna 1995 byl vzhledem k havarijnímu stavu mostní konstrukce na Nebozízku přerušen provoz lanové dráhy na Petřín, aby bylo možné uskutečnit provizorní zajištění drážního tělesa. Byl vydán havarijní výměr, který povolil od 30.1. dočasně provoz lanovky, nejdéle však do 30.6.1996. V době výluky, tedy o tři měsíce dříve než obvykle, proběhla také pravidelná revize ostatního zařízení, takže nebylo nutné provádět obvyklou jarní výluku. Podzimní výluka lanovky začala 6.11. a provoz byl obnoven 18.11.1995.

LINKY

Vývoj vedení linek

Velkou změnu ve vedení linek, srovnatelnou se změnami při uvádění nových tras metra do provozu, vyvolalo zprovoznění nové tramvajové trati Nádraží Braník – Sídliště Modřany. Kromě linek d-3 a 17 byla na branické trati po několika letech obnovena d-21 a nově sem odkloněna d-16 pro získání další směrové nabídky. Oslabení relace Vinohrady – Smíchov, k němuž by tím došlo, bylo vyřešeno zavedením nové linky d-34. Byl omezen rozsah autobusové dopravy jak ve směru na linku m-C (Kačerov, Budějovická), tak i na m-B (Smíchovské nádraží – z linek a-153, 210 a 253 zachována jen a-253). I přesto, že autobusová doprava nebyla v jižní oblasti města redukována při těchto úpravách nijak razantně, je využití nové tramvajové trati uspokojivé, neboť do významné části centra znamená její využívání zkrácení cestovních dob.

Zprovoznění nové tramvajové trati bezprostředně předcházelo přerušení provozu autobusových linek v úseku Cukrovar Modřany – Komořany z důvodu uzavírky ulice Komořanské. Náhradní doprava byla zajištěna železnicí (blíže viz v kapitole PROVOZ).

V rámci vyhodnocení dopravních opatření provedených k zahájení provozu na úseku metra V.B byla k 1.6. uskutečněna úprava vedení několika autobusových linek v Jihozápadním Městě a navazujících oblastech. Trvalých změn v autobusové dopravě bylo v tomto roce uskutečněno více než v předcházejících obdobích, kromě již zmíněných oblastí byly zásadnější úpravy provedeny v Ďáblicích (zde nepříliš úspěšně s následnou další úpravou), v malešicko-hostivařské průmyslové oblasti, byla posílena doprava na sídliště Černý Most II a po dlouhodobější přípravě uskutečněna změna uspořádání dopravy v širší oblasti Jižního Města. Formálně byla přeznačena poslední (již jen podle označení) účelová linka a-455 na a-272.

Se změnou pojetí funkce integrovaného dopravního systému se zrychlil jeho rozvoj a v průběhu roku bylo zavedeno několik nových linek a provedena úprava provozu u mnoha dalších. S ohledem na předpokládaný vyšší počet těchto linek v nepříliš vzdálené budoucnosti (a naopak pravděpodobné nepřekročení počtu vnitroměstských linek nad 200) se začalo pro jejich označení používat celé číselné řady 300 – v závěru roku byla nově zřízená linka označena již jako a-301.

Dočasných změn linek byla opět provedena celá řada, zejména v souvislosti s opravami a rekonstrukcemi tramvajových tratí o nichž je souborně pojednáno v kapitole TRATĚ. V závěru roku bylo významným opatřením tohoto druhu i uzavření stanice Hradčanská pro její úplnou rekonstrukci.

Chronologický přehled změn ve vedení linek

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

02.01.95	a-508	Zp	... - Nové Butovice - Bucharova - Hůrka - Píškova - ...
03.01.95	a-221	P	Českomoravská - ... - Na kovárně - Čertousy
	a-223	(ZpZx)	... - Chvaly - Na Chvalce - Khodlova (Z) - ...
	a-503	Zp	Lehovec - ... - Hejtmanská - Sídliště Černý Most - Kapitána Stránského - Kyje - ...
	a-512	Zp,Zz	Lehovec - Svatojánská - Chvaly - ... - Nádraží Horní Počernice - Votuzská - Ve Žlíbku
	a-411	Zp	... - (Patočkova - Cukrovarnická - Starodejvická - Evropská) - ...
	a-417	Zp	... - Běchovice - Na kovárně - Čertousy - Na kovárně - Votuzská - ...
10.01.95	a-355	Pč,Jr	Dejvická - ... - Únětice, Obecní úřad; provoz d
17.01.95	a-129	(Zp)	... - Zbraslavské nám. - Kostrounek - U Včely (Z) - Žabovřesky - ...
	a-241	(Zp)	... - Zbraslavské nám. - (Ke Krňovu) - Peluněk - ...
	a-243	(Zp)	... - Zbraslavské nám. - Kostrounek - U Včely (Z) - Sídliště Zbraslav
	a-415	(Zp)	... - Zbraslavské nám. - (Ke Krňovu) - Lipence - (Ke Krňovu) - Zbraslavské nám. - ...
14.02.95	a-254	(Kč)	Dejvická - ... - Místní úřad Přední Kopanina - ... - Letiště Ruzyně; provoz d, v úseku Místní úřad Přední Kopanina - Letiště Ruzyně jen část spojů Pdš
28.03.95	d-12	(Zp)	... - Čechův most - Právnická fakulta - Malostranská - ...
	d-18	(Zp)	... - Hradčanská - Strossmayerovo náměstí - Právnická fakulta - Malostranská - ...
	d-22	(Zz)	Malostranská - Újezd (T) - Staroměstská (Z) - Národní divadlo - ... - Nádraží Hostivař
	d-32	(N)	Špejchar - Hradčanská - Brusnice - Pohořelec - Vypich - Bílá hora; provoz d, vlaky 2xT3
	d-57	(Zp)	... - Hradčanská - Strossmayerovo náměstí - Právnická fakulta - Malostranská - ...
01.04.95	a-103	Zp,Pč,Jr	Sídliště Ďáblice - ... - U spojů - Na Štamberku (T) - Kokořínská (Z) - Kostelecká - ... - Avia sever; provoz Pdš
	a-202	(Zp)	... - Řepínská - Přívorská - Místní úřad Dolní Chabry (Z) - Skládka Chabry - ...
	a-258	P,Zp	Palmovka - Prosecká - Sídliště Ďáblice - Květnová - U spojů - Na Štamberku (T) - Kostelecká (Z) - Kostelecká - ... - Březiněves
	a-279	Zp,Kč,Jr	Palmovka - ... - U spojů - Na Štamberku (T) - Kokořínská (Z) - Kostelecká; provoz d
03.04.95	a-111	P,Jr	Skalka - ... - Dolní Měcholupy - Sídliště Horní Měcholupy - Na vartě - Nové Petrovice - Sídliště Petrovice; provoz Pdšs
	a-115	(Xx),Zp,K	Chodov - ... - Donovalská - Opatov - Ke Kateřinkám - Háje; provoz Pdš
	a-216	Zpč	Špejchar - ... - Starodejvická - Bořislavka - Nové Vokovice; provoz d, v úseku Bořislavka - Nové Vokovice jen v Pdšs provoz d
	a-240	Jr	provoz d
04.04.95	a-124	(Zp)	... - Čechovo nám. (Z) - Koh-i-noor (T) - Chemapol - Bělocerkevská - ...
	a-135	(Zp)	... - Tolstého (T) - Kodaňská (Z) - Chemapol (Z) - Bělocerkevská
	a-139	(Zp)	... - Bělocerkevská - Chemapol - Koh-i-noor (Z) - Čechovo nám. (T) - ...
	a-165	(Zp)	... - Hrnčírský hřbitov - Betáň - U tří svatých - ...
	a-213	(Zp)	... - Bělocerkevská - Chemapol - Koh-i-noor - ...
14.04.95	d-91	Ns,Zp,(Zp)	Výstaviště - Nábřeží kpt.Jaroše - Právnická fakulta - Staroměstská - Národní třída - Václavské nám. - Náměstí Republiky - Nábřeží kpt.Jaroše - Výstaviště; provoz DkoLT; vlaky OBSM+V
19.04.95	a-265	(Zp)	... - Benice - Lipany
20.04.95	a-256	(Zp)	... - Řeporyjské nám. - K Závětinám - K Cikánci - Lomy - ...
01.05.95	a-121	(Zpx)	... - Na lysinách - V mokřinách - Nádraží Braník
02.05.95	a-407	N	Kapitána Stránského - Sídliště Černý Most - Svatojánská - Běluňská; provoz ŠkrT

03.05.95	d-32	Zp	... - Prašný most - Vozovna Střešovice - Hládkov - Malovanka - ...
	a-103	(Zp)	... - U spojů - Kokořínská - Kostelecká - ...
	a-160	(Zpx,Zzx)	Dejvická - ... - Podbabě - Břetislavka - Lysolaje
	a-202	(Zp)	... - U Spojů - Květnová - Kokořínská - Kostelecká - ...
	a-258	(Zp)	... - Květnová - Kokořínská (T) - Kostelecká - ...
	a-279	(Zp,K)	... - U spojů - Kokořínská
	a-355	(Zpx)	... - V Podbabě - Lysolaje - Horoměřice, V lipkách - ...
	a-408	(Zpx)	... - Břetislavka - Pod hájem - Žakovská
10.05.95	d-5	(K)	Hloubětín - ... - Harfa - ... - Výstaviště
	d-6	(Zz,Zz)	Olšanské hřbitovy - Flora - Náměstí Míru - ... - Anděl - Na Knížecí - Hlubočepy
	d-12	(Zpx,Zz)	Sídlíště Ďáblice - ... - Čechův most - Malostranská - Chotkovy sady - Špejchar
	d-17	(Zp)	... - Ke Stírce - Palmovka - Osadní - Nádraží Holešovice - ...
	d-18	(Zpx)	... - Hradčanská - Chotkovy sady - Malostranská - ...
	d-22	(Zp,Zp,Zzx)	Bílá hora - ... - Malovanka - Vozovna Střešovice - Brusnice - ... - Malostranská - Staroměstská - Národní divadlo - ... - Nádraží Hostivař
	d-25	(Zp,P)	Podbaba - ... - Dělnická - Palmovka - Ke Stírce - Střelnická - Vozovna Kobylisy
	d-32	(Nx)	- - -
	d-35	(N)	Střelnická - Ke Stírce - Trojská; provoz d
	d-53	(Zp)	... - Ke Stírce - Palmovka - Osadní - Nádraží Holešovice - ...
	d-57	(Zpx,Zp)	... - Hradčanská - Chotkovy sady - Malostranská - Staroměstská - Národní divadlo - ...
	d-91	(Zpx)	... - Čechův most - Malostranská - Staroměstská - ...
	a-117	(K)	Nádraží Braník - ... - Cukrovar Modřany
	a-165	(K)	Jižní Město - ... - Cukrovar Modřany
	a-205	(K)	Budějovická - ... - Cukrovar Modřany
	a-245	X	- - -
	a-254	(Kčx)	Dejvická - ... - Přední Kopanina - ... - Letiště Ruzyně; provoz d, v úseku Přední Kopanina - Letiště Ruzyně jen část spojů Pdš
	a-465	(N)	Komořany - Zbraslavské nám. - Prefa Radotín - Nádraží Radotín - Cementárna Radotín; provoz d, v úseku Nádraží Radotín - Cementárna Radotín jen v PdšDk, v Pdš též samostatné spoje
	a-X12	(N)	Újezd - Hellichova - Malostranské náměstí; provoz d
	ž-900	(N)	Praha-Modřany zastávka - Komořany; provoz d
14.05.95	a-129	(Zpx)	... - Zbraslavské nám. - U Včely - Žabovřesky - ...
	a-241	(Zpx)	... - Zbraslavské nám. - U Včely - Peluněk - ...
	a-243	(Zpx)	... - Zbraslavské nám. - U Včely - Sídlíště Zbraslav
	a-415	(Zpx)	... - Zbraslavské nám. - U Včely - Lipence - U Včely - Zbraslavské nám. - ...
15.05.95	a-258	(K)	Palmovka - ... - Březiněves (provizorní konečná)
	a-270	Zz	Kavkazská - Koh-i-noor - Svahová - ... - Volha
27.05.95	d-3	P	Lehovec - ... - Nádraží Braník - Nad roklí - Sídlíště Modřany (Z)
	d-16	Zz	Spojovací - ... - Palackého nám. - Výtoň - Nádraží Braník - Nad roklí - Sídlíště Modřany (Z); provoz d, v úseku Nádraží Braník - Sídlíště Modřany jen Pdš
	d-17	P	Sídlíště Ďáblice - ... - Nádraží Braník - Nad roklí - Sídlíště Modřany (Z)
	d-54	P	Sídlíště Ďáblice - ... - Nádraží Braník - Nad roklí - Sídlíště Modřany (Z)
	a-106	P,Jr	Kavkazská - Ukrajinská - Kloboučnická - ... - Nádraží Braník; provoz d
	a-117	X	- - -
	a-118	Jrč	Dvorce - ... - V zápolí - ... - Koleje Jižní Město; provoz d, část spojů v Pdšr pouze v úseku V zápolí - Dvorce
	a-121	Zz	Rožtyly - Hlavní - Sídlíště Spořilov - Spořilov - V Zápolí - Budějovická - Nádraží Krč - Višňová - ... - Nádraží Braník
	a-124	Zp	... - Ryšánka - Antala Staška - Budějovická - ...

	a-139	Zz	Želivského - ... - Nemocnice Krč - Sídliště Lhotka - Tylova čtvrť - Poliklinika Modřany - Na Beránku
	a-150	Zz,Jr	Kačerov - Nemocnice Krč - Sídliště Lhotka - Zátíšská - Černý kůň - Nádraží Braník; provoz Pdš
	a-153	X	- - -
	a-157	K,Jr	Budějovická - ... - Tylova čtvrť; provoz PdšrZ
	a-170	K	Jižní Město - ... - Nádraží Braník
	a-173	Zz	Násirovo nám. - Tylova čtvrť - Tyršova čtvrť - Modřanská škola - ... - Točná; provoz d, v úseku Násirovo nám. - Tyršova čtvrť nejzdí v Pdv, v Dk jen část spojů
	a-178	X	- - -
	a-182	Jr	provoz Pdš
	a-190	X	- - -
	a-196	Zp	Kačerov - Nemocnice Krč - Sídliště Novodvorská - Přístaviště - Smíchovské nádraží; provoz Pdš
	a-199	Zz,Jr	Smíchovské nádraží - ... - Novodvorská - Sídliště Lhotka (Z) - Nové Dvory (průj.); provoz Pdš
	a-203	Zp,Jr	Jižní Město - ... - Kačerov - Nad Havlem - Zálesí - ... - Vavřenova; provoz Pdš-sSoNeo, v úseku Jižní Město - Kačerov jen Pdš
	a-205	Zz,Zp	Zelený pruh - Ryšánka - Budějovická - Na rolích - Kačerov - Zálesí - ... - Cukrovar Modřany; provoz d, v úseku Zelený pruh - Kačerov jen PdNeo
	a-210	X	- - -
	a-504	Zp,Zz	Ohrada - ... - Sídliště Libuš - Nové Dvory - Sídliště Lhotka - Tylova čtvrť - Poliklinika Modřany - Na Beránku
29.05.95	d-21	(Xx)	Národní třída - Karlovo nám.(T) - Národní divadlo (Z) - Palackého nám. - Výtoň - Nádraží Braník; provoz Pdš
	d-34	N	Kubánské nám. - Koh-i-noor - Náměstí Míru - Karlovo nám. - Palackého nám. - Anděl - Kotlářka; provoz Pdd
30.05.95	d-6	(Zzx)	Čechovo nám. - Náměstí Míru - ... - Anděl - Hlubočepy
	a-163	Pč	Skalka - ... - Štěrboholy - Dolní Počernice - Bezděkovská; provoz d, v úseku Štěrboholy - Bezděkovská jen každý 2.spoj
01.06.95	a-124	(Zpx)	... - Čechovo náměstí (Z) - Koh-i-noor (T) - Kavkazská (T) - Kodaňská - Bělocerkevská - ...
	a-135	(Zpx)	... - Tolstého (T) - Kodaňská (Z) - Na Míčánkách (Z) - Bělocerkevská
	a-139	(Zpx)	... - Bělocerkevská - Kodanská - Kavkazská (Z) - Koh-i-noor (Z) - Čechovo náměstí (T) - ...
	a-202	(Zpx)	... - Řepínská - Sídliště Čimice - Místní úřad Dolní Chabry - ...
	a-213	(Zpx)	... - Bělocerkevská - Kodaňská - Kavkazská (Z) - Koh-i-noor - ...
	a-276	P	Visla - ... - Sídliště Černý Most - Sídliště Černý most II
	a-277	P	Českomoravská - ... - Sídliště Černý Most - Sídliště Černý Most II
	a-279	(Kx)	... - U spojů - Kokořínská (T) - Kostelecká
10.06.95	d-22	(Zpx)	... - Malovanka - Pohořelec - Brusnice - ...
16.06.95	a-165	(Zpx)	... - Hrnčírský hřbitov - Kunratice - U tří svatých - ...
20.06.95	a-124	(Zp)	... - Kodaňská - Na Míčánkách (Z) - Bělocerkevská - ...
	a-138	(Zz)	Kodaňská - Bělocerkevská (T) - Koh-i-noor - Svahová - ...
	a-139	(Zp)	... - Bělocerkevská - Na Míčánkách (T) - Kodaňská - ...
	a-355	(Zp)	... - Horoměřice - (K rybníkům) - Únětice Na parcelách - ...
21.06.95	a-265	(Zpx)	... - Benice - Místní úřad Benice - Lipany
01.07.95	d-5	(Kx)	Hloubětín - ... - Harfa - ... - Výstaviště - Vozovna Kobylisy
	d-17	(Zpx)	... - Ke Stírce - Trojská - Nádraží Holešovice - ...
	d-25	(Zpx,Px)	Podbaba - ... - Dělnická - Nádraží Holešovice - Trojská - Ke Stírce - Střelná
	d-35	(Nx)	- - -

	d-53	(Zpx)	... - Ke Stírce - Trojská - Nádraží Holešovice - ...
	a-110	Zpč,Zpč	... - Kyje - Jiráskova čtvrť - Laktos - Jahodnice - ...
	a-111	ZpT	ve směru T přes obřatiště Dolní Měcholupy
	a-130	P	Na Knížecí - ... - Nové Butovice - Nová kolonie - Sídliště Stodůlky
	a-164	Zp,Kč,P	Bílá hora - ... - Škola Řepy - Sídliště Řepy - Stavební stroje - ... - Zličín - Bílý beránek - Mototechna - Nové Butovice
	a-181	Zpč	... - Kyje - Jiráskova čtvrť - ...
	a-184	X	- - -
	a-207	ZpZ	Staroměstská - (17.listopadu - Nám.Curieových - Na Františku) - ...
	a-209	(X)	- - -
	a-219	(X)	- - -
	a-225	Zp	... - Malá Ohrada - Nad Malou Ohradou - Píškova - ...
	a-230	K	Nové Butovice - ... - Řeporyjské náměstí
	a-249	K	Nové Butovice - ... - Třebonice
	a-251	(Kč)	Nádraží Klánovice - ... - Koloděje
	a-261	(Zz)	Palmovka - ... - Hulická - Nádraží Klánovice
	a-262	(Zz)	Avia Letňany - ... - Hulická - Nádraží Klánovice
	a-268	(Zp)	... - Na skále - Kolovraty - Na skále - Nad Parkánem - ...
	a-352	K	Nové Butovice - ... - Ořech
	a-357	Pč	Depo Zličín - Zličín - ... - Hostivice; provoz d, v úseku Depo Zličín - Zličín jen část spojů
	a-402	X	- - -
	a-413	X	- - -
	a-418	X	- - -
	a-X261	(N)	Nádraží Klánovice (sever) - Klánovice; provoz d
04.07.95	a-196	(Zp)	... - Výzkumný ústav A.S.Popova - Zatačka - Pobřežní cesta - Lihovar - ...
	a-197	(Zp)	... - Lihovar - Pobřežní cesta - Zatačka - Výzkumný ústav A.S.Popova - ...
	a-198	(Zp)	... - Lihovar - Pobřežní cesta - Zatačka - Výzkumný ústav A.S.Popova - ...
	a-199	(Zp)	... - Lihovar - Pobřežní cesta - Zatačka - Výzkumný ústav A.S.Popova - ...
11.07.95	a-114	(Zp)	... - Zelená louka - Dobronická - U tří svatých - ...
	a-265	(K)	Skalka - ... - Benice
	a-455	(X)	- - -
	a-275	(Zp)	... - Zelená louka - Dobronická - U tří svatých - ...
15.07.95	a-165	(Kx,Zp),P	Jižní Město - ... - Cukrovar Modřany - Komořany - ... - Prefa Radotín - Na Benátkách - Nádraží Radotín - Cementárna Radotín; provoz d, v úseku Nádraží Radotín - Cementárna Radotín jen část spojů PdšDk, v Pdš též samostatné spoje
	a-226	(Zp)	Opatov - U dálnice - Na proutcích - Hrnčířský hřbitov - ...
	a-244	(Zp)	... - Prefa Radotín - Na Benátkách - Nádraží Radotín - ...
	a-465	(Nx)	- - -
	ž-900	(Nx)	- - -
18.07.95	a-X198	(N)	Nádraží Braník - Pobřežní cesta - Přistaviště - Ke Krči - Ve studeném; provoz d
22.07.95	a-X12	(Nx)	- - -
30.07.95	a-257	K	Zličín - ... - Sobín
01.08.95	a-268	(Zpx,Zp)	... - Na skále - Nad Parkánem - ...
	a-355	(Zpx)	... - Horoměřice - Horoměřice V lipkách - Únětice Na parcelách - ...
08.08.95	a-103	(Zpx),Zp	... - U spojů - Na Štamberku - Kokořínská - Kostelecká - ...
	a-202	(Zpxč)	... - U spojů - Na Štamberku - Kokořínská - Kostelecká - ...
	a-258	(Zpx),Zp	... - U spojů - Na Štamberku - Kokořínská - Kostelecká - ...
	a-279	(Zpx),Zp	... - U spojů - Na Štamberku - Kokořínská - Kostelecká

15.08.95	a-163	(Kč)	Skalka - ... - Štěrboholy
	a-205	(Kx)	Budějovická - ... - Cukrovar Modřany - Komořany
	a.X163	(N)	Skalka - Černokostecká - Průmyslová - U samoobsluhy - Dolní Počernice - Bezděkovská
21.08.95	a-256	(Zpx)	... - Řeporyjské nám. - Zadní Kopanina - Cikánka - Lomy - ...
22.08.95	d-11	(Kč)	Ústřední dílny DP - ... - Černokostecká - ... - Spořilov; v úseku ÚD DP - Černokostecká jen Pd(06-18)
	d-18	(Zz)	Petřiny - ... - Divadlo v Nuslích - Čechovo náměstí
	d-19	(P)	Hloubětín - ... - Kubánské nám. - Otakarova - I.P.Pavlova - Národní třída - Újezd - Hlubočepy
	d-53	(Zz)	Vozovna Kobylisy - ... - Divadlo v Nuslích - Otakarova (T) - Nám.bratří Synků
	d-55	(K)	Lehovec - ... - Černokostecká
	a-X7	(N)	Černokostecká - ÚD DP; provoz (18-06)
	a-X18	(N)	Náměstí bratří Synků - Pražského povstání; provoz dn
29.08.95	d-11	(Zz)	Ústřední dílny DP - ... - Černokostecká - ... - Nuselské schody - Otakarova - Kubánské nám.; v úseku ÚD DP - Černokostecká jen Pd(06-18)
	d-56	(K)	Petřiny - ... - Náměstí bratří Synků
	a-188	(Zp)	... - Kloboučnická - Koh-i-noor (T) - Čechovo nám. (Z) - Bohdalecká - ...
	a-X11	(N)	Nám. bratří Synků - Michelská - Na rolích - Lešanská (T) - Spořilov (Z); provoz dn
02.09.95	d-11	(X)	- - -
	d-36	(N)	Sídliště Modřany - Karlovo nám. - I.P.Pavlova - Nám. bratří Synků - Pod Jezerkou; provoz d, vozy KT8
	a-156	Jr	Nádraží Holešovice - ... - Letov (PdšrToZ) - Tupolevova (PdšrZoT) - Avia Letňany; provoz Pdš
	a-165	(Zpx)	... - Prefa Radotín - Technometra - Nádraží Radotín - ...
	a-202	(Zpx)	... - U spojů - Na Štamberku - Kostecká - ...
	a-210	N	Nádraží Holešovice - Madlina - Českolipská - Na hranici - Tupolevova - Červený mlýn - Náměstí J.Berana - ZPA Čakovice; provoz d
	a-244	(Zpx)	... - Prefa Radotín - Technometra - Nádraží Radotín - ...
	a-352	P	Nové Butovice - ... - Ořech - Zbuzany, obecní úřad - Jinočany, náměstí - Chrástany - Zličín
	a-358	N	Zličín - Sídliště Zličín - Valtická - Hostivice, Břve - Chýně; provoz d
	a-502	Zpč	... - Mrazírny - Kamýcká - ...
	a-X11	K,Jr	Kloboučnická - Michelská - ... - Lešanská (T) - Spořilov (Z); provoz d
	a-X56	(N)	Náměstí bratří Synků - Michelská - Na rolích - Lešanská (T) - Spořilov (Z); provoz n
04.09.95	a-451	Jo	označení a-168
	a-209	(Xx),Jr	Českomoravská - ZPA Čakovice; provoz Pdšs
	a-219	(Xx),P,Jr	Nové Butovice - ... - Mototechna - Konstruktiva; provoz Pdšr
	a-355	Kč	Dejvická - ... - Horoměřice, V lipkách - ... - Únětice; provoz d, v úseku Horoměřice, V lipkách - Únětice, obecní úřad jen část spojů
	a-359	N	Dejvická - V Podbabě - Budovec - /Suchdol/ - Vysoká škola zemědělská - Výhledy - Únětice, Obecní úřad; provoz d, přes Suchdol jen část spojů
	a-406	Jr	Sedlecký přívoz - Náměstí Interbrigády; provoz ŠkrT
	a-420	K,Jr	Malvazinky - ... - Jionice; provoz ŠkrT
	a-423	Jr	provoz ŠkrT
	a-426	(N)	Hrnčiče - Místní úřad Šeberov - Předškolní; provoz ŠkrToZ
	a-409	N,(Zz)	Za horou - Jiráskova čtvrť - Kyje - Hejtmanská; provoz ŠkrT
	a-410	N,(Zz)	Hostavice - Jiráskova čtvrť - Kyje - Hejtmanská; označení a-410; provoz ŠkrT
	a-415	Zp,Jr	Sídliště Zbraslav - Lahovice - Zahradnictví (T) - Lahovičky (Z) - Velká Chuchle; provoz ŠkrToZ

	a-417	(K)	... - Hulická (rT) - Újezd n.L. (oZ) - Nádraží Klánovice - Hulická (oZ) - Na Vaňhově - ...
	a-419	Kč	Sídlíště Rohožník - ... - Hulická - Polesná (oZ)
11.09.95	a-265	(Kx)	Skalka - ... - Benice - Lipany
	a-268	(Zpx,Zp)	... - Na skále - Kolovraty - Na skále - Nad Parkánem - ...
12.09.95	a-254	(Kč)	Dejvická - ... - Přední Kopanina
16.09.95	a-355	P	Dejvická - ... - Horoměřice, V lipkách - ... - Únětice, Obecní úřad - Únětice
	a-359	P	Dejvická - ... - Únětice, Obecní úřad - Únětice
18.09.95	a-360	N	Smíchovské nádraží - Dostihová - Zbraslavské nám.- Jíloviště - Trnová; provoz Pdš, v úseku Jíloviště - Trnová jen část spojů; dopravce M.Uher
26.09.95	d-11	(Xx,Kč,K)	Ústřední dílny DP - Černokostelecká - ... - Pod Jezerkou; v úseku ÚD DP - Černokostelecká jen Pd(06-18)
	d-18	(Zp)	... - Malostranská - Čechův most - Staroměstská - ...
	d-22	(Zp)	... - Malostranská - Čechův most - Staroměstská - Národní divadlo - ...
	d-36	(Nx)	- - -
	d-56	(Kxč)	Petřiny - ... - Pod Jezerkou
	d-57	(Zp)	... - Malostranská - Čechův most - Staroměstská - Národní divadlo - ...
	a-X56	(Nx)	- - -
07.10.95	a-251	(Kčx)	{Smržovská} - Nádraží Klánovice - ... - Koloděje
	a-261	(Zzx)	Palmovka - ... - Hulická - Klánovice
	a-262	(Zzx)	Avia Letňany - ... - Hulická - Klánovice
	a-417	(Kx)	... - Hulická (rT) - Újezd n.L. (oZ) - Smržovská - Hulická (oZ) - Na Vaňhově - ...
	a-X261	(Nx)	- - -
09.10.95	a-353	Zp,Jr	... - Na kovárně - Bártlova - Zeleneč; provoz Pdš
16.10.95	a-262	Zp	... - Nádraží Horní Počernice - Komárovská - Třebešovská - ...
	a-263	Zp	... - Nádraží Horní Počernice - Komárovská - Třebešovská - ...
	a-268	(Zpx)	... - Na skále - Kolovraty - Nad Parkánem - ...
	a-269	Zp	... - Nádraží Horní Počernice - Komárovská - Třebešovská - ...
	a-273	Zp	... - Lukavecká - Komárovská - Třebešovská - ...
	a-512	Zp	... - Lukavecká - Komárovská - Třebešovská - ...
19.10.95	d-55	(Kx)	Lehovec - ... - Černokostelecká - ÚD DP
	a-X7	(Nx)	- - -
21.10.95	a-254	(Kčx)	Dejvická - ... - Přední Kopanina - Letiště Ruzyně
23.10.95	a-114	(Zpx)	... - Zelená louka - Zelené domky - U tří svatých - ...
	a-455	(Xx),Jo	Kačerov - Masokombinát Písnice; označení a-272
	a-275	(Zpx)	... - Zelená louka - Zelené domky - U tří svatých - ...
24.10.95	d-11	(K)	Ústřední dílny DP - ... - Náměstí bratří Synků
	d-56	(K)	Petřiny - ... - Náměstí bratří Synků
	a-X11	P,Jr	Náměstí bratří Synků - Michelská - ... - Lešanská (T) - Spořilov (Z); provoz dn
28.10.95	a-409	(Zzx)	Za horou - ... - Jiráskova čtvrť - Škola Kyje
	a-410	(Zzx)	Hostavice - ... - Jiráskova čtvrť - Škola Kyje
30.10.95	d-91	Xs	- - -
	a-407	P	Generála Janouška - Kapitána Stránského - ... - Běluňská
	a-412	N	Jahodnice II - Škola Kyje - Hejtmanská; provoz ŠkrT
01.11.95	d-18	(Zzx)	Petřiny - ... - Divadlo v Nuslích - Vozovna Pankrác
	d-53	(Zzx)	Vozovna Kobylisy - ... - Divadlo v Nuslích - Nám.bratří Synků - Vozovna Pankrác
	a-X18	(Nx)	- - -
03.11.95	m-A	(Z)	uzavřena stanice Hradčanská
	d-2	(P)	Divoká Šárka - Červený vrch - ... - Petřiny
	d-20	(K)	Červený vrch - ... - Podbaba
	a-108	(Zz)	Dejvická - Vozovna Střešovice - ... - Sídlíště Na Dědině - ... - Letiště Ruzyně

	a-131	(Zp)	... - Zelená - Dejvická - Zelená - Na Santince - ...
	a-174	(Zz)	Dejvická - Vozovna Střešovice - ... - Velká Ohrada
	a-216	(Zz)	Dejvická - Vozovna Střešovice - ... - Bořislavka - ... - Nové Vokovice
	a-X131	(N)	Dejvická - Zelená - U Matěje - Bořislavka; provoz Pdš
16.11.95	d-18	(Zpx)	... - Malostranská - Staroměstská - ...
	d-19	(Px)	Hloubětín - ... - Kubánské nám.
	d-22	(Zpx)	... - Malostranská - Staroměstská - Národní divadlo - ...
	d-57	(Zpx)	... - Malostranská - Staroměstská - Národní divadlo - ...
18.11.95	a-110	Zp	... - Hejtmanská - Vajgarská - Kyje - ...
	a-110	Zp	... - Laktos - {Jahodnice II (Z)} - Jahodnice - ...
	a-115	X	- - -
	a-115	N	Chodov - Chodovec - Hotel Košík; provoz d
	a-118	Jrč	Dvorce - ... - V zápolí - ... - Roztyly - ... - Koleje Jižní Město; provoz d, část spojů v Pdšr pouze v úseku V zápolí - Dvorce, část spojů v Pdšo pouze v úseku Roztyly - Koleje Jižní Město
	a-124	(Zpx)	... - Kodaňská - Bělocerkevská - ...
	a-139	(Zpx)	... - Bělocerkevská - Kodaňská - ...
	a-145	K,Jr	Nový Hloubětín - ... - Opatov; provoz Pdš
	a-154	Jrč	Koleje Jižní Město - ... - Brodského - ... - Skalka; provoz d, část spojů v Pdšr pouze v úseku Brodského - Koleje Jižní Město
	a-155	Jr	provoz PdsvečDk
	a-169	K,Jr	Skalka - ... - Cíl; provoz Pd,Dk(22-24)
	a-177	P	Nisa - ... - Harfa - Spojovací - Limuzská - Skalka - Zahradní Město - Na Košíku - Opatov - Volha - Chodov
	a-181	Zp	... - Hejtmanská - Vajgarská - Kyje - ...
	a-206	X	- - -
	a-208	Zp	... - Za horou - Pávovské nám.- Laktos - ...
	a-227	Zz	Jižní Město - K jezeru - Poliklinika Háje - Mikulova - Opatov - ... - Místní úřad Újezd; provoz d
	a-237	X	- - -
	a-242	Jr	provoz PdšrToZ
	a-252	X	- - -
	a-270	X	- - -
	a-506	N	Nádraží Hostivař - Na vartě - Sídliště Petrovice - Na vrchách - Uhříněves; provoz n
20.11.95	a-146	ZpZ	Želivského - Pod Třebešínem - Na palouku - ...
	a-194	K	Skalka - ... - Léčiva; provoz Pdš
	a-204	Zz	Chodov - Benkova - Opatov - Metodějova - Háje - ... - Léčiva
	a-220	Zz,Zp	Skalka - Kablo - TOS Hostivař - Dolní Měcholupy - Sídliště Horní Měcholupy - ... - Pitkovice
	a-260	P,Zz,Jr	Jižní Město - Horčičkova - ... - Koh-i-noor - Kavkazská; provoz PdšrToZ
21.11.95	a-426	(Nx)	- - -
27.11.95	a-360	Jr	Smíchovské nádraží - ... - Jíloviště - ... - Trnová; provoz PdšsSodop, v úseku Jíloviště - Trnová jen část spojů Pdšr
30.11.95	d-6	(Zzx)	Čechovo nám. - ... - Anděl - Na Knížecí
	d-12	(Zzx)	Sídliště Ďáblice - ... - Malostranská - Hlubočepy
	d-22	(Zpx)	... - Malostranská - Újezd - Národní divadlo - ...
	d-57	(Zpx)	... - Malostranská - Újezd - Národní divadlo - ...
02.12.95	a-225	Zp	... - Bazovského - Za slánskou silnicí - Žalanského - ...
04.12.95	a-355	Pč	Dejvická - ... - Únětice
	a-356	N	Dejvická - V Podbabě - Lysolaje - Horoměřice, V lipkách - Černý Vůl; provoz Pdš

05.12.95	d-11	(Kčx)	Ústřední dílny DP - ... - Náměstí bratří Synků - Pod Jezerkou
	a-X11	K,Jr	Kloboučnická - Michelská - ... - Lešanská (T) - Spořilov (Z); provoz d
	a-X56	(N)	Náměstí bratří Synků - Michelská - Na rolích - Lešanská (T) - Spořilov (Z); provoz n
12.12.95	a-258	(Kx)	Palmovka - ... - Březiněves (původní konečná v ul. Na Hlavní)
22.12.95	a-301	N	Nové Butovice - Píškova - Řeporyjské nám. - Ořech - Chýnice; provoz d
31.12.95	a-154	(Zpx)	... - Newtonova - Morseova - Sídliště Petrovice - ...
	a-163	(Zpx)	... - Průmyslová - Ústřední - U slunce - Drobná - ...

Změny na období hlavních školních prázdnin 1995, tj. v období 1.7.–1.9. (neuvedené v chronologickém přehledu):

(X)	d-34, a-105, 109, 132, 143, 146, 206, 270		
(Kč)	m-B		Českomoravská - ... - Smíchovské nádraží - ... - Zličín; provoz d, v úseku Smíchovské nádraží - Zličín v Pdšs jen každý 2. spoj
	d-7		Ústřední dílny DP - ... - Černokostecká - ... - Kotlářka; provoz d, v úseku ÚD Hostivař - Černokostecká jen v části špiček Pd
	a-203		Kačerov - ... - Vavřenova; provoz PdšsSoNeo
	a-227		Opatov - ... - Opatov - ... - Místní úřad Újezd; provoz d, v úseku Opatov - K jezeru - Opatov jen Pd
(Jr)	a-138		provoz PddSodopNeo
	a-171		provoz Pdšr
	a-274		provoz Pdšr
(Jv)	d-2		vlaky 1xT3

Z dalších linek v přehledu neuvedených je vhodné zde zaznamenat tyto linky:

(K = mimořádná linka při kulturní akci, P = linka při návštěvě papeže, R = reklamní linka)

d-42	Špejchar - Dlabačov (návoz), Královka - Hradčanská - Pražský hrad - Dlabačov (odvoz) 20.5. P
d-42	Špejchar - Královka (návoz), Královka - Hradčanská - Pražský hrad - Dlabačov (odvoz) 5.8. K
d-D	Náměstí Republiky - Čechův most - Újezd - Národní třída - Lazarská - Masarykovo nádraží - Náměstí Republiky; provoz (Pd(15.30-18),So(10-17),Ne(10-16))T; reklamní linka společnosti Milky Way, bezplatná přeprava pro rodiče s dětmi, vůz OBSM; 1.12.-31.12 R

Označování autobusových linek

Pro oficiální úřední označování linek se používá šestimístné číslo podle metodiky MD ČR. Vzhledem k tomu, že pro dopravní úřad hl. m. Prahy byla vyhrazena celá série čísel 100000 ÷ 199999, je možné číslem provést i další rozlišení.

Pro pravidelné linky městské dopravy jsou použity řady 100 (pro DP) a 111 (pro ostatní dopravce) a následující trojčíslí je běžné číslo linky, používané v orientačním systému pro cestující. Řada 101 je užívána pro linky náhradní dopravy za tramvaje a autobusy a nahrazuje vlastně písmeno **X** (např. X-3 je 101003, X-256 je 101256), 102 pro náhradní dopravu za metro (např. X-B je 102002). Čísly ze série 103 jsou pak označovány vnitroměstské linky, nepatřící do systému MHD.

Pro linkovou dopravu jsou šestimístná čísla i čísla plně oficiálními, neboť se s nimi setkává i cestující veřejnost prostřednictvím knižních i vývěsných jízdních řádů. Konstrukce čísla pro linky, na které vydává licenci pražský dopravní úřad je následující: První číslicí je „1“, další dvě číslice udávají cílový okres linky s použitím prvních dvou číslic číselné řady, které tomuto okresu přidělilo MD (v rozmezí 20–94, [resp. později i 95 pro Jeseník]), následující dvě číslice udávají místo ukončení linky v Praze (např. 10÷19 = ÚAN Florenc, 60÷62 = Želivského apod.), poslední číslice je pořadová (začíná se ovšem nulou).

Ostatní vnitroměstské autobusové linky

Linka centrum – letiště Ruzyně byla v provozu celoročně se zastávkami Řásnovka, Dejvická a Letiště Ruzyně. Provozovala ji po celý rok Česká správa letišť (Letiště Praha Ruzyně, 16008 Praha 6, IČO 62413376). K 1.12.1995 byla na její provoz udělena licence a linka obdržela číslo 103101. Jízdné, které činilo 30 (z/na Dejvickou 20) Kč bylo od 29.10. zvýšeno na 60 Kč.

Po celý rok byly provozovány dvě zvláštní linky pro přepravu tělesně postižených osob. Prakticky beze změn jezdila linka Dopravního podniku hl. m. Prahy 103001 Petýrkova – Náměstí Republiky – Bryksova. Samostatně vykazovaná krátká linka PN002 Dejvická – Náměstí Republiky (jeden pár spojů Út-Čt, dopravce ČSAD Kladno, a. s.) dostala s udělením licence od 4.4.1995 číslo 103002 a v průběhu roku byla rovněž provozována beze změny; ve skutečnosti se jedná o prodloužené spoje linek 220011 a 220012 z/do Kladna.

Vnější linková doprava

Teprve zavedením licenčního řízení podle zákona č. 111/1994 Sb. se vytvořily předpoklady pro získání přehledu autobusových linek na území republiky za situace existujících liberálních poměrů v podnikání v silniční osobní dopravě. To ovšem zdaleka neznamená ukončení chaotického stavu informačního systému pro cestující, který nastal po roce 1990, kdy začaly dopravu provozovat první subjekty mimo tehdy ještě existující podniky ČSAD. Stále neexistuje povinnost zveřejňování jízdních řádů v knižní podobě a linky mnohých dopravců tak budou unikat současnému, ale i zpětnému pohledu. Relativně úplné údaje by bylo nutné získat ze všech okresních úřadů ČR ovšem i tak bez linek, které byly provozovány bez jakýchkoliv povolení. Zpracování historie uplynulého několikaletého období bude v každém případě velmi obtížné.

Od 13.12.1994 do 31.12.1995 bylo vydáno 113 licencí pro linky začínající v hlavním městě Praze, první s platností od 24.1.1995 na linku 179100 Praha–Jihlava–Třebíč pro dopravce ČSAD Kladno, a. s. Řádově bylo vydáno stejné množství stanovisek pro ostatní okresní úřady, které povolují linky, na území Prahy končící.

PROVOZ

Přepravní a dopravní výkony

Vývoj počtu přepravených cestujících a ujetých vozových kilometrů je uveden tabulárně v následujících přehledech.

Tabulka 1: Přepravené osoby [tis.]

rok	celkem	metro	ED+LD	autobusy
1994	1 363 785	531 401	405 310	427 074
1995	1 073 733	413 442	333 440	326 851

Poznámka: Údaje jsou za celý systém MHD, tj. za linky Dopravního podniku i autobusové linky ostatních dopravců, neboť vycházejí z počtu jízdenek a cenných kupónů, jejichž prodej zajišťuje plně Dopravní podnik.

Tabulka 2: Ujeté provozní vozové kilometry MHD [tis.]

rok	celkem	metro	tramvaje	LD Petřín	autobusy DP +smluvní	autobusy ost. + ND
1994	(139 996)	36 048	40 551	18	63 291	? + 576
1995	(146 104)	36 088	43 985	18	63 075 + 119	2277 + 542

Poznámky:

1. Za rok 1994 již nevykázal Dopravní podnik ve svých statistikách provoz autobusů smluvních dopravců, přestože ještě v celém I. //čtvrtletí byly využívány stejným způsobem jako v letech předcházejících. Poněkud jiným způsobem, avšak srovnatelně, jsou opět smluvní dopravci (nyní pouze J.Šlechta – SPOJBUS) vykazováni od roku 1995.
2. U autobusů DP jsou nadále započítávány i náhradní dopravy a zvláštní jízdy, od r. 1994 nově i výkony zvláštní linkové dopravy na linkách pro tělesně postižené.
3. Výkony náhradní autobusové dopravy, vykazované o.z. Elektrické dráhy jsou zpětně pro rok 1994 a dále i pro rok 1995 započítány ostatním dopravcům.

Zatížení metra

Další z řady směrových průzkumů v síti metra se uskutečnil dne 1.11.1995 a navázal na předcházející průzkumy způsobem provedení i metodikou vyhodnocení. Plně srovnatelné jsou proto jeho výsledky s průzkumem z roku 1992 a až na méně významné charakteristiky i s průzkumy 1991 a 1986.

Za celé období bylo vydáno 919 877 štítků, odevzdáno bylo 94,88 %. Po vyřazení nepoužitelných štítků, eliminaci nelogických cest se shodnou nástupní a výstupní stanicí a dopočítání na počet vydaných štítků je jako výchozí sumární hodnota brán počet 911 128 cest. Průměrná přepravní doba se nezměnila a činila 13'57", přitom přepravní vzdálenost se zvýšila z 4883 na 5142 m při poklesu přestupnosti z 29 na 26 %. Celkové zatížení sítě i jednotlivých tras vykazuje prakticky ve všech ukazatelích pokles proti předcházejícímu průzkumu a v řadě ukazatelů systematický pokles i za celé desetileté srovnávací období; zde je výjimkou trasa B, kde s ohledem na její prodlužování není tato dlouhodobější tendence zatím zcela jednoznačná.

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

trasa	směr	úsek	1986	1991	1992	1995	
			[osob/h]			období	
A	SK→DE	MU–MS	17982	14739	13625	11714	07.00-08.00
B	NB→CE	AN–KN	10240	13499	14120	13666	06.45-07.45
C	HA→NH	PP–VY	26204	22647	20251	18367	07.00-08.00

Posuzováno zatížením v maximální čtvrt hodině, nastalo pro trasu A maximální zatížení v úseku MS-MU odpoledne mezi 16.30 a 16.45; jedná se však pravděpodobně o náhodné maximum, v hodinovém zatížení zůstává vyšší hodnota v ranní špičce. Celodenně je nejzatíženější úsek VY-IP (m-C) s 113795 cestujícími.

Nejzatíženější stanicí v tříhodině zůstala stanice Dejvická, která se stala nyní zároveň i nejzatíženější v maximální hodině (11 113 os/h – dříve Nádraží Holešovice s obratem 12 487 os/h). Nejméně zatíženou stanicí je stále Radlická (s celodenním obratem 4689, tj. proti roku 1992, kdy činil 6043, s dalším poklesem). Největší hodinový nástup zůstal na

Nádraží Holešovice a největší výstup na I.P.Pavlova. Hodinový obrat všech stanic sítě činil 183 365 (v roce 1992: 210 682, 1991: 207 217, 1986: 205 491) cestujících.

Standardy kvality

Při tvorbě Projektů organizace městské dopravy, a obecně i při všech dalších dopravně inženýrských úvahách v tomto oboru, se pocítuje jako nedostatek neexistence srovnatelné báze k posouzení efektů navržených řešení. Proto již v roce 1982 byl zpracován a tehdejší NVP schválen soubor ukazatelů kvality MHD, kterými se měly posuzovat a měřit kvalitativní charakteristiky dopravního systému již ve studijní a projektové fázi. Uplatňování tohoto souboru však v plné šíři nikdy nenastalo, a to jak z důvodů značné komplikovanosti jeho užití, tak i proto, že vývoj sítě se řídil kritérii zcela odlišnými. Současná situace, kdy do provozu městské dopravy je vkládána ohromná část městského rozpočtu, vedla k nutnosti opětovného hledání takových charakteristik a parametrů, které by umožnily porovnat kvalitu systému ve všech jeho částech a na základě takového porovnání pak hledat i úspornější řešení celého systému i dílčích úloh. Návrh zjednodušených standardů kvality zpracoval – stejně jako v roce 1982 – Ústav dopravního inženýrství, a to pro současný stav a výhled v roce 2005. Navržené standardy byly schváleny usnesením rady ZHMP č. 819 z 8.8.1995 jako podklad pro zpracování projektu organizace MHD pro rok 1996. Standardy definují normální obsaditelnost vozidel MHD, využití obsaditelnosti v maximální hodině (pro jednotlivé dopravní prostředky a období provozního dne), poměr počtu sedících a stojících cestujících ve vozidlech, nejvyšší přípustné intervaly mezi spoji (pro jednotlivé dopravní prostředky a pásma města) a časové dostupnosti centra města (pro jednotlivá pásma). Použití uvedených standardů je velmi omezené, v některých případech vede ke značné schematičnosti a při plném uplatnění spíše k nárůstu objemu dopravy. Při praktickém využití bylo proto nutno přistoupit k určitým korekcím a účelným výjimkám.

Vypravování dopravních prostředků

Počet vypravovaných dopravních prostředků v povrchové dopravě je uveden v tabulkách 4 a 5. Jedná se o pravidelné vypravování dle jízdních řádů. U autobusů DP je uveden pro ranní špičku i přepočítaný počet na standardní vozy pro možnost srovnání vývoje statické přepravní nabídky. Firma J.Šlechta – SPOJBUS je započítána samostatně do 30.6., od 1.7. pak jako smluvní dopravce DP. Vzhledem k nutnosti získání licencí na každou linku pro konkrétního dopravce došlo k odstranění provozování jedné linky více dopravci. V přehledu obsazení vozů ostatními dopravci je uvedeno i datum platnosti licence na linku.

Tabulka 5: Počty vypravovaných autobusů ostatních dopravců

datum změny	Pdšr	Pdšo	Pds
k 31.12.1994	26	24	9
10.5.1995	31	31	
1.9.1995	29	28	
4.10.1995	30	29	
27.11.1995	32	31	

Tabulka 4: Vypravované dopravní prostředky DP Praha

datum změny	tramvaje			autobusy [vozy] DP+smluvní		
	vozy	vlaky		Pdšr abs.(přep.)	Pdšo	Pds
		Pdš	Pds			
2.1.1995	628	357	265	941(1095) + 0	912	363
1.4.1995				959(1089) + 0	931	375
5.6.1995				941(1065) + 0	917	379
1.7.1995				+2	+2	+1
18.11.1995				969(1094) + 2	947 + 2	403 + 1
8.1.1996				971(1096) + 2	948 + 2	404 + 1

Obsazení jednotlivých linek provozovaných autobusy ostatních dopravců a změny v průběhu roku jsou uvedeny v přehledu na následující stránce.

Na většinu linek tramvají byly nadále vypravovány vlaky v sestavě 2xT3. Jako v předcházejícím roce byly vlaky 1xT3 vypravovány na d-2,5 a 14 a v Dk i na d-7 a 19 (a na linky noční, včetně vozů linek denních, vyjíždějících již ve večerním období). Vlaky KT8D5 byly zčásti nebo plně vypravovány na následující pravidelné linky:

- d-1: celý rok část KT8
- d-3: celý rok KT8
- d-4: část KT8 – 2xT3, resp. 2xT6
- d-8: celý rok část KT8

Kromě uvedených linek byly kloubové vozy použity i na některých linkách náhradní dopravy včetně d-11 ve výlukové trase.

Od 11.11.1995 je do provozu nasazován další typ tramvají – vozy T6A5. Jejich první dodávka byla přidělena motolské vozovně a byly proto vypravovány na linky

- d-4: od 11.11.1995 část T6 (zpočátku průměrně 3 pořadí)
- d-9: od 8.12.1995 část T6

Vzhledem k téměř shodné kapacitě s vozy T3 a možnosti průjezdu libovolnými místy sítě je ovšem u těchto vozidel možnost nasazování na všechny linky, které příslušná vozovna vypravuje.

Kloubové autobusy (KB) byly k 31.12.1994 vypravovány na tyto 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, 411, 505.

V průběhu roku došlo k těmto změnám:

- st → KB: 27.05. a-196, 205 (Dk), 405
- 01.06. a-144, 152
- 04.09. a-252 (Pd), 274
- 18.11. a-145
- KB → st: 27.05. a-157, 182
- 01.06. a-277
- 02.09. a-156
- 02.10. a-274
- 18.11. a-127, 213, 260

Na období letních školních prázdnin byly KB dočasně vypravovány i na a-145 (Pd), 183, 217 (Pd). K 31.12.1995 byly KB vypravovány na linky: a-126, 128, 139, 141, 143 (Pd), 144, 145, 152, 174, 175, 177, 180, 187, 189, 196, 198, 199, 200, 205, 233, 243 (část), 244, 253, 261, 271, 276, 405, 411, 505.

Autobusové linky provozované dopravci mimo DP Praha:

linka	stav k 31.12.1994	změny v průběhu roku 1995
a-110	Berka + Konečný + Nepraš + Štěpánek + Šlechta (Dk)	od 1.7. [lic.] Štěpánek
a-165	ČSAD PZ + Vršovicek	5.6. [2.9.lic.] ČSAD Vršovice
a-172	Šlechta	od 1.7. DP (vozy Šlechta)
a-173	DP + ČSAD PZ(Pdš)	k 5.6. [2.9.lic.] ČSAD PZ
a-192	ČSAD Vršovice	od 14.8. [lic.] ČSAD PZ
a-232	DP	od 1.7. [lic.] Bado
a-243	DP + ČSAD PZ(Pdš)	od 1.7. DP
a-252	DP	od 1.7. [lic.] Koch
a-255	Uher [lic.1.4.]	
a-265	DP + Koch(Pdš)	od 1.7. DP
a-268	DP + Bado(Pdš)	od 1.7. DP
a-360	* 18.9. Uher	
a-410	* 4.9. Štěpánek	

Provozní parametry

Na linkách metra se nezměnily v průběhu roku (s výjimkou letních školních prázdnin) ani počty souprav ani intervaly. V síti tramvají došlo k nejvýznamnějším změnám v souvislosti se zahájením provozu na trati Nádraží Braník – Sídliště Modřany.

Mimořádný provoz

Za zmínku stojí zajištění dopravy ke slavnostní mši, která se konala na letenské pláni při návštěvě papeže Jana Pavla II. Pro spojení s nejbližším parkovištěm autobusů byla při návozu i odvozu jejích účastníků v provozu zvláštní tramvajová linka d-42.

Charakteristické hodnoty tramvajové sítě (denní linky):

ukazatel	31.12.1994	31.12.1995
počet linek	21	20 (19)
délka linek [km]		
- celková	304,4	340,1 (317,4)
- průměrná	14,5	14,8 (14,4)
- nejdelší linka	21,0 /d-22/	23,0 /d-3/
- nejkratší linka	5,9 /d-20/	5,9 /d-20/
Ø linkový interval [min]		
- ve špičce	7,29	7,54
- v sedle	9,9	10,06
nejkratší interval [min]		
- ve špičce	4,0 /d-9/	4,0 /d-9/
- v sedle	6,0 /d-9,22/	6,0 /d-9,22/
nejdelší interval [min]		
- ve špičce	12,0 /d-25/	12,0 /d-25/
- v sedle	30,0 /d-2/	30,0 /d-2/
Ø traťový interval [min]		
- ve špičce	3,13	3,15
- v sedle	4,28	4,53
koeficient provozní nerovnoměrnosti		
- průměrný	1,37	1,42
- minimální	1,0 /d-22,25/	1,0 /d-3,22,25/
- maximální	3,75 /d-2/	3,75 /d-2/
linkový koeficient	2,33	2,50

Řízení provozu, orientační a řídicí systém

V průběhu roku byly vybavovány tramvaje postupně komponenty řídicího systému DORIS, tj. zejména řídicími počítači a prvky informačního systému. Došlo i k propojení funkcí řídicího systému s odbavovacím zařízením MYPOL, které se zkušebně v závěru roku instalovalo zkušebně na některých vozech.

Do autobusů byly vyvinuty a za přední čelní sklo instalovány orientační směrové tabulky s názvem konečné zastávky. Tyto tabulky zlepšují orientaci cestujících do doby vybavení vozů elektronickými informačními panely.

Integrovaný dopravní systém

V autobusové dopravě bylo dosavadní pojetí integrovaného systému dopravy fakticky opuštěno a postupně byl uplatňován odlišný způsob, spočívající ve vytváření nových linek pro obsluhu mimopražského území, na jejichž financování (pokrývání ztrát) se podílí hlavní město Praha a zainteresované obce, resp. okresní úřady. Smlouvy o vzájemném uznávání jízdenek na linkách DP a-351 a 352 a souběžných linkách jiných dopravců byly vypovězeny od 1.9., resp. 1.7. a na linkách v mimopražském úseku bylo zavedeno vnější tarifní pásmo. Na linkách a-355 a 357 bylo toto vnější pásmo pro předplatní časové jízdenky zavedeno již od 1.6. (blíže viz kapitola TARIF).

K dalšímu rozšíření systému došlo v dopravě železniční. Od 31.5.1995 byla možnost využívání předplatních jízdenek rozšířena za hranice města (přibližně do vzdálenosti 7 km) formou prvního vnějšího pásma se stejnými podmínkami jako v dopravě autobusové. Jedná se o následující stanice a zastávky: Černošice (171), Černošice – Mokropsy (171), Hostivice (120, 121, 122), Hostivice – Litovice (122), Hovorčovice (070), Jarov (210), Jeneč (120), Jeneč zastávka (121), Měšice u Prahy (070), Roztoky u Prahy (091), Rudná u Prahy (122, 167), Říčany (221), Úvaly (011), Vrané nad Vltavou (210), Zbuzany (167) a Zeleneč (231). S podnikem České dráhy byla uzavřena nová smlouva, podle níž se hl. m. Praha, zastoupená ROPIDem, zavázalo s platností od 1.4. uhrazovat měsíčně určitou pevnou částku jako náhradu tzv. protarifovací ztráty za uznávání platnosti jízdenek MHD ve vlacích ČD (k tomuto datu 1,3 mil. Kč) a od 31.5. dále náhradu za každou prodanou doplatkovou jízdenku IDS (za plnocennou 100, za žákovskou a studentskou 42 a za důchodcovskou 80 Kč/měsíc).

Lodní doprava

Pražská paroplavební společnost přepravila za rok 1995 celkem 167 tisíc cestujících.

Železnice na území Prahy

V prvním pololetí pokračovala rekonstrukce stanice Praha hlavní nádraží. Během výstavby podchodu bylo v období od 4.1. do 25.5.1995 neprůjezdných 9 kolejí u I. – IV. nástupiště. Příjezd byl v době výluky možný jen z vinohradské strany.

Od platnosti nového grafikonu vlakové dopravy (28.5.) došlo na trati 070 ke zvýšení počtu vlaků, které jsou vedeny až na hlavní nádraží.

Po velmi dlouhé době zajistila opět v jednom případě železnice náhradní dopravu za MHD, a to nikoliv jen na celostátní dráze, nýbrž i na vlečce. Jednalo se o zajištění dopravy při uzavírce ulice Komořanské v době od 10.5. do 14.7. (původní termín do 4.8. byl zkrácen), kdy byla přerušena trasa linek a-117, 165, 205 a 245. Spojení zajistila náhradní železniční doprava v úseku Praha-Modřany zastávka – Praha-Komořany. Tato provizorní zastávka byla zřízena v blízkosti autobusového obratiště na vlečce podniku SEMOS, a. s. (bývalé Modřanské strojírny, resp. Sigma Modřany). V případě potřeby vlaky zastavovaly i v žst. Praha-Modřany. Železniční spojení je v našich přehledech označeno jako ž-900; toto

označení nebylo oficiální, ale v některých prvcích informačního systému se objevilo a to i jako „náhradní autobusová doprava 900“. Provoz zabezpečovala Středočeská železniční společnost s. r. o. celodenně v intervalu 20 minut jednou soupravou tvořenou sólo vozem řady 810, ve špičkách pak dvojicí těchto vozů (vozy 810.099 a 810.305).

Rychlodráha Praha – Kladno

Ačkoliv během roku proběhlo několik jednání o výstavbě rychlodráhy Praha – Kladno, nedošlo ve skutečnosti ani k jednoznačnému schválení zamýšlené trasy. Projednávala se teprve řada základních otázek, např. kdo se na financování stavby bude podílet (předběžné propočty odhadují, že by stavba přišla na 9 miliard korun). Předpokládá se, že vlastníky akcií PRaK budou hlavní město Praha, město Kladno, městské části Praha 6 a Praha 7, Sdružení obcí a měst, České dráhy a Česká správa letišť.

Silniční hospodářství a provoz

I v roce 1995 se dále zvýšil počet registrovaných automobilů v Praze i když již podstatně méně, než v předcházejícím rekordním roce. Zatímco v 80. letech přibývalo v Praze kolem 6000 osobních automobilů, v roce 1993 to bylo 38 tis., v roce 1994 114 tis. a v roce 1995 pak 28 tisíc. Stupeň automobilizace tak dosáhl 2,3 obyv./os.aut. (v ČR 3,3).

Nárůst dopravních výkonů na celé městské síti je rovnoměrnější a v posledních třech letech se pohyboval mezi 11 a 12 %. Mění se však jejich časové a prostorové rozdělení; protože v centru města se již dopravní nároky dostaly na mez kapacity křižovatek a komunikací, zvyšuje se zde intenzita již mírněji avšak i v mimošpičkových hodinách. Nárůsty se tudíž odehrávají převážně ve středním pásmu města, za předcházející pětileté období např. K Barrandovu (+205 %), Jeremiášova (+143 %), Barrandovský most (+141 %) apod. Stále roste podíl osobních vozidel v dopravním proudu (nyní celosíťově již 89 %).

Dopravní legislativa

V průběhu roku se administrativní režim silniční dopravy postupně přizpůsoboval podmínkám zákona č. 111/1994 Sb., jehož přechodná opatření skončila k 1.8.1995. Pod číslem 38/1995 Sb. vydaná změna tohoto zákona (platnost od 1.7.1995) nevyvolala v oblasti provozní žádné dopady.

Do 1.8. museli všichni dopravci požádat pro provozování každé autobusové linky o udělení licence. Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, a. s., byla vystavena nová koncesní listina (na rozdíl od předcházející – jejíž platnost skončila – již nebyl podnikatelským subjektem vnitřní o.z. Autobusy, nýbrž správně akciová společnost jako taková) na předmět podnikání silniční motorová doprava živnostenským odborem OÚ MČ Praha 7 pod č.j. OŽV/0002836-94-Kou dne 20.12.1994. Na tuto koncesní listinu pak byly vystavovány licence na jednotlivé linky sítě – první již od 1.1.1995 jako náhrada za časově omezené licence, platné od 12.11.1994. Z ostatních dopravců podílejících se na zajišťování městské dopravy získal jako první licenci Martin Uher (a-255, od 1.4.1995) a dále i ostatní. Licence na a-172 pro provozovatele Josefa Šlechtu – SPOJBUS nenabyla pro odvolání právní moci a provoz na lince převzal proto od 1.7. Dopravní podnik; smluvně však provoz na této lince uvedený podnikatel pro DP zajišťuje.

Licence byly vydávány i pro linky náhradní dopravy, pokud se jednalo o dlouhodobější plánovaná dopravní opatření (první pro firmu Jaromír Horký – Hotliner na linku 101003 [X-3] od 14.3.1995). V případech krátkodobých náhradních doprav (např. noční a víkendové výluky) se namísto licence vydává osvědčení o provozování dopravy.

První veřejná obchodní soutěž (výběrové řízení) v oboru dopravy podle nového zákona č. 199/1994 Sb., o zadávání veřejných zakázek byla vyhlášena na provozování linky integrované dopravy a-360; další linkou, kde byl dopravce vybrán stejným způsobem potom byla a-301.

Dne 1.1.1995 nabyl účinnosti zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách. Jeho ustanovení se začala naplňovat postupně, neboť prováděcí vyhlášky byly zpracovány a vydány značně opožděně. K provedení zákona jsou vydány tři vyhlášky ministerstva dopravy – 101/1995 Sb. (řád pro zdravotní a odbornou způsobilost, účinnost od 23.6.1995), 173/1995 Sb. (dopravní řád) a 177/1995 Sb. (stavební a technický řád, účinnost obou od 1.12.1995). Funkcí drážního správního úřadu pro hl. m. Prahu byl pověřen v rámci Magistrátu jeho odbor dopravy. První oblastí, kde se nový zákon uplatnil, bylo získávání odborné způsobilosti k řízení drážních vozidel (zkoušky strojvedoucích metra, řidičů tramvají a obsluhy lanových drah) u nových adeptů. Vůbec první zkoušky podle nového zákona proběhly k řízení tramvají dne 31.1.1995; i další následovaly ještě před vydáním řádu pro zdravotní a odbornou způsobilost. Dále byla připravena a Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, a. s. vydána úřední povolení (nahrazující v tomto druhu podnikání koncesní listinu)

- 27.11.1995 k provozování obou lanových drah,
- 4.12.1995 k provozování zvláštní dráhy (metra) a
- 11.12.1995 k provozování tramvajové dráhy.

Licence pro provoz na uvedených dráhách nebyly v roce 1995 vystaveny. Povinnost dopravce požádat o jejich vydání, v případě kdy drážní dopravu již provozuje, je odložena na dobu do jednoho roku od nabytí účinnosti zákona.

VOZIDLA

V červnu rozhodlo představenstvo Dopravního podniku o zadání zakázky na nové vozy metra konsorciu firem ČKD – AEG – Siemens – SGP. Smlouva na dodávku 22 pětivozových souprav M1 v letech 1997-98 byla pak podepsána dne 19.7.1995.

Dopravní podnik obdržel první osmdesátikusovou sérii nových tramvají T6A5. Přejímání probíhalo od 24.6. (vozy 8601, 8602) až do 28.12.1995, technicko-bezpečnostní zkoušky se uskutečnily v termínech 4.9., 11.9., 17.11. a 19.12 a bylo při nich vyzkoušeno celkem 47 vozidel. Od 6.11. získávaly postupně jednotlivé soupravy způsobilost pro provoz s cestujícími a od 11.11.1995 začaly být vypravovány na linky.

Nová nízkopodlažní tramvaj RT6N1 (8602) byla představena 26.5.1995 v Modřanech.

V květnu 1995 se v pražských ulicích objevil při zkušebních jízdách prototyp nové článkové tramvaje ČKD Tatra určený k exportu na Filipíny (přezdívaný proto „Manila“). Nebyl však určen k provozu s cestujícími v našich podmínkách.

Protože v předcházejících letech byla obměna vozového parku autobusů DP zajišťována jen v minimálním rozsahu, byl pro následující období schválen představenstvem záměr na nákup většího počtu těchto dopravních prostředků. Na dodávky pro rok 1996 byla proto v závěru roku vypsána veřejná obchodní soutěž.

Na výstavě UITP v Paříži v květnu 1995 byl prezentován nový nízkopodlažní autobus Karosa – Renault Agora. Do Prahy byl pak zapůjčen jeho prototyp a uveden do zkušebního provozu od 24.10. pod ev. č. 3004 na a-121.

TECHNICKÁ A OSTATNÍ ZAŘÍZENÍ PRAŽSKÉ MHD

Rekonstrukce ve vozovně Motol a v ÚDDP Hostivař

V průběhu roku probíhala výstavba nového dílenského zázemí. K oddělení komplexních dílenských provozů od stanoviště denních prohlídek byla vybudována lehká dělicí stěna na 22.koleji, což znamenalo faktický zánik této koleje. Kolejové uspořádání ve vjezdu do haly však zatím zůstalo beze změny. K vybudování průjezdné umývárny vozidel v prostoru bývalých učňovských dílen během roku 1995 nedošlo.

Během roku pokračovaly práce na výstavbě nových pracovišť v areálu ústředních dílen DP v Hostivaři. Bližší údaje však zatím nejsou k dispozici.

Oprávérenská základna metra v Hostivaři

Opravná vozidel metra v Hostivaři je již v plném provozu. V rámci opravárenské základny metra probíhala výstavba opravných elektrických točivých strojů. Dodatečně bylo rozhodnuto, že uživatelem tohoto pracoviště bude o.z. Elektrické dráhy, opravná tramvaj, což vyvolalo zásadní změny koncepce využití. Opravná elektrických točivých strojů by měla zajišťovat: opravy trakčních motorů a motorgenerátorů tramvajů a opravy trakčních motorů a motorů kompresorů metra. Dále by zde měla být opravná malých stejnosměrných motorů, navijárna točivých elektrických strojů, impregnační stanice, zkušebna elektromotorů, opravná podvozků tramvajů a zkušebna podvozků tramvajů. Dokončení opravných elektrických točivých strojů bylo plánováno na prosinec 1995.

Měničny

V souvislosti se zahájením provozu na nové tramvajové trati Braník – Modřany zahájily 26.května 1995 činnost dvě nové tramvajové měničny. Měnična Černý kůň má instalovaný výkon 2x1650 kVA a je v ní použita tyristorová technologie. (V projektové dokumentaci byla tato měnična někdy označována názvem Modřany). Měnična obsluhuje čtyři sekundární napáječové úseky. Druhá měnična, Modřany (v dokumentaci někdy původně též Komořany) má instalovaný výkon 2x2500 KVA a je vybavena tradiční diodovou technologií. (I zde byla v předstihu původně instalována tyristorová výzbroj, ale v kritické situaci vyvolané v roce 1992 požárem měničny Pivovar, bylo zařízení přeneseno do Holešovic a dodatečně nahrazeno zmíněnou diodovou technologií.) Měnična zabezpečuje pět napáječových úseků. Určité problémy s ožíváním těchto měničren v květnu 1996 byly příčinou týdenního skluzu v zahájení provozu na celé trati Braník – Modřany.

Informační středisko Holešovice

Dne 3.4.1995 zahájilo činnost nové středisko dopravních informací DP ve stanici m-C Nádraží Holešovice. Po informačních střediscích v podchodech u stanic metra Můstek (m-B) a Karlovo náměstí (vestibul Palackého náměstí) jde o třetí zařízení tohoto typu na území města.

Podnikové muzeum

Expozice Muzea městské hromadné dopravy v Praze, umístěného ve vozovně Střešovice, byla rozšířena o stálou výstavu „Bez drátu to nejede“ věnovanou vývoji trolejového vedení a měničren pražských elektrických drah. Po mnoha desetiletích tak byla veřejnosti zpřístupněna sbírka součástí vrchního vedení založená v roce 1908 tehdejším Technickým muzeem pro Království české z exponátů věnovaných Elektrickými podniky král. hl. m. Prahy. Sbírkou byla do expozice dlouhodobě zapůjčena Národním technickým muzeem a doplněna dalšími předměty ze sbírek provozovny vrchního vedení DP-ED a fotografiemi z historického archivu DP.

Při vernisáži výstavy 18.5.1995 se současně uskutečnil křest rekonstruovaného motorového tramvajového vozu č. 297. Oprava tohoto muzejního exponátu probíhala od roku 1986. Při rekonstrukci byl vůz uveden do stavu z konce 40. let. Park historických tramvajů se v září 1995 rozšířil také o motorový vůz č. 240, rekonstruovaný do původní podoby. Protože však není muzejním exponátem, ale má sloužit komerčním jízdám, byl přizpůsoben současným technickým podmínkám běžného provozu (použití pantografu, ukazatelů směru jízdy apod.). Do muzejní expozice byl dále zařazen po opravě autobus Karosa B 731 ev. č. 3709 (rok výroby 1993) jako zástupce současné generace pražských autobusů. Do areálu muzea byl dopraven také jeden ze tří prvních pražských trolejbusů Praga TOT č.

303 z roku 1936. Protože je ve velmi špatném technickém stavu před rekonstrukcí do původní podoby, není zatím určen k vystavení v expozici.

TARIF, ODBAVOVÁNÍ, JÍZDENKY

Pro rok 1995 došlo k dalšímu uvolnění cenových předpisů vztahujících se k městské dopravě. Od roku 1991 jsou její ceny považovány za maximální s tím, že tato maxima mohou stanovit místní orgány a celostátně je určován pouze rozsah bezplatné a zlevněné přepravy. Úpravy v roce 1995 (výměr MF ČR č. 01/95) spočívají v podstatném omezení tohoto okruhu, čímž je odpovědnost v této věci dále přenesena na okresy či obce. Povinně se nyní bezplatně přepravují pouze děti do 6 let a držitelé průkazů ZTP a ZTP-P (zde včetně průvodce a psa) a za nejvýše 50 % plného jízdného děti a mladiství do 15 let a žáci a studenti základních, středních a vysokých škol.

V Praze byl na rok 1995 původně potvrzen rozsah tarifních úlev v hromadné dopravě shodný s rokem 1994; z odhadu dopadu na tržby byla vyčíslena ztráta ve výši 344,1 mil. Kč z bezplatné přepravy a slevy 50 % vyplývající z uvedených zákonných ustanovení a 394,0 mil. Kč z tarifních úlev poskytovaných městem.

V průběhu roku bylo projednáno a obecně závaznou vyhláškou hl. m. Prahy (na rozdíl od předcházející vyhlášky Magistrátu hl. m. Prahy) stanoveno zvýšení ceny předplatních jízdenek s platností od 1.1.1996 a připravovala se přestavba tarifu v souvislosti s přechodem na zavedení nového odbavovacího systému. Rovněž bylo připraveno další rozšíření počtu tarifních pásem železniční sítě zapojené do integrované dopravy.

Z důležitých změn tarifu na území města je třeba uvést zrušení bezplatné přepravy dětí ve věku od 6 do 10 roků, k němuž došlo – proti původnímu předpokladu – již od 1.9.1995. Pro děti od 6 do 15 roků platí nyní sleva na jednotlivé jízdenky ve výši 50 % (tj. cena 3 Kč), pro měsíční časové jízdenky pak ve výši 75 % (cena 70 Kč).

S platností od 1.1.1995 bylo zavedeno první vnější tarifní pásmo pro příměstskou dopravu. Na autobusových linkách „Pražské integrované dopravy“ spočívala tato tarifní úprava prakticky ve zvýšení ceny předplatních jízdenek do mimopražských zastávek (tj. při překročení tarifní hranice), kam nyní platí pouze jízdenka s dodatkovým kupónem; pro cesty v mimopražských úsecích je však možné používat předplatní jízdenky jen s tímto dodatkovým kupónem, což pro tyto – zatím nepříliš frekventované – relace, znamená naopak podstatné zlevnění. Jízdenky pro jednotlivou jízdu zůstaly v platnosti za nezměněné základní jízdné pro celé linky. Na autobusových linkách byla změna tarifu prováděna postupně, v závislosti na změnách smluv o úhradách provozních ztrát se zúčastněnými obcemi:

- na a-355,357 od 1.1.1995,
- na a-352 od 1.7.1995,
- na a-351 od 2.9.1995 a
- na a-353 od 9.10.1995.

Na lince a-354 zůstal v platnosti zatím původní tarif. U linek a-351, 352 byla současně se zavedením vnějšího tarifního pásma zrušena platnost jízdních dokladů DP na souběžných linkách jiných dopravců. Na dalších nových linkách (a-301, 356, 358, 359, 360) platil změněný tarif již od zahájení jejich provozu.

Na železničních tratích Českých drah bylo vnější tarifní pásmo zavedeno od 31.5.1995. Zde to znamenalo rozšíření možnosti využívání osobních vlaků do stanic a zastávek ve vzdálenosti cca 7 km za hranicemi města na předplatní časovou jízdenku Dopravních podniků, opatřenou dodatkovým kupónem (jejich druhy jsou uvedeny v tabulce 6. na následující straně) a rovněž formální zavedení možnosti kombinace cest na jízdní doklady ČD a IDS. V mimoměstských relacích platí ovšem nadále pouze tarif železniční. Do 1. pásma patří následující stanice a zastávky: Černošice, Černošice-Mokropsy, Hostivi-

ce, Hostivice-Litovice, Hovorčovice, Jarov, Jeneč, Jeneč zastávka, Měšice u Prahy, Roztoky u Prahy, Rudná u Prahy, Říčany, Úvaly, Vrané nad Vltavou, Zbuzany, Zeleneč. (Pozn.: za neprovozovanou zastávku ČD Jeneč zastávka jsou zřízeny na lince náhradní autobusové dopravy zastávky Jeneč-nádraží ČD a Jeneč-Zahradní ul.).

Stejně jako v předcházejícím roce byl na období letních prázdnin k plnocenným předplatním jízdenkám vydán cenný kupón v ceně 140 Kč, prodávaný od 26.6. do 21.8. s platností na libovolných 15 po sobě jdoucích dnů.

Ve veřejné obchodní soutěži na nové odbavovací zařízení hromadné dopravy osob zvítězila konsorcium firem MYPOL (vytvořené ze 4 firem – APEX, s. r. o., Praha, ČSAD SVT Praha, s. r. o., JZK, s. r. o., Olomouc a Mikroelektronika, s. r. o. Vysoké Mýto. Výsledek soutěže byl vyhlášen definitivně až usnesením RZHMP č. 755 ze dne 27.6.1995, když předtím bylo stanoveno pouze pořadí firem z výběrového řízení. Realizace odbavovacího systému byla schválena usnesením RZHMP č. 504 z 2.5.1995 k datu 1.1.1996 v celkové částce 207,2 mil. Kč. Financování pro rok 1995 ve výši 160 mil. Kč bylo zajištěno ve výši 100 mil. Kč z výnosu městských obligací, o spoluúcast ve výši 12 mil. Kč byl požádán Dopravní podnik a 48 mil. Kč byla předpokládána státní podpora (30 %); k dofinancování z rozpočtu města na rok 1996 zbývalo cca 48 mil. Byly stanoveny zásady funkce (včetně vazby na informační systém), provedení, instalace a počtu jednotlivých prvků zařízení pro všechny druhy dopravních prostředků a jednotlivé typy vozidel. Rovněž byla schválena výměna předprodejních automatů na jízdenky dodavatelskou firmou MYPOL s následným splácením formou rabatu z jízdného. Na základě dalších jednání mezi zúčastněnými stranami došlo proti uvedeným předpokladům k několika úpravám. Smlouva na dodávku „odbavovacího a informačního systému“ byla s firmou MYPOL uzavřena za cenu 181,6 mil. Kč, na financování prodejních automatů se podílel Dopravní podnik částkou 20 mil. Kč a termín zahájení provozu byl posunut na 1.6.1996.

Zkušební provoz odbavovacích strojků byl na různých typech dopravních prostředků DP zahájen od 1.11.1995.

Tabulka 6.: Druhy a ceny předplatních jízdenek (kupónů) IDS

druh	cena [Kč]	
	doplatku pro vnější pásmo	celková pro obě pásma
plnocenné měsíční	80	360
plnocenné čtvrtletní	180	860
plnocenné pololetní	370	1620
měsíční žakovské	20	90
měsíční studentské	40	180
měsíční pro důchodce	30	170
čtvrtletní pro důchodce	70	410

K 31.12.1995 skončila platnost souborů 25 kusů jízdenek za 135 Kč (modré) i za 115 Kč („ekologické“, zelené). Výměna nepoužitých jízdenek z těchto souborů byla možná do 29.2.1996.

INSTITUCIONÁLNÍ ORGANIZACE DOPRAVY

Příspěvkové organizaci **Regionální organizátor pražské integrované dopravy** (ROPID) byl usnesením RZHMP č. 201 ze dne 14.2.1995 dále rozšířen hlavní předmět činnosti úpravou zřizovací listiny o organizování veřejných obchodních soutěží na zajištění subvencované hromadné dopravy, zpracování návrhů regionálních tarifních a odbavovacích systémů hromadné dopravy a zprostředkování jejich realizace (po předchozím projednání v RZHMP) a zajištění prodeje jízdních dokladů pro IDS. Tím, že ROPID získal některé nesporné pracovní činnosti, došlo i k částečnému vyjasnění jeho vztahů vůči Dopravnímu podniku, který zůstal logicky naprosto dominantním dopravcem vznikajícího integrovaného systému.

K 15.11.1995 byl odvolán z funkce ředitele ROPID Ing. Z. Strádal, nový ředitel nebyl do konce roku jmenován.

V **Dopravním podniku hl. m. Prahy, a. s.** byl dne 16.1.1995 představenstvem jmenován nový generální ředitel Ing. Milan Houfek, který do té doby zastával funkci dopravního ředitele.

V souladu s usnesením RZHMP č. 148 z 31.1.1995 byly připraveny nové stanovy DP a personální změny v jeho orgánech. Na valné hromadě a. s. dne 4.4.1995 bylo zvoleno nové představenstvo. Na jeho první schůzi byl předsedou znovu zvolen Ing. M. Hejl, místopředsedou se stal Ing. M. Houfek, předsedou dozorčí rady Ing. L. Pavlíček.

V průběhu roku nedošlo uvnitř DP k žádným významným organizačním změnám. Rovněž beze změn fungovaly i všechny dceřiné společnosti – Inženýring dopravních staveb, a. s., Pražská strojírna, a. s. a Pražská paroplavební společnost a. s., které jsou ve stoprocentním vlastnictví DP, jakož i RENCAR a. s., kde DP vlastní majoritní podíl 64 % akcií.

V souvislosti se změnou ve **vedení města** a složení rady ZHMP se radním pro otázky dopravy a současně předsedou komise pro pražskou integrovanou dopravu stal Ing. L. Pavlíček.

V průběhu roku byly radou Zastupitelstva schváleny standardy kvality hromadné dopravy 1996, jako určité číselné hodnoty základních dopravně-technických charakteristik, kterými lze posuzovat úroveň kvality dopravy (viz kapitola PROVOZ). Tyto standardy posloužily již při zpracování návrhu Projektu organizace hromadné dopravy osob v pražském regionu na rok 1996 (s takto rozšířeným názvem byl materiál zpracován) jako vymezení jeho kvantitativního rámce. První záměry projektu byly publikovány v září a po několika dopracování byl definitivní návrh dokončen v měsíci listopadu. Projednán radou ZHMP byl 5.12.1995 a usnesením č. 1365 schválen jako zásady, které sloužily především k definování potřebných finančních prostředků a jako podklad pro uzavření smluv s jednotlivými dopravci. Objem dopravních výkonů byl stanoven na 150 767 tis. vozových kilometrů, náklady na 4 923 mil. Kč.

Mgr.Pavel Fojtík, Ing.František Prošek:

PRAŽSKÁ MĚSTSKÁ DOPRAVA 1995

Obrázky kreslil: Mgr.P.Fojtík

K vydání připravil: Ing.F.Prošek

Vydala Společnost městské dopravy v dubnu 1997 jako svoji 18. publikaci neurčenou k veřejnému šíření.

Vydání první. Náklad 50 výtisků. 30 str.

Revize rukopisu k 4. 8. 2006,